

4 Mängel- und Konfliktanalyse

4.1 Erreichbarkeitsanalyse

Für die einzelnen Verkehrsmittel wurde ein Vergleich der Reisezeiten zwischen den einzelnen Stadtteilen und Aktivitätspunkten von Kaarst und wesentlichen regionalen Zielen durchgeführt. Dabei wurde nicht nur die reine Fahrzeit gegenübergestellt, sondern die tatsächlich benötigte „Brutto-Fahrzeit“. Das heißt bei der Reisezeit mit dem Pkw ist die Parkplatzsuche und der Weg vom Parkstand zum Zielort (Neuss, Düsseldorf usw.) berücksichtigt, pauschal werden hierfür 5 Minuten angenommen. In der „Brutto-Fahrzeit“ mit dem ÖPNV ist der Weg zum und vom Haltepunkt enthalten. Beim Fahrrad ist die „Netto-Fahrzeit“ gleich der „Brutto-Fahrzeit“, da das Fahrrad meist direkt am Zielort abgestellt wird und ein Parksuchverkehr nicht notwendig ist. Bei der Reisezeit mit dem Pkw bestehen zudem Unterschiede in den Tageszeiten. Zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ: 7 bis 9 Uhr und 15 bis 18 Uhr) sind neben der Parkplatzsuche auch die Standzeit im Berufsverkehr einzubeziehen, die in den Nebenverkehrszeiten (NVZ) geringer sind. In der **Tabelle 4-1** sind die Erreichbarkeiten für einzelne Aktivitätspunkte innerhalb von Kaarst und in der **Tabelle 4-2** die regionalen Verbindungen im Verkehrsmittelvergleich dargestellt. Die Konkurrenzfähigkeit zur Pkw-Reisezeit ist farblich hervorgehoben:

- Rot:** Die Pkw „Brutto-Fahrzeit“ ist **höher** im Vergleich zur Reisezeit mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad.
- Gelb:** Die Pkw „Brutto-Fahrzeit“ ist **fast identisch** zur Reisezeit mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad.
- Grün:** Die Pkw „Brutto-Fahrzeit“ ist **geringer** im Vergleich zur Reisezeit mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad.

Innerhalb von Kaarst kann vor allem das Fahrrad mit dem Pkw konkurrieren. Die meisten Ziele sind mit dem Pkw in ca. 10 bis 20 Minuten zu erreichen. Mit dem Fahrrad sind es etwa 3 bis 20 Minuten. Die Reisezeit mit dem ÖPNV hingegen ist in den meisten Fällen lang und somit unattraktiv für die einzelnen Aktivitätspunkte innerhalb von Kaarst.

Die Oberzentren Neuss und Düsseldorf sind von Kaarst mit dem Pkw bei normalem Verkehrsfluss innerhalb von 20 bis 25 Minuten erreichbar. Unter Einbeziehung der Standzeiten zu den Hauptverkehrszeiten sind die Zentren Neuss und Düsseldorf mit dem Pkw nur noch innerhalb von 30 bis 40 Minuten erreichbar. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bestehen mit der RegioBahn S 28 von Kaarst sehr gute und umsteigefreie Verbindungen nach Neuss und Düsseldorf (26 bis 45 Minuten). Auch die Reisezeit mit dem Fahrrad ist nach Neuss und Düsseldorf vor allem zu den Hauptverkehrszeiten mit der Pkw-Reisezeit vergleichbar. Somit ist der ÖPNV wie auch das Fahrrad auf diesen Strecken konkurrenzfähig zum Pkw.

Vom Haltepunkt Büttgen S bestehen gute und umsteigefreie Verbindungen auch nach Korschenbroich und Mönchengladbach. Die Fahrzeit mit dem Pkw ist bei einem normalen Verkehrsfluss höher als die Reisezeit mit dem ÖPNV, sodass der ÖPNV auch auf dieser Strecke eine attraktive Alternative zum Pkw darstellt.

Hingegen ist ein Umstieg am Neusser Hbf notwendig, um nach Meerbusch-Osterath, Krefeld und Duisburg zu gelangen. Somit ist die Nutzung des Pkw gegenüber des ÖPNV attraktiver. Die Reisezeit mit dem Fahrrad ist jedoch fast identisch mit der Pkw-Reisezeit von Kaarst nach Meerbusch-Osterath.

