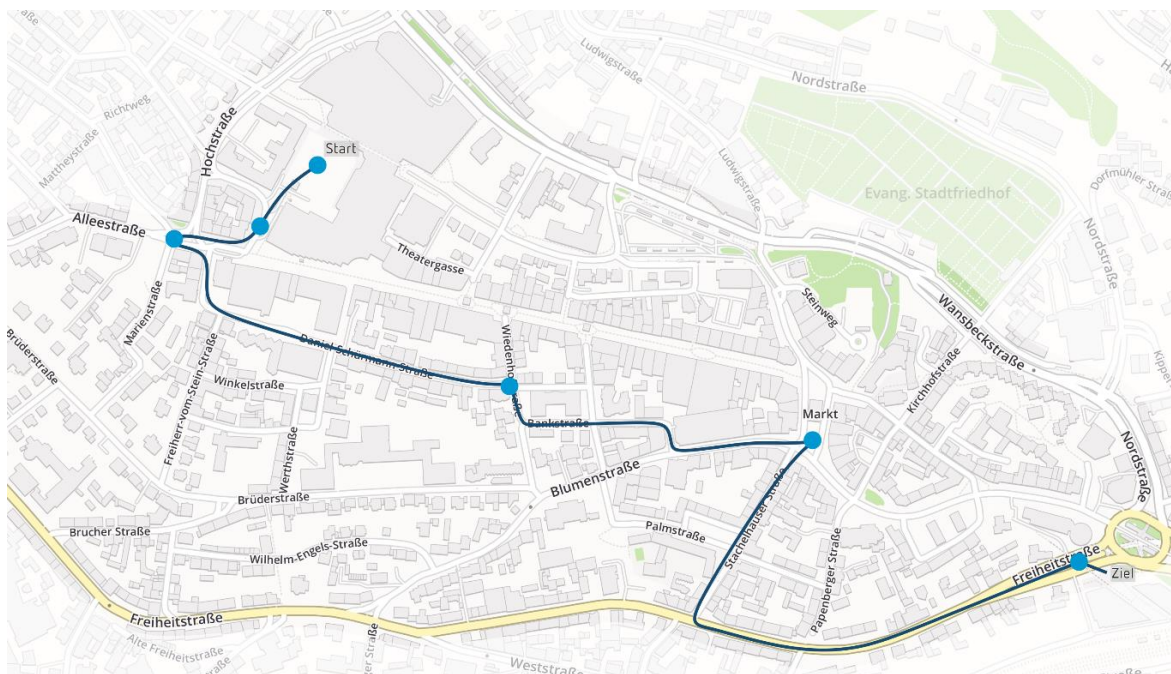


1 Einführung und Übersicht Planungsspaziergang

Am 16.08. fand in der Zeit von 17.30 bis 19.30 Uhr ein Planungsspaziergang zum Innenstadtverkehrskonzept statt. Der Start- und Treffpunkt war auf dem Theodor-Heuss-Platz vor dem Eingang zum Rathaus, wo Herr Heinze die Teilnehmenden begrüßt. Die Route des Spaziergangs ist in Abbildung 1 dargestellt. Insgesamt wurden 6 Stopp inklusive Start- und Ziel eingelegt.

Abbildung 1 - Route des Spaziergangs



Quelle: eigene Darstellung, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Begrüßung: Theodor-Heuss-Platz

- Es wird gefragt, ob durch den Sanierungsprozess eine Querung über die Allee-Straße für den MIV ermöglicht werden solle. Daraufhin wird festgestellt, dass die Alleestraße als Fußgängerzone erhalten bleiben soll.

STOPP 1: Fastenrathstraße

- Für eine Bürgerin stellt die Fastenrathstraße ein großes Problem dar, es gäbe viele Raser*innen und Kinder wollen von den Bänken aus auf die Straße rennen. Ihrer Meinung nach erfordere es eine Abgrenzung zwischen den Bänken und der Straße.
- Es wird ergänzt, dass es vor der Zufahrt viele Unfälle gebe.
- Mehrere Teilnehmende nehmen den Durchgangsverkehr als Hauptverursacher für die Probleme wahr. Es solle eine Trennung des Verkehrs mit dem Ziel Innenstadt von dem Verkehr mit z.B. dem Ziel Parkhaus Alleecenter erfolgen, die eine andere Route nehmen sollen.
- Die hohe Geräuschkulisse an der Kreuzung wurde bereits beim Fußverkehrscheck aufgegriffen. Der Lärm erschwert die Kommunikation in der Gruppe des Planungsspaziergangs merklich.
- Ein Bürger beklagt, dass man die Fußgänger oberirdisch beim Ausfahren aus der Tiefgarage nicht sehen könne, vor allem wenn sie direkt neben dem Auto stehen. Fußgänger*innen leben an dieser Stelle seiner Meinung nach gefährlich.
- Bei der Frage, was denn mögliche Lösungsvorschläge sein könnten, kam der Vorschlag, die Taxistände vors Rathaus zu verlegen. Ein anderes Planungsbüro war mit der Planung dieser Problemstelle auch schon beauftragt. Es wird erklärt, dass dieses Projekt aktuell zwar angehalten, aber nicht vom Tisch sei. Erstmal müsse die inhaltliche Intention für die Entwicklung der Innenstadt geklärt werden, danach könne man sich auch mit den Querstraßen und den Innenstadtringen befassen.
- Weiterhin wird der Wunsch einen deutlicheren Kontrast an Treppen zu schaffen geäußert. Die Treppen seien einfach nachrüstbar.
- Als eine Herausforderung bei der Planung wird das Eigentumsverhältnis angesprochen: der Fußweg mit Treppe gehöre der Stadtparkasse.
- Es wird betont, dass die Zielsetzung der Planung eine autoarme Innenstadt sei.
- Weiter wird darauf hingewiesen, für diesen Bereich das Protokoll des Fußverkehrschecks von vor zwei Jahren bei der Planung mit einzubeziehen.

STOPP 2: Knoten Hindenburgstraße/Hochstraße/Alleestraße

- Eine Bürgerin äußert, dass es in der Stadt viele Straßen und Ecken gäbe, die unübersichtlich für Radfahrende seien. Der betrachtete Knoten sei ein gutes Beispiel dafür.
- Eine Teilnehmende merkt an, dass die Straße zu eng für einen Radweg sei.

- Weiter wird darauf hingewiesen, dass das akustische Signal an vielen Ampeln in der Stadt nicht zu hören sei, unter anderem an der Kreuzung Hindenburgstraße/Hochstraße. Ein Mitarbeiter der Stadt erläutert, dass die Lautstärke der Signale aktuell nur durch ein Programm gesteuert werden kann und demnach eine Lautstärke für die komplette Zeit einzustellen ist. Da z.B. abends/nachts weniger Fahrzeuge unterwegs sind, werden die Anwohnenden von einem zu lauten Signal gestört. Es soll in Erfahrung gebracht werden ob mehrere Programme möglich sind, bzw. die Ampeln entsprechend umgerüstet werden können.

