



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

Verkehrsplanerische Einschätzung zu einer Öffnung der Alleestraße für den Verkehr

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael M. Baier

unter Mitwirkung von:

Dipl.-Ing. Alexandra Klemps-Kohnen

Felix Wehrle, B. Sc.

Aachen, im März 2021

/Users/mmb/Desktop/aktProjekte/Bericht/VU-Alleestraße 2021-03-22.docx

Inhalt

1 Hintergrund und Aufgabenstellung	2
2 Bestandsanalyse	3
3 Bewertung einer Öffnung der Alleestraße	5
3.1 Öffnung für den Kfz-Verkehr	6
3.2 Öffnung für den Radverkehr	8
4 Zusammenfassung und Empfehlung	8
Anhang	

1 Hintergrund und Aufgabenstellung

Die Alleestraße ist die zentrale Einkaufsstraße in der Innenstadt von Remscheid. Sie ist als Fußgängerzone ausgewiesen.¹

Auf Grund des hohen Ladenleerstands in der Alleestraße, insbesondere im östlichen Abschnitt zwischen Wilhelm-Schuy-Straße bzw. Mandtstraße und Markt (auch als „untere Alleestraße“ bezeichnet), wird derzeit zum wiederholten Mal diskutiert, die Alleestraße in diesem Abschnitt für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu öffnen. Damit verbunden ist die Hoffnung einer „Wiederbelebung“ der dortigen Ladenlokale durch neue Nutzungen.

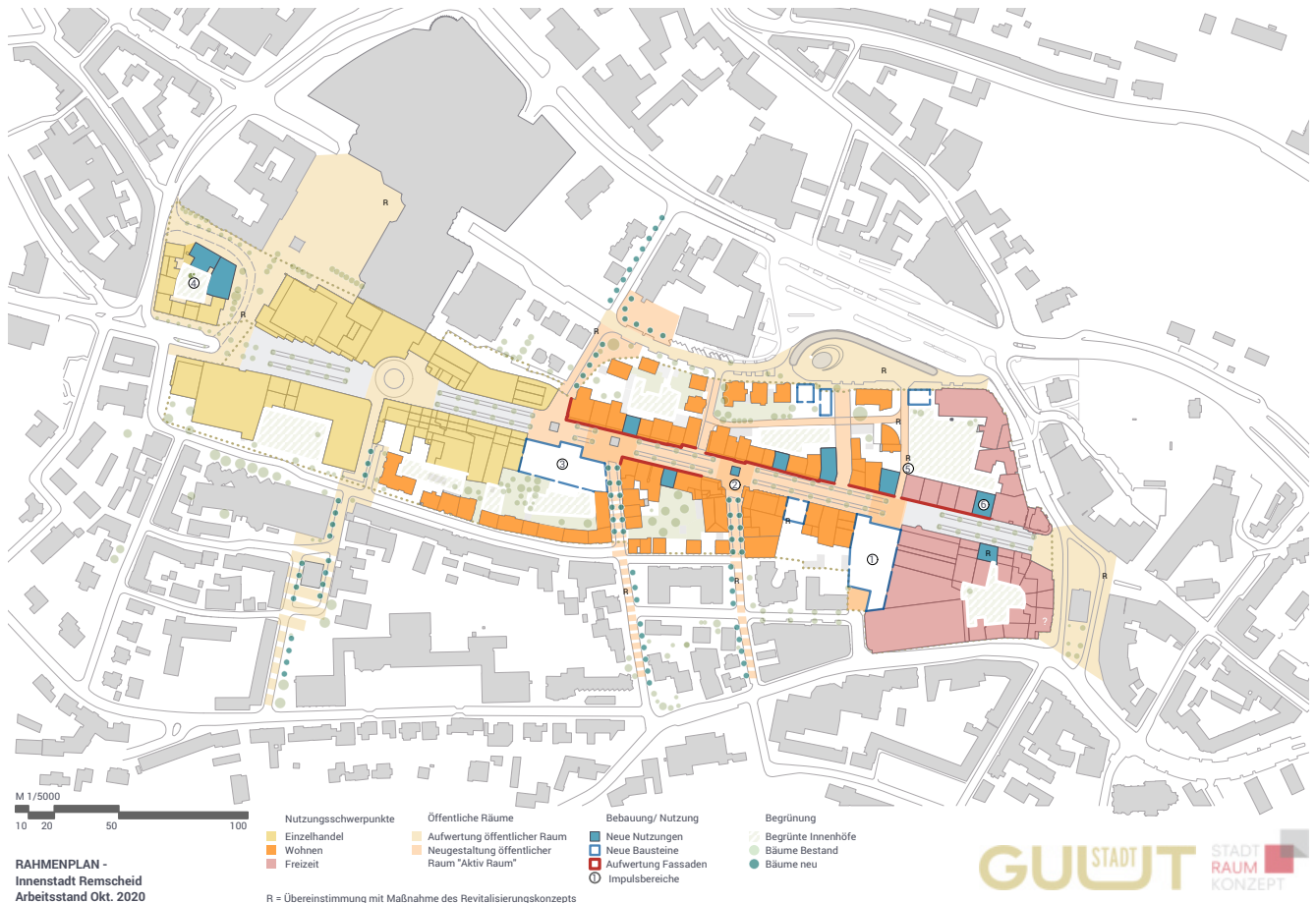


Bild 1: Rahmenplan „Innenstadt Remscheid“ (Stand: Oktober 2020, Quelle: STADTGUUT/STADTRAUMKONZEPT)