Ausgangspunkt	Ziel	Entfernung (Luftlinie)	„Brutto-Fahrzeit“			
			Pkw	ÖPNV	Rad	Fuß
Wohngebiet Kaarst (Kleinsiepstr.)	Kaarst Innenstadt	0,7 km	8 min.	-	3 min.	11 min.
	Kaarst Ikea	2 km	15 min.	26 min.	12 min.	-
	Kaarster See	3 km	15 min.	39 min.	16 min.	-
	Kaarst Friedhof	2 km	11 min.	21 min.	10 min.	23 min.
	Büttgen Rathaus	4 km	19 min.	36 min.	20 min.	-
	Vorst St.-Eust.-P.	4 km	17 min.	22 min.	17 min.	-
Wohngebiet Holzbüttgen (Rubinweg)	Kaarst Innenstadt	1 km	12 min.	14 min.	8 min.	20 min.
	Kaarst Ikea	2 km	10 min.	20 min.	7 min.	25 min.
	Kaarster See	3 km	14 min.	31 min.	14 min.	-
	Kaarst Friedhof	3 km	13 min.	23 min.	14 min.	-
	Büttgen Rathaus	2 km	12 min.	32 min.	9 min.	-
	Vorst St.-Eust.-P.	3 km	12 min.	18 min.	11 min.	-
Wohngebiet Vorst (Spielmannsfalter)	Kaarst Innenstadt	3 km	14 min.	20 min.	17 min.	-
	Kaarst Ikea	5 km	16 min.	44 min.	20 min.	-
	Kaarster See	2 km	14 min.	53 min.	12 min.	-
	Kaarst Friedhof	4 km	17 min.	23 min.	16 min.	-
	Büttgen Rathaus	3 km	12 min.	15 min.	12 min.	-
	Vorst St.-Eust.-P.	0,3 km	8 min.	-	3 min.	8 min.
Wohngebiet Büttgen (Sebastianusstraße)	Kaarst Innenstadt	3 km	14 min.	27 min.	14 min.	-
	Kaarst Ikea	3 km	11 min.	44 min.	10 min.	-
	Kaarster See	4 km	16 min.	60 min.	18 min.	-
	Kaarst Friedhof	4 km	15 min.	28 min.	18 min.	-
	Büttgen Rathaus	0,5 km	8 min.	-	4 min.	10 min.
	Vorst St.-Eust.-P.	3 km	10 min.	15 min.	10 min.	-

Tabelle 4-1: Erreichbarkeit im Verkehrsmittelvergleich innerhalb von Kaarst

Ausgangspunkt	Ziel	Entfernung (Luftlinie)	„Brutto-Fahrzeit“			
			Pkw (NZ)	Pkw (HVZ)	ÖPNV	Rad
Kaarst Am Neumarkt	Neuss Innenstadt	5 km	20 min.	27 min.	26 min.	23 min.
	Düsseldorf Innenstadt	11 km	24 min.	40 min.	45 min.	50 min.
	Osterath	5 km	19 min.	23 min.	40 min.	18 min.
	Krefeld Innenstadt	13 km	29 min.	40 min.	60 min.	47 min.
	Mönchengladbach Innenstadt	13 km	26 min.	40 min.	55 min.	50 min.
	Duisburg Innenstadt	27 km	35 min.	55 min.	80 min.	105 min.
Vorst St.Eustachius Platz	Neuss Innenstadt	7 km	23 min.	29 min.	28 min.	31 min.
	Düsseldorf Innenstadt	15 km	28 min.	45 min.	46 min.	60 min.
	Osterath	7 km	22 min.	29 min.	47 min.	30 min.
	Krefeld Innenstadt	15 km	32 min.	45 min.	68 min.	52 min.
	Mönchengladbach Innenstadt	10 km	25 min.	33 min.	42 min.	38 min.
	Duisburg Innenstadt	29 km	40 min.	65 min.	75 min.	120 min.
Büttgen Rathausplatz	Neuss Innenstadt	6 km	18 min.	25 min.	16 min.	20 min.
	Düsseldorf Innenstadt	12 km	25 min.	40 min.	40 min.	55 min.
	Osterath	8 km	22 min.	29 min.	35 min.	32 min.
	Krefeld Innenstadt	15 km	31 min.	45 min.	60 min.	60 min.
	Mönchengladbach Innenstadt	12 km	25 min.	33 min.	23 min.	44 min.
	Duisburg Innenstadt	29 km	38 min.	60 min.	62 min.	120 min.

