

# **Integriertes multimodales Mobilitätskonzept für die Stadt Kaarst**

**Anlagenband - Verkehrssituationsanalysen**

## Verkehrssituationsanalysen

Im Juni 2020 erfolgten für die folgenden Bereiche Verkehrssituationsanalysen. Dabei wurden die Verkehrsabläufe beobachtet, um beispielweise die Funktionsweise von koordinierten Signal-schaltungen zu überprüfen, das Verkehrsverhalten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (eventuell auch das Fehlverhalten) kennenzulernen und Mängel und Konflikte bestimmter Verkehrssituationen zu dokumentieren.

- Neusser Straße
- Maubisstraße
- Maubiskreisel
- Am Neumarkt
- Girmes-Kreuz-Straße
- Bismarckstraße / Königstraße
- Kaarster Straße / Bismarckstraße
- Antoniusstraße K4 / Am Bauhof
- St.-Eustachius-Platz
- Bahnunterführungen Büttgen



## **Neusser Straße**

## Verkehrsinfrastruktur

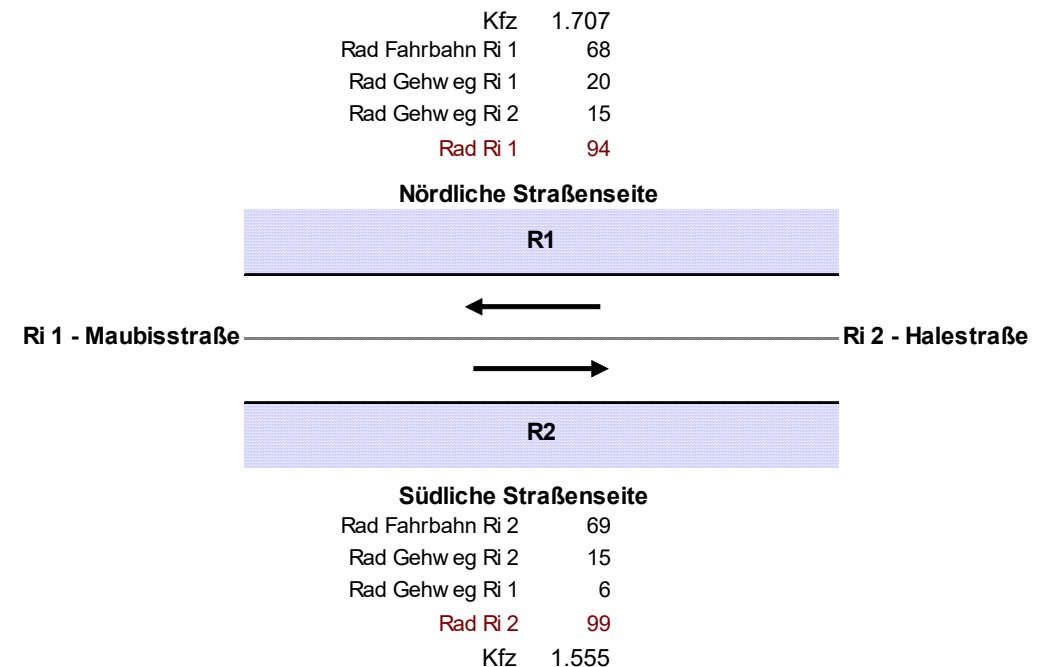
- Die Neusser Straße und die Friedensstraße sind Bestandteile der Landesstraße L 44, die eine verbindende Funktion zwischen Kaarst und Neuss besitzt. Dies gilt für den individuellen Kfz-Verkehr, den Fahrradverkehr und den Buslinienverkehr (Linien 851, 852) gleichermaßen.
- Die Friedensstraße und der westliche Abschnitt der Neusser Straße sind Teile der „Alten Mitte Kaarst“. Sie liegen nördlich des alten Rathauses und der St. Martinus Kirche. Manch alteingesessene Geschäfte, Dienstleistungsnutzungen, aber auch Läden niedrigerer Qualität in älteren Gebäuden sowie auch neuere Geschäftshäuser säumen die Straßen. Der Rewe-Lebensmittelmart, die Sparkasse, die Raiffeisenbank, kleinere Geschäfte der Nahversorgung und der Gastronomie, ein Kiosk sowie die Apotheke in der Friedensstraße erzeugen einen relativ hohen Quell- und Zielverkehr.
- Die Mobilität der Kunden wird sowohl zu Fuß, mit dem Rad als auch mit dem Auto durchgeführt. Die Straßenräume wirken sehr belebt. Manche Geschäfte haben ihre Auslagen aber auch Tische und Stühle auf die Gehwege gestellt.
- Die dreistreifige Fahrbahn wirkt stark trennend. Signalgesicherte Furten sind zwischen Maubis- und Mittelstraße sowie zwischen Gusanus- und Halestraße vorhanden. Die Entfernung beträgt rund 170 Meter in der Neusser Straße.
- Der Straßenzug erfüllt zudem vielfältige direkte Erschließungsaufgaben für anliegende Grundstücke.



- Sowohl zur Maubisstraße, zum Parkplatz des Rewe-Marktes als auch zum Parkplatz der Raiffeisenbank sind Linksabbiegespuren in der Fahrbahn der Neusser Straße und der Friedensstraße vorhanden. Die Länge der Abbiegespuren erscheint ausreichend. Längere Rückstauungen wurden nicht wahrgenommen.
- Die Gehwegbreiten sind mit 2,40 m bis 3,60 m prinzipiell ausreichend bemessen. Ein Engpass besteht vor dem Eckhaus Mittelstraße.
- Für den Fahrradverkehr sind Schutzstreifen mit einer Breite von 1,35 m auf der Fahrbahn in beiden Richtungen abmarkiert.
- Bushaltestellen befinden sich nicht im Untersuchungsabschnitt der Neusser Straße. Die Bushaltestelle „Giemesstraße“ liegt in der Friedensstraße. Die Bushaltestelle „Neusser Straße“ befindet sich in der Maubisstraße.
- In der Neusser Straße befinden sich 32 öffentliche Parkstände in Schräg- und Senkrechtaufstellung auf der Nordseite und 8 Parkstände in Längsaufstellung auf der Südseite. Mittels einer Parkscheibenregelung wird die Höchstparkdauer auf maximal 2 Stunden beschränkt. Kundenparkplätze besitzen die Sparkasse, die Raiffeisenbank und der Rewe-Markt. In der Friedensstraße sind zwischen Neusser Straße und Rathausstraße keine ausgewiesenen Parkstände vorhanden.

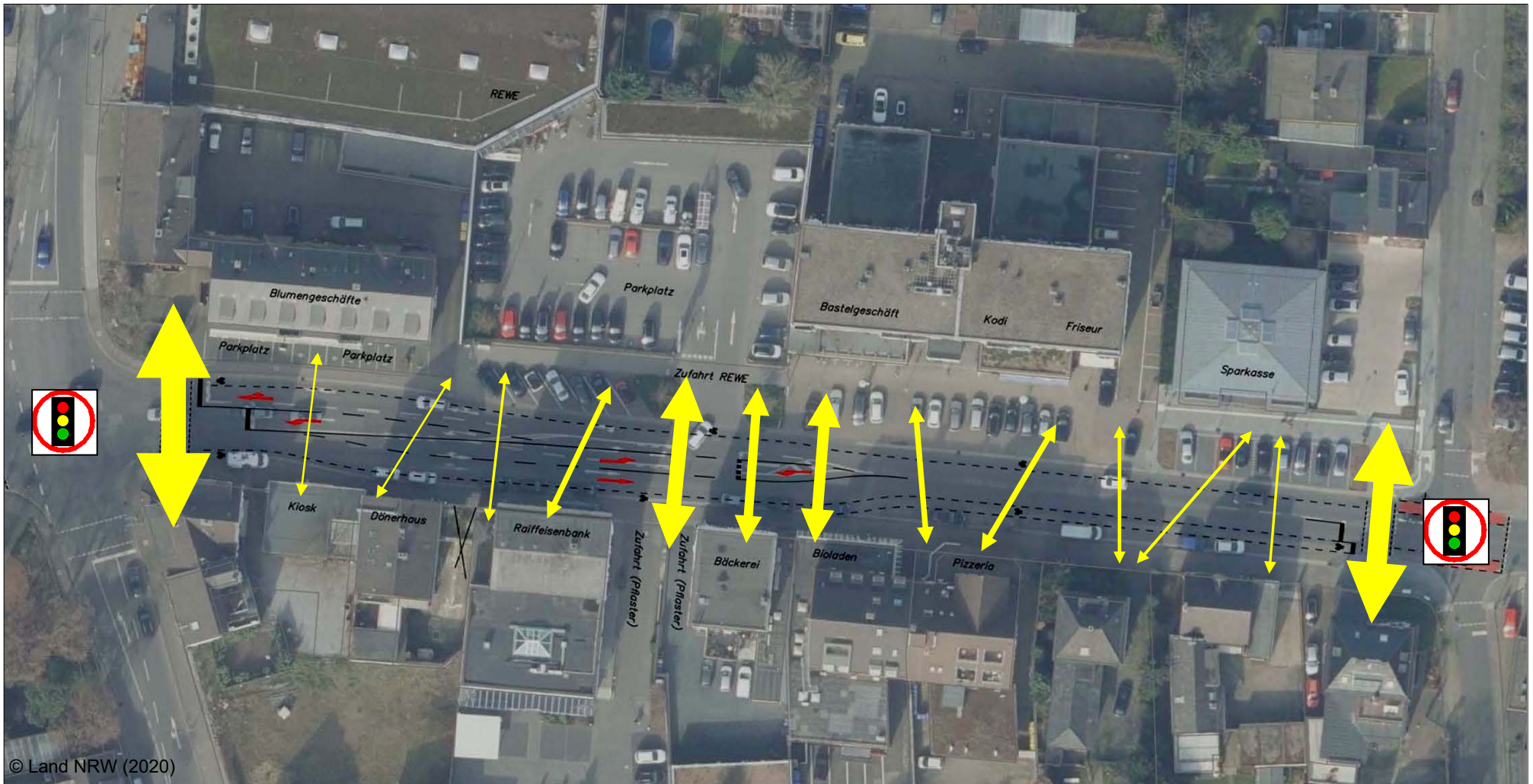
## Verkehrsmengen

- Die Neusser Straße befahren im Westabschnitt werktätlich rund 12.800 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil beträgt etwa 4 % (überwiegend Busse).
- Am 05.11.2019 wurden in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit zwischen 15 und 18 Uhr 3.262 Kfz/3h gezählt.
- Zusätzlich wurden am 09.06.2020 in 3 Stunden insgesamt 193 Fahrräder erfasst, von denen 137 Räder auf der Fahrbahn und 56 Räder (29 %) auf dem Gehweg fuhren.
- 21 Fahrräder waren entgegen der eigentlichen Fahrtrichtung (auf dem Gehweg) unterwegs.



## Fußgängerquerungen

- Fußgänger nutzen nicht nur die lichtsignalgeregelten Furten, um die Neusser Straße zwischen der Maubisstraße und Halestraße zu überqueren. Aufgrund der Geschäftsnutzung herrscht im gesamten Bereich ein hoher Querungsbedarf. Insbesondere zwischen der Raiffeisenbank und dem Rewe bestehen starke Fußgängerbeziehungen.



## Konflikte Fußgänger / Radfahrer

- Der Gehweg ist sowohl auf der nördlichen als auch auf der südlichen Straßenseite für eine gemeinsame Nutzung durch Fußgänger- und Fahrradverkehr nicht ausreichend bemessen. Aufgrund der bestehenden Randnutzen wird der Gehweg stark von Fußgängern benutzt. Dienstleister nutzen die Gehwegfläche zum Aufstellen von Kundenstoppeln und bieten Sitzmöglichkeiten für Kunden an. Abgestellte Fahrräder und Mülltonnen (an den Abfuhrtage) engen die Gehwegräume zusätzlich ein.
- Neben Kindern (die bis zum 10. Geburtstag dürfen) benutzen auch Jugendliche und Erwachsene den Gehweg, besonders wenn sie ein Ziel an der Neusser Straße haben, entgegen der Fahrtrichtung fahren und der Schutzstreifen beparkt wird.



## Hoher Parkdruck

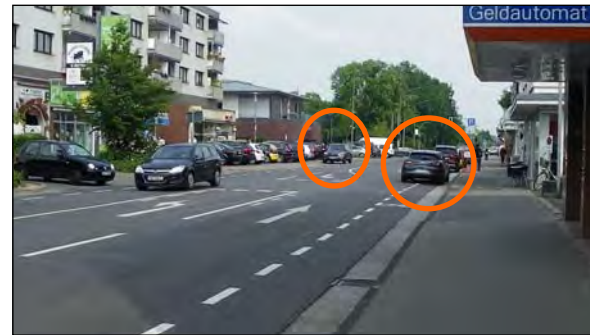
- Die öffentlichen Parkstände entlang der Neusser Straße weisen eine relativ hohe Auslastung auf. Dabei ist das Parkraumangebot auf der Nordseite (32 P) deutlich höher als auf der Südseite (8 P). Eine durchgezogene Mittellinie soll die Anfahrt der Schräg- und Senkrechtparkstände auf der Nordseite verhindern. Dies wird jedoch vielfach missachtet; es kommt zu teilweise gefährlichen Wendemanövern.
- Zeitweise besteht ein hoher Umschlag auf den Parkständen. Andere Parkstände werden von Pkw der Geschäftsinhaber und/oder Beschäftigten dauerhaft belegt. Eine Neueinstellung der Parkscheibe wurde mehrfach beobachtet, sodass wertvoller Parkraum für kurzzeitparkende Kunden belegt wird.
- Die relativ wenigen Parkstände auf der Südseite werden überwiegend von Beschäftigtenparkern sowie Auslieferfahrzeugen einer Gastronomie belegt.
- Vielfach konnte beobachtet werden, dass Fahrzeuge in zweiter Reihe parken, vor allem auf dem Zwischenstreifen der Senkrechtparkstände, vor den Längsparkständen sowie auf dem Gehweg vor den Privatstellplätzen des Blumengeschäftes.
- Der Radschutzstreifen wurde dabei teilweise oder in vollem Umfang mitgenutzt, dies auch bei Haltevorgängen, halb auf dem Gehweg. Ziele für das kurze Halten (2 bis 5 Minuten) sind auf der Südseite vor allem der Kiosk, die Raiffeisenbank und die Filialbäckerei.





## Parken und Halten auf Radwegen ist grundsätzlich verboten!

- Auch auf einem Schutzstreifen für Radfahrer darf nicht mehr gehalten werden.
- Nach der Novelle der StVO im Frühjahr 2020 zahlt, wer auf einem Schutzstreifen hält und einen Radfahrer behindert 70 € und bekommt einen Punkt in der Flensburger Kartei. Eine Behinderung liegt in der Regel bereits dann vor, wenn ein Radfahrer ausweichen oder bremsen muss.



## Konflikte Radfahrer / ruhender Verkehr

- Die Schrägparkstände weisen einen hohen Umschlag auf. Durch die Schrägaufstellung der Parkstände sind die notwendigen Sichtverhältnisse auf den Schutzstreifen bzw. auf den fahrenden Radfahrer nicht gegeben. Ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,75 m ist für die Verkehrssicherheit bei Schrägparkständen, vor allem bei häufigem Parkstandwechsel unerlässlich. Dieser ist baulich oder durch Markierungen herzustellen.
- Vor dem Eckhaus Mittelstraße befinden sich zwischen Gebäude und Fahrbahn Senkrechtparkstände, deren Länge keine 4 Meter hat. Größere Fahrzeuge und ungenaues Einparken führen zu Einschränkungen bzw. dem Verlust des Gehweges. Fußgänger sind gezwungen, auf den Schutzstreifen auszuweichen, Radfahrer weichen auf die Fahrbahn aus.