Nach dem derzeit in Aufstellung befindlichen Rahmenplan „Innenstadt Remscheid“ ist vorgesehen, auf der Alleestraße zukünftig drei unterschiedliche „Nutzungsschwerpunkte“ zu bilden (Bild 1). Während im oberen Abschnitt zwischen Fastenrathstraße und Scharffstraße der Nutzungsschwerpunkt auf dem Einzelhandel liegen soll und im mittleren Abschnitt zwischen Scharffstraße und Wilhelm-Schuy-Straße bzw. Mandtstraße auf Wohnnutzungen, ist die untere Alleestraße im Hinblick auf die Nutzungsschwerpunkte zweigeteilt: im Abschnitt zwischen Wilhelm-Schuy-Straße bzw. Mandtstraße und Engelspassage sind Wohnnutzungen vorgesehen, im Abschnitt zwischen Engelspassage und Markt soll der Schwerpunkt auf Frei-

¹ Die Ausweisung als Fußgängerzone ist im Bebauungsplan Nr. 410 „Innenstadt“ der Stadt Remscheid vom 7. August 1989 festgesetzt.

zeitnutzungen, vor allem Gastronomie liegen. Zwischen Scharffstraße und Engelspassage soll der öffentliche Raum aufgewertet werden, die Platzbereiche an den Einmündungen der Wiedenhofstraße, der Mandtstraße und der Engelspassage sollen zudem als „aktive Räume“ neugestaltet werden.

Vor dem Hintergrund des in Aufstellung befindlichen Rahmenplans „Innenstadt Remscheid“ zur Attraktivierung der Alleestraße und der gleichzeitig geführten Diskussion um eine Öffnung der unteren Alleestraße für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sollen mit der vorliegenden verkehrsplanerischen Einschätzung die Möglichkeiten einer solchen Öffnung eruiert und bewertet werden. Neben einer Öffnung der unteren Alleestraße für den Kfz-Verkehr soll darüber hinaus auch eine Einschätzung zur Öffnung der gesamten Alleestraße zwischen Fastenrathstraße und Markt für den Radverkehr erfolgen.

2 Bestandsanalyse

Die Innenstadt und die Alleestraße sind verkehrlich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) gut erreichbar.

Im MIV sind Stadtzentrum und Alleestraße über die B 229 großräumig sowohl von Westen (aus Solingen) als auch von Osten (Anschlussstelle Remscheid an der A 1) direkt angebunden. Auch die südlichen Stadtteile sind über die B 229 östlich der Innenstadt (zwischen A 1 und „Innenstadtumring“) gut angebunden. Von Norden sind die Innenstadt über die Hastener Straße und Eberhardstraße sowie die Haddenbacher Straße erreichbar.

Vom „Innenstadtumring“ aus – gebildet (von Norden im Uhrzeigersinn) durch Elberfelder Straße, Wansbeckstraße, Nordstraße, Freiheitstraße (B 229), Alleestraße (zwischen Amtsgericht und Hindenburgstraße), Fastenrathstraße und Rathausstraße sowie Hochstraße – ist der Kern der Innenstadt nördlich und südlich der Alleestraße gut angebunden (die Kfz-Verkehrsbelastungen der Knotenpunkte des „Innenstadtumrings“ sind in Anhang 1 dargestellt).

Innerhalb des „Innenstadtumrings“ übernimmt die Konrad-Adenauer-Straße eine wichtige Erschließungsfunktion zu dem nördlich der Alleestraße gelegenen Parkraumangebot. Die Erschließung des südlich der Alleestraße gelegenen Parkraumangebots übernehmen vor allem die Blumenstraße und die Bismarckstraße, zu Teilen auch die Brüderstraße.

Die Erschließung für den Kfz-Verkehr im engeren Umfeld der Alleestraße ist durch Einbahnstraßenregelungen und Abbiegegebote geregelt (Bild 2). Die Alleestraße ist nur für Lieferverkehre freigegeben, und zwar werktags zwischen 20 Uhr und 11 Uhr. Dabei ist die Zufahrt auf Lkw mit einer Länge von maximal 8 m und einem zulässigen Gesamtgewicht von maximal 7,5 t beschränkt. Die Alleestraße ist für den Lieferverkehr ebenfalls als Einbahnstraße ausgewiesen, von der Scharffstraße aus zum einen in Richtung Fastenrathstraße und zum anderen in Richtung Markt. Von Norden kann der Lieferverkehr von der Scharffstraße (in beide Richtungen) sowie von der Wilhelm-Schuy-Straße (nur in Richtung Markt) auf die Alleestraße einbiegen, von Süden von der Wiedenhofstraße und der Mandtstraße (jeweils nur in Richtung Markt).

