

3 Verkehrsanalyse

3.1 Strukturdaten und Pendlerströme

Die Stadt Kaarst hat zum Analysezeitpunkt rund 44.600 Einwohner, von denen ca. 21.050 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. Etwa 16.350 Erwerbstätige pendeln zu einem Arbeitsplatz in eine andere Gemeinde (Auspendler). Dies entspricht 61 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Kaarst. Demgegenüber beträgt die Anzahl der Berufseinpender nach Kaarst ca. 8.200 Personen.¹

In Kaarst ist ein deutlicher Anstieg der Pkw-Dichte zu erkennen. In den vergangenen 25 Jahren ist ein Zuwachs der Motorisierung von 560 Pkw auf 605 Pkw je 1.000 Einwohner zu verzeichnen.

Die Bevölkerungsprognose des Landesbetriebes IT NRW² weist bis zum Jahr 2035 eine geringe Zunahme (+ 300 EW) der Bevölkerung aus. Die wesentlichen Strukturdaten zeigt die **Tabelle 3-1**.

Strukturdaten der Stadt Kaarst	
Einwohner der Stadt Kaarst	44.600
davon:	
• Kaarst	24.600
• Büttgen	7.000
• Holzbüttgen	6.600
• Vorst / Driesch	6.400
Einwohnerdichte [EW/km ²]	1.193
Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in Kaarst	21.050
Arbeitsplätze	12.900
Sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze	9.100
geringfügig Beschäftigte	3.800
Auspendler	16.350
Auspendler (Sozialvers. Beschäftigte)	13.500
Auspendler (Geringfügig Beschäftigte)	2.850
Einpender	8.200
Einpender (Sozialvers. Beschäftigte)	6.600
Einpender (Geringfügig Beschäftigte)	1.600
Kfz-Bestand	26.298
Pkw-Dichte je 1000 EW	605

Tabelle 3-1: Strukturdaten der Stadt Kaarst

¹ Stadt Kaarst

² Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen IT.NRW

Die Verteilung der Ein- und Auspendler nach Herkunfts- und Zielgemeinden kann der **Tabelle 3-2** entnommen werden. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt einen Anstieg der Ein- und Auspendlerzahlen. Im Jahr 1987 betrug die Zahl der Auspendler noch 13.400 und ist somit um etwa 3.000 (22 %) auf 16.350 gestiegen. 8.200 Beschäftigte pendeln nach Kaarst ein. Im Vergleich zum Jahr 1987 hat sich die Zahl der Einpendler nach Kaarst um mehr als das Doppelte erhöht, dies entspricht einer Zunahme von etwa 5.000 Einpendlern. Nach Düsseldorf, Neuss und Mönchengladbach bestehen die stärksten Pendlerbeziehungen: 27 % aller Pendlerbewegungen werden zwischen Neuss und Kaarst abgewickelt, 22 % zwischen Düsseldorf und Kaarst und 6 % zwischen Mönchengladbach und Kaarst. In den **Bildern 3-1 und 3-2** sind die Pendlerbeziehungen grafisch dargestellt.

Zielort / Herkunftsort	Auspendler	Einpendler	Summe	
			Anzahl	%
Düsseldorf	5.879	754	6.633	27,0
Neuss	3.411	2.069	5.480	22,3
Mönchengladbach	767	775	1.522	6,2
Meerbusch	544	327	871	3,5
Krefeld	505	356	861	3,5
Korschenbroich	299	529	828	3,4
Willich	360	427	787	3,2
Köln	597	183	780	3,2
Grevenbroich	372	302	674	2,8
Duisburg	219	143	362	1,5
Dormagen	181	153	334	1,4
Viersen	145	153	298	1,2
Ratingen	234	44	278	1,1
Essen	194	57	251	1,0
Jüchen	53	129	182	0,8
Wuppertal	85	31	116	0,5
übrige Gemeinden	2.505	1.768	4.273	17,4
Kaarst insgesamt	16.350	8.200	24.550	100,0

Tabelle 3-2: Räumliche Verteilung der Berufspendler (Quelle: IT.NRW)