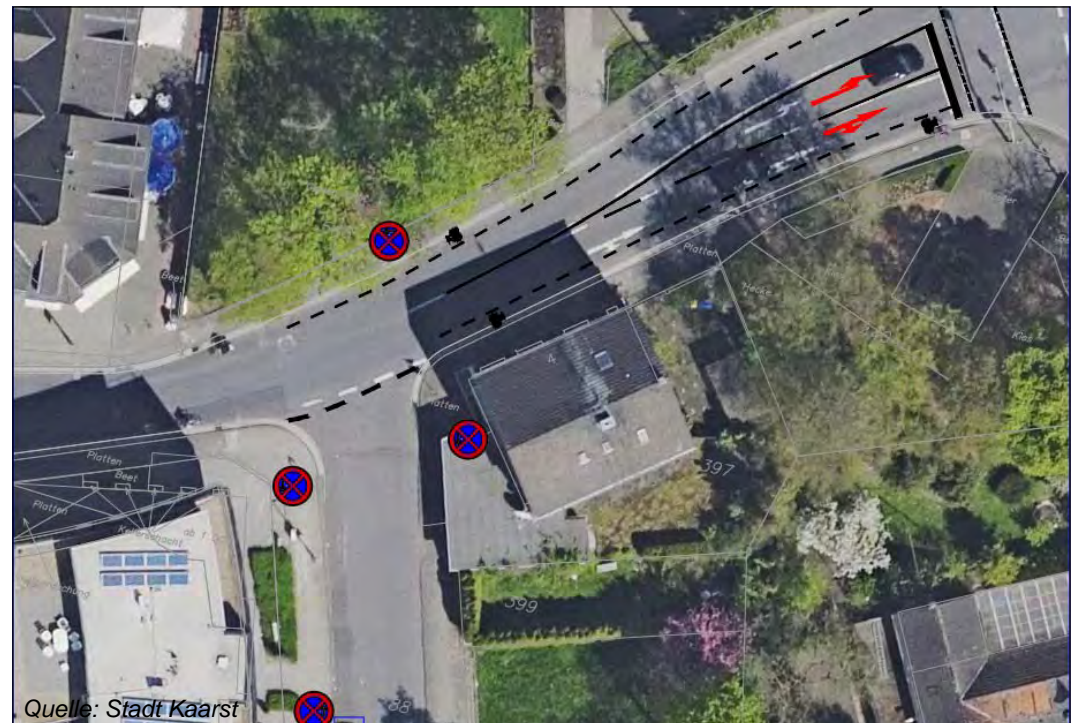
## Konflikte Radfahrer / ruhender Verkehr

- Die Breite des Schutzstreifens beträgt 1,35 m am Fahrbahnrand, wobei die Breitrinne (0,5 m) eingerechnet ist. Radfahrer fahren deshalb innerhalb der Markierungslinien zumeist „links“ auf dem Schutzstreifen.
- Im Bereich des Längsparkstreifens hat der Schutzstreifen eine Breite von 1,50 m. Trotz auch großzügig dimensionierter Parkstreifenbreite (2,50 m) ist dennoch das Fehlen des Sicherheitstrennstreifens zu bemängeln.
- Auch die Längsparkstände entlang der südlichen Neusser Straße weisen einen hohen Umschlag auf.
- Dabei besteht der Konflikt darin, dass ein parkender Autofahrer beim Öffnen der Tür einen vorbeifahrenden Radfahrer nicht rechtzeitig wahrnehmen kann.
- Ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,5 m ist daher für die Verkehrssicherheit bei Längsparkständen, vor allem bei häufigem Parkwechsel unerlässlich. Dieser ist baulich oder durch eine entsprechende Markierungen herzustellen.
- Je weiter Radfahrende nach links fahren, desto schwieriger ist es für Kfz-Fahrer den Mindestabstand von 1,50 m beim Überholen einzuhalten.
- Die hergestellte Schutzstreifenlösung für die Neusser Straße stellt somit bereits heute einen eher „schlechten Kompromiss“ für den Fahrradverkehr dar. Obwohl wichtige Grundmaße nicht eingehalten werden, bildet er dennoch eine Attraktivitätssteigerung für das Rad.



## Parkkonflikte Friedensstraße

- Vor der Apotheke, Friedensstraße 4, befindet sich ein rund 2 Meter breiter Gehweg, der durch Kunden der Apotheke ständig belegt wird. Dadurch wird auch der Schutzstreifen für die Radfahrer in Anspruch genommen und steht für Radfahrer nicht zur Verfügung.
- Für den Radverkehr bilden sich öffnende Fahrzeugtüren ein Unfallrisikopotenzial.
- Geparkt wird (unbewirtschaftet) auch entlang der Rathausstraße (westlicher Fahrbahnrand). Kunden der Apotheke finden dort nicht ausreichend Parkraum vor. Weitere Wege (z.B. zum Kirchplatz) werden von den Kunden nicht akzeptiert.
- Der Vorschlag der Stadtverwaltung, in der Rathausstraße auf der Ostseite Parkstände anzulegen (davon 2 Halteplätze) sollte gefolgt werden. Auch das Halteverbot auf der Westseite vor der Gastronomie wird positiv bewertet.
- Dennoch wird bezweifelt, dass die Kunden nicht auch zukünftig Gehweg und Schutzstreifen für das Halten und Kurzparken benutzen. Nur intensive Kontrolle und Ahndung können zur Einhaltung der Verkehrsregelungen an dieser Stelle führen.

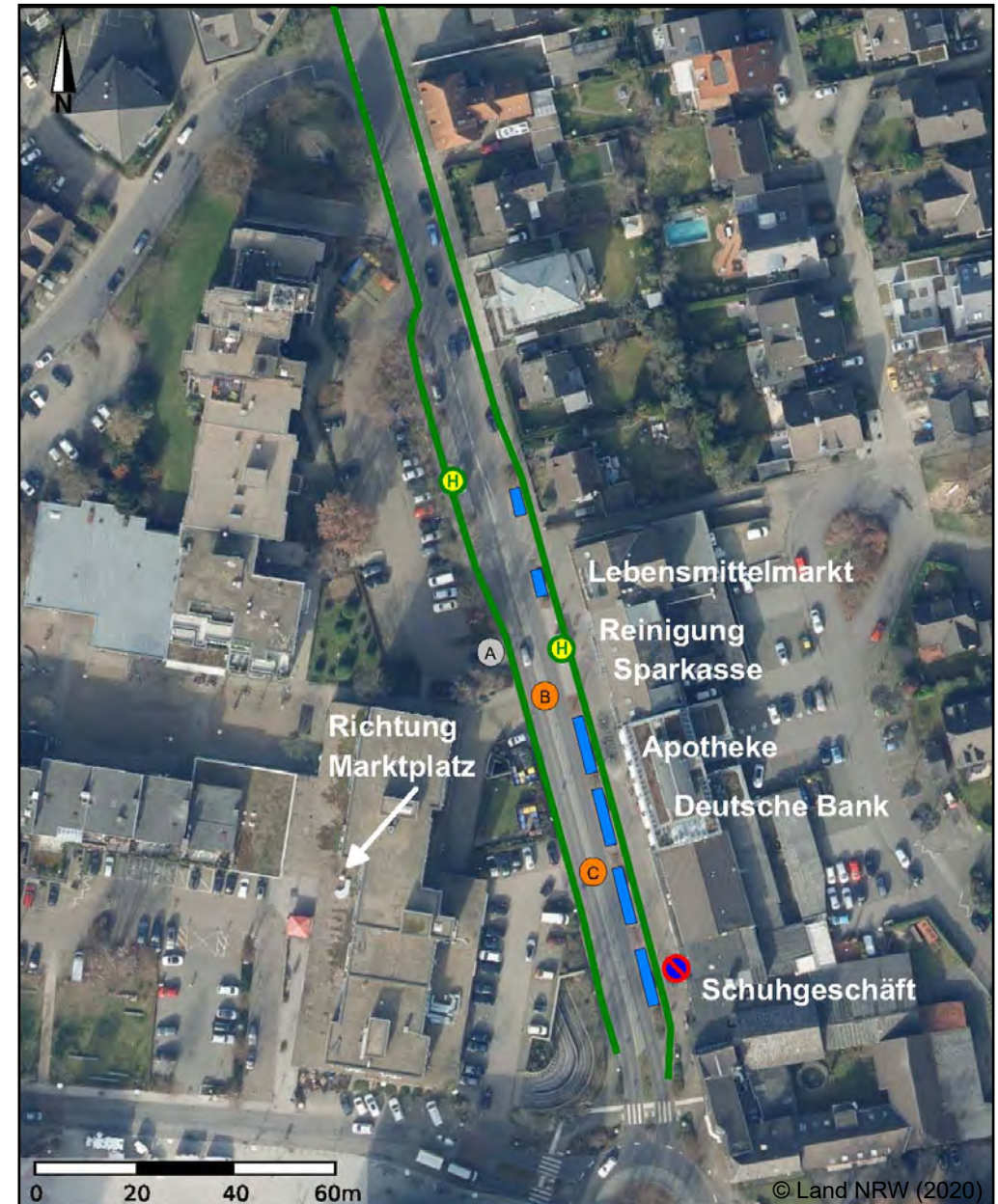


**Maubisstraße**

## Maubisstraße

### Verkehrsbeobachtung am 18.06.2020

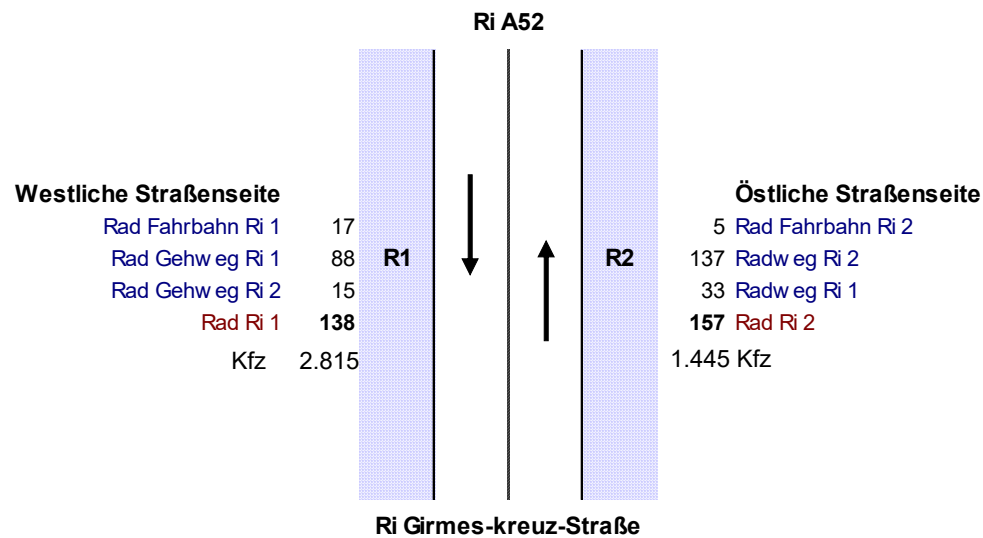
- Die Verkehrssituationsanalyse in der Maubisstraße wurde zwischen dem Kreisverkehr und der Bushaltestelle „Kaarst Maubisstraße“ durchgeführt.
- Der betrachtete Straßenabschnitt liegt in einer Tempo 30 Zone.
- Die Radfahrer werden auf der östlichen Seite auf einem benutzungspflichtigen, gemeinsamen Geh- und Radweg geführt.
- Auf der westlichen Seite wird der Radfahrer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf dem Gehweg ist ein „besonderer Radweg“ vorhanden (der nicht Richtlinien konform ist). Er ist nicht als Radweg ausgeschildert und somit auch nicht benutzungspflichtig.
- An der östlichen Straßenseite befinden sich 10 Parkstände, die mit einer Parkscheibe (2 Stunden) werktags zwischen 9 und 18 Uhr genutzt werden können.
- Für die beiden südlichsten Parkstände gilt werktags ein eingeschränktes Haltverbot zwischen 9 und 18 Uhr.
- Die beiden Fahrrichtungen werden durch eine Art langgezogenen Mittelstreifen getrennt, der den Fußgängern als Querungshilfe dienen soll. Für den Kfz-Verkehr ist der Mittelstreifen überfahrbar.



## Maubisstraße

### Verkehrsmengen:

- Verkehrsmenge am Tag 9.900 Kfz/24h
- Verkehrsmengen zwischen 15 und 18 Uhr an einem typischen Wochentag:



- Nur wenige Radfahrer fahren gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn (ca. 7%).
- Die Radwege werden teilweise in der falschen Richtung genutzt (ca. 17 %).

## Maubisstraße

### Verkehrsverhalten ruhender Verkehr:

- Die Parkstände am östlichen Fahrbahnrand werden rege genutzt und bleiben nur wenige Augenblicke unbesetzt. Die Parkdauer beläuft sich meistens auf nur wenige Minuten. Die Parkstände im eingeschränkten Halteverbot werden häufig länger als 3 Minuten besetzt.
- Es konnten keine Halte- bzw. Parkvorgänge in zweiter Reihe beobachtet werden.
- Der Mittelstreifen wird von Kfz überfahren, wenn die Fahrbahn durch rangierende Kfz beim Ein- und Ausparken blockiert wird oder ein Bus an der Bushaltestelle hält.
- Es konnte mehrfach beobachtet werden, wie Kfz nach dem Ausparken über den Mittelstreifen wendeten, um in Richtung Kreisverkehr weiter zu fahren.
- Zwischen 15 und 16 Uhr konnten 2 Kfz bzw. Motorräder beobachtet werden, die auf dem kurzen Abschnitt stark beschleunigt haben.

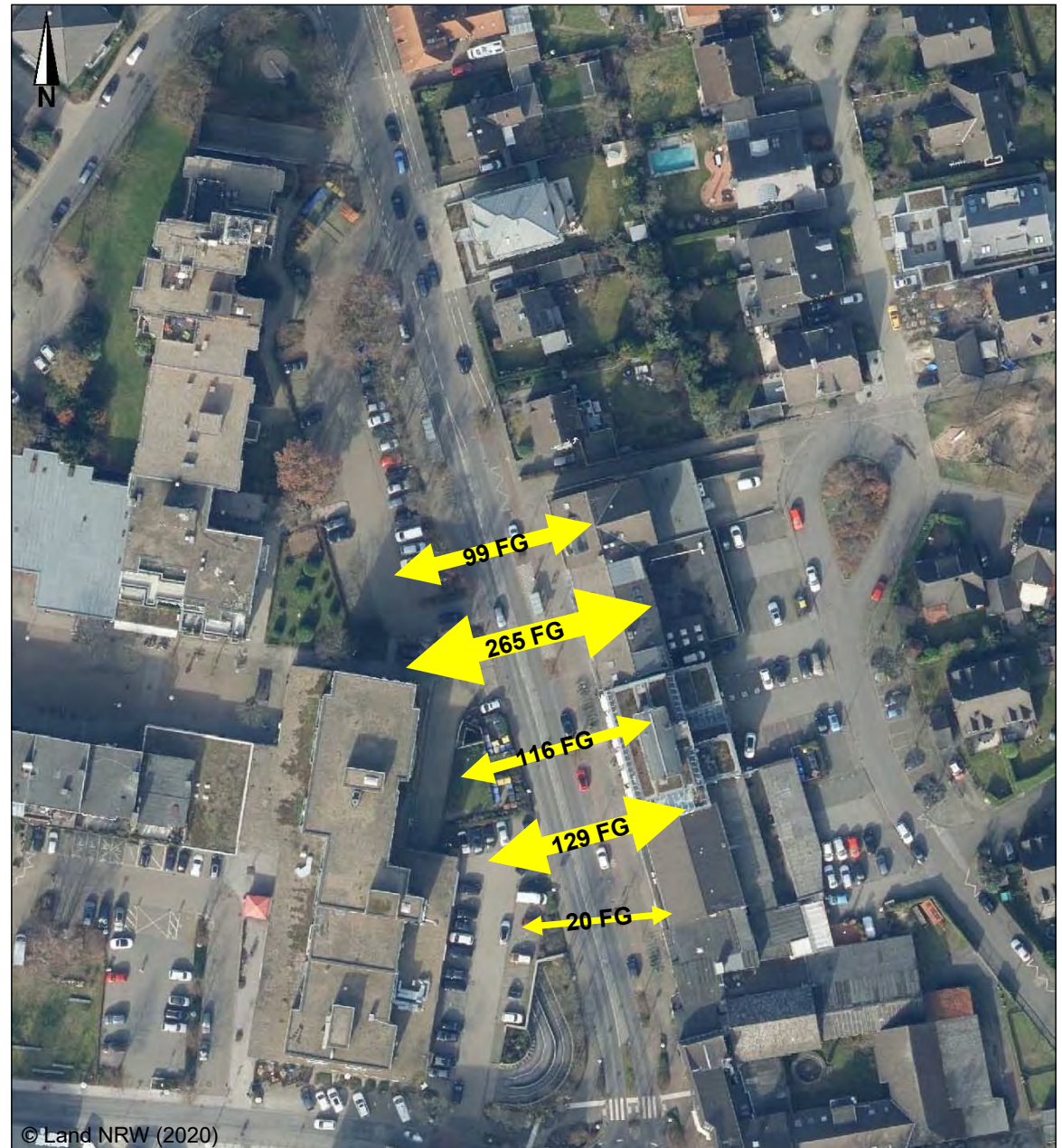




## Maubisstraße

### Verkehrsmengen im Querverkehr:

- Es herrscht ein hoher Querungsbedarf zwischen dem Maubiskreisel und der Bushaltestell „Maubisstr.“.



## Maubisstraße

### Verkehrsverhalten querender Fußgänger:

- Fußgänger queren größtenteils auf Höhe der Punkte B und C (siehe Bild). Diese Stellen liegen in direkter Verlängerung der anschließenden Fußwegeverbindungen.
- Querungen auf Höhe von Punkt B, welche die direkte Fußwegeverbindung zur Bushaltestelle darstellen, weisen keine abgesenkten Bordsteine auf. Radfahrer und mobilitätseingeschränkte Personen müssen hier eine hohe Bordkante überwinden. Nördlich von Punkt A existiert zwar eine Quermöglichkeit zwischen zwei abgesenkten Bordsteinen, diese wird jedoch aufgrund der dezentralen Lage kaum genutzt.
- Fußgänger, die auf dem Mittelstreifen warten, werden von Kfz-Fahrern nicht besonders berücksichtigt.



## Maubisstraße

### Konflikt Kfz-Verkehr / Fuß- und Radfahrer:

- Vor Ort konnte beobachtet werden, dass die Kfz-Ausfahrt bei Punkt A Konflikte mit Radfahrern und Fußgängern hervorruft.
- Die Sichtverhältnisse sind für den Kfz-Fahrer nach links sehr eingeschränkt, wodurch dieser bis auf den Geh- und Radweg vorfahren muss, um ausreichend sehen zu können.
- Häufig müssen Radfahrer abbremsen, absteigen oder um das Kfz herum fahren.



## Maubisstraße

### Konflikt Fußgänger / Radfahrer:

- Viele Radfahrer nutzen den eingefärbten nicht ausgeschilderten Radweg auf der westlichen Fahrbahnseite.
- Für die Fußgänger verbleibt dann kein ausreichender Platz.
- Links und rechts der markierten Fläche verbleiben jeweils ca. 30 cm Restfläche.



## **Maubiskreisverkehr**

## Maubiskreisverkehr

### Verkehrsbeobachtung am 23.06.2020:

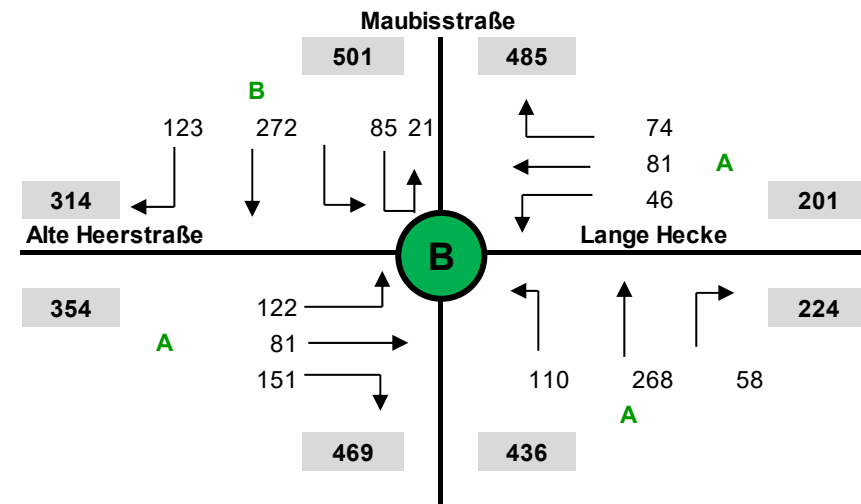
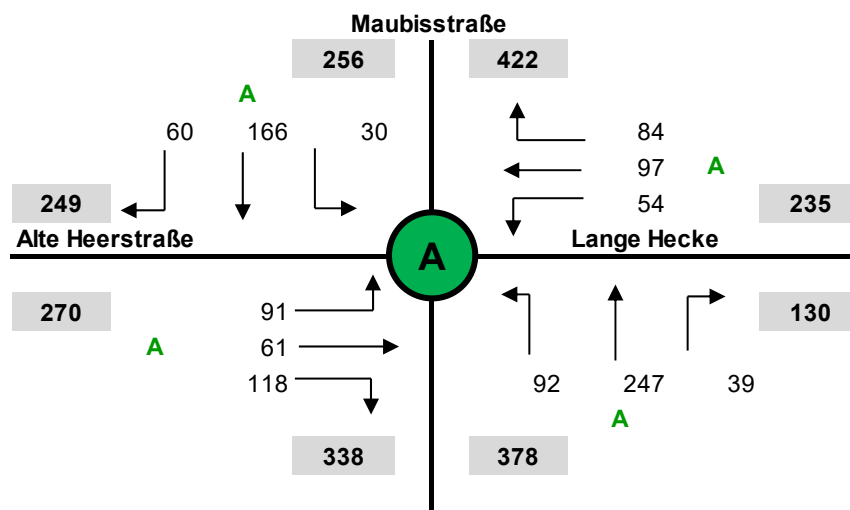
- Die Maubisstraße bildet mit der von Westen einmündenden Straße Am Neumarkt und der Langen Hecke den Maubiskreisverkehr.
- Der einspurige Kreisverkehrsplatz weist einen Außendurchmesser von 30 Metern auf.
- In allen Knotenpunktarmen werden die Fußgänger über Fußgängerüberwege und Mittelinseln geführt.
- Die Führung des Radverkehrs erfolgt gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Kreisfahrbahn.



## Maubiskreisverkehr

### Verkehrsmengen und Verkehrsqualitäten:

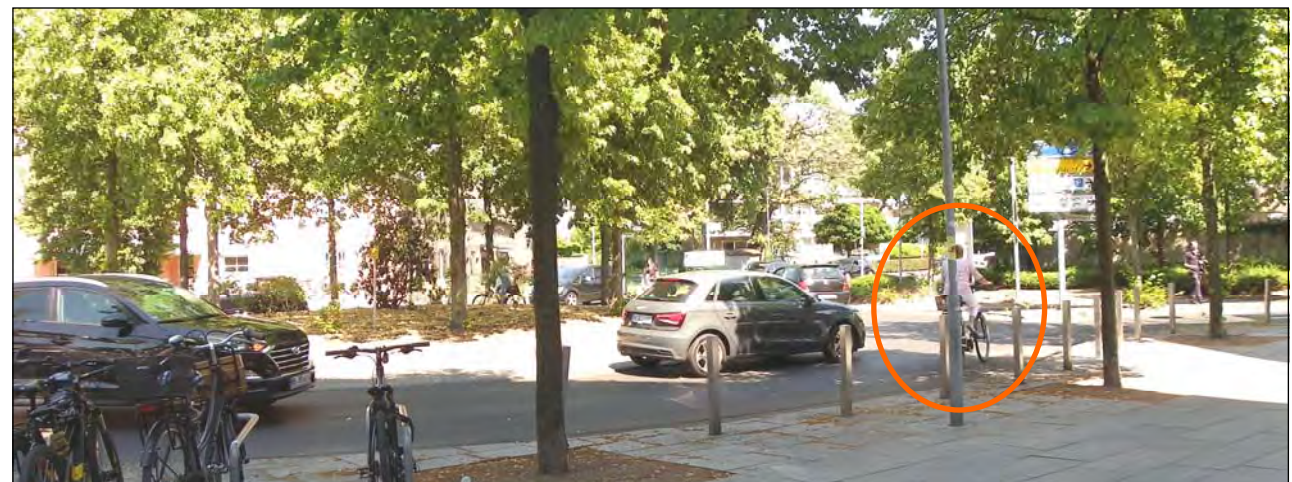
- Der Kreisverkehrsplatz ist für alle Verkehrsteilnehmer ein wichtiger Knotenpunkt. Der Kreisverkehr wird während der morgendlichen Verkehrsspitze von rund 1.180 Kfz/h, 255 Rad/h und nachmittags von 1.533 Kfz/h, 167 Rad/h befahren.
- Der Kreisverkehr erreicht in der morgendlichen Spitzenstunde die sehr gute Qualitätsstufe A. Alle Verkehrsströme werden mit mittleren Wartezeiten zwischen 5 und 6 Sekunden abgewickelt.
- Nachmittags wird die gute Qualitätsstufe B erreicht. Die längsten mittleren Wartezeiten treten in der nördlichen Maubisstraße mit 11 Sekunden auf.
- Trotz der guten Verkehrsqualität in den Spitzenstunden ist der Kreisverkehrsplatz ein Unfallhäufungspunkt.



## Maubiskreisverkehr

### Verkehrsverhalten Radfahrer:

- An Fußgängerüberwegen „Zebrastreifen“ sind Fußgänger vor dem Kfz-Verkehr bevorzugt. Wenn Radfahrer den Fußgängerüberweg zum Queren nutzen gilt:
  - Radfahrende, die ihr Fahrrad schieben, gelten als Fußgänger und haben somit ebenfalls Vorrang vor dem Kfz-Verkehr.
  - Radfahrende, die den Überweg fahrend benutzen, haben keinen Vorrang vor dem Kfz-Verkehr und sind somit wartepflichtig.
- Die meisten Radfahrer nutzen die Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger fahrend und im zweirichtungsverkehr ohne auf den fließenden Kfz-Verkehr groß zu achten.
- Nur eine geringe Anzahl an Radfahrer steigen am Fußgängerüberweg ab.
- Weiterhin konnten Radfahrer beobachtet werden, die in der Kreisfahrbahn soweit rechts fahren, dass es zu gefährlichen Überholversuchen durch Autofahrer kommt bzw. gefährliche Abbiegevorgänge entstehen.



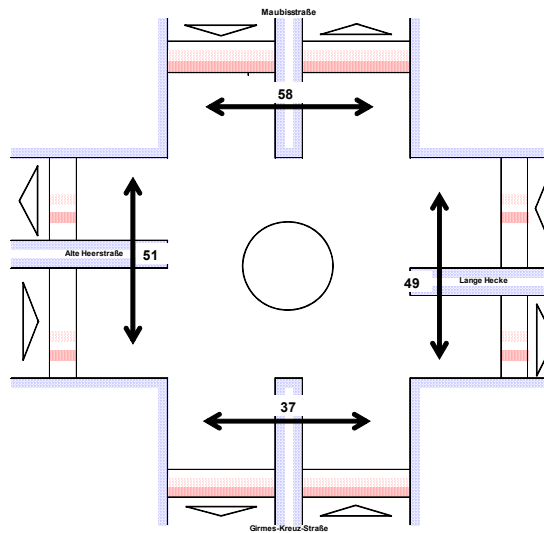


## Maubiskreisverkehr

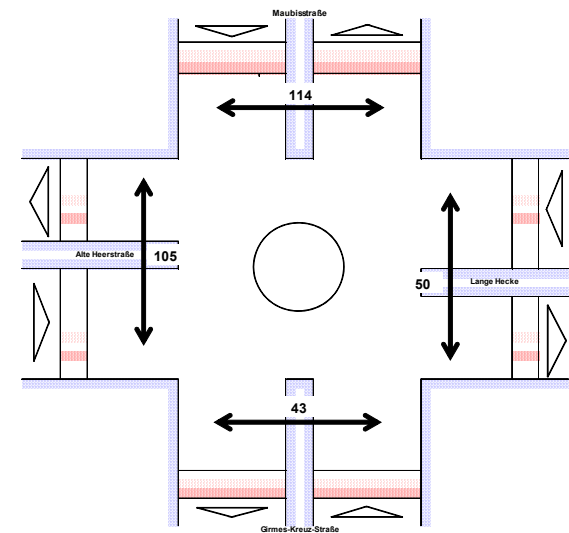
### Verkehrsverhalten Fußgänger:

- Die Fußgänger sind am Kreisverkehrsplatz sehr achtsam. Sie bleiben vor dem Fußgängerüberweg stehen und warten, bis ein Autofahrer Ihnen die Vorfahrt gewährt.

Morgendliche Spitzenstunde:



Nachmittägliche Spitzenstunde:

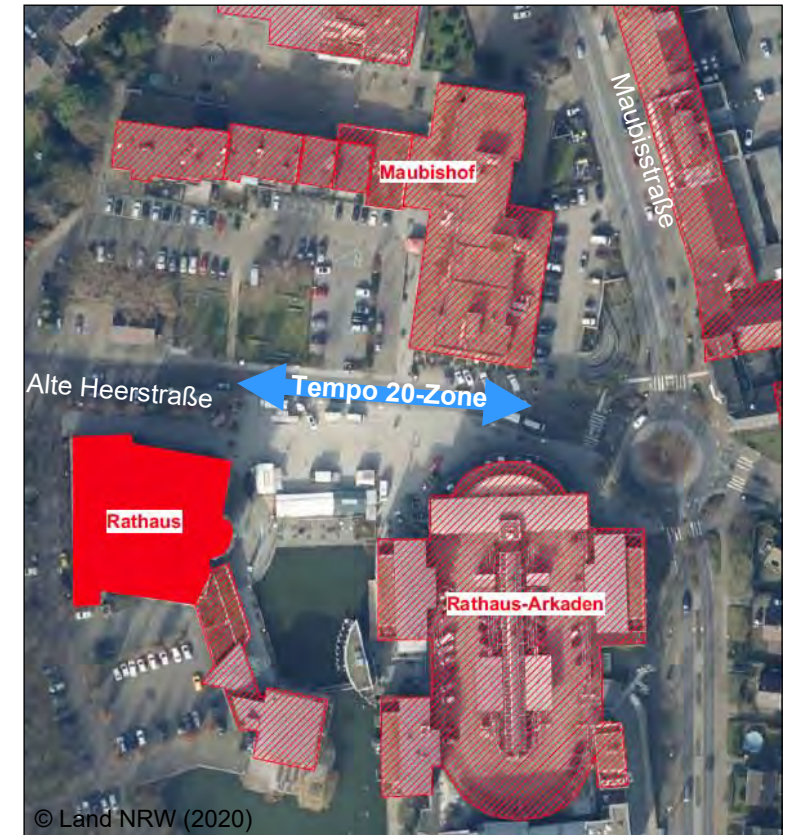


## **Am Neumarkt**

## Am Neumarkt

### Verkehrsbeobachtung am 18.06.2020

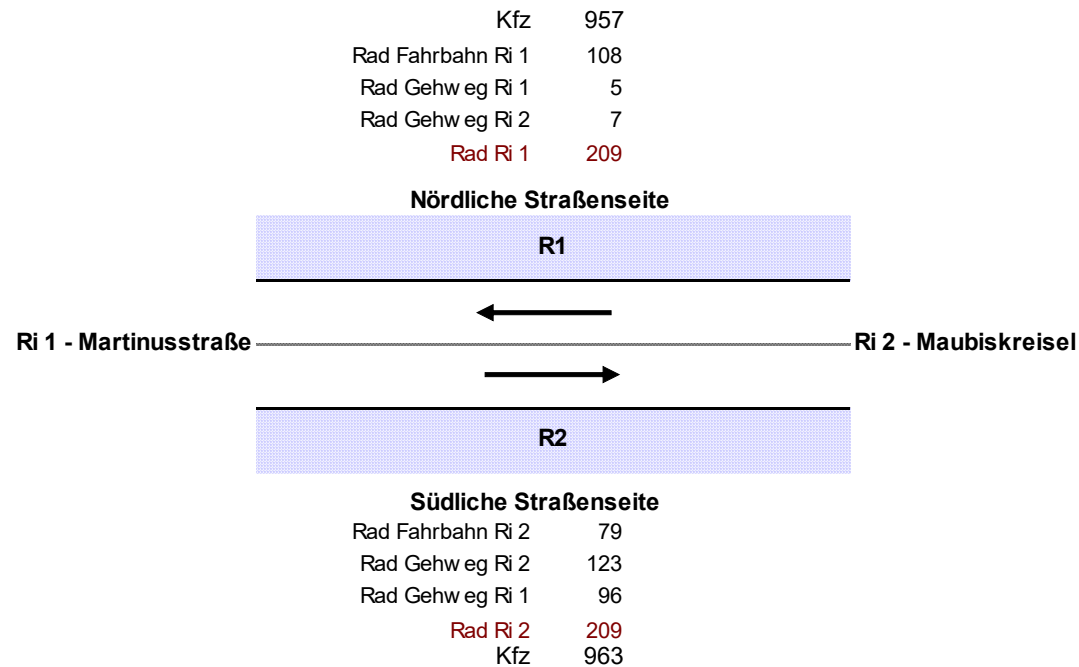
- Die Straße Am Neumarkt ist als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ ausgewiesen (auf ca. 100 m Länge).
- Der „Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich“ wird zusätzlich baulich durch eine Anrampung und eine rotmarkierte Fläche sowohl im Osten als auch im Westen gekennzeichnet.
- Es gilt eine Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h.
- Das Parken ist nur auf gekennzeichneten Flächen erlaubt und erfolgt überwiegend am Maubishof, der nur im Einbahnsystem vom Kfz-Verkehr befahren werden darf.
- Es gilt das Separationsprinzip der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, das heißt es besteht kein Mischflächencharakter. Die Fahrbahn ist mit Minimalmaßen für den Kfz-Verkehr in Asphalt ausgebildet, sodass die Seitenräume für Fußgänger möglichst breit sind. Es bestehen niveaugleiche Flächen, sodass Barrierefreiheit gewährleistet ist. Der Kfz-Verkehr hat Vorrang. Der Radfahrer wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.



## Am Neumarkt

### Verkehrsmengen:

- Verkehrsmenge am Tag 7.300 Kfz/24h
- Verkehrsmengen zwischen 15 und 18 Uhr an einem typischen Wochentag:



- Am Neumarkt nutzen Radfahrer zu 45 % die Fahrbahn. 55 % nutzen den Gehweg, vor allem den südlich angelegten Platz.
- Der südliche Platz wird sowohl in östliche als auch in westliche Richtung vom Radverkehr genutzt.

## Am Neumarkt

### Querungsverhalten Fußgänger:

- Am Neumarkt besteht im gesamten Bereich Querungsbedarf.
- Die meisten Querungen finden im Bereich der Einmündung Maubis-  
hof / Am Neumarkt statt.
- Alle Verkehrsteilnehmer sind achtsam. Es wird Rücksichtig genom-  
men.
  - Autofahrer halten sich an die 20 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung.
  - Fußgänger bleiben vor dem Queren der Fahrbahn stehen, bis die  
Fahrbahn frei ist oder ein Autofahrer Ihnen die Vorfahrt überlässt.



© Land NRW (2020)

## Am Neumarkt

### Konflikt:

- Die Schrägparkstände bestehen zum Teil aus privaten (6 Stellplätze) und öffentlich (6 Parkstände) zugänglichen Stellplätzen.
- Ein hoher Umschlag konnte nur auf den öffentlich zugänglichen Parkständen beobachtet werden.
- Durch die Schrägaufstellung der Parkstände sind die Sichtverhältnisse auf den fließenden Verkehr nicht gegeben.

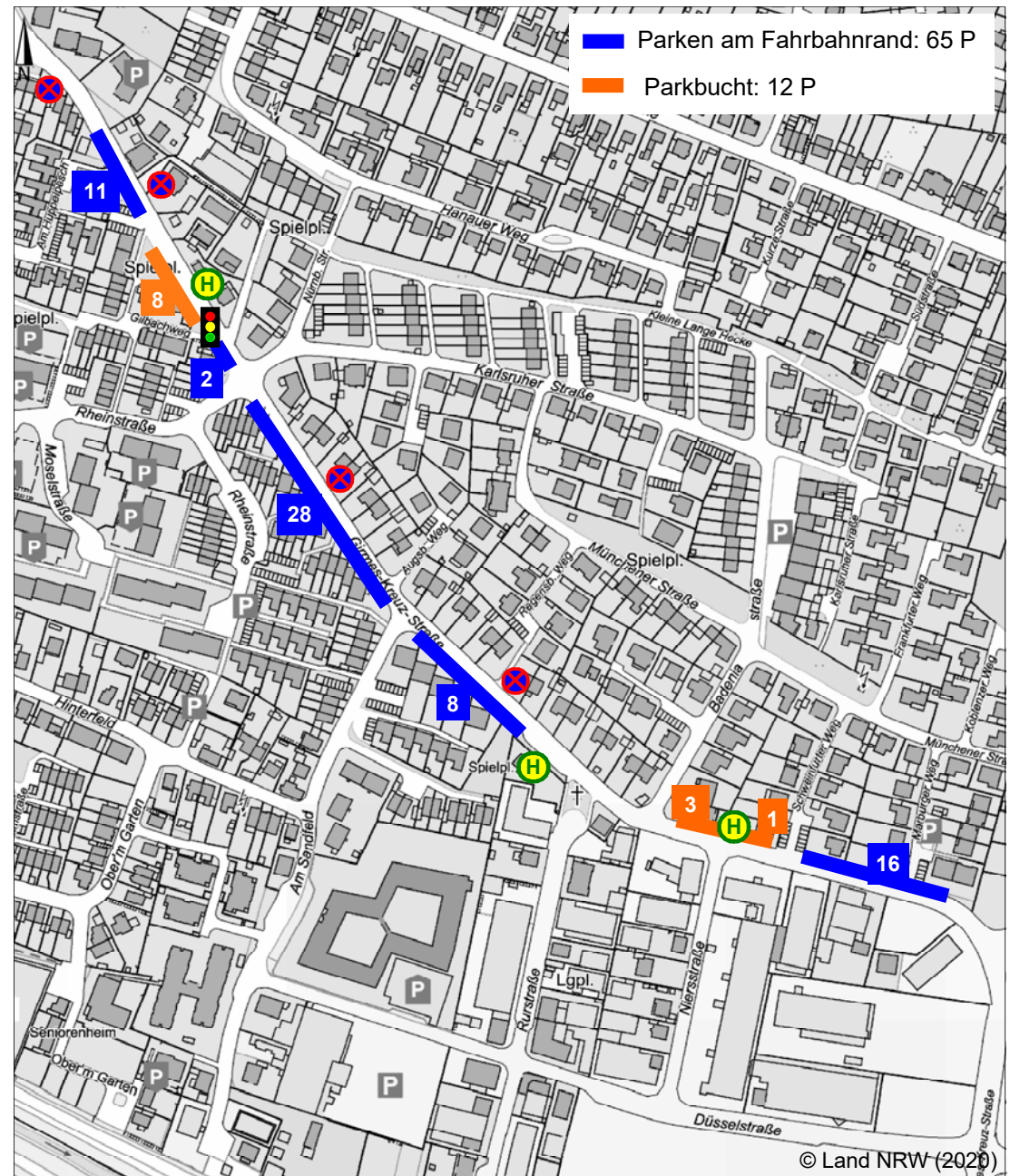


## **Girmes-Kreuz-Straße**

## Girmes-Kreuz-Straße

### Verkehrsbeobachtung am 22.04.2021

- Die Girmes-Kreuz-Straße ist eine städtische Hauptverkehrsstraße, die zwischen der Kaarster Innenstadt und dem Gewerbegebiet Kaarst-Ost verläuft.
- Die Girmes-Kreuz-Straße ist beidseitig angebaut. Die angrenzende Bebauung setzt sich im Norden aus Rhein- und Mehrfamilienhäusern zusammen. Die südliche Girmes-Kreuz-Straße ist von Gewerbenutzungen geprägt.
- Für die Fußgänger stehen beidseitig Hochbordgehwege zur Verfügung. Querungshilfen in Form von Mittelinseln sind auf Höhe Ertstraße und Rurstraße vorhanden. Weiterhin steht für die Querung der Girmes-Kreuz-Straße eine Fußgänger-LSA auf Höhe Gilbachweg zur Verfügung.
- Radverkehrsanlagen sind in der Girmes-Kreuz-Straße zwischen der Ertstraße und der Königsberger Straße nicht vorhanden.
- Die Girmes-Kreuz-Straße wird von der Buslinie 862 stündlich befahren.
- Das Parken erfolgt größtenteils am Fahrbahnrand. Nur 12 Parkstände liegen in Parkbuchten vor. Durch das Parken am Fahrbahnrand wird die Fahrbahn auf etwa 5 Metern eingengt.
- Stellplätze zu den Wohnhäuser der Girmes-Kreuz-Straße befinden sich in den Seitenstraßen in Form von Garagenhöfen.




















## Girmes-Kreuz-Straße

### Verkehrsmengen:

- Am 05.11.2019 fand eine 24 Stunden Querschnittszählung an der Girmes-Kreuz-Straße statt.
- Insgesamt wird die Girmes-Kreuz-Straße von rund 7.000 Kfz pro Tag befahren. Der Schwerververkehrsanteil ist mit rund 1,2 % niedrig.
- Im November konnten rund 214 Radfahrer am Tag erfasst werden. Es ist davon auszugehen, dass in den Sommermonaten ein höherer Radfahreranteil auf der Girmes-Kreuz-Straße vorhanden ist.

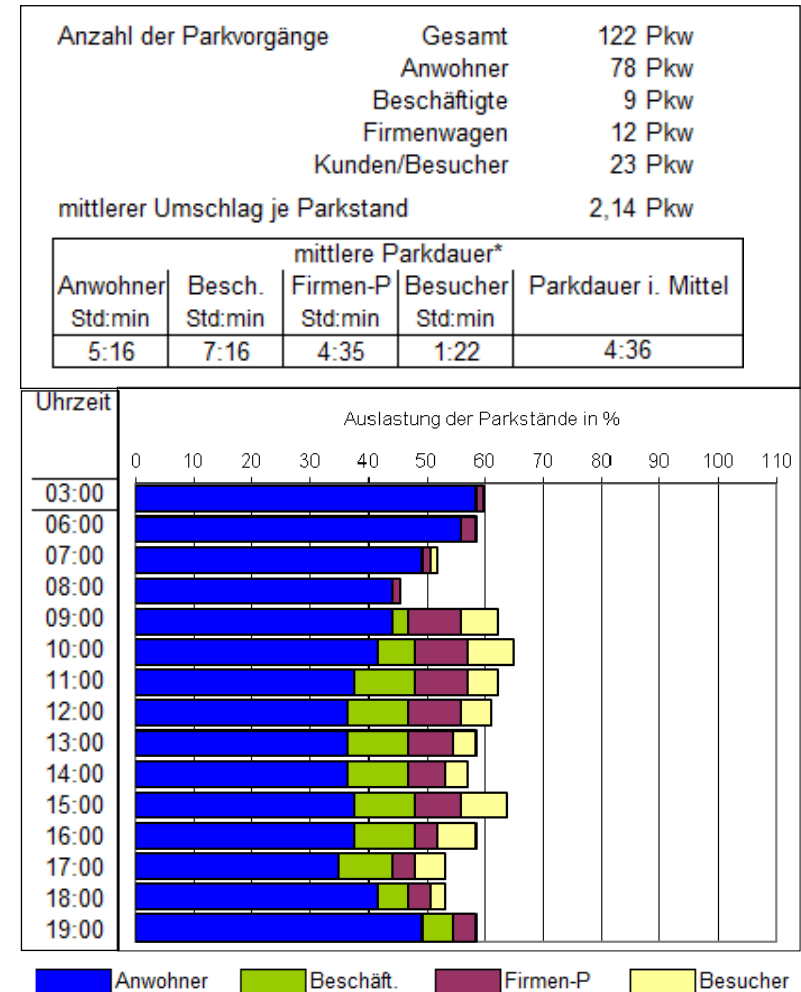


		Richtung Neersener Str. (Süden)	
<b>Gesamt [Kfz/24h]</b>		<b>3.204</b>	
Lkw	 	41	
Lieferwagen		180	
Rad		105	
Krad		23	
Pkw		2.855	
			
			
		3.326	 Pkw
		18	 Krad
		109	 Rad
		192	 Lieferwagen
		44	  Lkw
		<b>3.689</b>	<b>Gesamt [Kfz/24h]</b>
			
		Richtung Ertstr. (Norden)	

## Girmes-Kreuz-Straße

### Parkraumerhebung:

- Das Parken erfolgt in der Girmes-Kreuz-Straße überwiegend am Fahrbahnrand (12 P Parkbucht - 65 P Fahrbahnrand). Der Parkraum in der Girmes-Kreuz-Straße ist nicht bewirtschaftet und somit frei zugänglich.
- Die Parkraumnachfrage in der Girmes-Kreuz-Straße wurde am 22.05.2021 erhoben. Dabei wurden einmal in der Nacht und stündlich zwischen 6 und 20 Uhr Begehungen durchgeführt, bei denen die Kennzeichen der parkenden Kfz erfasst wurden. Neben der Auslastung des Parkraums und der Parkdauer lassen die Verhaltensweisen, Ankunfts- und Abfahrtszeiten sowie Parkdauer Rückschlüsse auf die Nutzergruppen Bewohner, Beschäftigte, Kunden und Besucher zu. Bei den Beschäftigten-Parker wurde zusätzlich zwischen Privat- und Firmenfahrzeugen unterschieden.
- Im Nachtzeitraum wurden 46 abgestellte Kfz festgestellt, dies bedeutet eine durchschnittliche Belegung von 60 % der möglichen Kapazität in der Girmes-Kreuz-Straße. Ab dem Morgen sinkt vorerst die Parkraumnachfrage. Die Bewohner verlassen die Girmes-Kreuz-Straße. Die geringste Nachfrage ist um 8 Uhr zu verzeichnen (45 %). Ab 9 Uhr steigt die Parkraumnachfrage sprunghaft an. Der Parkraum wird jetzt auch von Beschäftigten nachgefragt. Um 10 Uhr erreicht die Belegung des Parkraums mit 50 geparkten Fahrzeugen den höchsten Wert des Tages. Dies entspricht einer Auslastung von 65 %. Zur Feierabendzeit verlassen die Beschäftigten-Parker die Girmes-Kreuz-Straße und die Bewohner-Parker kehren zurück.
- Insgesamt konnten 12 Firmenfahrzeuge in der Girmes-Kreuz-Straße erfasst werden.
- Am Fahrbahnrand wurden zum Zeitpunkt der maximalen Parkraumnachfrage tatsächlich 38 Parkstände in Anspruch genommen. Zwischen der Erftstraße und der Straße Am Sandfeld sind es etwa 21 Parkstände, die tatsächlich genutzt werden.



## Girmes-Kreuz-Straße

### Konflikt zwischen Radverkehr und ruhender Verkehr:

- Aufgrund der abgestellten Fahrzeuge am Fahrbahnrand können Sicherheitsabstände zur sichern Führung des Radverkehrs nicht eingehalten werden.
- Der Straßenraum kann nicht Parker und Radverkehrsanlagen gleichzeitig aufnehmen.
- Die Führung des Radverkehrs ist auf der Girmes-Kreuz-Straße mit Parkern auf der Fahrbahn als nicht verkehrssicher zu bewerten.
- Wie die Parkraumerhebung der Girmes-Kreuz-Straße gezeigt hat, können die meisten Parker den Bewohnern zugeordnet werden. Stellplätze zu den Wohnhäuser befinden sich in den Seitenstraßen in Form von Garagenhöfen.
- Nur etwa 17 % der Parkvorgänge sind Beschäftigten-Parker zuzuordnen. Die ansässigen Gewerbetreibenden entlang der Girmes-Kreuz-Straße weisen alle private Stellplätze auf.
- Die Girmes-Kreuz-Straße weist im Norden Hochbordradwege auf. Der westliche Hochbordradweg wird von Lieferfahrzeugen und Pkw regelmäßig zugeparkt.



## **Bismarckstraße / Königstraße**

## Knotenpunkt Bismarckstraße / Königstraße

### Verkehrsbeobachtung am 10.06.2020

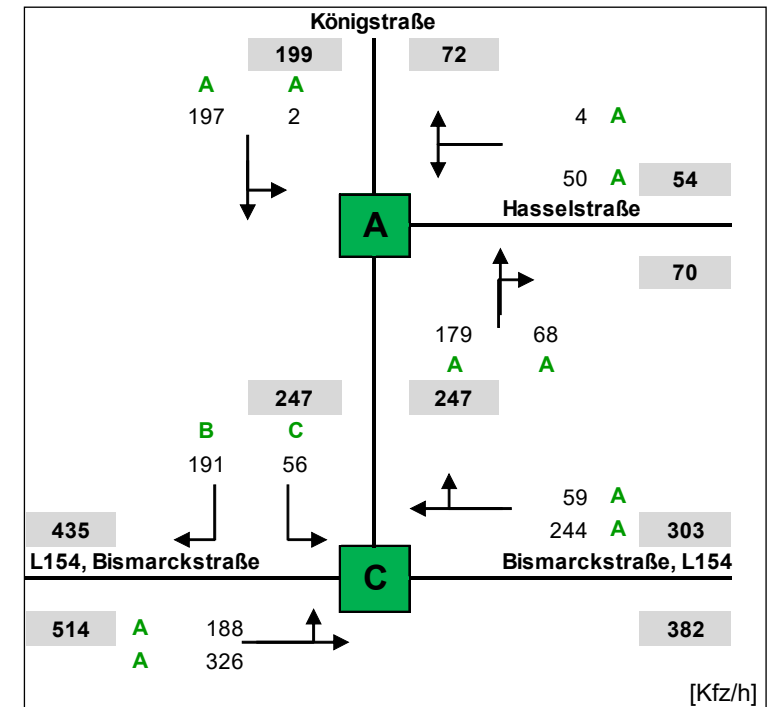
- Die Bismarckstraße ist Teil der Landesstraße L 154 und übernimmt folgende Verbindungsfunktionen:
  - zwischen den Ortsteilen Kaarst / Holzbüttgen und Büttgen,
  - von und zur Autobahnanschlussstelle Kaarst Nord an der A 52 sowie
  - in Richtung Meerbusch (Norden).
- Die Königstraße ist eine Sammelstraße und bildet die Hupterschließungsstraße für einzelne Geschäfte und Gemeindebedarfseinrichtungen im Ortsteil Holzbüttgen. Die Königstraße mündet von Norden unter „Halt! Vorfahrt gewähren“ (Zeichen 206 StVO) in die Bismarckstraße, L 154 ein. Für den abbiegenden Verkehr sind in der Bismarckstraße keine separaten Fahrspuren vorhanden. In der Königstraße liegt eine Aufstellfläche für den abbiegenden Verkehr vor.
- Die Hasselstraße ist Teil einer 30 Zone und mündet nur rund 10 Meter von der Einmündung Bismarckstraße / Königstraße in die Königstraße ein.
- Der Radverkehr wird entlang der Bismarckstraße, L 154, auf der östlich Straßenseite auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt.
- Sowohl in der Königstraße als auch in der Hasselstraße wird der Radfahrer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.



## Knotenpunkt Bismarckstraße / Königstraße

### Verkehrsqualitäten:

- In der nachmittäglichen Spitzenstunde wird für die Einmündung Bismarckstraße, L 154 / Königstraße eine befriedigende Verkehrsqualität der Stufe C ermittelt. Der maßgebende Verkehrsstrom ist der Linksabbieger in die Bismarckstraße, L 154, mit einer mittleren Wartezeit von 26 Sekunden mit einem Rückstau von rund 30 Metern.
- Der Rückstau, der in 95 % aller Fälle unterschritten wird, wird für die Bismarckstraße, L154, mit rund 15 Metern berechnet. Die Verkehrsbeobachtungen zeigen, dass bei einem wartenden Linksabbieger in die Königstraße zeitweise ein Rückstau mit bis zu 50 Metern entsteht.
- Die Einmündung Königstraße weist eine sehr gute Verkehrsqualität der Stufe A auf.



## Knotenpunkt Bismarckstraße / Königstraße

### Konflikt Kfz-Verkehr / ruhender Verkehr:

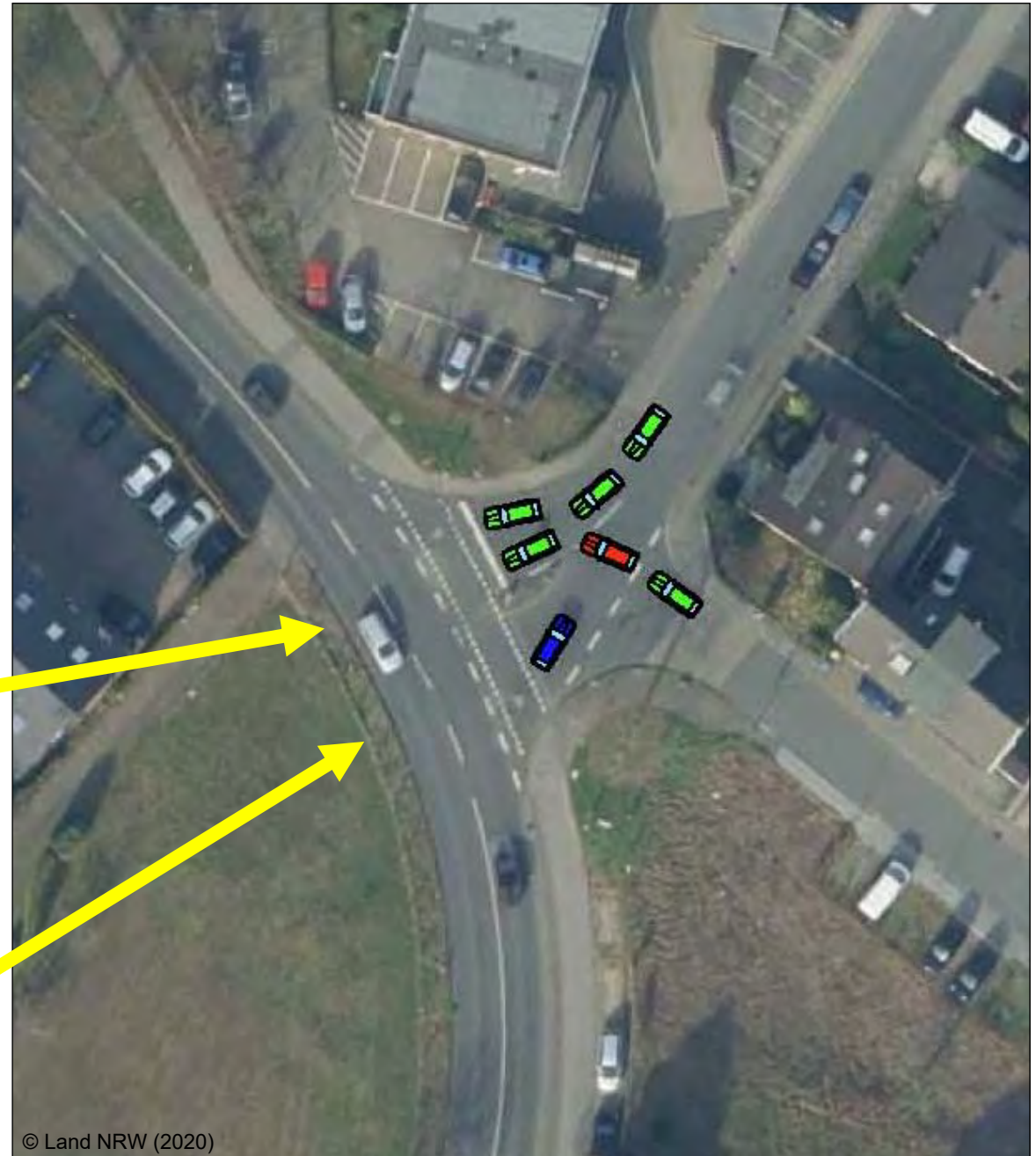
- Das Sichtfeld für abbiegende Fahrzeuge aus der Hasselstraße in die Königstraße, ist aufgrund von parkenden Fahrzeugen auf der Fahrbahn in der Königstraße, nicht gewährleistet.
- Zusätzlich wird die Fahrbahn der Königstraße auf etwa 4,0 Meter verengt, sodass ein Begegnungsfall zweier Pkw nicht stattfinden kann. Bei Gegenverkehr reicht ein Rückstau bis in den Knotenpunkt Bismarckstraße / Königstraße zurück.



## Knotenpunkt Bismarckstraße / Königstraße

### Konfliktpunkt:

- Während der Verkehrsbeobachtung konnte die Situation beobachtet werden, dass ein linksabbiegendes Fahrzeug (im Bild rot dargestellt) aus der Hasselstraße den Einmündungsbereich Königstraße / Bismarckstraße nicht frei gehalten hat. Somit wurde die Zufahrt in die Königstraße von der Bismarckstraße behindert.
- Der Fahrzeugführer (blau) pocht jedoch auf sein Vorrrecht (und hupt).
- Der Verkehrsfluss wird somit behindert.





## Knotenpunkt Bismarckstraße / Königstraße

### Fußgänger- und Radfahrerverhalten:

- Der Radverkehr nutzt auf der Bismarckstraße überwiegend den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der östlichen Straßenseite im Zwei-richtungsverkehr.
- Der westliche Gehweg auf der Bismarckstraße wird ab der Einmündung mit der Königstraße nicht fortgesetzt. Vereinzelt konnte beobachtet werden, dass sowohl Fußgänger als auch Radfahrer (gegen die Straßenverkehrsordnung) den westlichen Gehweg der Bismarckstraße nutzen und somit den nördliche Verkehrsarm ungesicherte Querung. Die Sichtbeziehung auf den fließenden Verkehr der L 154 ist aufgrund der bestehenden Hecke nicht gegeben bzw. sehr schlecht.



© Land NRW (2020)



Blickrichtung Bismarckstraße Süd



Einmündungsbereich

## **Kaarster Straße / Bismarckstraße**

## Knotenpunkt Bismarckstraße / Kaarster Straße

### Verkehrsbeobachtung am 21.11.2019 und 17.06.2020

- Der lichtsignalgeregelte Knotenpunkt Bismarckstraße / Kaarster Straße verknüpft die L 154 mit der städtischen Verkehrsstraße Bismarckstraße West.

Aus Richtung Süden mündet die Bismarckstraße Süd, die mit einer Geradeausspur und einem separaten Linksabbiegefahrstreifen (Aufstelllänge 60 m) ausgestattet ist, in den Knotenpunkt

Die Kaarster Straße wird im Norden mit einer kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegespur mit dem Knotenpunkt verknüpft.

Im Westen mündet die Bismarckstraße West ohne separate Abbiegespuren in den Knotenpunkt.

Fußgängerfurten stehen am nördlichen und westlichen Verkehrsarm zur Verfügung. Für die Querung des südlichen Verkehrsarms gibt es im Schatten des Linksabbiegestreifens eine Mittelinsel.

- Die Lichtsignalanlage des Knotenpunktes Bismarckstraße / Kaarster Straße wird mit einem Festzeitprogramm gesteuert, wobei eine Umlaufzeit von 45 Sekunden geschaltet wird. Die südliche Bismarckstraße erhält eine Freigabezeit von 15 Sekunden, wobei der Kfz-Verkehr bedingt verträglich gegenüber der Kaarster Straße abgewickelt wird.

Die westliche Bismarckstraße erhält ebenfalls eine Freigabezeit von 15 Sekunden.

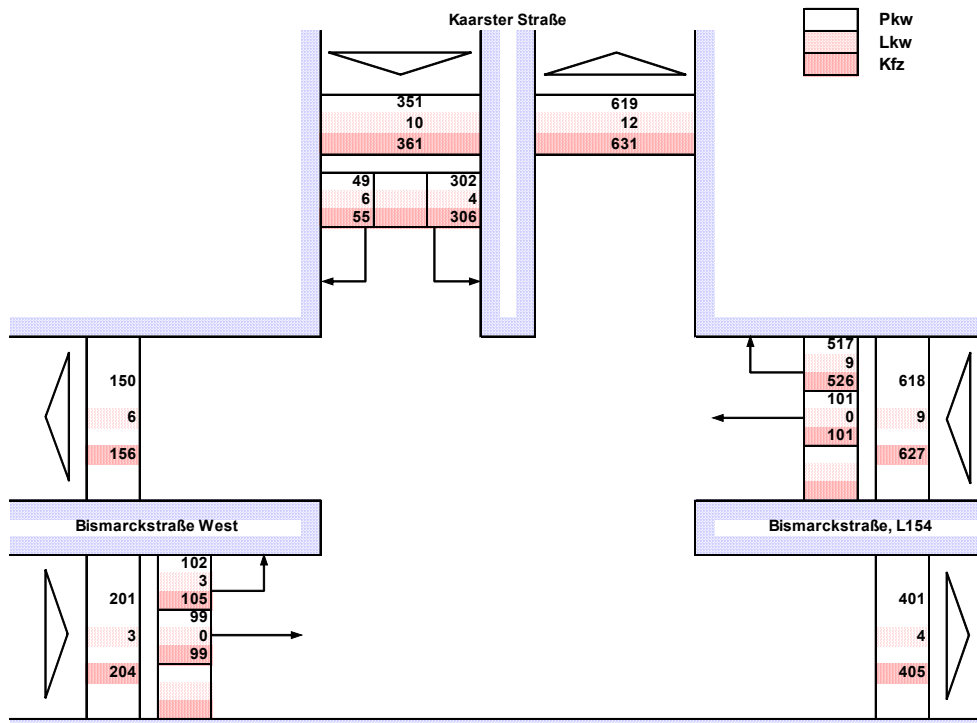


## Knotenpunkt Bismarckstraße / Kaarster Straße

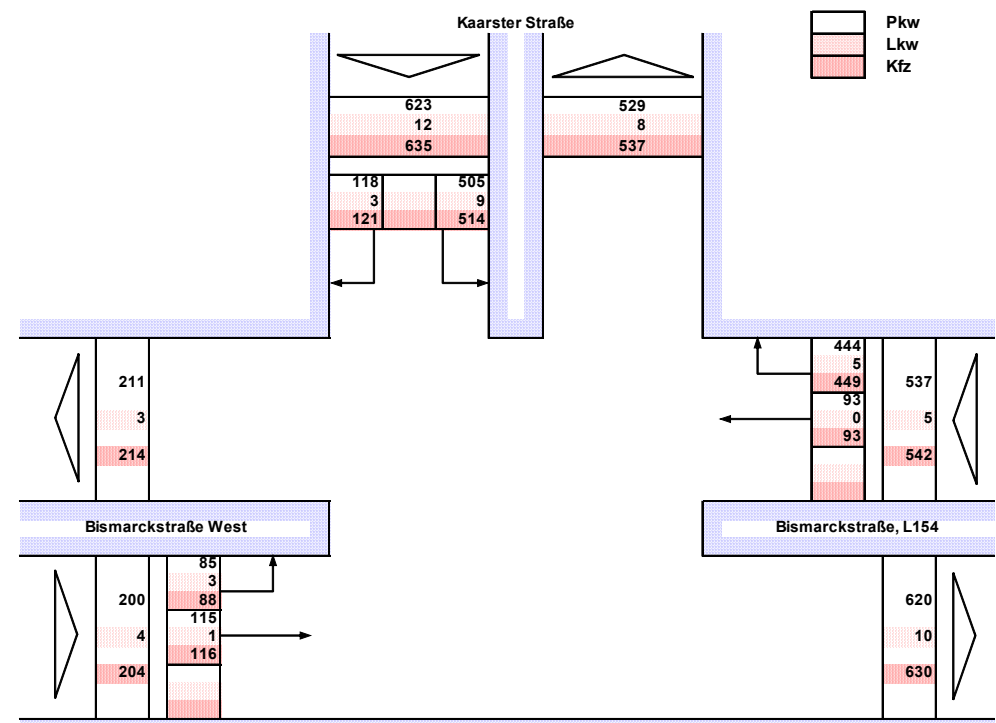
### Verkehrsmengen:

- Der Straßenzug Kaarster Straße - Bismarckstraße Süd bzw. West übernimmt folgende Verbindungsfunktionen:
  - zwischen den Ortsteilen Kaarst / Holzbüttgen und Büttgen bzw. Kaarst / Holzbüttgen und Vorst,
  - von und zur Autobahnanschlussstelle Kaarst Nord an der A 52 sowie
  - in Richtung Meerbusch (Norden).

Morgendliche Spitzenstunde:



Nachmittägliche Spitzenstunde:



## Knotenpunkt Bismarckstraße / Kaarster Straße

### Verkehrsgütes:

- Der Knotenpunkt weist zur **morgendlichen Spitzenstunde** eine gute Verkehrsgüte der Stufe B mit einer mittleren Wartezeit von rund 24 Sekunden auf. Während der morgendlichen Verkehrsbeobachtungen wurden jedoch Rückstaus in der Kaarster Straße beobachtet:
  - Der Rückstau reichte vom Knotenpunkt Neersener Straße / Kaarster Straße über den Knotenpunkt Bismarckstraße / Kaarster Straße hinaus.
  - Zusätzlich wird der abfließende Verkehr in Richtung Norden durch parkende Pkw auf der östlichen Fahrbahnseite der Kaarster Straße behindert.
  - Der Rückstau reichte über mehr als 200 Meter zurück. Um den Knotenpunkt zu passieren, sind rund 3 Signalumläufe notwendig.
- In der **nachmittäglichen Spitzenstunde** wird für die Kaarster Straße eine ungenügende Verkehrsgüte der Stufe F ermittelt. Aufgrund der kurzen Freigabezeit (15 Sekunden) kann die Verkehrsbeziehung Kaarster Straße - Bismarckstraße Süd nicht abfließen, sodass ein enormer Rückstau bis zu 400 Meter in die Kaarster Straße entsteht.
- Eine Überfahrt dauert rund 5 Minuten (6-7 Umläufe),.
- Eine Freigabezeiterhöhung um 5 Sekunden würde eine befriedigende Verkehrsgüte der Stufe C ergeben.



## Knotenpunkt Bismarckstraße / Kaarster Straße

### Radverkehrsführung

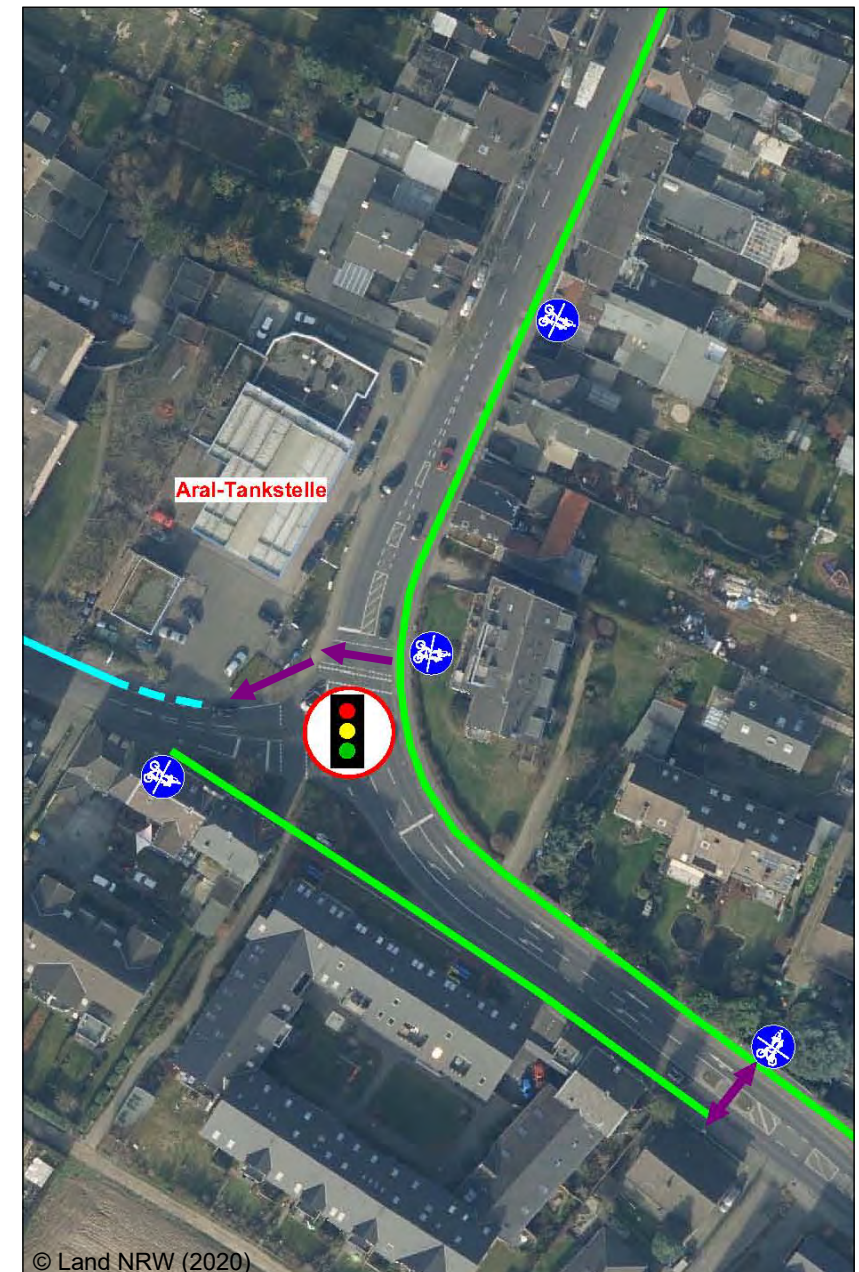
- Der Radverkehr wird entlang der L 154 auf der östlichen Straßenseite auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt.

Der Abbiegende Radverkehr in die Bismarckstraße West wird über die nördliche Furt signaltechnisch geführt.

- In der westlichen Bismarckstraße liegt für den Radfahrer auf der nördlichen Straßenseite ein Radfahrstreifen vor und auf der südlichen Straßenseite wird der Radfahrer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

Am Knotenpunkt wird der Radverkehr aus der westlichen Bismarckstraße in Richtung Kaarster Straße gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

Radfahrer in Richtung Süden werden über einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der südlichen Straßenseite bis zur südlich gelegenen Mittelinsel geführt.

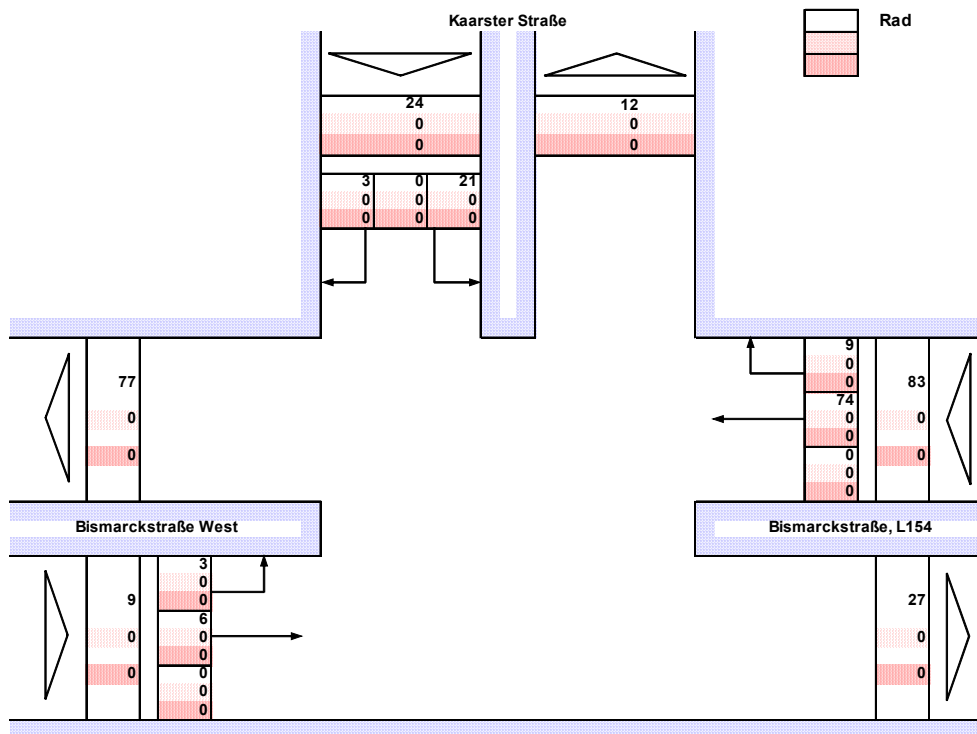


## Knotenpunkt Bismarckstraße / Kaarster Straße

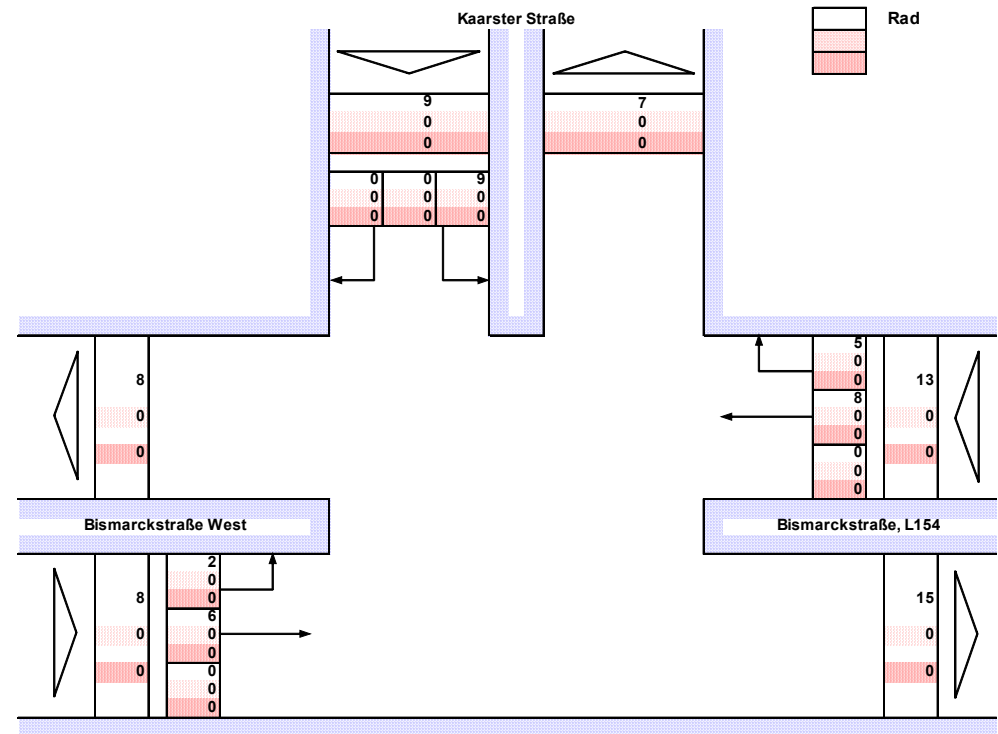
### Radverkehrsmengen:

- Zwischen 7:30 und 8:00 Uhr wird der Knotenpunkt von zahlreichen Schülern gequert. Die meisten nutzen die nördliche Furt, um den Knotenpunkt in Richtung Vorst zu queren.

Morgendliche Spitzenstunde:



Nachmittägliche Spitzenstunde:



## **K4, Antoniusstraße / Am Bauhof**

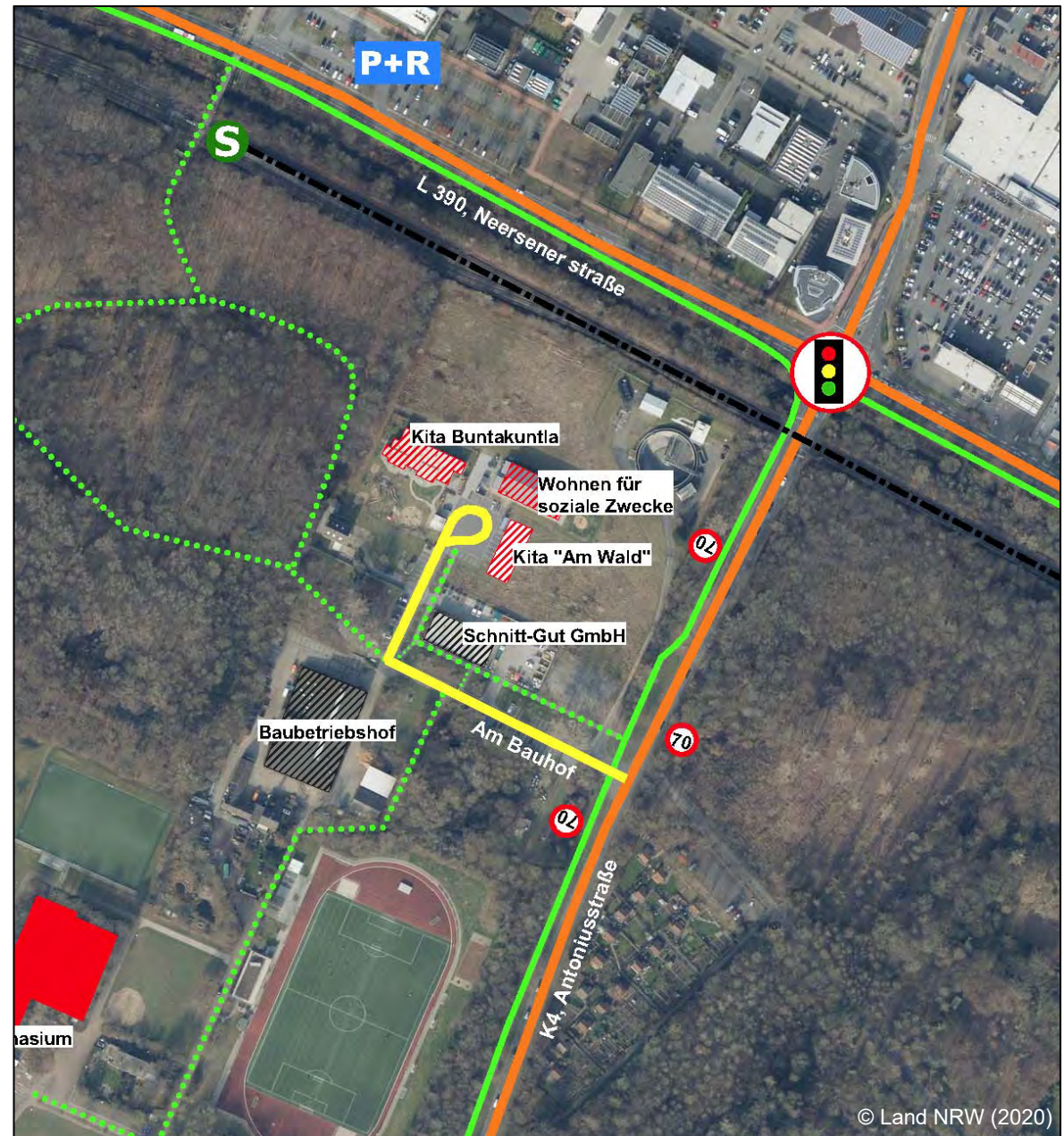


## Knotenpunkt

### K4, Antoniusstraße / Am Bauhof

#### Verkehrsbeobachtung am 03.12.2020

- Die Straße „Am Bauhof“ mündet in die K4, Antoniusstraße zwischen dem Bahnübergang der Regiobahn und der Einmündung Am Duffes Pohl.
- „Am Bauhof“ wird der städtische Baubetriebshof Kaarst, der Gartenservice und Landschaftsbau Schnitt-Gut GmbH, Wohnen für soziale Zwecke, die Kindertagesstätte Buntakuntla (deren Gebäude zum Analysezeitpunkt saniert wird und dessen Kinder ausgelagert sind), der Interimskindergarten „Am Wald“ in Containern und zukünftig die Kita „Am Bauhof“ (die derzeit errichtet wird) erschlossen.
- Entlang der K4 verläuft westlich abgesetzt von der Fahrbahn ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der im Zweirichtungsverkehr genutzt wird.
- Der Radweg wird von vielen Schülerinnen und Schülern des südlich gelegenen Georg-Büchner-Gymnasiums genutzt. Dabei fahren sie über die Straße „Am Bauhof“ und den Weg „Am Holzbüttger Haus“ um zur Schule zu gelangen.

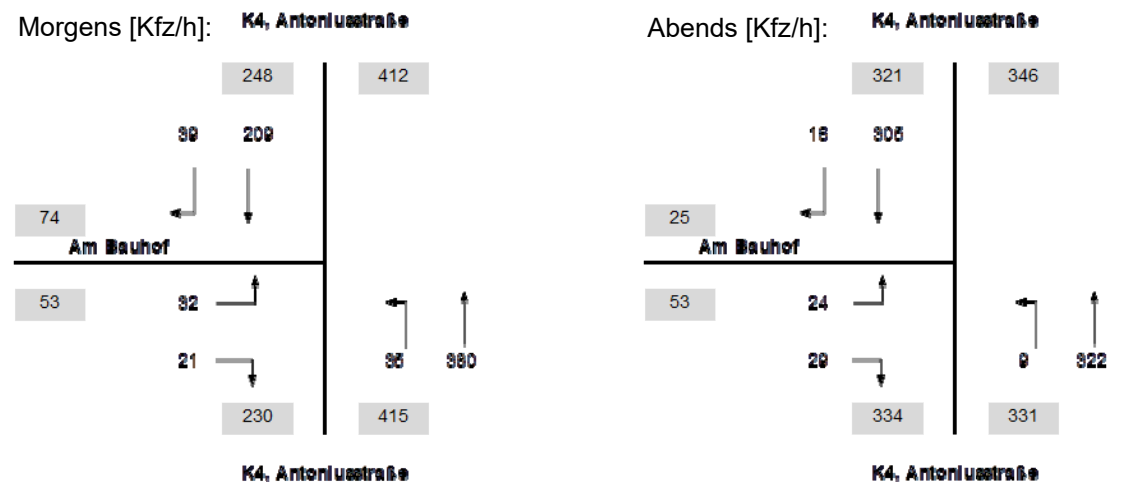


## Knotenpunkt

### K4, Antoniusstraße / Am Bauhof

#### Verkehrsqualitäten:

- Die Straße „Am Bauhof“ mündet unter „Halt!, Vorfahrt gewähren“ Zeichen 205 StVO in die K4, Antoniusstraße. Weder in der Antoniusstraße noch in der Straße „Am Bauhof“ sind Abbiegespuren vorhanden.
- Sowohl in der morgendlich als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde erreicht der Knotenpunkt Antoniusstraße / Am Bauhof die sehr gute Verkehrsqualität der Stufe A. Die mittlere Wartezeit in der Straße „Am Bauhof“ beträgt in der morgendlichen Spitzenstunde für Linksabbieger 9 Sekunden und in der nachmittäglichen Spitzenstunde 10 Sekunden.
- Mit Hilfe von Verkehrssimulationen werden Einflüsse von Linksabbiegern von der K4, Antoniusstraße auf den Verkehrsfluss der Hauptrichtung untersucht. Durch etwa 35 Linksabbieger von der K4, Antoniusstraße kommt es zu rund 29 Halten im Geradeausverkehr in der morgendlichen Spitzenstunde. In der nachmittäglichen Spitzenstunde kommt es durch 9 Linksabbieger zu rund 6 Halten im Geradeausfahrstrom. Dies sind zumutbare Störungen im Verkehrsfluss der K4, Antoniusstraße.
- Während der Verkehrsbeobachtung konnte kein nennenswerte Rückstau in der Straße „Am Bauhof“ noch in der Antoniusstraße beobachtet werden.



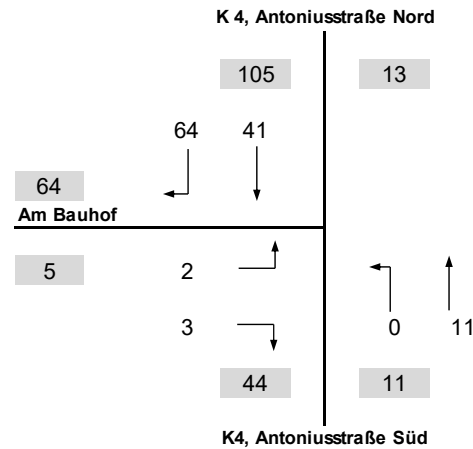
## Knotenpunkt K4, Antoniusstraße / Am Bauhof

### Radverkehr:

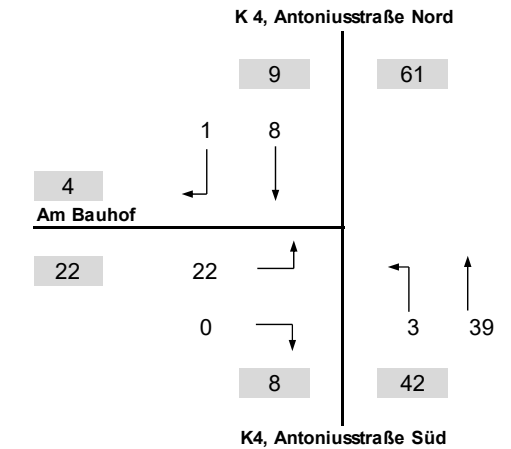
- In der morgendlichen Spitzenstunde wird der Knotenpunkt K4, Antoniusstraße / Am Bauhof von rund 120 Radfahrern befahren. In der nachmittäglichen Spitzenstunde konnten 73 Radfahrer gezählt werden.
- Die meisten Radfahrer passieren den Knotenpunkt zwischen 7:30 und 8:00 Uhr. Radfahrer passieren den Knotenpunkt vor allem im Pulk.
- Rund 60 % der Radfahrer konnten morgens als Rechtsabbieger in die Straße „Am Bauhof“ und 40% als Geradeausfahrer erfasst werden.
- Radfahrer auf übergeordneten Knotenpunktarmen sind durch rechts oder links abbiegenden Kfz-Verkehr gefährdet. Daher muss auf die ausreichende Sichtbeziehungen geachtet werden.
- Um die Erkennbarkeit der Radfahrerführung zu erhöhen wäre folgende Maßnahme nach der RAL notwendig:
  - Führung von Radwegen im Blickfeld der Kraftfahrzeuge möglichst 2 m aber nicht weiter als 4 m abgesetzt von der Fahrbahn.
  - Zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Radfahrerfurt rot zu makieren und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen zu versehen.

Der gemeinsame Geh- und Radweg ist am Knotenpunkt K4, Antoniusstraße / Am Bauhof um ca. 5,8 m von der Fahrbahn abgesetzt. Und entspricht dementsprechend nicht dem Regelwerk.

Morgendliche Spitzenstunde:



Nachmittägliche Spitzenstunde:



## Knotenpunkt K4, Antoniusstraße / Am Bauhof

### Fußverkehr:

- Die K 4 wird von vielen Fußgängern zwischen dem Bahnübergang der RegioBahn und der Einmündung Am Bauhof ohne Querungshilfe gequert.

Die Querung ist in diesem Bereich aufgrund der zugelassen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und der Verkehrsstärke von 600 Kfz/h ohne Querungshilfe gefährlich.

Die Stadt Kaarst hat bereits versucht die Querung mit Baumstämmen zu unterbinden, jedoch ohne Erfolg.

- In der Straße Am Bauhof sind die Gehwege so angeordnet, dass nach dem Abstellen des Pkw immer die Fahrbahn bzw. der Grünzug gequert werden müsste, um den Gehweg zu erreichen.

Die bestehenden Fußgängerführung stellt nicht den direkten und effizienten Weg zu den anliegenden Nutzungen her, sodass die Mehrheit der Fußgänger die Fahrbahn nutzen und nicht den angelegten Gehweg.



## **St.-Eustachius-Platz**

## St.-Eustachius-Platz

### Verkehrsbeobachtung am 25.06.2020:

- Der St.-Eustachius-Platz bildet mit seinen anliegenden Nutzungen die Ortsmitte von Vorst. Bei diesem handelt es sich um eine öffentliche Fläche, die überwiegend als Parkplatz genutzt wird.
- Über den Platz führen zwei gepflasterte Fußgängerachsen, einmal zu Bushaltestelle „Am Kirmesplatz“ an der Wattmannstraße und die zweite zum Fußgängerüberweg über die Wattmannstraße, die in Richtung Schulstraße führt.
- Die Wattmannstraße ist Teil der Kreisstraße K 34, die eine verbindende Funktion zwischen Willich bzw. Kaarst (L390) und Kaarst-Büttgen (L154) besitzt.
- Der Radverkehr wird entlang der Wattmannstraße gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.
- Im Norden wird der Platz von einer Grünfläche umgeben, die wichtige Verbindungsfunktionen für Fußgänger und Radfahrer erfüllt.



## St.-Eustachius-Platz

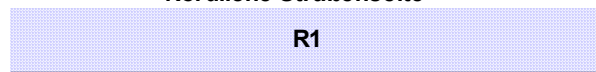
### Verkehrsmengen:

- Verkehrsmenge am Tag 7.800 Kfz/24h
- Verkehrsmengen zwischen 15 und 18 Uhr an einem typischen Wochentag:

Verkehrsmengen im Längsverkehr:

Kfz	1.154
Rad Fahrbahn Ri 1	24
Rad Gehweg eg Ri 1	3
Rad Gehweg eg Ri 2	7
<b>Rad Ri 1</b>	<b>31</b>

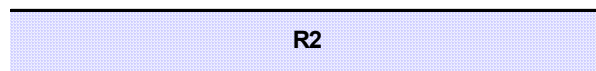
#### Nördliche Straßenseite



Ri 1 - Kleinenbroicher Straße



Ri 2 - Antoniusstraße

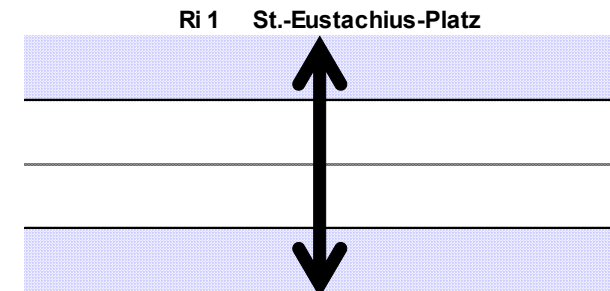


#### Südliche Straßenseite

Rad Fahrbahn Ri 2	19
Rad Gehweg eg Ri 2	4
Rad Gehweg eg Ri 1	4
<b>Rad Ri 2</b>	<b>30</b>
Kfz	881

Verkehrsmengen am Fußgängerüberweg:

Rad	51
Fußgänger	52



Ri 2	<b>Schulstraße</b>
Rad	57
Fußgänger	56

- Etwa 30 % der Radfahrer nutzen den Gehweg auf der Wattmannstraße, 70 % fahren auf der Fahrbahn.
- Etwa 60 % der Radfahrenden auf dem Gehweg befahren den Gehweg in die verkehrte Richtung.
- Etwa 100 Radfahrer queren fahrend den Fußgängerüberweg zwischen 15 und 18 Uhr.

## St.-Eustachius-Platz

### Verkehrsverhalten am Fußgängerüberweg:

- An Fußgängerüberwegen „Zebrastreifen“ sind Fußgänger vor dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt. Wenn Radfahrer den Fußgängerüberweg zum Queren nutzen gilt:
  - Radfahrende, die ihr Fahrrad schieben, gelten als Fußgänger und haben somit ebenfalls Vorrang vor dem Kfz-Verkehr.
  - Radfahrende, die den Überweg fahrend benutzen, haben keinen Vorrang vor dem Kfz-Verkehr und sind somit wartepflichtig.
- Die Radwegeachse St.-Eustachius-Platz - Schulstraße ist von Radfahrern hoch frequentiert. Radfahrer nutzen den Fußgängerüberweg, um die Wattmannstraße, K 34 zu queren.
- Die meisten Radfahrer fahren ohne Rücksicht auf den fließenden Verkehr über den Fußgängerüberweg. Der Kfz-Verkehr gewährt den querenden, fahrenden Radfahrern Vorfahrt.
- Es konnten keine überhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs festgestellt werden.





## St.-Eustachius-Platz

### Konflikt:

- Der Radverkehr fährt auf der Schulstraße ordnungswidrig auf dem Gehweg zum Fußgängerüberweg und fordert die Bevorrechtigung am Fußgängerüberweg ein.
- Für den Kfz-Verkehr aus Richtung Kleinenbroicher Straße besteht aufgrund des Gebäudes „Antonius Grill“ eine schlechte Sicht auf die ordnungswidrig fahrenden Radfahrer von der Schulstraße zum St.-Eustachius-Platz.



## **Bahnunterführungen Büttgen**

## Bahnunterführungen

### Verkehrsbeobachtung am 06.10.2020

- Durch die starke Trennwirkung der in Ost-West verlaufenden Bahntrasse ergibt sich ein Norden und Süden Büttgens. Der Straßenzug Driescher Straße - Michaelstraße - Korschenbroicher Straße stellt die Hauptverbindungsstraße für den Kfz-Verkehr zwischen dem Norden und Süden Büttgens her. Die Straßenunterführung ist ausschließlich für den Kfz-Verkehr freigegeben.
- Für den Fuß- und Radverkehr sind drei Unterführungen vorhanden:
  1. Am Haltepunkt Büttgen S, die die Hauptunterführung darstellt,
  2. im Trichter der Vom-Stein-Straße und
  3. Am Struckerweg.



## Bahnunterführung Büttgen S

- Die zentral gelegene Bahnunterführung am Haltepunkt Büttgen S verbindet die nördlichen Wohnquartiere mit dem Ortskern.
- Die Bahnunterführung ist sowohl nördlich als auch südlich der Bahntrasse mit Treppenaufgängen und Rampen ausgestattet.
- Die Rampen sind im Norden wie auch im Süden der Bahntrasse mit Drängelgittern versehen.





## Bahnunterführung Büttgen S

### Verhalten der Radfahrer an den Drängelgittern:

Nördlich der Bahntrasse:

- In der Beobachtungszeit zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr wurden insgesamt fast 360 Radfahrer beobachtet.
- Radfahrer, Lastenfahrräder sowie Fahrräder mit Anhänger passieren die vorhandenen Drängelgitter größtenteils problemlos.
  - 16 Radfahrer wurden durch die Drängelgitter deutlich beeinträchtigt, sodass ein kurzer Halt notwendig war.
  - 8 Radfahrer haben ihr Fahrrad durch den gesamten Bereich der Unterführung geschoben.

Südlich der Bahntrasse:

- In der Beobachtungszeit zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr wurden insgesamt fast 350 Radfahrer beobachtet.
- Radfahrer, Lastenfahrräder sowie Fahrräder mit Anhänger passieren die vorhandenen Drängelgitter problemlos.
- Kein Fahrradfahrer wurde von den Drängelgitter beeinträchtigt, dass ein Abstieg vom Fahrrad notwendig war.
- 5 Radfahrer haben ihr Rad durch den gesamten Bereich der Unterführung geschoben. Radfahrer vom Ortskern kommend sind erst kurz vor den Drängelgitter vom Fahrrad abgestiegen.



**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**



**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**





**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**



**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**



**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**



**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**



**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**



**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**



**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**



**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**





**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**



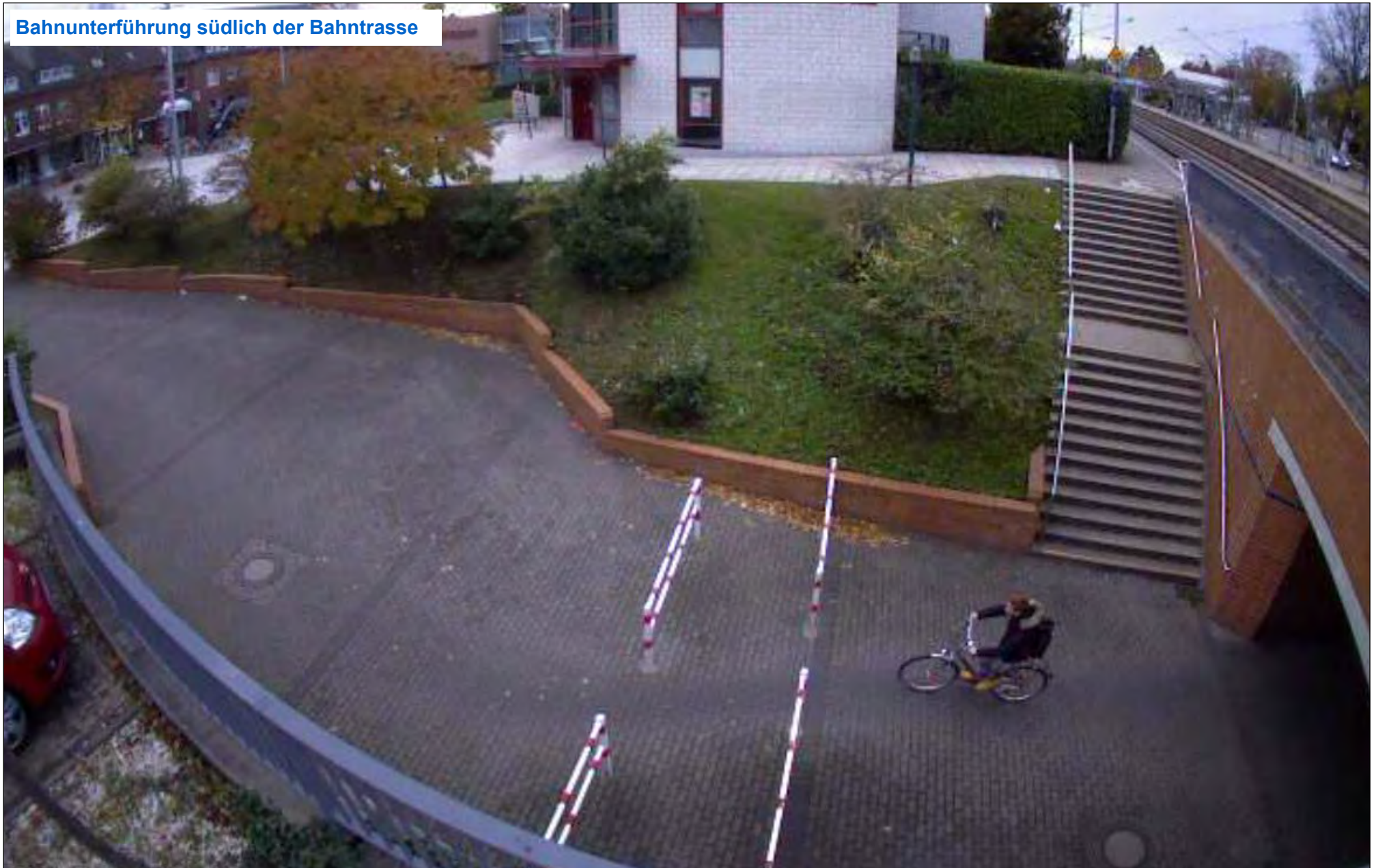
**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**



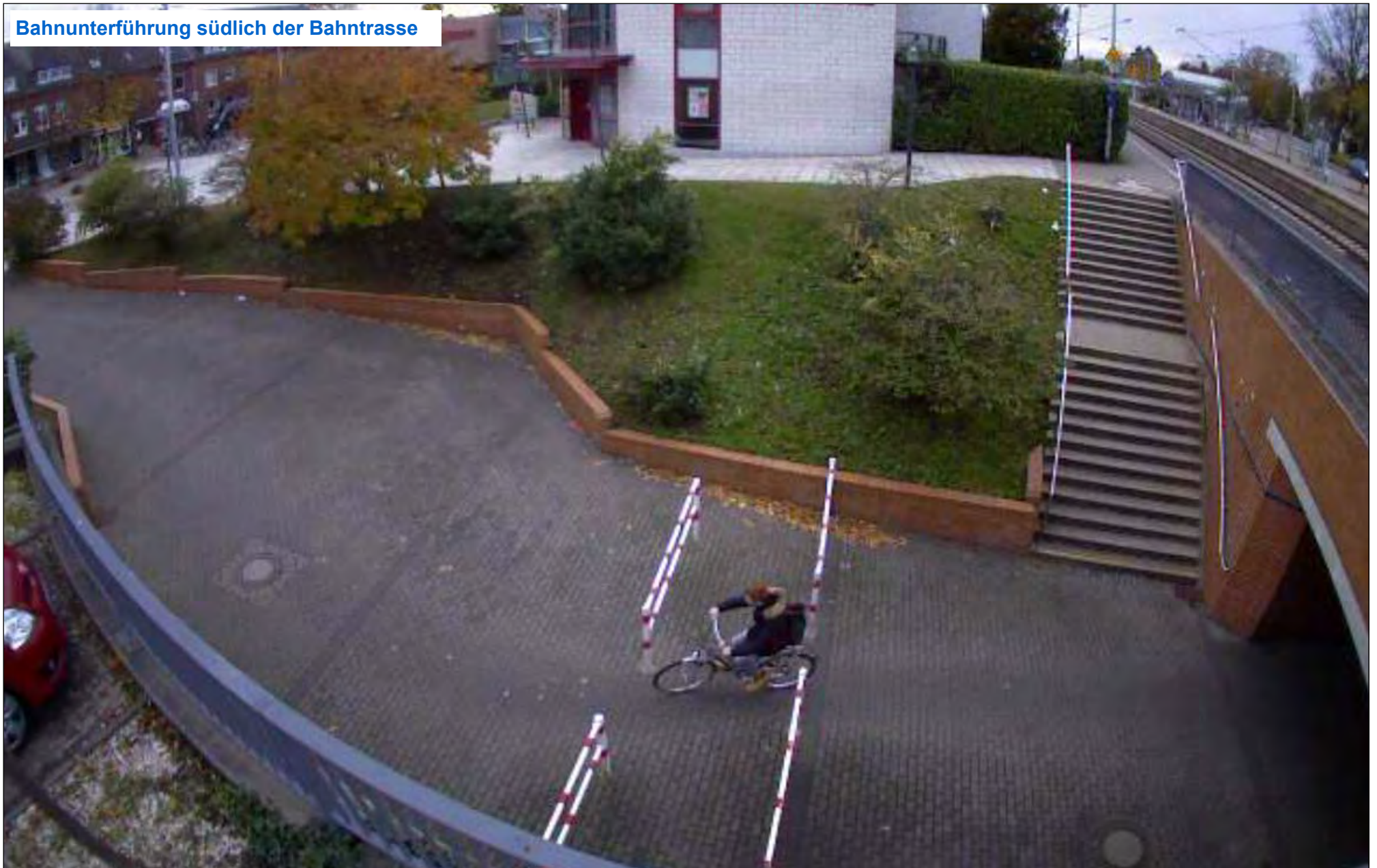
**Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse**



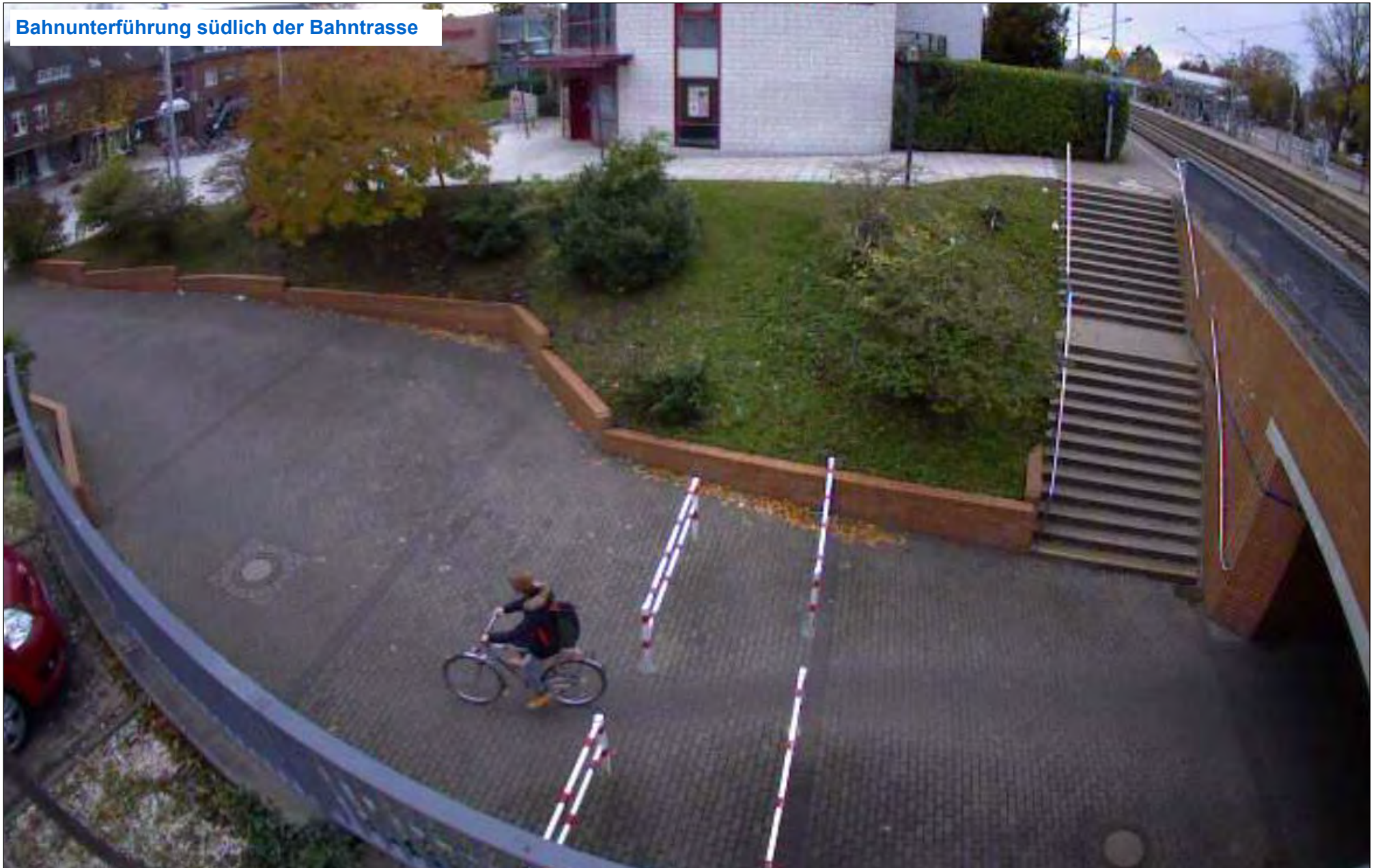
**Bahnunterführung südlich der Bahntrasse**



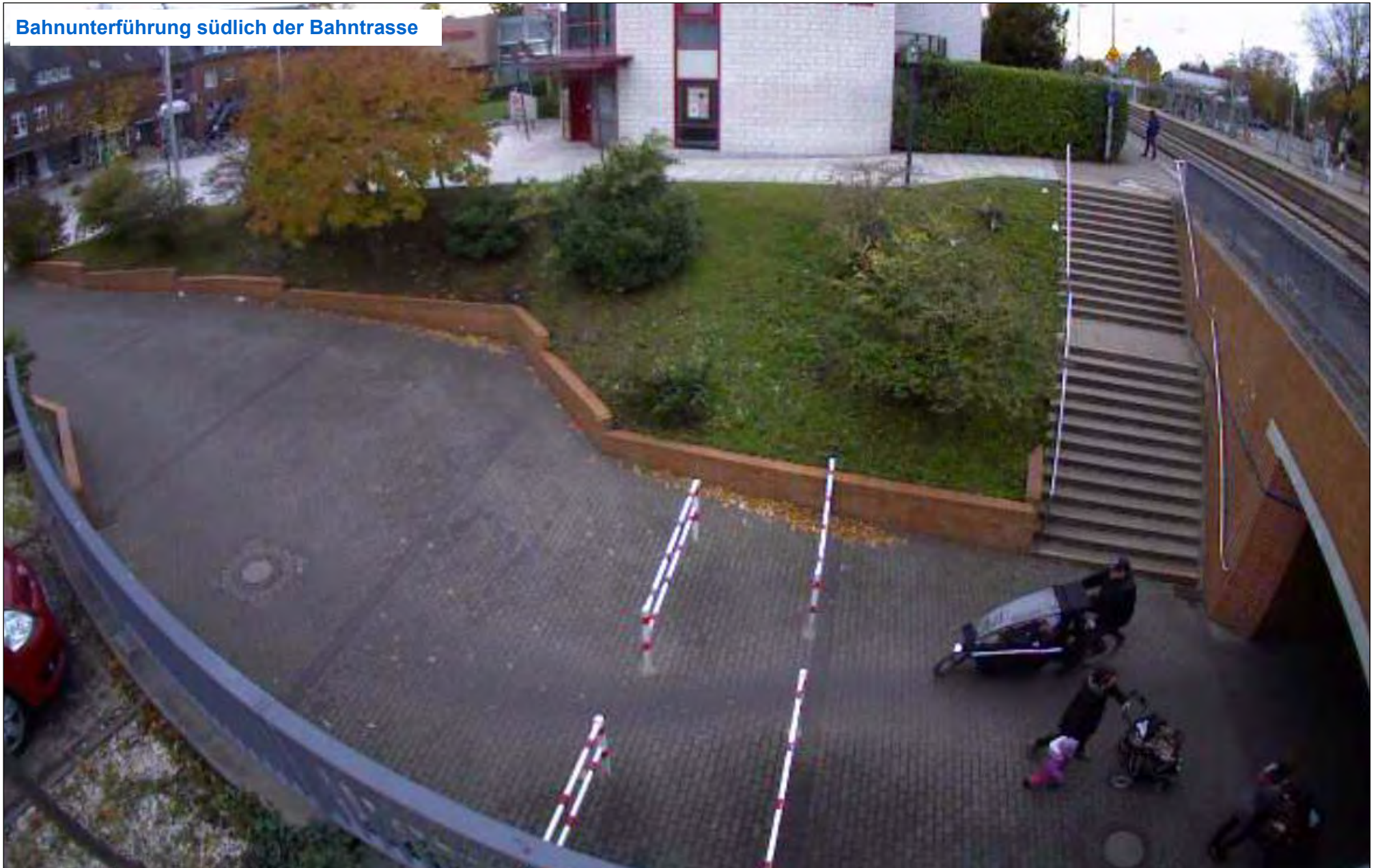
**Bahnunterführung südlich der Bahntrasse**



**Bahnunterführung südlich der Bahntrasse**



**Bahnunterführung südlich der Bahntrasse**

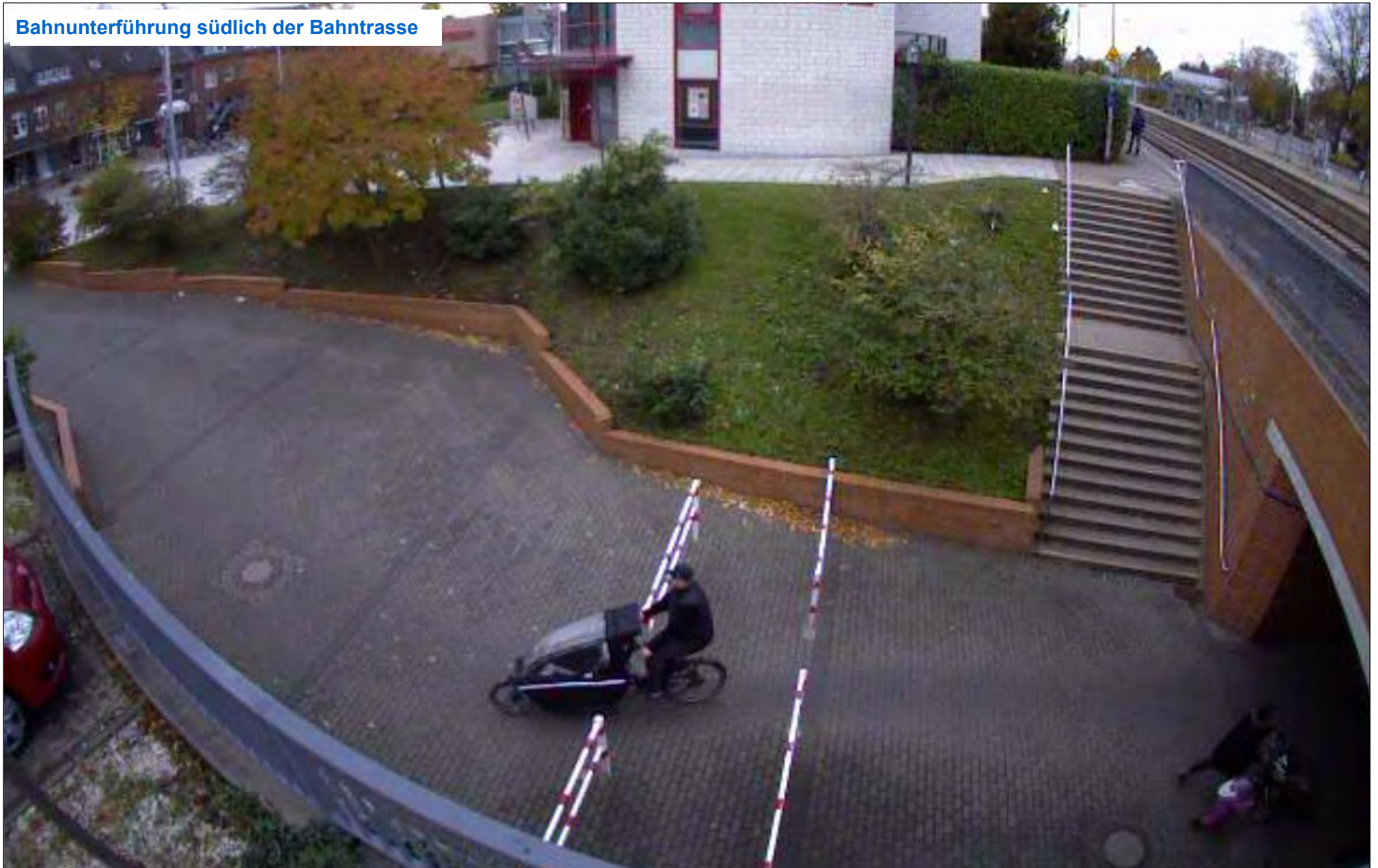


**Bahnunterführung südlich der Bahntrasse**





**Bahnunterführung südlich der Bahntrasse**



**Bahnunterführung südlich der Bahntrasse**



## Bahnunterführung Büttgen S

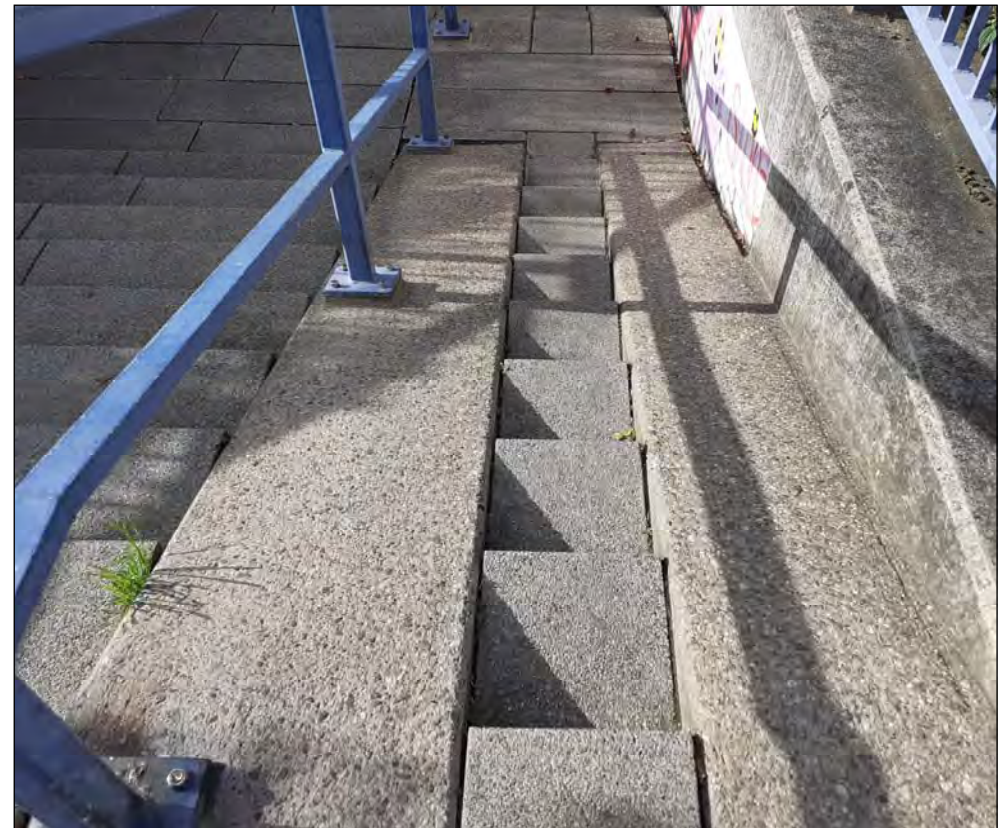
### Verhalten der Radfahrer:

- Der Radverkehr wird entlang der Michaelstraße auf der südlichen Fahrbahnseite auf einem Zwei-Richtungsradweg geführt.
- In der Driescher Straße wird der Radfahrer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt, sodass der Radverkehr von Norden kommend als Linksabbieger die Driescher Straße im Kurvenbereich queren muss.
- Die Sichtverhältnisse sind im Kurvenbereich auf Grund der westlichen Bebauung nicht gegeben.
- Die meisten Radfahrer nutzen den östlichen Gehweg der Driescher Straße (der für eine gemeinsame Führung zu schmal dimensioniert ist), um nicht als Linksabbieger im Kurvenbereich die Driescher Straße queren zu müssen.
- Auch konnte beobachtet werden, dass der Radverkehr vor dem Kurvenbereich die Fahrbahnseite der Driescher Straße wechselt und so für einige 100 Meter gegen die Fahrtrichtung die Fahrbahn befahren wird.



## Bahnunterführung Vom-Stein-Straße

- Die Unterführung an der der Vom-Stein-Straße ist grundsätzlich für den Fußgänger ausgelegt. Aufgrund der Treppenaufgänge liegt keine Barrierefreiheit vor. Die Bahnunterführung ist somit für den Radfahrer nicht befahrbar.
- Für den Radverkehr ist eine Treppenbegleitende Fahrbahnrampe vorhanden. Dieser Schiebeweg ermöglicht dem Radverkehr die Unterführung zur Querung der Bahntrasse auch mit Lasten zu nutzen.



## Bahnunterführung am Struckerweg

- Die Bahnunterführung ist sowohl für den Fußgänger als auch für den Radfahrer ausgelegt.
- Für den Fußgänger sind Treppenaufgänge vorhanden. Für den Radverkehr liegt eine Rampe vor.
- Durch die Rampenauf- und abgänge ist diese Unterführung auch von mobilitätseingeschränkten Personen nutzbar.
- Die Erschließung der Bahnunterführung nördlich der Bahntrasse ist für mobilitätseingeschränkte Personen mangelhaft gestaltet. Die Gehwege sind viel zu schmal auf dem Struckerweg. Die Bordsteine sind nicht abgesenkt.