MIV/fließender Kfz-Verkehr

Lieferverkehr

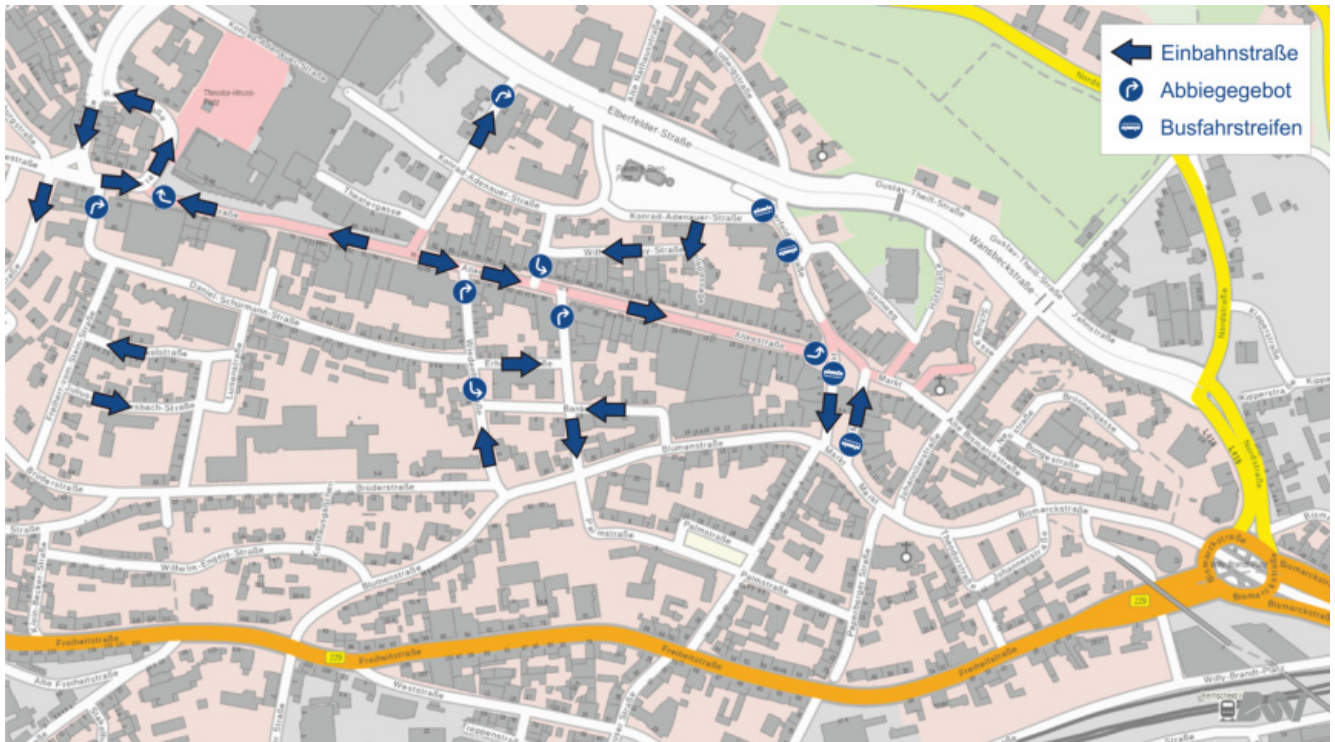


Bild 2: Erschließung des Innenstadtkern im Umfeld der Alleestraße für den Kfz-Verkehr (Hintergrundbild: Land NRW 2021, Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0), www.tim-online.nrw.de)

Innerhalb des „Innenstadtumrings“ stehen insgesamt rund 3.140 öffentlich zugängliche Stellplätze bzw. Parkstände zur Verfügung. Mit 2.410 Stellplätzen befindet sich der größte Teil in/auf Parkieranlagen (insgesamt elf Parkhäuser und Parkplätze). Dieses Parkraumangebot wird um rund 730 weitere Parkstände im öffentlichen Straßenraum ergänzt.

Von den 2.410 Stellplätzen auf/in den Parkieranlagen befinden sich alleine 2.175 Stellplätze in den Anlagen nördlich und südlich der Alleestraße zwischen Elberfelder Straße und Brüderstraße bzw. Blumenstraße. Hinzu kommen 235 Stellplätze auf/in den Parkieranlagen östlich des Markts.

Im Straßenraum stehen nördlich und südlich der Alleestraße zwischen Elberfelder Straße und Brüderstraße bzw. Blumenstraße rund 410 Parkstände zur Verfügung. Im Bereich östlich des Markts und südlich von Blumenstraße und Bismarckstraße kommen nochmals stehen weitere knapp 320 Parkstände zur Verfügung.

Die rund 410 Parkstände nördlich und südlich der Alleestraße zwischen Elberfelder Straße und Brüderstraße bzw. Blumenstraße sind vor- und nachmittags insgesamt zu etwas mehr als die Hälfte ausgelastet (vormittags 56 %, nachmittags 55 %).² Die knapp 320 Parkstände östlich des Markts sind zu vormittags drei Viertel (74 %) und nachmittags fast zu zwei Drittel (65 %) ausgelastet.

Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass die näher zur Alleestraße gelegenen, mit Parkschein (Höchstparkdauer: eine Stunde) bewirtschafteten Parkstände nur maximal bis zur Hälfte ausgelastet

Ruhender Kfz-Verkehr

² Diese und die nachfolgenden Angaben zur Parkraumauslastung basieren vom Juli 2014 (siehe auch Anhang 2); zur Auslastung der Parkieranlagen liegen hierin jedoch keine vollständigen Angaben vor.

sind (vormittags 42 %, nachmittags 49 %).³ Die weiter entfernt liegenden, mit Parkscheibe (Höchstparkdauer: zwei bzw. drei Stunden) bewirtschafteten Parkstände dagegen sind zu rund 60 % bis 80 % ausgelastet.

Im ÖV ist über den Hauptbahnhof und den Busbahnhof am Friedrich-Ebert-Platz (ZOB) sowie durch die Haltestellen „Markt“, „Allee-Center“ und „Rathaus“ eine sehr gute Anbindung und Erschließung gegeben. Insgesamt 13 Buslinien frequentieren über Bismarckstraße, Markt und ZOB sowie Konrad-Adenauer-Straße den Kernbereich der Innenstadt, jeweils sechs davon während der Hauptverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt bzw. 20-Minuten-Takt und eine weitere Linie stündlich.

Für den Radverkehr ist die Alleestraße nicht geöffnet. Im Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2019 wird für die Alleestraße ein hoher Handlungsbedarf gesehen, ebenso für Teile der parallel verlaufenden Verbindung über Konrad-Adenauer-Straße. Als Maßnahme wird für die Alleestraße, als definierte Nebenroute, die Freigabe für den Radverkehr vorgeschlagen.

Als Fußgängerzone ist die Alleestraße entsprechend hoch frequentiert, wobei der Abschnitt zwischen Haupteingang/-ausgang des Allee-Centers und Scharffstraße, auch auf Grund der dortigen Nutzungen, die höchste Fußgängeranzahl aufweist. In der unteren Alleestraße ist die stündliche Fußgängerverkehrsstärke um etwa ein Viertel bis ein Drittel geringer (siehe hierzu auch Anhang 3).

Einige Zugänge zur Alleestraße von den Querstraßen aus sind, auch auf Grund der topografischen Lage, nicht sehr komfortabel und nicht barrierefrei, beispielsweise von der Wiedenhofstraße, der Mandtstraße und der Wilhelm-Schuy-Straße aus.