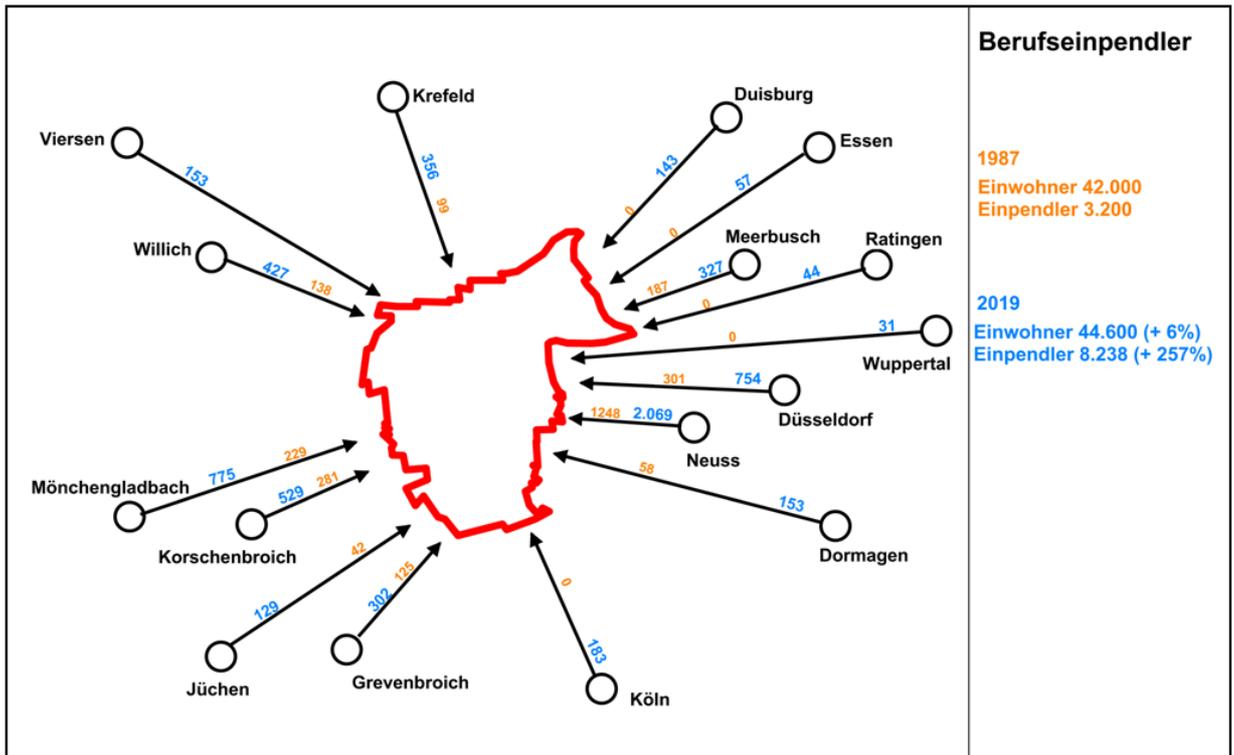


Bild 3-1: Berufseinpender Kaarst, Vergleich 2019 mit 1987

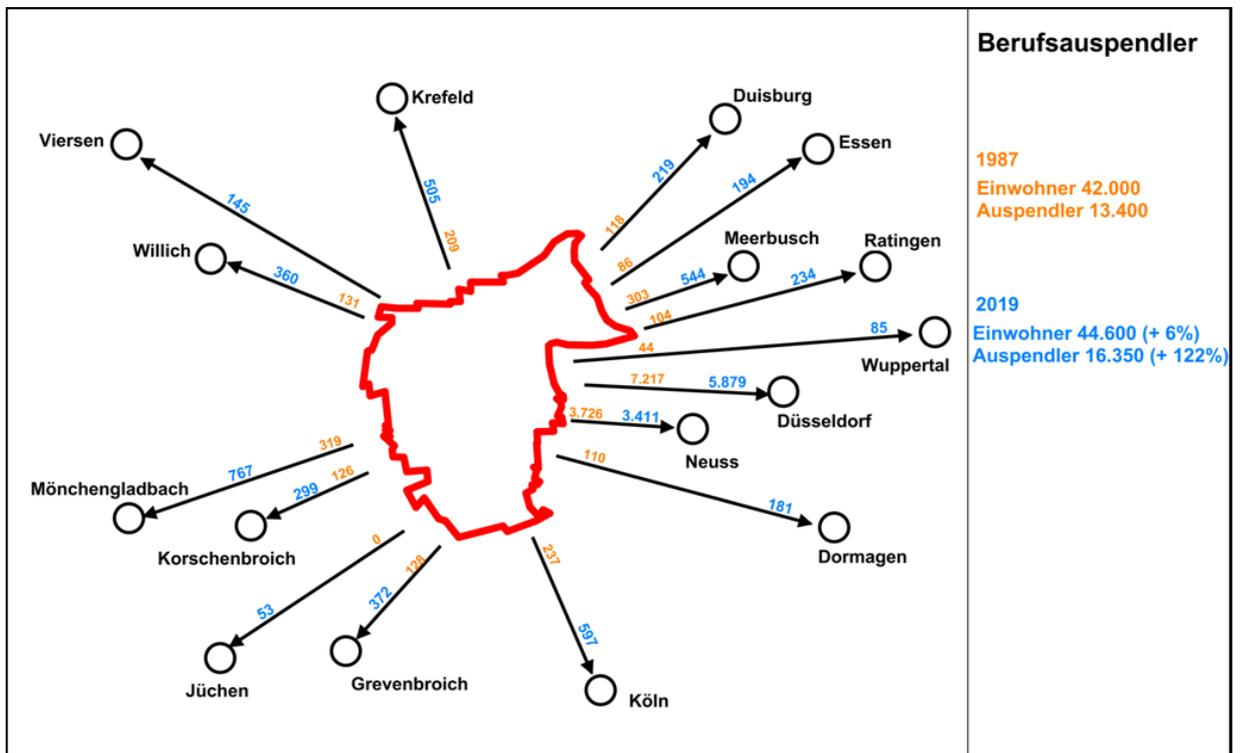


Bild 3-2: Berufsauspendler Kaarst, Vergleich 2019 mit 1987

3.2 Mobilität in Kaarst

Aus der Mobilitätsbefragung „Mobilität in Städten - SrV 2018“, die von der technischen Universität Dresden durchgeführt wurde, liegen Daten zum Mobilitätsverhalten der Kaarster Bevölkerung vor. Durchschnittlich werden von den Einwohnern jeweils 3,7 Wege in Kaarst durchgeführt. Für die Kaarster Bevölkerung ergibt dies insgesamt rund 140.300 Wege pro Tag. Dabei beträgt die durchschnittliche Länge eines Weges etwa 7,6 km.

Der sogenannte Modal Split beschreibt die Verkehrsmittelwahl von Personen und ist somit eine wichtige Kenngröße für das Verkehrsgeschehen in einer Stadt. Das Verkehrsmittelwahlverhalten der Einwohner einer Stadt richtet sich in hohem Maße nach dem Ausbau und der Qualität der Verkehrsnetze. Ein hoher ÖPNV-Anteil ist vor allem dort erreichbar, wo ein attraktives Schienenverkehrsangebot (SPNV) besteht oder wo Schnellbusverbindungen zwischen den Ortsteilen und zu den benachbarten Zentren bestehen. Insbesondere bei hohen Pendlerzahlen im Berufs- und Ausbildungsverkehr ist eine gute Schienenverkehrsanbindung die wesentliche Voraussetzung zur Vermeidung von Autoverkehrsfahrten. Bei der Nahmobilität spielt insbesondere die Nähe zu Kindergärten, Schulen und Nahversorgungseinrichtungen, die das zu Fuß gehen oder das Fahrradfahren begünstigt, die wesentliche Voraussetzung dafür, auf das Auto zu verzichten.

Die Verkehrsmittelwahl der Kaarster Bevölkerung ist in dem folgenden **Bild 3-3** grafisch dargestellt.

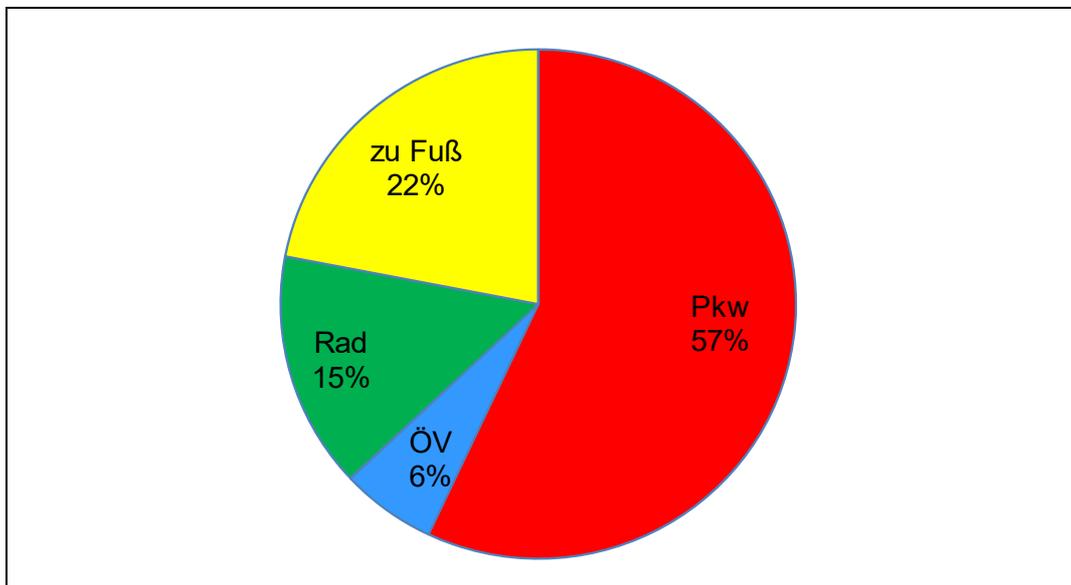


Bild 3-3: Modal-Split in Kaarst (Quelle: TU Dresden - Mobilität in Städten - SrV 2018)