STOPP 3: Knoten Daniel-Schürmann-Straße / Wiedenhofstraße

- Eine Teilnehmerin erklärt, dass Sehbehinderte sich an der Hauswand orientieren, wenn kein Leitsystem vorhanden ist. Dafür dürften am besten keine Gegenstände an der Wand platziert werden, über die man stolpern könnte. Teilweise gäbe es bei dem Thema Barrierefreiheit auch Widersprüche, weil z.B. Rollstuhlfahrer*innen ein Straßenschild auf der Seite des Fußweges, die näher an der Straße liegt, im Weg steht, während es Sehbehinderten im Weg stehen würde, wenn es nahe der Hauswand platziert werden würde. Stellenweise müsse deswegen abgewogen werden.
- Die Teilnehmenden wünschen sich mehr Platz für Zu Fuß Gehende, mehr Begrünung und mehr Straßenmobiliar.
- Auf der Straße fällt allgemein auf, dass die Fahrbahn sehr breit ist, während die Gehwege sehr schmal sind.
- Bei einer Wohnstraße wie dieser (D.-S.-Straße) spielt auch das Thema Anwohnerparken eine Rolle. Es wird angemerkt, dass die Parkhäuser der Stadt auch ausgelastet werden müssten. Der Vorschlag, hier verlorengelassenen Parkraum in einem der Parkhäuser zu ersetzen, sorgte jedoch für Widerspruch: eine Zuteilung von Parkplätzen würde seitens der Anwohnenden auf keinen Fall akzeptiert werden. Vielleicht ließe sich ein Kompromiss aus mehr Raum für Zu Fuß Gehende und Parkraum finden.
- Weiterhin weist eine Bürgerin darauf hin, dass auch hier reger Durchgangsverkehr herrsche. Eventuell könnte eine Einbahnstraßenregelung helfen. Fahrradfahrende sollten allerdings weiterhin die Möglichkeit haben in beide Richtungen über die Daniel-Schürmann-Straße zu fahren.

STOPP 4: Markt

- Es wird hervorgehoben, dass Radfahrende die Möglichkeit haben sollten durch die Alleestraße zu fahren. Dies wäre eine wichtige Rathaus-Markt-Verbindung. Heute existiert ein Radweg von Süden/Südosten aus Richtung Markt, der dort allerdings aufhört, sodass man nicht weiter durch z.B. bis zum Behördenhaus auf einem Fahrradweg fahren könne. Es stellt sich aber die Frage, ob es möglich wäre, auf der ‚Mittelinsel‘ am Markt einen Radweg in beide Richtungen zu führen.
- Außerdem bräuchte es mehr Radabstellmöglichkeiten in der Stadt. Diese müssten allerdings im Sinne der Barrierefreiheit platziert werden. Ergänzen müsse man die Abstellmöglichkeiten

durch Lademöglichkeiten für Pedelecs, Luftdruckstation, etc. Ein Teilnehmer könnte sich eine Fahrradstation vorstellen, die per Chipkarte zugänglich ist.

- Es wird darauf hingewiesen, dass der Busverkehr am Markt zurzeit sehr intensiv sei. In Zukunft solle der Busverkehr komprimierter werden und der Platz selber mehr Raum bieten. Die hohe Taktung/Frequenz des Busverkehrs soll in der Zukunft allerdings unbedingt erhalten werden.

STOPP 5: Freiheitsstraße

- Es wird angemerkt, dass Remscheid auch heute noch eine Industriestadt ist und die Bundesstraße Freiheitsstraße als Hauptverkehrsachse sehr wichtig für die Stadt sei. Schließlich müssten Wege für den Lieferverkehr und Autos bereitgestellt werden. Aufgrund der Verkehrsbelastung könne der Straßenraum nicht stark verengt werden und für Fuß- und Radverkehr gäbe es ja auch Ausweichrouten.
- Ein Teilnehmer kommentiert, dass der psychologische Effekt eines Radschutzstreifens vielleicht schon einen positiven Einfluss haben könnte, woraufhin eine Teilnehmerin berichtet, dass nach ihrer Erfahrung die Kfz an einem Schutzstreifen näher an Radfahrenden vorbeifahren als ohne (da eingezeichnete Grenze an der sich orientiert wird). Weiter wird ein kombinierter Fuß- und Radweg im Seitenraum vorgeschlagen.

Impressum

Planersocietät
Stadt. Mobilität. Dialog.

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

Fon 0231 58 96 96-0
Fax 0231 58 96 96-18
www.planersocietaet.de

Gez. Anna Lotta Phillipi, Johannes Helmer

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