Innerhalb des „Innenstadtrings“ sind in den letzten drei Jahren insgesamt 149 Unfälle passiert, davon 131 Unfälle mit Personenschaden (kein Unfall mit Getöteten), bei denen 20 Personen schwer und 158 Personen leicht verletzt wurden (siehe auch Anhang 4). Knapp ein Viertel aller Unfälle mit Personenschaden sind mit Fußgängerbeteiligung, bei denen überwiegend ein falsches Verhalten des anderen Unfallbeteiligten gegenüber Fußgängern ursächlich war. Nur an acht Unfällen mit Personenschaden waren Radfahrer beteiligt.

3 Bewertung einer Öffnung der Alleestraße

In der Diskussion steht die Öffnung der unteren Alleestraße für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zwischen Wilhelm-Schuy-Straße bzw. Mandtstraße und Markt. Zudem wird im Radverkehrskonzept die Öffnung der gesamten Alleestraße für den Radverkehr vorgeschlagen.

³ Dies sind nördlich der Alleestraße die Rathausstraße, die Konrad-Adenauer-Straße, die Scharffstraße und die Elberfelder Straße (zwischen ZOB und Markt), südlich der Alleestraße die Daniel-Schürmann-Straße, die Luisenstraße (zwischen Daniel-Schürmann-Straße und Winkelstraße), die Wiedenhofstraße und Mandtstraße (zwischen Alleestraße und Bankstraße), die Erholungstraße und die Bankstraße (zwischen Wiedenhofstraße und Mandtstraße).

ÖV

Radverkehr

Fußgängerverkehr

Unfallgeschehen

3.1 Öffnung für den Kfz-Verkehr

Bei einer Öffnung der Alleestraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr sollte eine Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich nach § 45 Abs. 1d StVO mit einer Tempo 20-Zone erfolgen. Gestalterisch kann die bereits vorhandene Fahrgasse beibehalten bleiben.

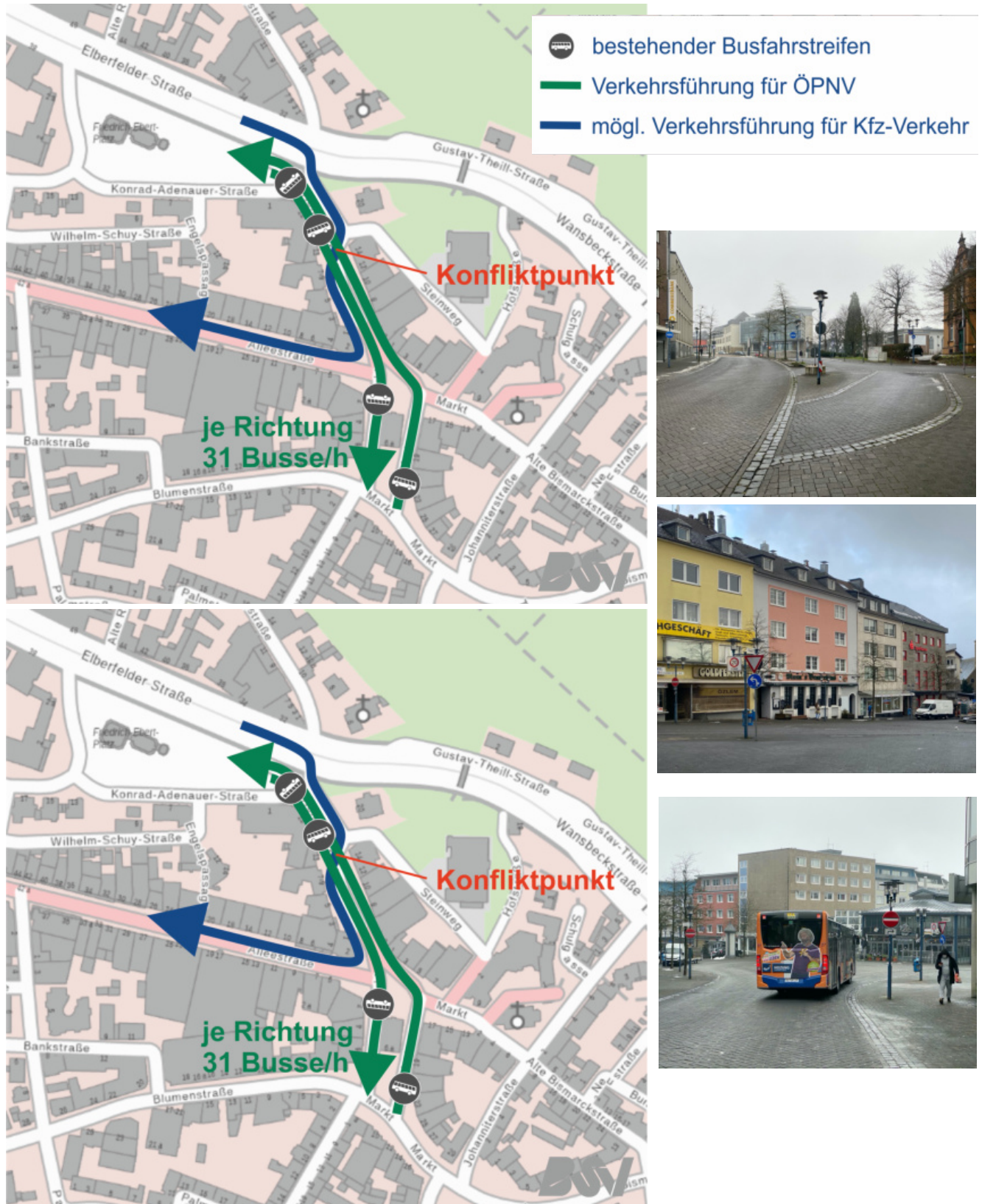


Bild 3: Führung des Kfz-Verkehrs und Busverkehrs im Bereich zwischen ZOB und Markt bei Freigabe der Alleestraße im Zweirichtungsverkehr (oben) und im Einrichtungsverkehr (unten)

Verkehrsplanerische Einschätzung zu einer Öffnung der Alleestraße für den Verkehr

Ein Zweirichtungsverkehr auf der unteren Alleestraße zwischen Wilhelm-Schuy-Straße bzw. Mandtstraße und Markt ist auf der gestalterisch bereits vorhandenen Fahrgasse mit einer Breite von etwas mehr 5,50 m grundsätzlich möglich. Aber es wären am Markt erhebliche Konflikte der links in die Elberfelder Straße abbiegenden Kfz mit den zwischen ZOB und Haltestelle „Markt“ verkehrenden Bussen in beiden Richtungen zu erwarten (Bild 3). In Folge dessen wären Störungen des Linienbusverkehrs – nachmittags verkehren dort stündlich bis zu 31 Busse je Richtung – nicht auszuschließen.