Etwa 57 % der Wege der Kaarster Bevölkerung werden mit dem Pkw zurückgelegt. Die übrigen 43 % nutzen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. 22 % der Wege werden zu Fuß zurückgelegt und 15 % mit dem Fahrrad. Öffentliche Verkehrsmittel werden im Durchschnitt nur zu 6 % genutzt. Es kann davon ausgegan-

gen werden, dass der ÖPNV-Anteil in Holzbüttgen und Büttgen höher ist als in den anderen Stadtteilen, da eine annähernd flächendeckende fußläufige Erreichbarkeit der S-Bahnhaltestellen besteht. Im Umkehrschluss ist davon auszugehen, dass der Kfz-Anteil an allen Wegen in Holzbüttgen und Büttgen niedriger ist als in den anderen Kaarster Stadtteilen.

Das **Bild 3-4** zeigt einen Vergleich des Verkehrsmittelwahlverhaltens in einigen Städten des Rhein-Kreis Neuss. Im Vergleich zu den anderen Städten im Rhein-Kreis Neuss liegt Kaarst bezogen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) im oberen Bereich. Der Radverkehrsanteil der Stadt Kaarst ist mit den anderen Städten im Rhein-Kreis-Neuss vergleichbar. Gleiches gilt auch für den Fußverkehr. Der ÖPNV-Anteil der Stadt Kaarst liegt vergleichsweise niedrig, insbesondere in Anbetracht der starken Pendlerbeziehungen und der direkten Bahnanbindung (S 28 sowie S 8) an das Oberzentrum Düsseldorf und die Kreisstadt Neuss.

Seit dem Analysejahr des Verkehrsentwicklungsplans Kaarst im Jahr 1992 hat sich der Modal-Split nicht wesentlich verändert. Allerdings hat die Anzahl der Kfz-Fahrten sowohl bei der Bevölkerung durch die Einwohnerentwicklung als auch bei den Beschäftigten durch die gewerbliche Entwicklung deutlich zugenommen, wohingegen der Kfz-Fahrtenanteil am Modal-Split unverändert blieb.

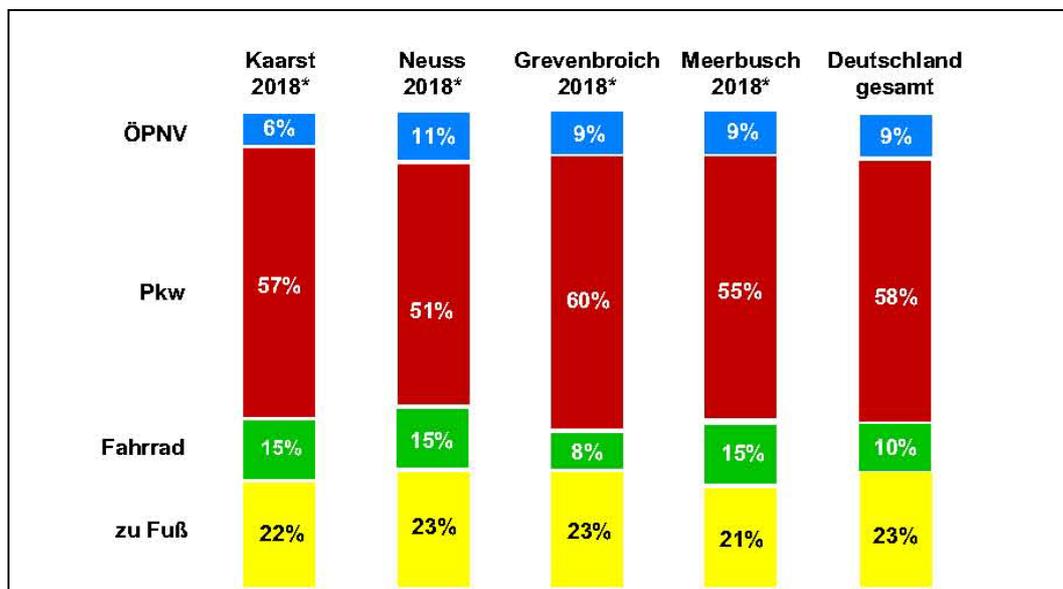


Bild 3-4: Verkehrsmittelwahlverhalten im Vergleich
(Quelle: TU Dresden - Mobilität in Städten - SrV 2018)

3.3 Verkehrserhebungen

Zur Ermittlung der Verkehrsnachfrage in Kaarst wurden vorhandene Unterlagen ausgewertet und aufbereitet und eigene Verkehrserhebungen durchgeführt. Zu den vorhandenen Unterlagen zählen insbesondere die Ergebnisse des Forschungsprojekts „Mobilität in Städten - SrV 2018“ und die Ein- und Aussteigerzahlen der Verkehrsbetriebe. Weiterhin wurde durch unser Planungsbüro bereits in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Verkehrsuntersuchungen in Kaarst durchgeführt. Innerhalb dieser Untersuchungen wurden Verkehrszählungen an vielen relevanten Hauptverkehrsknotenpunkten in Kaarst vorgenommen.

An eigenen Verkehrserhebungen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde Folgendes durchgeführt:

- Im Jahr 2019/2020 wurden erneut Verkehrszählungen im Stadtgebiet von Kaarst durchgeführt. Für 29 Knotenpunkte liegen Knotenstromzählungen zu den vor- und / oder nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten (7 bis 9 Uhr und 15 bis 18 Uhr) vor. An 2 Straßenquerschnitten wurden 24 Stunden-Querschnittszählungen durchgeführt. Unterschieden wurde grundsätzlich nach den Fahrzeugklassen Pkw und Lkw. In **Bild 3-5** sind die Zählstellen für den Kfz-Verkehr dargestellt.
- Das Radverkehrsaufkommen wurde an 12 im Rahmen der Knotenpunkt- und Querschnittszählungen im Straßennetz erfasst. Diese Zählungen wurden durch punktuelle Querschnittszählungen im Juni/Oktober 2020 ergänzt. Erfasst wurde der Radverkehr zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr. In **Bild 3-6** sind die Zählstellen für den Radverkehr dargestellt.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen sind dem **Anlagenband Verkehrszählung** zu entnehmen.