Tabelle 4-2: Erreichbarkeit im Verkehrsmittelvergleich regionaler Verbindungen

Die Nutzung von Verkehrsmitteln ist eine individuelle Entscheidung und wird von einer Vielzahl von Faktoren bestimmt, unter anderem durch äußere Zwänge (z.B. weil kein Auto vorhanden ist), subjektive Gründe (Einstellungen und Gewohnheiten sowie Bequemlichkeit) und Kenntnisse über das Verkehrssystem (Fahrplan, Tarife, ÖPNV, Radwegenetz, Parkplatzsituation etc.).

In der Nahmobilität ist der Fußgänger in einem Umkreis von einem Kilometer schneller am Ziel als das Auto. Bei einer Distanz bis 5 km ist meistens das Fahrrad schneller als das Auto. Das Fahrrad ist aufgrund der topografischen Situation in Kaarst hervorragend für die Nahmobilität geeignet. Selbst beim Einkaufsverkehr können Lastenräder den Komfort eines Pkw ausgleichen. Das immer beliebter werdende Pedelec ist ein Verkehrsmittel, das besonders für Entfernungen von 15 bis 20 km geeignet ist. Die Fahrradnutzung hängt allerdings davon ab, wo und wie der Radverkehr geführt wird, wie geschlossen das Netz ist und wie sicher die Radverkehrsanlagen sind und wahrgenommen werden. Die vorhandene Infrastruktur für den Radverkehr zeigt viele Mängel im Stadtgebiet von Kaarst auf. Die Nutzung eines Pedelecs setzt eine Infrastruktur voraus, die ein schnelles Radfahren ermöglicht (siehe Kapitel 8).

Betrachtet man die Ein- und Auspendlerzahlen nach und von Kaarst, so nutzen täglich 8.200 Ein- und 16.350 Auspendler Verkehrssysteme der Stadt Kaarst. Mit den Oberzentren Neuss und Düsseldorf bestehen die wichtigsten Verflechtungen. Die Erreichbarkeitsanalyse zeigt, dass für diese Fahrten der ÖPNV, das Fahrrad und das Auto infrage kommt. In Kaarst sind mehr als 26.000 Pkw registriert (siehe Bild 4-1). Das entspricht 605 Pkw pro 1.000 Personen, sodass eine hohe Pkw-Verfügbarkeit vorhanden ist. Dies zeigt, dass es schwierig ist, die Bewohner davon zu überzeugen, den eigenen Pkw stehen zu lassen und auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen. Gleichzeitig zeigt dies, dass ein hohes Potential besteht und die zukünftige Verkehrsentwicklung nicht unabänderlich ist, sondern durch geeignete Maßnahme gezielt beeinflusst werden könnte.

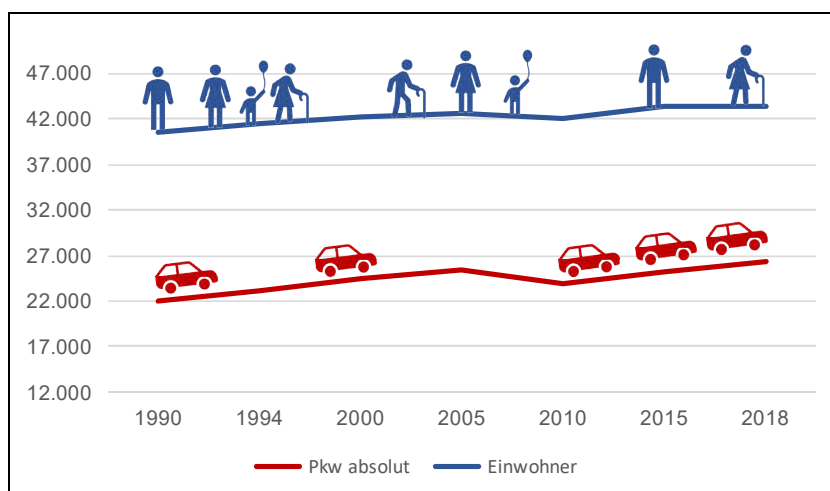


Bild 4-1: Entwicklung des Kfz-Bestandes

4.2 Verkehrssituationsanalysen

Für folgende Bereiche erfolgten Verkehrssituationsanalysen:

- Neusser Straße,
- Maubisstraße,
- Kreisverkehr an der Maubisstraße,
- Am Neumarkt,
- Girmes-Kreuz-Straße
- Bismarckstraße / Königstraße,
- Kaarster Straße / Bismarckstraße,
- Antoniusstraße / Am Bauhof,
- St.Eustachius-Platz und
- Bahnunterführungen Büttgen.