Auf Grund der genannten Konflikte zwischen aus der Alleestraße in die Elberfelder Straße abbiegenden Kfz und dem Linienbusverkehr am Markt ist im Hinblick auf einen Einrichtungsverkehr auf der unteren Alleestraße nur eine Einbahnstraßenregelung vom Markt bis zur Mandtstraße bzw. zur Wilhelm-Schuy-Straße denkbar. Dies würde ein „Umkehrung“ der derzeitigen Einbahnstraßenregelung bedeuten (Bild 4).

Zweirichtungsverkehr

Einrichtungsverkehr

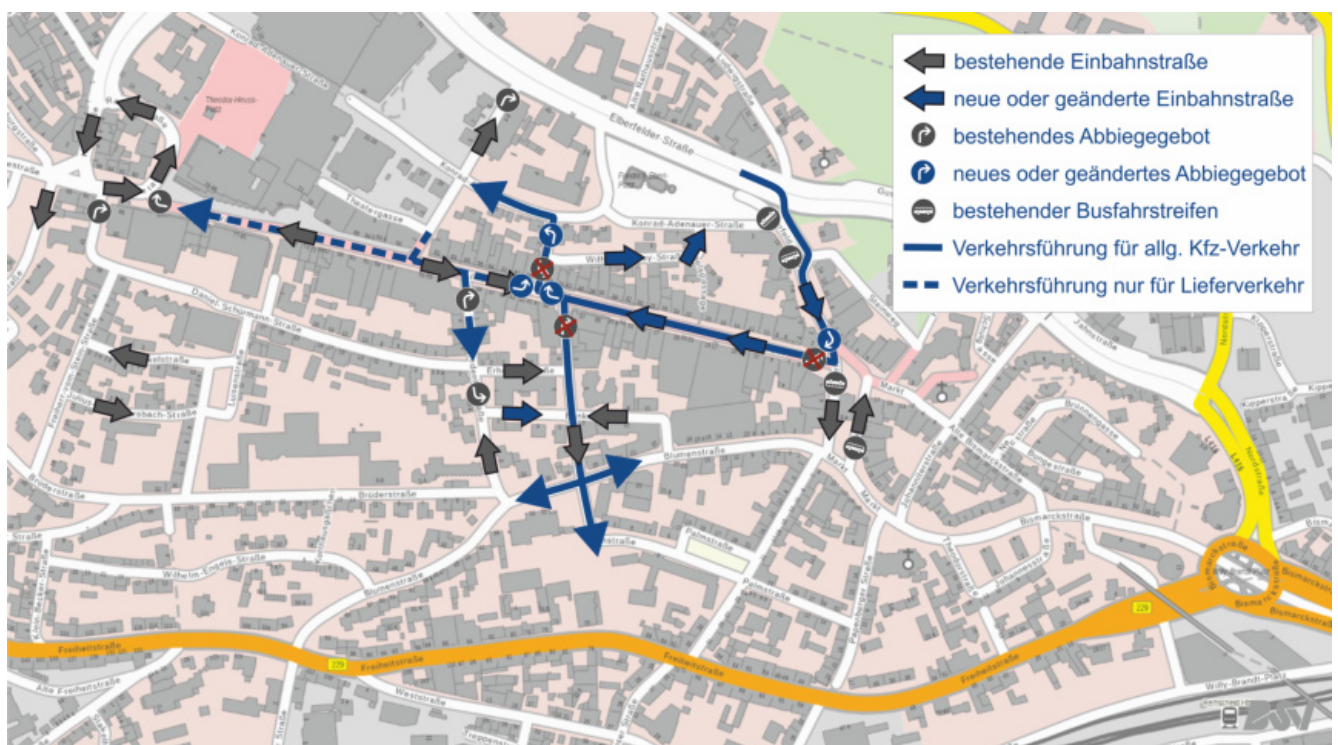


Bild 4: Erschließung für den Kfz-Verkehr bei Öffnung der unteren Alleestraße im Einrichtungsverkehr

Bei einem Einrichtungsverkehr entstehen keine Konflikte durch einbiegende Kfz. Gleichwohl ist aber eine Beeinflussung des vom ZOB kommenden Linienbusverkehrs durch in die Alleestraße abbiegende Kfz nicht gänzlich auszuschließen.

Der Pavillon im Bereich der Mandtstraße müsste bei einer Öffnung für den Kfz-Verkehr entfallen.

Im Bereich zwischen Markt und Mandtstraße sind nur 23 zusätzliche Parkstände auf den heute bereits gestalterisch vorhandenen Flächen zwischen Fahrgasse und „Gehbereich“ vor den Gebäuden realisierbar. Durch die Ausweisung zusätzlicher Parkstände in diesem Abschnitt würden jedoch Flächen in Anspruch genommen, die nach dem Rahmenplan für Außengastronomie genutzt werden sollen. Zudem ist im direkten Umfeld ein ausreichendes, nicht ausgelastetes Parkraumangebot vorhanden.