3.4 Verkehrsaufkommen im Radverkehr

Die Radwegeplanung für die Stadt Kaarst soll angebotsorientiert und nicht nachfrageorientiert vorgenommen werden. Das Radverkehrsaufkommen wurde im Rahmen der Knotenpunkt- und Querschnittszählungen im Straßennetz der Stadt Kaarst erfasst. Diese Zählungen wurden durch punktuelle Querschnittszählungen im Juni/Oktober 2020 ergänzt. Erfasst wurde der Radverkehr zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr. Die Radverkehrsmengen der erhobenen Straßenabschnitte sind in dem **Anlagenband Verkehrszählung** dargestellt. Über die gezählten Radverkehrsmengen in der Hauptverkehrszeit kann mittels einer Ganglinie auf die tägliche Radverkehrsstärke hochgerechnet werden. Die Ganglinie für die Hochrechnung der täglichen Radverkehrsmengen basiert auf einer 24 Stundenzählung in Kaarst. Das **Bild 3-7** zeigt die täglichen Radverkehrsmengen im Stadtgebiet von Kaarst.

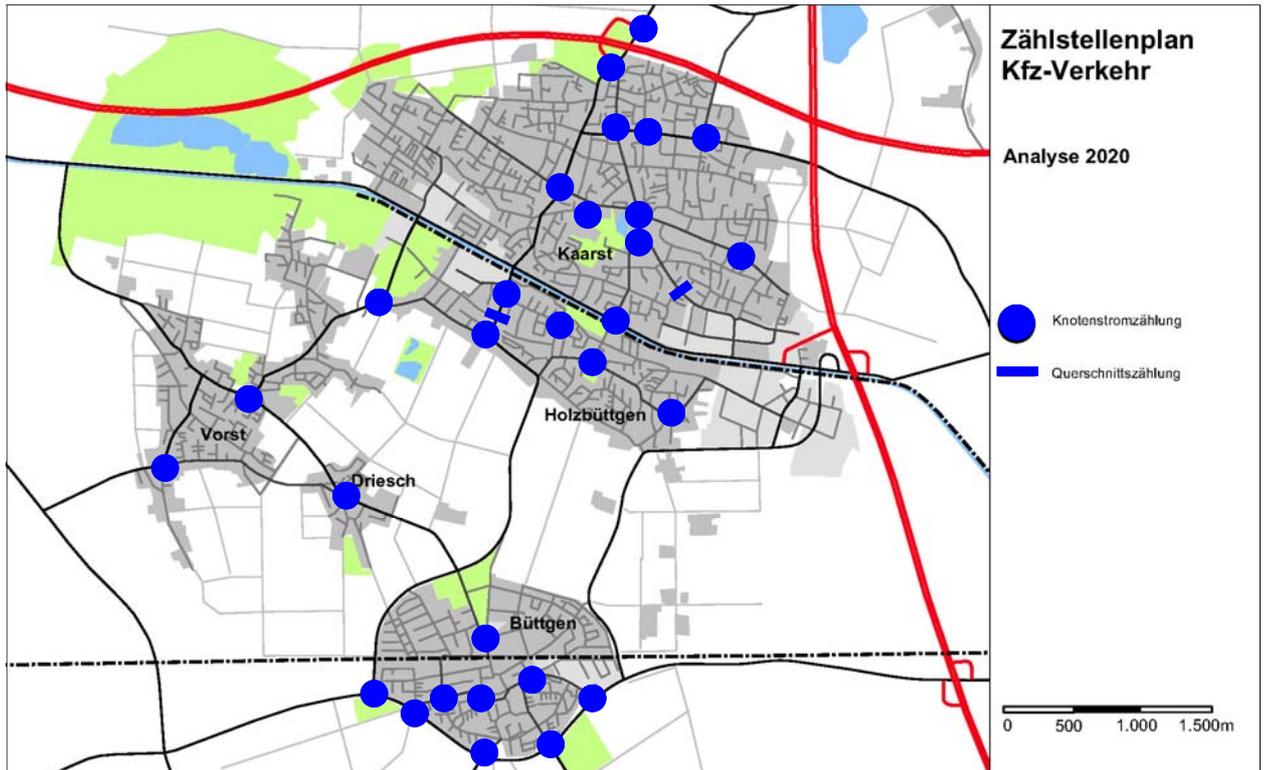


Bild 3-5: Zählstellenplan Kfz-Verkehr

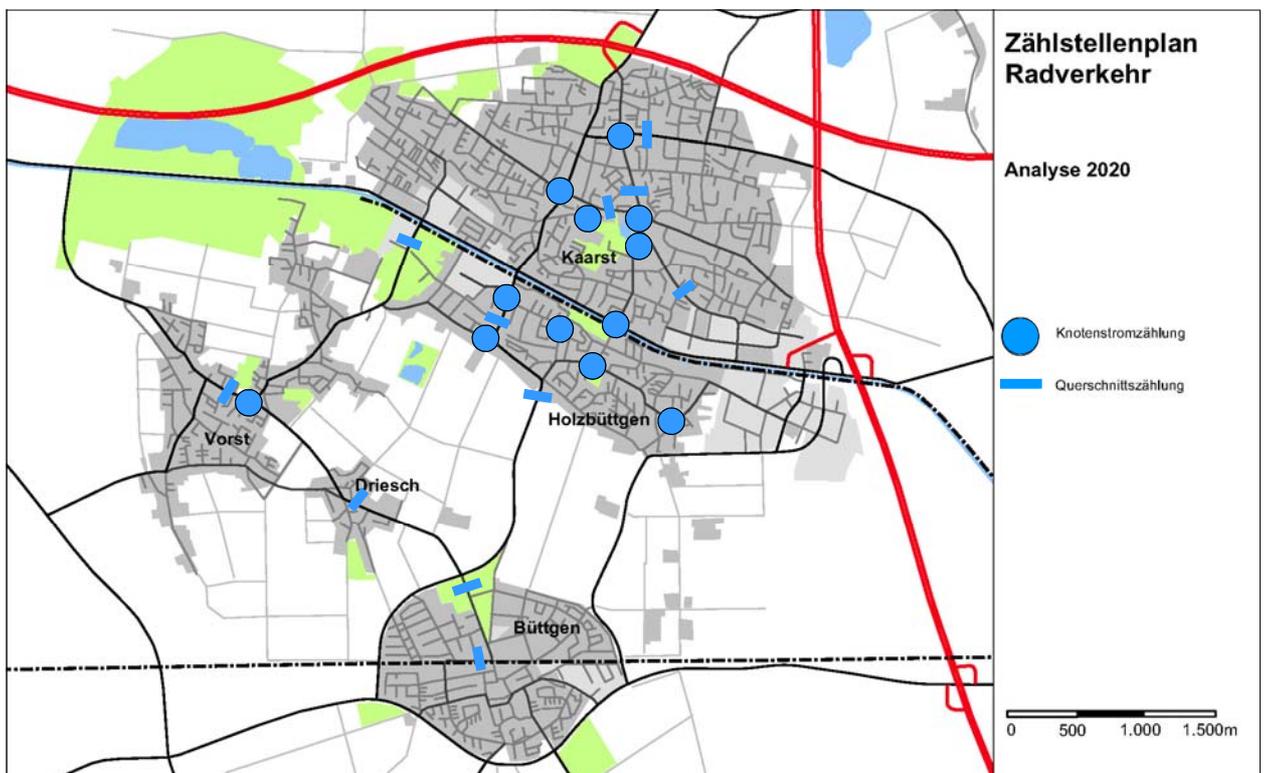
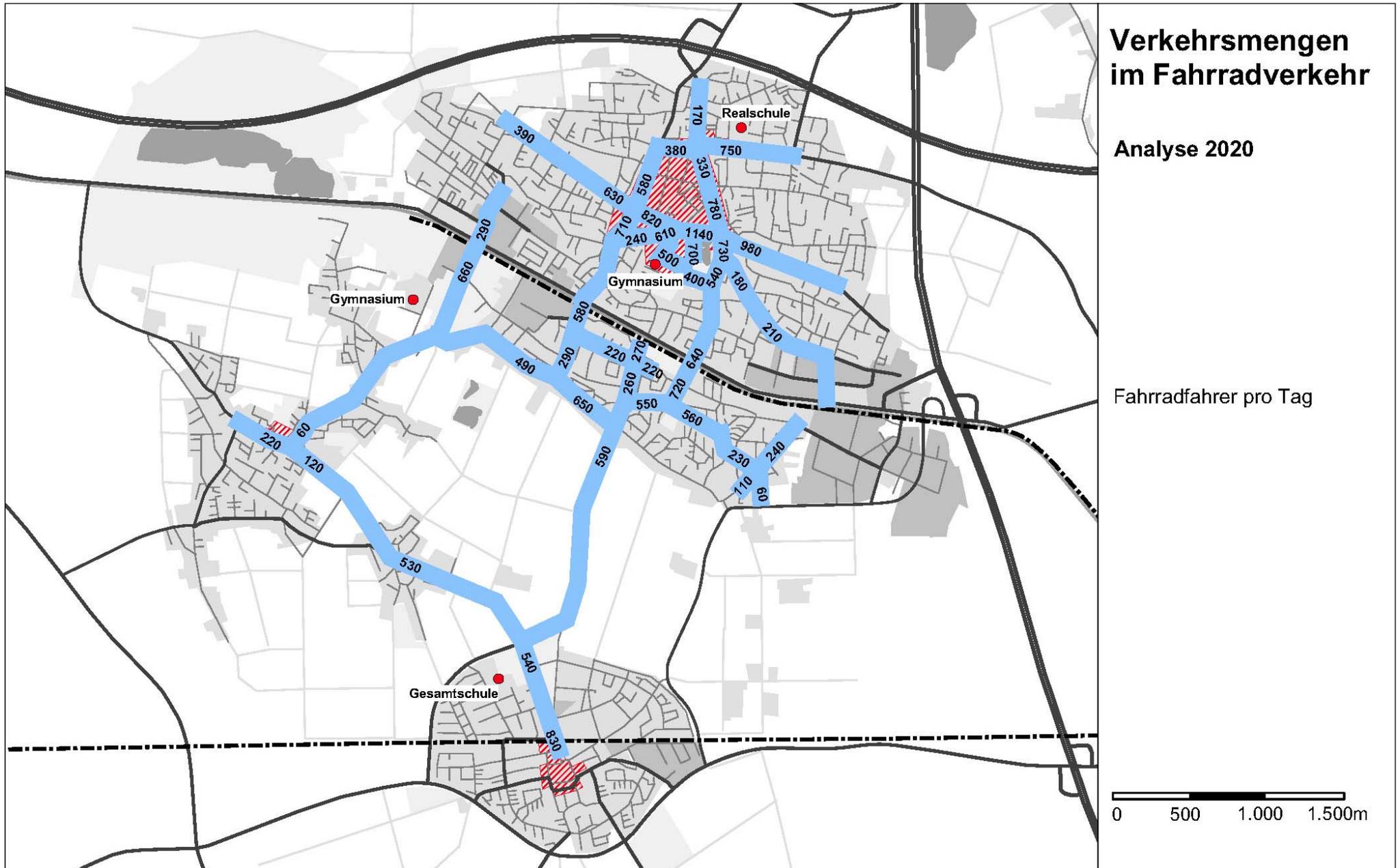


Bild 3-6: Zählstellenplan Fahrradverkehr



Die wichtigsten Quellen und Ziele des Fahrradverkehrs stellen die weiterführenden Schulen im Stadtgebiet von Kaarst dar. Fahrradverkehrserhebungen haben die folgenden Radverkehrsmengen gezählt:

- Am Albert-Einstein-Gymnasium 625 Rad fahrende Schüler/innen und