Im Rahmen der Verkehrssituationsanalysen wurden die Verkehrsabläufe beobachtet, um beispielsweise die Funktionsweisen von koordinierten Signalschaltungen zu überprüfen, das Verkehrsverhalten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer, eventuell auch das Falschverhalten kennenzulernen, die Parkraumnutzung zu erheben sowie Mängel und Konflikte bestimmter Verkehrssituationen zu dokumentieren. Die Dokumentationen zu den einzelnen Bereichen sind in dem **Anlagenband „Verkehrssituationsanalysen“** detailliert dargestellt. Die festgestellten Defizite und Probleme finden Eingang in das Mängel- und Konfliktkataster, das in **Kapitel 4.4** vorgestellt wird.

4.3 Beteiligungen

Im Analysezeitraum fanden zwei Arten der Bürgerbeteiligungen in Form einer Online-Beteiligung und einer Beteiligung in den einzelnen Ortsteilen statt. Mit diesen Beteiligungskonzepten sollte gewährleistet werden, dass alle Bürgerinnen und Bürger von Kaarst die Möglichkeit erhalten, sich zu beteiligen und Anregungen oder Kritik zu äußern. Durch diese Formen der Bürgerbeteiligung wird das Wissen der ansässigen Bürger eingeholt, die durch ihre alltäglichen Erfahrungen und Wege am besten wissen, wo Problemstellen im Verkehr bestehen.

4.3.1 Online-Beteiligung

Den Bürgern von Kaarst stand zwischen dem 06.05. und dem 06.08.2020 eine Plattform im Internet mit einer interaktiven Karte zur Verfügung, mit der Möglichkeit, positive und negative Gegebenheiten sowie konkrete Mängel zu verorten und zu benennen. Die Plattform wurde von rund 3.100 unterschiedlichen Besuchern aufgesucht. Insgesamt wurden 657 Anmerkungen in die interaktive Karte eingetragen (siehe **Bild 4-2**). 21 % der Anmerkungen betrafen den Fußverkehr, 24 % den Radverkehr, 45 % den Kfz-Verkehr und 10 % den ÖPNV. Die Nennungen zum Kfz-Verkehr betreffen in der Mehrheit Konfliktpunkte zu den anderen Verkehrsarten.