Ruhender Kfz-Verkehr

3.2 Öffnung für den Radverkehr

Die im Radverkehrskonzept vorgeschlagene Öffnung der gesamten Alleestraße für den Radverkehr als Nebenroute im gesamtstädtischen Radverkehrsnetz sollte umgesetzt werden. Es sollte eine Ausweisung als „Fußgängerzone, Radfahrer frei“ erfolgen. Zudem sind auf der Alleestraße ausreichende, geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzusehen. Hiermit wird für den Ziel- und Quellverkehr ein Angebot geschaffen. Dies trägt zur Attraktivierung der Innenstadt bei und unterstützt die mit dem Radverkehrskonzept bereits angestoßenen Bestrebungen, in Remscheid den Radverkehr zu fördern.

Es sollte jedoch zunächst die parallel zur Alleestraße verlaufende Konrad-Adenauer-Straße, die im Radverkehrskonzept ebenfalls als Nebenroute vorgesehen ist, als Hauptverbindung für den Radverkehr durch die Innenstadt in Ost-West-Richtung ausgewiesen werden. Hierfür sind dort sowohl auf der Strecke (Vermeidung von Konflikten bzw. gegenseitigen Beeinträchtigungen mit dem Linienbusverkehr) als auch an den Knotenpunkten, insbesondere der Kreuzung mit der Hochstraße, die entsprechenden infrastrukturellen und verkehrsrechtlichen Randbedingungen zu schaffen.

4 Zusammenfassung und Empfehlung

Die Innenstadt und die Alleestraße sind verkehrlich sowohl großräumig als auch von den anderen Remscheider Stadtteilen mit dem MIV und dem ÖV gut erreichbar. Der Kern der Innenstadt nördlich und südlich der Alleestraße ist im Kfz-Verkehr vom „Innenstadtumring“ aus gut angebunden. Im ÖV ist über den Hauptbahnhof und den ZOB am Friedrich-Ebert-Platz sowie durch die Haltestellen „Markt“, „Allee-Center“ und „Rathaus“ eine sehr gute Anbindung gegeben.

Das Parkraumangebot innerhalb des „Innenstadtumrings“ ist mit insgesamt rund 3.140 öffentlich zugängliche Stellplätze bzw. Parkstände ausreichend. Mehr als drei Viertel davon (2.410 Stellplätze) befinden sich in/auf Parkieranlagen, immerhin fast ein Viertel (730 Parkstände) im öffentlichen Straßenraum. Die Auslastung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum liegt zwischen 40 % und 80 %. Insbesondere die nahe zur Alleestraße gelegenen, mit Parkschein bewirtschafteten Parkstände sind nur etwa zur Hälfte ausgelastet, während die weiter entfernt liegenden, mit Parkscheibe bewirtschafteten Parkstände dagegen zu rund 60 % bis 80 % ausgelastet sind.

Auf Grund des hohen Ladenleerstands insbesondere in der unteren Alleestraße wird derzeit zum wiederholten Mal diskutiert, diesen Abschnitt der Alleestraße für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu öffnen. Damit verbunden ist die Hoffnung einer „Wiederbelebung“ der dortigen Ladenlokale durch neue Nutzungen.

In dem derzeit in Aufstellung befindlichen Rahmenplan „Innenstadt Remscheid“ ist auf der Alleestraße die Bildung von drei unterschiedlichen „Nutzungsschwerpunkten“ vorgesehen. Die untere Alleestraße ist dabei im Hinblick auf die Nutzungsschwerpunkte zweigeteilt: im Abschnitt zwischen Wilhelm-Schuy-Straße bzw. Mandtstraße und Engelspassage sind Wohnnutzungen vorgesehen, im Abschnitt zwischen Engelspassage und Markt soll der Schwerpunkt auf Freizeitnutzungen, vor allem Gastronomie liegen. Zwischen Scharff-

straße und Engelspassage soll der öffentliche Raum aufgewertet sowie die Platzbereiche an den Einmündungen von Wiedenhofstraße, Mandtstraße und Engelspassage als „aktive Räume“ neugestaltet werden.

Vor dem Hintergrund der mit dem Rahmenplan „Innenstadt Remscheid“ avisierten Attraktivierung der Alleestraße sollten mit der vorliegenden verkehrsplanerischen Einschätzung die Möglichkeiten einer Öffnung der unteren Alleestraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr eruiert und bewertet werden. Neben einer solchen Öffnung sollte darüber hinaus auch eine Einschätzung zur Öffnung der gesamten Alleestraße für den Radverkehr erfolgen.

Betrachtet wurden die Möglichkeit einer Öffnung der unteren Alleestraße für den Kfz-Verkehr im Zweirichtungsverkehr und im Einrichtungsverkehr. In beiden Fällen kann eine Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich nach § 45 Abs. 1d StVO mit einer Tempo 20-Zone erfolgen. Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche werden in „zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion“ empfohlen.

Ein Zweirichtungsverkehr auf der unteren Alleestraße ist auf der gestalterisch bereits vorhandenen Fahrgasse (die heute vom Lieferverkehr genutzt wird) grundsätzlich möglich. Es wären aber am Markt erhebliche Konflikte der links in die Elberfelder Straße abbiegenden Kfz mit den zwischen ZOB und Haltestelle „Markt“ verkehrenden Bussen in beiden Richtungen zu erwarten und somit Störungen des Linienbusverkehrs nicht auszuschließen. Damit ist eine Öffnung der unteren Alleestraße im Zweirichtungsverkehr nicht umsetzungsfähig.

Auf Grund der genannten Konflikte zwischen aus der Alleestraße in die Elberfelder Straße abbiegenden Kfz und dem Linienbusverkehr am Markt ist im Hinblick auf einen Einrichtungsverkehr auf der unteren Alleestraße nur die Möglichkeit mit einer „Umkehrung“ der derzeitigen Einbahnstraßenregelung denkbar. Hierbei würden zwar keine Konflikte durch einbiegende Kfz entstehen, es ist aber eine Beeinflussung des vom ZOB kommenden Linienbusverkehrs durch in die Alleestraße abbiegende Kfz nicht gänzlich auszuschließen.