- an der Gesamtschule Kaarst-Nord 174 Rad fahrende Schüler/innen.

Weiterhin bilden die Stadtmitte Kaarst und das Zentrum von Büttgen wesentliche Ziele für den Radverkehr. Besonders die Wochenmärkte zeichnen sich durch starke Einkaufsverkehre mit Fahrrädern aus. Auch Nahversorgungsmärkte (z.B. in Vorst an der Wattmannstraße und in Kaarst an der Gustav-Heinemann-Straße) bilden wichtige Radverkehrsziele.

Hauptverkehrsstraßen sind nicht nur Hauptachsen für den Kfz-Verkehr. Ihre Verbindungsfunktion und die direkte Führung ist auch für den umwegempfindlichen Radverkehr anziehend. So fahren entlang der L 154 in Kaarst rund 700 Radfahrende am Tag und an der Kaarster Straße in Holzbüttgen rund 580 Radfahrende am Tag. Entlang der Maubisstraße verkehren rund 780 Radfahrende am Tag. Starke Radverkehrsmengen weist in Büttgen die Driescher Straße auf (Schulverkehr Gesamtschule, Bike-Ride S-Bahnhof, Zielverkehr Zentrum). Die S-Bahnunterführung wird am Tag von rund 830 Radfahrern genutzt.

In den Kaarster Wohngebieten zeichnen sich insbesondere die Alte Heerstraße und die Straße Lange Hecke durch ihre Verbindungs- und Sammelfunktion aus. Auf der Langen Hecke fahren beispielweise rund 980 Radfahrer am Tag. Die Neue Mitte Kaarst mit dem Neumarkt zeigt die stärkste Radverkehrsmenge mit fast 1.150 Radfahrern am Tag.

Aber auch Straßen ohne jegliche Radverkehrsinfrastruktur werden von Radfahrenden aufgrund der verbindenden Funktion befahren. Die Girmes-Kreuz-Straße und die Kreuzstraße nutzen rund 200 Radfahrer am Tag. Ihre Sammelfunktion besteht insbesondere, da sie auf die Bahnübergänge der Regio Bahn ausgerichtet sind und Gewerbegebiete erschließen.

3.5 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Die Auswertung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV erfolgte auf Basis der Ein- und Aussteigerzahlen an den einzelnen Bus-Haltestellen.³ Die Anzahl der Ein- und Aussteigerzahlen der einzelnen Bus-Haltestellen ist im **Bild 3-8** schematisch dargestellt. Die höchsten Ein- und Aussteigerzahlen besitzen folgende Bus-Haltestellen:

- Maubisstraße 560 Ein- und Aussteiger am Tag
- Büttgen S 430 Ein- und Aussteiger am Tag

³ *Ein- und Aussteigerzahlen stammen von den Verkehrsbetrieben (SWN, Rheinlandbus, Rheinbahn)*



- Rathaus 475 Ein- und Aussteiger am Tag
- Neusser Straße 390 Ein- und Aussteiger am Tag
- Ritterstraße 330 Ein- und Aussteiger am Tag
- Adenauerallee 250 Ein- und Aussteiger am Tag
- Lange Hecke 220 Ein- und Aussteiger am Tag

In der Auswertung fehlen die Ein- und Aussteigerzahlen der Buslinien SB 86 und 094, die einen Halt an der Haltestelle Kaarster See haben. Durch eigene Beobachtungen kann die Haltestelle Kaarster See als hochfrequentiert beurteilt werden.

Für die TaxiBuslinie 861 und 8601 wurde die Frequenz für Oktober 2019 ausgewertet. Insgesamt wurde die TaxiBuslinie 861 von 46 Personen im gesamten Oktober 2019 angefordert. Dies entspricht einer durchschnittlichen Anforderung von etwa 2 Personen pro Werktag. In einer Woche wird das Angebot von rund 10 Personen genutzt. Das Angebot der TaxiBuslinie 861 wird vor allem zwischen 9 und 12 Uhr sowie zwischen 14 und 15 Uhr an Werktagen in Anspruch genommen. Der Bedienungszeitraum der TaxiBuslinie 861 liegt zwischen 7 und 19 Uhr.

Die TaxiBuslinie 8601 wurde im Oktober 2019 von rund 200 Personen angefordert. Durchschnittlich wurde das Angebot von 40 Personen in einer Woche genutzt. An einem Werktag ist das Angebot der TaxiBuslinie von rund 9 Personen genutzt wurden. Der Bedienungszeitraum der TaxiBuslinie 8601 liegt zwischen 22 und 1 Uhr.

3.6 Kfz-Verkehrsmengen

3.6.1 Verkehrsaufkommen Kfz-Verkehr

In unserem Verkehrsplanungsbüro wird seit vielen Jahren ein makroskopisches Verkehrsberechnungsmodell für das Straßennetz der Stadt Kaarst gepflegt, das anhand der aktuellen Verkehrszählungsdaten neu geeicht wurde. Mit Hilfe des Verkehrsberechnungsmodells lassen sich die Kfz-Verkehrsbeziehungen zwischen den Quellen und Zielen innerhalb des Stadtgebietes sowie von bzw. zu den benachbarten Städten abbilden. Im Ergebnis liefert das Verkehrsmodell die Kfz-Verkehrsmengen auf den wesentlichen Straßen im Stadtgebiet von Kaarst an einem typischen Wochentag (Dienstag bis Donnerstag).

Verkehrsberechnungsmodelle müssen, um praktikabel zu sein, auf Annahmen und vereinfachende Darstellungen der realen Gegebenheiten und Verhaltensweisen zurückgreifen. Die Ergebnisse sind daher immer mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Die Erfahrungen mit diesen Modellen zeigen jedoch, dass die Größenordnungen der zu erwartenden Verkehrsmengen und Verkehrsbelastungen zuverlässig abgeschätzt werden können. In der **Tabelle 3-3** auf der folgenden Seite sind die Werte zum Kfz-Verkehrsaufkommen in Kaarst ausgewiesen.

Insgesamt beträgt das Kfz-Verkehrsaufkommen der Stadt Kaarst im Binnen-, Quell- und Zielverkehr etwa 131.400 Kfz-Fahrten pro Tag. Dabei handelt es sich um Kfz-Fahrten der Einwohner, Beschäftigten, der Kunden und Besucher, dem Geschäfts- und Dienstleistungsverkehr sowie dem Lieferverkehr. Hinzu kommen Fahrten im regionalen Durchgangsverkehr, die in der Größenordnung von rund 25.600 Kfz-Fahrten pro Tag liegen. Dabei sind reine Durchgangsfahrten über die Bundesautobahnen A 52 und A 57 nicht berücksichtigt. Somit werden täglich rund 157.000 Kfz-Fahrten im Stadtgebiet von Kaarst durchgeführt. Aus dem gesamten Kfz-Verkehrsaufkommen resultiert eine Verkehrsleistung von rund 594.000 Kfz-Kilometer pro Tag auf Kaarster Stadtgebiet. Dabei beträgt die durchschnittliche Fahrtweite nur 3,8 km.

Rund 32 % aller Kfz-Fahrten werden im Binnenverkehr abgewickelt. Die mittlere Fahrtweite beträgt dabei nur 2,3 Kilometer, so dass ein Großteil der Fahrten innerhalb der Stadtgrenzen auch mit dem Fahrrad abgewickelt werden könnte.

Mit 52 % ist der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs hoch. An der Verkehrsleistung beträgt der Anteil 58 %. Diese Zahlen verdeutlichen die starken Abhängigkeiten der Stadt Kaarst zu den benachbarten Kommunen. Intensive Wegebeziehungen bestehen insbesondere zwischen Kaarst und Neuss bzw. Düsseldorf.

Der regionale Durchgangsverkehr macht einen Anteil von 16 % an den Fahrten und 23 % an der Verkehrsleistung aus und ist somit relativ hoch. Hinzu kommt der überregionale Durchgangsverkehr, der über die Autobahnen A 52 und A 57 abgewickelt wird.

Verkehrsart	Verkehrsaufkommen [Kfz/Tag]	Verkehrsleistung [Kfz-km/Tag]	mittlere Fahrtweite in Kaarst [km]
Binnenverkehr	49.600 = 32 %	113.300 = 19 %	2,3
Quell- und Zielverkehr	81.800 = 52 %	341.700 = 58 %	4,2
Regionaler Durchgangsverkehr	25.600 = 16 %	139.400 = 23 %	5,4
Summe / Mittelwert	157.000 = 100 %	594.400 = 100 %	3,8
<i>Binnenverkehr: Fahrten, die innerhalb der Stadt Kaarst stattfinden</i>			
<i>Quell- u. Zielverkehr: Fahrten, die zwischen Kaarst und den Umlandgemeinden stattfinden</i>			
<i>regionaler Durchgangsverkehr: Fahrten zwischen den Umlandgemeinden über das innerstädtische Straßennetz (ohne Autobahnen)</i>			

Tabelle 3-3: Kenndaten des Kfz-Verkehrsaufkommens in Kaarst (2020)

Die Kfz-Verkehrsstärken an einem typischen Wochentag im Analysejahr 2020 werden in dem **Bild 3-9** dargestellt. Die höchsten Kfz-Verkehrsstärken im Straßennetz der Stadt Kaarst treten auf folgenden Straßen auf:

- L 390, Neersener Straße, zwischen Girmes-Kreuz-Straße und der Anschlussstelle Holzbüttgen etwa 24.400 Kfz/24h,
- L 381, Südumgehung Büttgen, bis zu 20.200 Kfz/24h,
- L 154, Ortsdurchfahrt Kaarst, (Girmesstraße - Martinusstraße - Büttgener Straße) bis zu 16.300 Kfz/24h,
- L 154, Ortsdurchfahrt Holzbüttgen, (Kaarster Straße - Bismarckstraße), bis zu 14.500 Kfz/24h,
- L 44, Neusser Straße, bis zu 12.800 Kfz/24h,
- der Straßenzug Mittelstraße – Maubisstraße bis zu 10.500 Kfz/24h,
- Gustav-Heinemann-Straße bis zu 9.200 Kfz/24h und
- Girmes-Kreuz-Straße mit etwa 7.700 Kfz/24h.

3.6.2 Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken

Die Kfz-Verkehrsstärken haben in den letzten Jahren in der Bundesrepublik Deutschland generell zugenommen. Die steigende Motorisierung, die Erhöhung der Fahrtweiten und die vermehrte Nutzung des Autos sind die Hauptursachen für die Zunahme der Verkehrsbelastungen auf unseren Straßen.

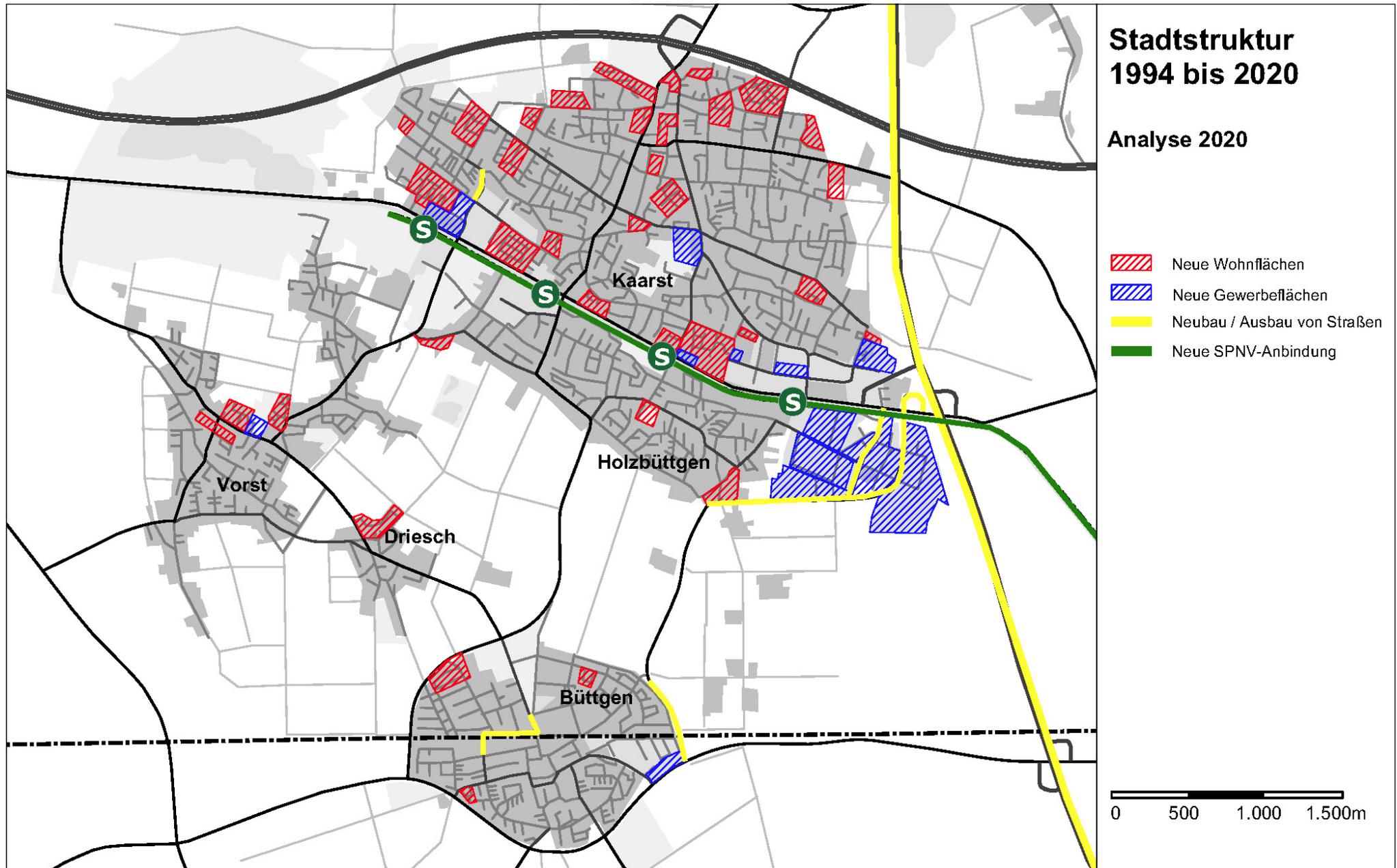
Im Vergleich zu 1994 werden im Stadtgebiet von Kaarst rund 27.000 Kfz-Fahrten pro Tag zusätzlich durchgeführt. Dies entspricht einer Erhöhung von etwa 20 % gegenüber dem Jahr 1994. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist in den letzten 25 Jahren jedoch konstant geblieben. Geringe Veränderungen fanden zwischen dem Binnenverkehr und dem Quell- und Zielverkehr statt (siehe **Tabelle 3-4**).

Verkehrsart	2020	1994
Binnenverkehr Stadt Kaarst	49.600 = 32%	39.500 = 30%
Quell- und Zielverkehr	81.800 = 52%	70.500 = 54%
Durchgangsverkehr ohne A 52/ 57	25.600 = 16%	20.000 = 16%
Summe Kfz-Verkehrsaufkommen	157.000 = 100%	130.000 = 100%

Tabelle 3-4: Kfz-Verkehrsaufkommen 1994 und 2020 [Kfz/2h]

Diese Zunahme resultiert aus den Nutzungsentwicklungen der Stadt Kaarst. In den letzten 25 Jahren hat sich die Bevölkerung, der Wohnungsmarkt, die Arbeitsplätze, die Gewerbegebiete, der Einzelhandel und die Infrastruktur in Kaarst weiter entwickelt. Die Entwicklungsflächen, die seit 1994 zusätzliche Nutzer (Einwohner, Beschäftigte, Besucher und Kunden) angezogen haben, zeigt das **Bild 3-10**.





Auf dem gesamten Stadtgebiet von Kaarst sind zahlreiche Wohnnutzungsentwicklungen in den letzten 25 Jahren realisiert wurden. Im Norden von Kaarst sind unter anderen die Wohngebiete Am Hoverkamp, Moerser Straße, Karlsforster Straße und Heinrich-Lübke-Straße entstanden. Eine Verdichtung fand zwischen den beiden Nord-Süd-Hauptachsen L 154 und der Mittelstraße - Maubisstraße statt. Südlich der Alten Heerstraße sind die Wohngebiete Gemenstraße, Dresskamp, Stodiekring und Am Sandfeld entwickelt wurden.

In Holzbüttgen ist das Wohngebiet am Ehrenmal entstanden und eine Verdichtung entlang der Straße Am Duffes Pohl geschehen. In Vorst sind die Wohngebiete Edith-Stein-Straße, Auf dem Rott und Kleinenbroicher Straße entstanden. In Driesch ist das Wohngebiet Am Haindörchen entwickelt wurden. In Büttgen ist das Wohngebiet Hubertusstraße (Klarissenstraße und Franziskanerstraße) neu entstanden.

Neben den zahlreichen Wohnentwicklungsflächen hat sich insbesondere im Gewerbe in den letzten 25 Jahren in Kaarst viel getan. Das Gewerbegebiet Hüngert ist entstanden. Das Gewerbegebiet Kaarster Kreuz ist in der Entwicklung und wird in den nächsten Jahren weiter ausgebaut. Insgesamt sind etwa 4.000 neue Arbeitsplätze in den letzten 25 Jahren zu verzeichnen.

Im Straßennetz von Kaarst sind in den letzten 25 Jahren folgende Veränderungen zu verzeichnen:

- Inbetriebnahme der RegioBahn S 28,
- Neugestaltung der Bahnhöfe
 - Kaarster See,
 - Kaarster Bahnhof,
 - Kaarst-Mitte / Holzbüttgen,
 - IKEA Kaarst
- Umgestaltung
 - Berliner Platz
 - Maubisstraße
 - Erftstraße
 - Gustav-Heinemann-Straße
 - St.-Eustachius-Platz
- Neubau der Siemensstraße (K 37),
- Neubau der Hans-Dietrich-Genscher-Straße (K 37n)
- Neubau Theodor-Heuss-Straße
- Neubau Bahnunterführung Büttgen

Es zeigt sich insgesamt eine Zunahme der Verkehrsmengen im Straßennetz. Eine hohe Verkehrszunahme, die weniger durch die Entwicklungen im Kaarster Stadtgebiet zurückzuführen ist, betrifft die L 381, Südumgehung Büttgen, wo die Ver-

kehrsmenge von 11.900 Kfz/24h auf 14.900 Kfz/24h zugenommen hat. Die Zunahme um 25% veranschaulicht die Zunahme des regionalen Pendlerverkehrs.

3.6.3 Regionaler Durchgangsverkehr

Beim stadtfremden Durchgangsverkehr handelt es sich um den Kfz-Verkehr, der weder Quelle noch Ziel in der Stadt Kaarst hat. Die Verkehrsbelastungen der Straßenabschnitte infolge des Durchgangsverkehrs sind in **Bild 3-11** auf der folgenden Seite dargestellt.

Die nachstehende **Tabelle 3-5** zeigt die Höhe der Belastungen infolge des Durchgangsverkehrs und den Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen für bestimmte Straßenabschnitte. Die höchsten Durchgangsverkehre treten auf den folgenden Beziehungen auf:

- Mönchengladbach - A 57 - Neuss, die die komplette L 381, Südumgehung Büttgen durchfahren oder die K 37 zwischen Büttgen und Kaarst nutzen,
- Willich - A 57 - Neuss, die den gesamten Straßenzug der L 390, Neersener Straße durchfahren und
- Neuss - A 52, die den gesamten Straßenzug der L 44, Neusser Straße durchfahren.

Straßenquerschnitt		Kfz/24h	Durchganganteile	
			Kfz/24h	Anteil
L 44	Neusser Straße	12.800	1.800	14%
L 154	Martinusstraße	15.300	400	2,6%
L 381	Büttgen	14.900	9.400	63,0%
L 390	Neersener Straße	13.800	2.900	21,0%
K 4	Antoniusstraße	8.300	400	4,8%
K 34	Wattmannstraße	7.800	400	5,1%
K 34	Hauptstraße	5.700	600	10,5%
K 37	K 37	7.400	1.500	20,3%
	Driescher Straße	4.400	200	4,6%
	Kleinenbroicher Straße	4.800	700	14,6%
	Rottes	2.000	200	10,0%

Tabelle 3-5: Regionaler Durchgangsverkehr, Analyse 2020

3.6.4 Ortsteilbezogener Durchgangsverkehr

Beim ortsteilbezogene Durchgangsverkehre handelt es sich um jenen Verkehr, der einen Ortsteil von Kaarst nur deswegen durchfährt, um in einen andren Ortsteil oder in eine Nachbarstadt zu kommen (siehe **Bild 3.12**). Ortsteilbezogene Durchgangsverkehre treten im Stadtgebiet von Kaarst insbesondere auf den folgenden Beziehungen auf:

- In Vorst nehmen Antoniusstraße, Wattmannstraße und Kleinenbroicher Straße ca. 2.000 Kfz-Durchgangsfahrten/24h in der Beziehung zwischen Kaarst (Neersener Straße) und Korschenbroich bzw. Mönchengladbach auf.
Auf der Wattmannstraße, Driescher Straße treten rund 1.000 Kfz-Durchgangsfahrten/24h in der Beziehung zwischen Büttgen und Willich auf.
Auf der Straße Rottes treten ca. 600 Kfz-Durchgangsfahrten/24h auf, wobei die Fahrbeziehung zwischen Korschenbroich und Büttgen verläuft.
- In Büttgen treten auf der Römerstraße 1.200 Kfz-Durchgangsfahrten/24h hauptsächlich in der Beziehung zwischen Driesch / Vorst und Holzbüttgen bzw. Neuss auf.