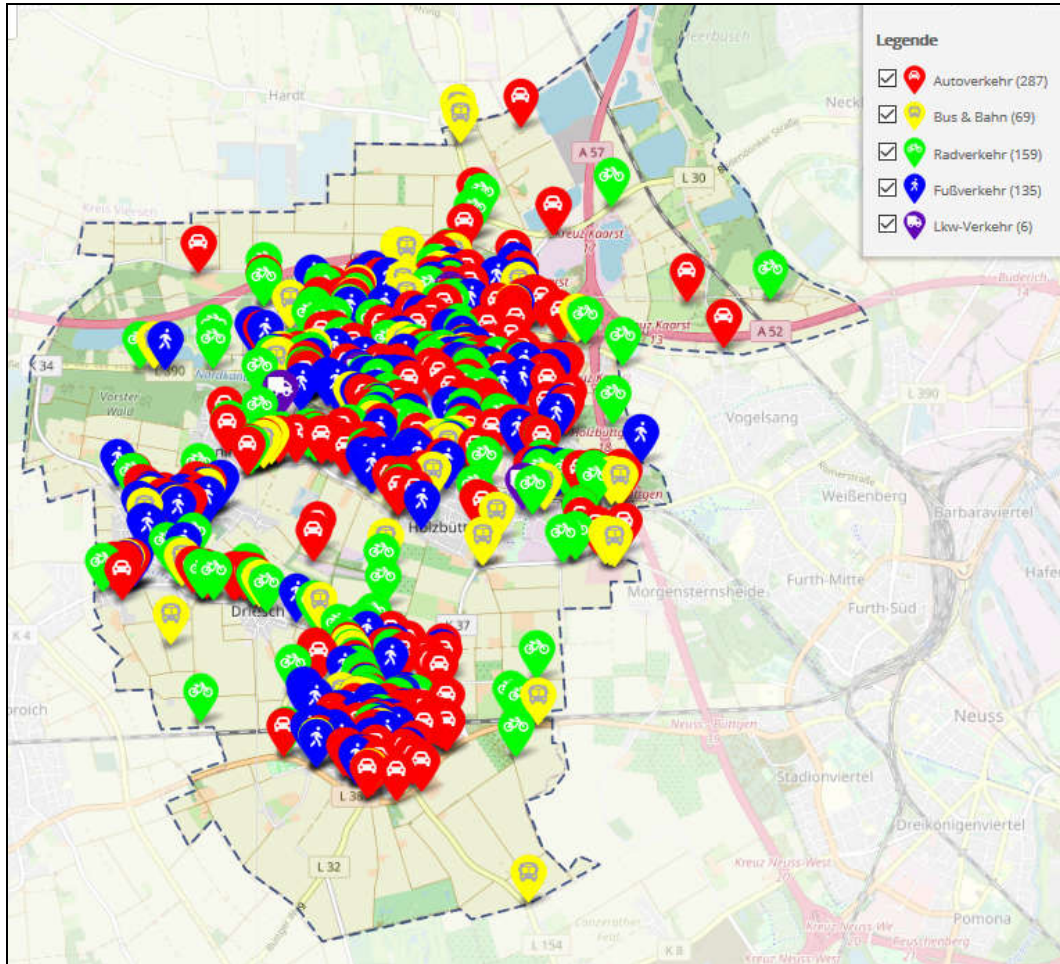


Bild 4-2: Interaktive Karte der Onlinebeteiligung

4.3.2 Bürgerbeteiligung in den Ortsteilen

Die Bürgerbeteiligung in den Ortsteilen (Kaarst - 15.08.2020, Büttgen - 19.08.20), Holzbüttgen - 26.08.20, Vorst/Driesch - 29.08.20) war als offenes Ausstellungsformat unter freiem Himmel konzipiert und stand allen Bürgern zur Verfügung. Die Veranstaltung richtete sich vor allem an Passanten, die über die Vorgehensweise des Mobilitätskonzeptes informiert werden wollten und die Möglichkeit hatten, Mängel- und Konflikte in der Stadt Kaarst zu melden. An dem Marktstand standen jeweils Ansprechpartner aus dem Ingenieurbüro Runge IVP und der Stadtverwaltung Kaarst für Gespräche und für Diskussionen bereit. Der Marktstand war jeweils mit Plänen auf Stellwänden ausgestattet, die die bestehende Infrastruktur der Stadt Kaarst darstellten und somit eine Grundlage für die Gespräche boten (siehe **Bild 4-3**).

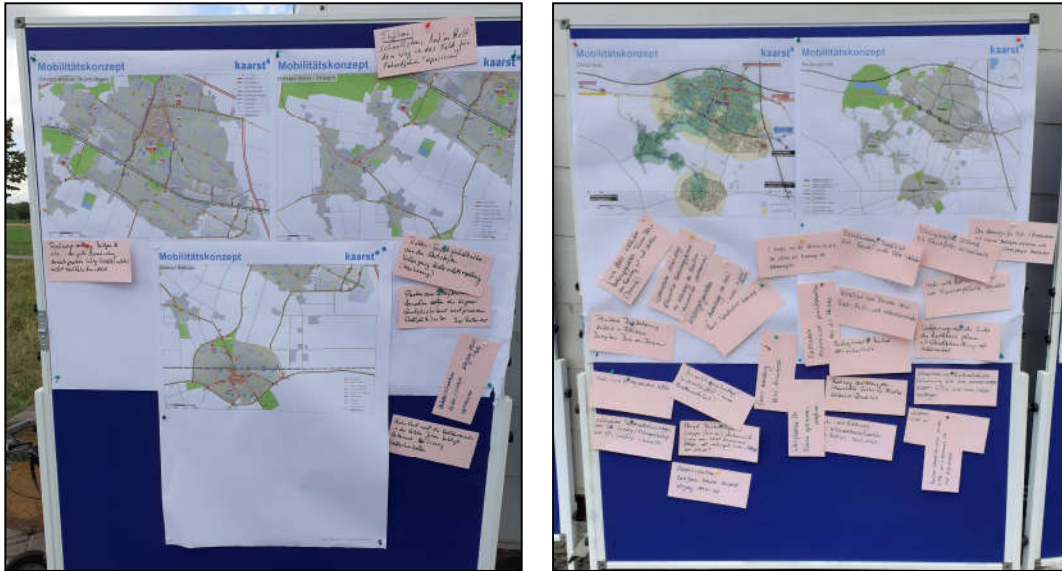


Bild 4-3: Bürgerbeteiligung in den Ortsteilen

Die Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger wurden geprüft und fanden Eingang in die Ergebnisse der Zustandsanalyse. In dem **Anlagenband „Bürgerbeteiligung 2020 – Abwägungstabelle“** sind alle Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger nach Stadtteilen (alphabetisch) zusammengestellt.

4.4 Mängel- und Konfliktkataster

Auf der Grundlage der durchgeführten Bestandsaufnahmen und Analysen wird im Folgenden ein Mängel- und Konfliktkataster für das Kaarster Stadtgebiet zusammengestellt. In das Mängel- und Konfliktkataster werden Unverträglichkeiten zwischen Randnutzungen und Verkehrsbelastungen sowie Mängel in der Straßenraumgestaltung, im Bereich der Verkehrssicherheit und in den Verkehrswegenetzen aufgenommen. Grundsätzlich lassen sich die Mängel und Konflikte im Verkehrsgeschehen und in den Verkehrswegenetz der Stadt Kaarst wie folgt zusammenfassen:

- Die Stadt Kaarst besitzt ein hohes Autoverkehrsaufkommen. Fast 60 % aller Ortsveränderungen der Kaarster Einwohner werden mit dem Auto zurückgelegt. Die mittlere Fahrtweite liegt dabei im Binnenverkehr bei lediglich 2,3 km. Die relativ geringen Anteile der Wege, die mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad zurückgelegt werden, spiegeln das ausbaufähige Angebot im ÖPNV und im Radwegenetz wider.
- In der Stadt Kaarst besteht im Allgemeinen ein gutes ÖPNV-Angebot. Verbesserungsbedarf besteht bei den Busverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen.
- Insgesamt wird die Qualität des Radverkehrsnetzes bemängelt. Es bestehen eine Vielzahl an Netzlücken; ein durchgängiges, attraktives Radverkehrsnetz ist nicht vorhanden. Der Radverkehr steht, nicht nur punktuell, sondern auf wesentlichen Verbindungswegen in Konkurrenz mit dem Kfz-Verkehr:

- Geschwindigkeitsdifferenz Rad - Kfz (50 km/h),
- enge Fahrbahnquerschnitte,
- Parken am Fahrbahnrand.

Dazu gibt es eine Vielzahl an Oberflächenmängeln, Führungsmängel in Knoten usw.

- Die Mehrzahl der Erschließungs- und Sammelstraßen in Kaarst weisen Mängel in der Straßenraumgestaltung in Bezug auf die Breiten für Fußgänger und die nicht vorhandene Barrierefreiheit auf: Zu schmale oder nicht abgesenkte Gehwege, Fehlen von Querungshilfen usw.
- Die Mehrzahl der städtischen Hauptverkehrsstraßen weist Unverträglichkeiten zwischen der Wohnnutzung, den Kfz-Mengen und den Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr auf.
- Die Verkehrssicherheit ist an mehreren Knotenpunkten zu bemängeln, wobei diese vor allem aus der Fußgänger- und Radfahrerperspektive gilt.
- In Büttgen werden auf allen Vorfahrtsstraßen das Geschwindigkeitsniveau und die Unverträglichkeiten mit Radfahrern und Fußgängern bemängelt.
- In der Stadtmitte Kaarst wird die Dominanz des Autoverkehrs insbesondere bei der Querung des Neumarktes aber auch an der Maubisstraße negativ empfunden.
- Der Anteil des Verkehrssektors an den klimaschädlichen Treibhausgasemissionen beträgt 42 % (132.000 t CO₂eq/a). Die Verkehrswende zu einer klimafreundlichen Mobilität steht in Kaarst noch aus. Erste Ansätze (E-Kfz im städtischen Fuhrpark, erste E-Ladesäulen) sind unternommen.

4.5 Zusammenstellung der Mängel und Konflikte

Die im Rahmen der Zustandsanalyse erkannten Mängel und Konflikte im Verkehrsgeschehen der Stadt Kaarst sind in dem **Bild 4-4** und in der nachfolgenden **Tabelle 4-3** nach Stadtteilen zusammengefasst und finden Berücksichtigung in den entsprechenden Konzepten.

Stadtteil	Straße	Mängel und Konflikte
Kaarst	Alte Heerstraße	Mangelhafte Fuß- und Radwegführung zwischen der Neuhofstraße und der Martinusstraße, schmale Gehwege
	Am Bisgeshof	Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehr, mangelhafte Fuß- und Radwegführung, schmale Gehwege, am Knotenpunkt mit der Broicherdorfstraße besteht ein Konflikt zwischen dem ruhenden und dem fließenden Kfz-Verkehr
	Am Neumarkt	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehrsmenge
	Büdericher Straße (L30)	Fehlender Geh- und Radweg
	Büttgener Straße (L154)	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehrsmenge, mangelhafte Radwegführung an den Knotenpunkten, mangelhafter Radweg, schmale Gehwege, Knotenpunkt mit der Heinrich-Hertz-Straße ist ein potentieller Gefahrenpunkt
	Ertfstraße	Mangelhafter Radweg, schmale Gehwege
	Friedensstraße (L44)	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehr, fehlende Querungshilfe in Höhe der Rathausstraße
	Friedensstraße	Fehlende Querungshilfe im Trichter der Goethestraße, Behinderung im Busverkehr durch parkende Fahrzeuge
	Giemesstraße (L154)	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehrsmenge, fehlende Querungshilfe in Höhe des Vinzenzhaus, mangelhafte Radwegführung am Knotenpunkt mit der Friedensstraße, mangelhafter Radweg
	Girmes-Kreuz-Straße	Fehlender Radweg zwischen der Ertfstraße und der Königsberger Straße,
	Gustav-Heinemann-Straße	Unverständliche Radwegführung
	Heinrich-Hertz-Straße	Fehlende Querungshilfe zwischen der Pasteurstraße und der Werner-Förßmann-Straße
	Industriestraße	Fehlender Radweg

Stadtteil	Straße	Mängel und Konflikte
	Karlsforster Straße	Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und dem Busverkehr
	Lange Hecke	Hohe Unverträglichkeiten zwischen der Randnutzung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, fehlender Radweg, fehlende Querungshilfen
	Martinusstraße (L154)	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehrsmengen, mangelhafter Radweg, schmale Gehwege, mangelhafte Radwegführung am Knotenpunkt mit der Alten Heerstraße, fehlende Querungshilfe zwischen der Alten Heerstraße und Am Bisgeshof
	Maubisstraße	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehr, mangelhafte Radwegführung, Knotenpunkt mit der Straße Am Neumarkt ist ein Unfallhäufungspunkt
	Mittelstraße	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehr, fehlender Radweg, schmale Gehwege, am Knotenpunkt mit der Bändericher Straße: schlechte Sichtbeziehungen für den Radverkehr aufgrund der bestehenden Mauer
	Neersener Straße (L390)	An den Knotenpunkten mit der Gustav-Heinemann-Straße, der Erftstraße und der Girmes-Kreuz-Straße: mangelhafte Fuß- und Radwegführung an der LSA, fehlende Fuß- und Radwegführung am Knotenpunkt Kaarster See Parkplatz
	Neuhofstraße	Fehlende Querungshilfe am Knotenpunkt mit der Jahnstraße, Unverträglichkeit zwischen Randnutzung und dem Busverkehr
	Neusser Straße (L44)	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehr zwischen der Maubisstraße und der Halestraße
	Niederdonker Straße	Fehlender Radweg
	ÖPNV	Mangelhaftes Angebot in den Abendstunden und am Wochenende, fehlende Anbindung von Holzbüttgen Ost sowohl an Kaarst als auch an Büttgen, die S8 weist Kapazitätsengpässe auf
	Osterather Straße (L154)	Fehlende Querungshilfe in Höhe An der Alten Landwehr, potentieller Gefahrenpunkt, am Knotenpunkt mit der L 30: Unfallhäufungspunkt
	Robert-Koch-Straße	Fehlende Querungshilfen in Höhe der Virchowstraße und in Höhe der Von-Röntgen-Straße
Holz- büttgen	Antoniusstraße (K4)	Fehlende Querungshilfe in Höhe der Straße An der Kleingartenanlage
	Bismarckstraße	Hohe Unverträglichkeit zwischen Randnutzung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

Stadtteil	Straße	Mängel und Konflikte
	Bismarckstraße (L154)	Knotenpunkt mit der Königstraße ist ein potentieller Gefahrenpunkt
	Bruchweg	Fehlender Radweg zwischen Kreuzstraße und Siemensstraße
	Kaarster Straße (L154)	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehr, mangelhafte Radweg, fehlende Radwegführung zwischen dem Schwarzen Weg und der Neersener Straße, Mängel in der Knotenpunktabwicklung (Rückstau)
	Königstraße	Hohe Unverträglichkeiten zwischen der Randnutzung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz, fehlender Radweg, schmale Gehwege
	Kreuzstraße	Hohe Unverträglichkeiten zwischen der Randnutzung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz, fehlender Radweg
	Schwarzer Weg	Konflikt zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr, fehlender Radweg
Vorst	Antoniusstraße (K4)	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehr, fehlender Radweg, mangelhafte Fußgängerführung, schmale Gehwege, fehlende Querungshilfe zwischen Klausnerstraße und Kreuzweg
	Grünwege	Mangelhafte Fuß- und Radwege (Oberflächenmängel, behinderender Grünwuchs)
	Klausnerstraße	Mangelhafte Kfz-Verkehrsführung, an den Knotenpunkten mit der Antoniusstraße: schlechte Sichtbeziehungen, mangelhafte Fuß- und Radwegführung im Bereich des Friedhofes
	Kleinenbroicher Straße	Fehlender Radweg, fehlende Querungshilfen westlichen Ortseingang, Behinderung im Busverkehr
	Rottes	Hohe Unverträglichkeiten zwischen der Randnutzung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, fehlender Radweg, schmale Gehwege, fehlende Querungshilfe am östlichen Ortseingang, Behinderung im Busverkehr
	Schiefbahner Straße (K34)	Fehlender Radweg, unzureichende Gestaltung des Ortseingangsbereichs
	Thüringenstraße	Fehlende Fuß- und Radwegführung zum Feldweg zwischen Vorster Straße und Rottes

Stadtteil	Straße	Mängel und Konflikte
	Wattmannstraße (K34)	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehr, fehlender Radweg, fehlende Querungshilfe am Knotenpunkt mit der Kleinenbroicher Straße und mangelhafte Ausbildung des Knotenpunktes, Behinderung durch den Busverkehr am Knotenpunkt mit der Schulstraße
Driesch	Hauptstraße (K34)	Mangelhafte Fuß- und Radwegführung am östlichen Ortseingang, mangelhafter Radweg, Behinderung im Busverkehr
Büttgen	Driescher Straße	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehr zwischen dem Altenheim und der Bahntrasse, fehlende Querungshilfe in Höhe Luisenstraße, mangelhafte Radwegführung entlang der Driescher Straße und am Knotenpunkt Michaelstraße / Bahnübergang
	Gladbacher Straße	Fehlender Radweg, Konflikt zwischen dem fließenden und ruhenden Verkehr
	Glehner Straße	Mangelhafte Fuß- und Radwegführung am Knotenpunkt mit der Lichtenvoorder Straße, fehlender Radweg zwischen der L 381 und der Lichtenvoorder Straße
	Grefrather Straße	Fehlender Radweg zwischen der Kölner Straße und Jan-van-Werth-Straße
	Kölner Straße	Fehlender Radweg
	Mühlenstraße	Fehlender Gehweg
	Novesiastraße	Fehlender Radweg zwischen am Ortskern und der Jan-van-Werth-Straße
	Rathausplatz	Rathausplatz ist nicht barrierefrei, mangelhafte Fuß- und Radwegführung am Knotenpunkt mit der Glehner Straße / Novesiastraße
	Römerstraße	Hohe Unverträglichkeiten zwischen Randnutzung und Kfz-Verkehr, die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird missachtet
	Vom-Stein-Straße	Fehlende Querungshilfe am Ortseingang

Tabelle 4-3: Mängel und Konflikte