Auf der unteren Alleestraße wären im Bereich zwischen Markt und Mandtstraße in Bezug auf das bereits vorhandene Parkraumangebot nur wenige zusätzliche Parkstände realisierbar. Durch die Ausweisung zusätzlicher Parkstände würden jedoch Flächen in Anspruch genommen, die nach dem Rahmenplan für Außengastronomie genutzt werden sollen. Zudem ist im direkten Umfeld ein ausreichendes, nicht ausgelastetes Parkraumangebot vorhanden.

Im Ergebnis ist damit festzuhalten, dass eine Öffnung der unteren Alleestraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr dem Konzept des Rahmenplans widerspricht, die Alleestraße insgesamt städtebaulich aufzuwerten und ihren Straßenraum in wesentlichen Teilen neu zu gestalten. Es würden nur – vermeidbare – Durchgangsverkehre und (bei Ausweisung von Parkständen in der unteren Alleestraße) zusätzliche Parksuchverkehre entstehen.

Für den Radverkehr sollte die Alleestraße geöffnet werden, um für den Ziel- und Quellverkehr ein Angebot zu schaffen. In diesem Zusammenhang sind auf der Alleestraße auch ausreichende, geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzusehen.

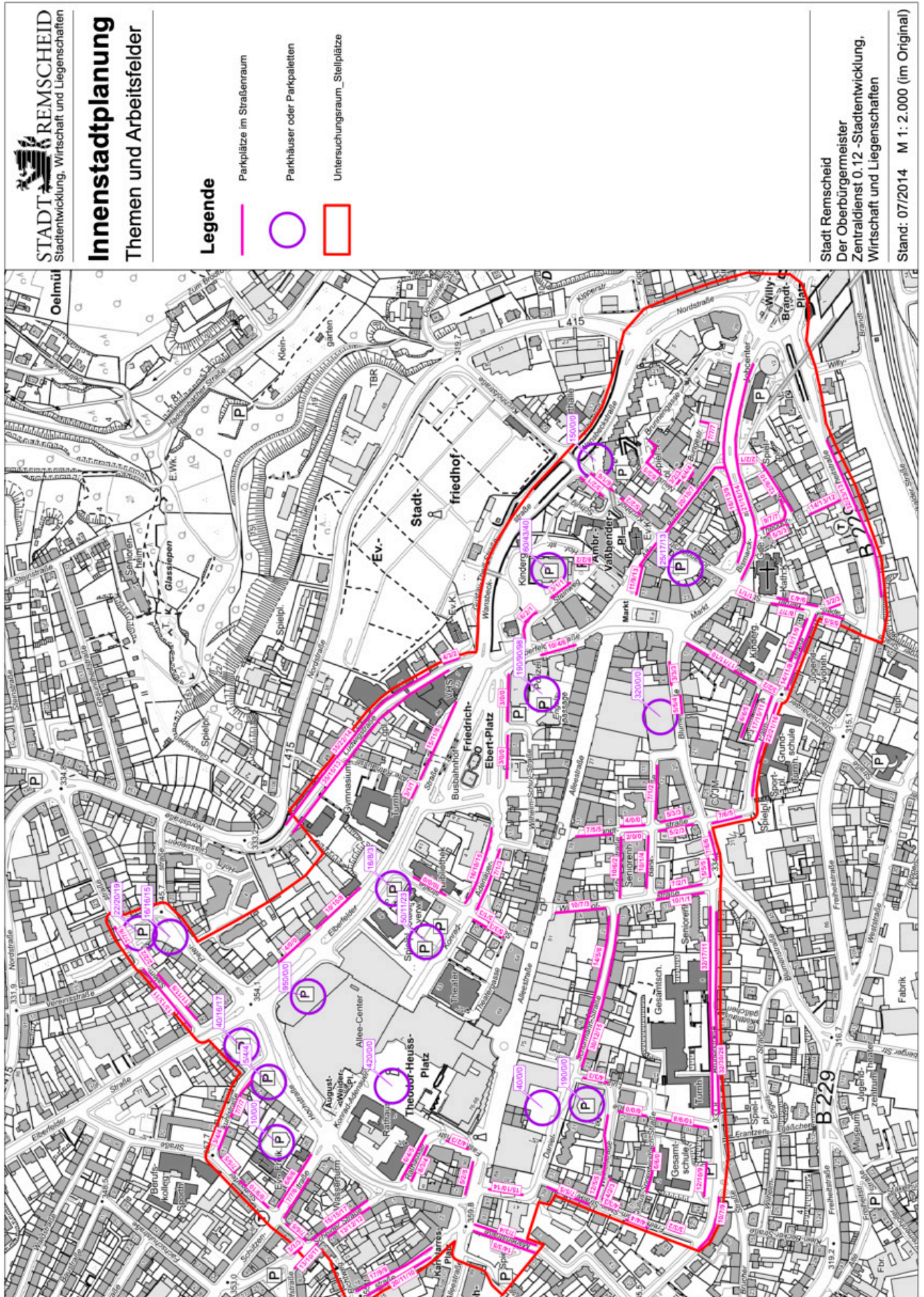
Die Öffnung der Alleestraße trägt zur Attraktivierung der Innenstadt bei. Damit werden die mit dem Radverkehrskonzept bereits angestoßenen Bestrebungen, den Radverkehr in Remscheid zu fördern, unterstützt.

Vorraussetzung ist aber, dass die Hauptverbindung für den Radverkehr durch die Innenstadt in Ost-West-Richtung parallel zur Alleestraße über die Konrad-Adenauer-Straße realisiert wird. Hierfür sind dort sowohl auf der Strecke (Vermeidung von Konflikten bzw. gegenseitigen Beeinträchtigungen mit dem Linienbusverkehr) als auch an den Knotenpunkten, insbesondere der Kreuzung mit der Hochstraße, die entsprechenden infrastrukturellen und verkehrsrechtlichen Randbedingungen zu schaffen.

Die Öffnung der Alleestraße für den Radverkehr sollte zunächst testweise im Rahmen eines Verkehrsversuchs nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO erfolgen. Ein solcher Verkehrsversuch sollte durch eine geeignete Öffentlichkeitsarbeit und eine Evaluation begleitet werden.

Anhang

Anhang 2: Parkraumangebot und -auslastung



Verkehrsplanerische Einschätzung zu einer Öffnung der Alleestraße für den Verkehr

Anhang 3: Fußgängerverkehrsstärken auf der Alleestraße

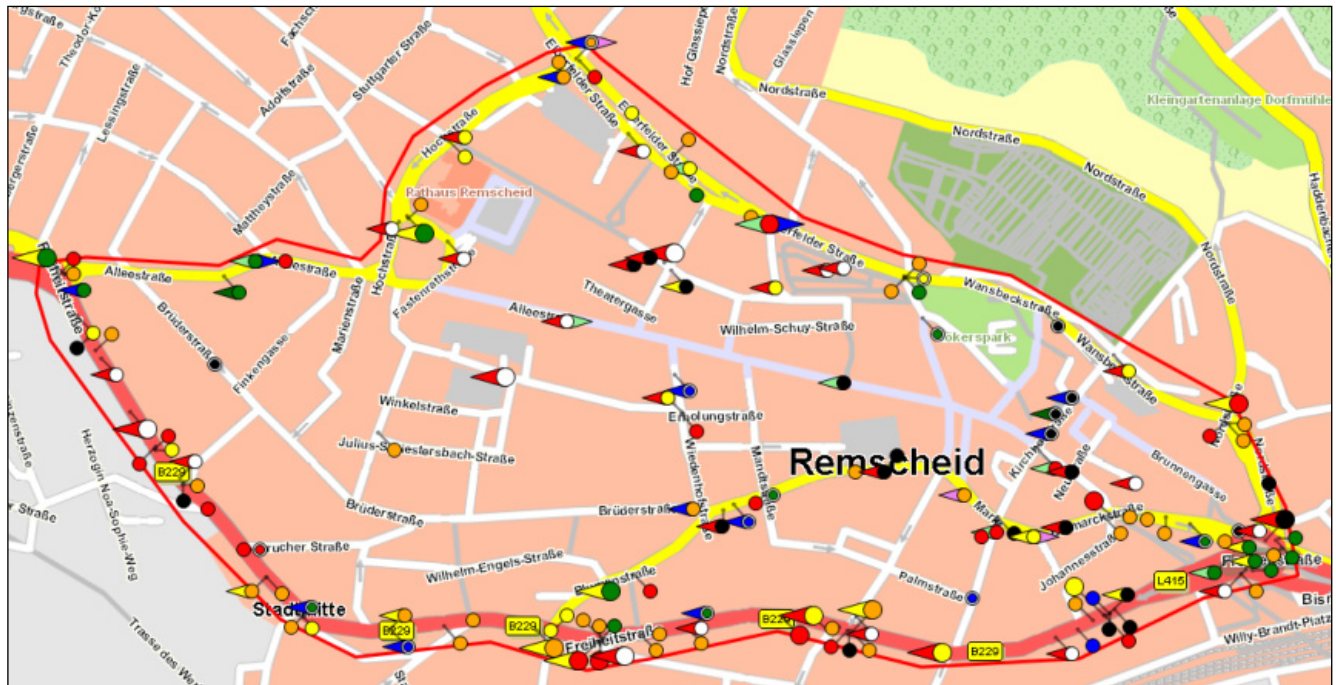


Quelle: Stadt Remscheid, Fachdienst 4.12.1 Stadtentwicklung und Rahmenplanung
 Zählung 2007: Donnerstag, 13.9.2007, 11-12 Uhr (V) und 16-17 Uhr (N)
 Zählung 2020: Donnerstag, 17.9.2020, 11-13 Uhr (V) und 16-18 Uhr (N)

Gegenüberstellung der Ergebnisse von 2007 und 2020: Bei der Zählung im September 2020 wurde eine Abnahme der Fußgängerverkehrsstärken gegenüber der Zählung im September 2007 vormittags um 28 % bis 47 % (im gewichteten Mittel: 36 %) und nachmittags um 49 % bis 55 % (im gewichteten Mittel: 51 %) festgestellt. Die Zählung im September 2020 ist aber beeinflusst durch Einschränkungen auf Grund der Corona-Pandemie und deshalb nicht repräsentativ.

Anhang 4: Unfallgeschehen

Für die Analyse des Unfallgeschehens innerhalb des „Innenstadtumrings“ standen die anonymisierten Unfallanzeigen der Unfälle der Kategorien 1 bis 4 und 6 über den Zeitraum der letzten drei Jahre zur Verfügung. Im Zeitraum vom 1.1.2018 bis zum 31.12.2020 sind in dem Untersuchungsgebiet insgesamt 149 Unfälle passiert (siehe Unfalltypenkarte).



Quelle: EUSKA, Stadt Remscheid, Fachdienst 4.12.1 Stadtentwicklung und Rahmenplanung
Unfälle der Unfallkategorien 1 bis 4 und 6 für den Zeitraum vom 2018 bis 2020

Von den insgesamt 149 Unfällen sind 131 Unfälle mit Personenschaden (88 %). Hiervon sind 19 Unfälle mit schwerem Personenschaden (kein Unfall mit Getöteten); dies sind knapp 13 % aller Unfälle und rund 15 % der Unfälle mit Personenschaden. Bei den 131 Unfällen mit Personenschaden wurden 20 Personen schwer und 158 Personen leicht verletzt.

Knapp ein Viertel (24 %) aller Unfälle mit Personenschaden sind mit Fußgängerbeteiligung (31 Unfälle). An 8 Unfällen waren Radfahrer beteiligt (6 % der Unfälle mit Personenschaden).

Bei neun der 31 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung war der Fußgänger der Hauptverursacher. Bei 25 Unfällen mit Fußgängerbeteiligung war die Ursache „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern“ (Ursachen 38 bis 42); dies entspricht über 80 % der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung.