

## 7 Fußgängerverkehrskonzept

**Wir sind alle Fußgänger**, denn jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg. Jeder Autofahrer ist ein Fußgänger, sobald er sein Auto verlässt, jeder Radfahrende, der von seinem Fahrrad steigt. Bevor wir lernen ein Fahrzeug zu führen, gehen wir zu Fuß. Das Zufußgehen ist die wichtigste Form der Mobilität. Sie ist kostenlos, verursacht keine Emissionen, benötigt vergleichsweise wenig Fläche und fördert zudem die Gesundheit.

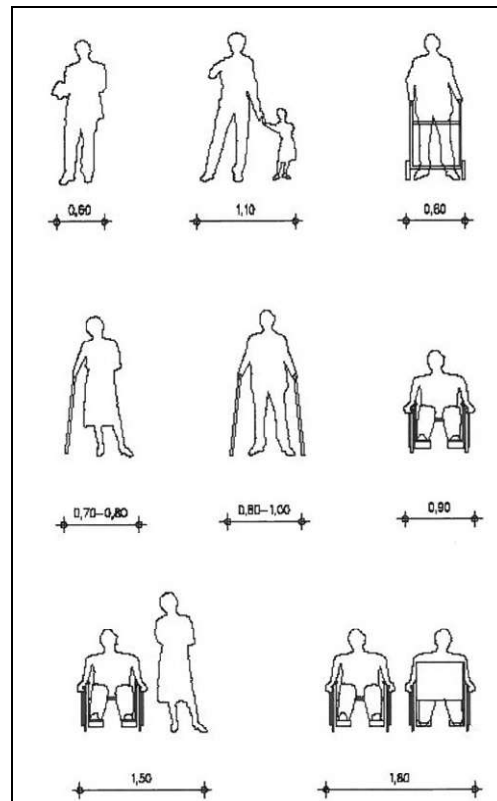
Fußgänger beleben den städtischen Raum und stellen den wesentlichen Bestandteil der städtischen Mobilität dar. Fußgänger sind in der Mobilitätsplanung gleichwertig zu berücksichtigen und nicht als Randerscheinung zu behandeln. Vor allem vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung, wird der Fußgängerverkehr in der Stadt Kaarst zukünftig zunehmen. Ältere Menschen sind nämlich insgesamt aktiver und häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Menschen in Fahrzeugen stellen keine Belebung öffentlicher Räume dar. Der Fußgänger gehört als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer in die Stadt, in die gleiche Ebene wie der fahrende Verkehr.

### 7.1 Planungsgrundsätze

#### 7.1.1 Raumbedarf

Fußgänger stellen wie andere Verkehrsteilnehmer Ansprüche an die Straßeninfrastruktur. Standardmaße für angemessene Fußgängerverkehrsanlagen werden in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen<sup>1</sup> geregelt.

Im Stadtgebiet von Kaarst sind die Verkehrsflächen durch die gewachsenen Straßenräume häufig schmal. Der Raum auf den Hochborden ist vor allem in den Wohnquartieren nicht ausreichend, um den Fußgängerverkehr konfliktfrei und sicher aufzunehmen. Das **Bild 7-1** stellt den Raumbedarf von Fußgängern in verschiedenen Situationen dar.



**Bild 7-1:** Raumbedarf Fußgänger

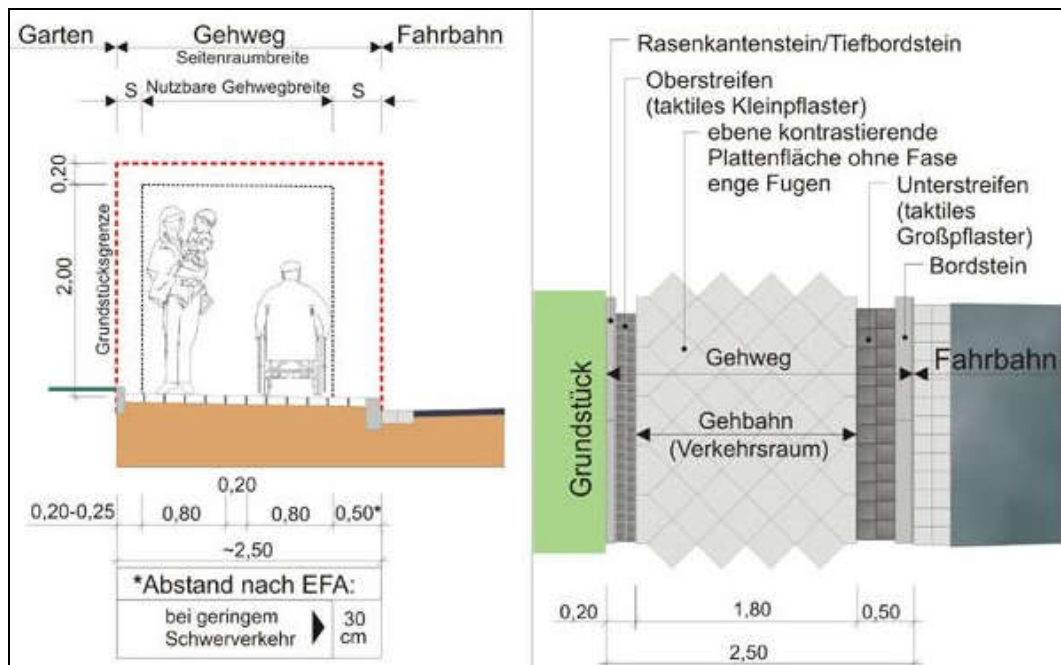
<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2002

### 7.1.2 Fußgänger in Bewegung

Der Bewegungsraum eines Fußgängers beträgt 0,80 m. Für das Begegnen sind 1,80 m erforderlich (einschließlich 0,20 m Abstand). Das Führen von Kindern, Rollatoren und Kinderwagen, sowie die Nutzung von Rollstühlen erfordern größere Breiten. Zu Häusern (Grundstücken) sind 0,20 m und zu Fahrbahnen sind 0,50 m Sicherheitsabstand erforderlich. Bordsteinabsenkungen, taktile und visuelle Elemente gehören zur Standardausstattung.

Es ist zu kurzfristig gedacht, den Standard von Gehwegen als nebensächlich zu betrachten. Barrierefreie Planung ist für:

- 10 % der Bevölkerung unentbehrlich,
- 30-40 % notwendig und
- für ALLE komfortabel.<sup>2</sup>



**Bild 7-2:** Breiten entsprechend den Empfehlungen für Fußgängeranlagen (FGSV,2002)

Nach den Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen<sup>3</sup> sind bei Neuplanungen in Wohngebieten Gehwegbreiten von 2,20 m und an Verkehrsstraßen von 2,50 m erforderlich. In der Praxis kommen diese Breiten insbesondere in älteren Wohngebieten kaum vor. Die Gehwege sind schmal und teilweise durch ruhenden Verkehr belegt. Das Führen von Kindern, Rollatoren und Kinderwagen, sowie die Nutzung von Rollstühlen ist ohne Begegnungsfall bei einer Breite von 1,50 m möglich.

<sup>2</sup> DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraße (RASt), 2006

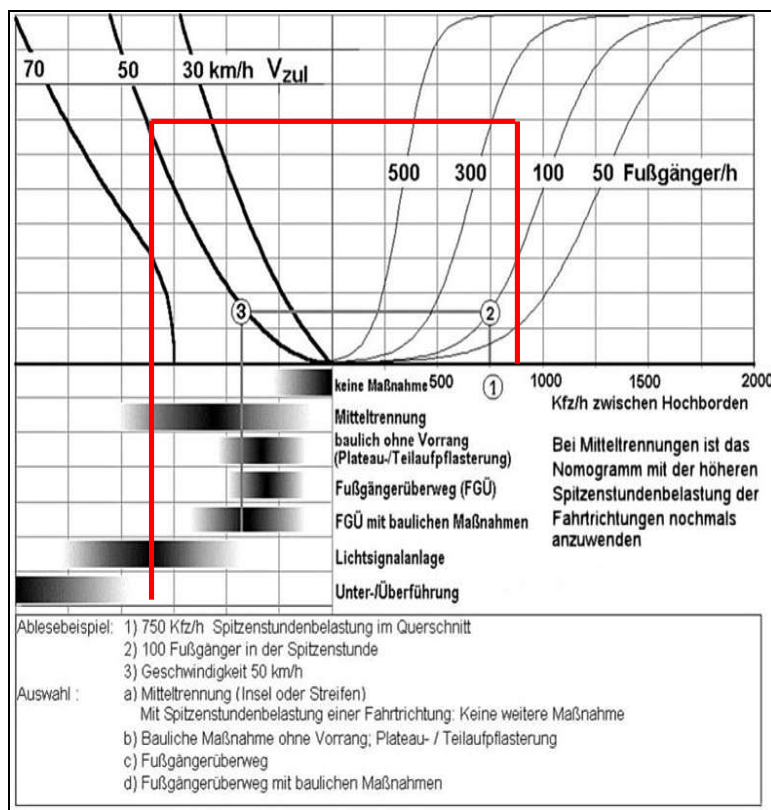
Eine Begegnung zweier Personen ist im Normalfall auch mit einer Gehwegbreite von 1,80 m möglich. Beengt, aber möglich ist auch das Begegnen einer Person mit einem Kinderwagen oder Rollator, allerdings verbunden mit einem kurzen Halt. Gehwegbreiten sind daher, dort wo es baulich möglich ist, grundsätzlich regelkonform (mindestens 1,50 m) herzustellen. In stärker frequentierten Bereichen ist ein Mindestmaß von 1,80 m anzusetzen.

### 7.1.3 Überquerungsanlagen für Fußgänger

Überquerungsanlagen erleichtern dem Fußverkehr das Queren von Fahrbahnen. Sie kommen bei plangleichen Knotenpunkten wie Kreuzungen, Einmündungen oder Kreisverkehren und auch im Verlauf einer Straße zum Einsatz. Die Anordnung von Überquerungsanlagen richtet sich nach den Kriterien der Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen<sup>4</sup>. Die Wahl der geeigneten Querungshilfe und Führungsform sind abhängig von:

- den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs,
- der Kfz-Verkehrsmenge,
- der Bedeutung der Querungshilfe für den Fußverkehr,
- und den städtebaulichen Randbedingungen

Mit Hilfe eines Monogramms kann die einzusetzende Querungshilfe entsprechend den aufgezählten Eingangsgrößen abgeleitet werden (siehe **Bild 7-3**).



**Bild 7-3:** Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen

<sup>4</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt), 2006

Eine Querungshilfe kann auch bei niedrigen Belastungen und Geschwindigkeiten zweckmäßig sein, wenn regelmäßig mit besonders schutzbedürftigen Fußgängergruppen (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen) zu rechnen ist. Auch an den Bushaltestellen kann von den Einsatzgrenzen abgewichen werden. Im Folgenden werden die einzelnen Überquerungsanlagen vorgestellt.

#### • **Mittelinseln**

Mittelinseln trennen die gegenläufigen Verkehrsströme und ermöglichen Fußgängern einen Halt. Die Fahrbahn wird in zwei Etappen überquert. Mittelinseln können als Einzelelement sowie in Kombination mit vorgezogenen Seitenräumen, Aufpflasterungen, Fußgängerüberwegen oder Lichtsignalanlagen eingesetzt werden. Um eine hohe Akzeptanz zu erreichen, sind Mittelinseln möglichst in direkter Verbindung der häufigsten Querungslinien des Fußgängerverkehrs anzuordnen. Bei flächenhaftem Querungsbedarf, wie er zum Beispiel in Stadtstraßen mit beidseitigen Geschäftsnutzungen auftritt, kann der linienhafte Einsatz von Mittelstreifen sinnvoll sein.

- An Mittelinseln sind Fußgänger untergeordnet.
- Breite der Insel: 2,5 - 3,0 m (Mindestmaß 2,0 m).
- Breite des Wartebereichs: mindestens 4 m breit.
- Breite der Richtungsfahrbahnen: 3,25 - 3,75 m.
- Sichtbeziehungen auf den Wartebereich müssen gewährleistet werden.



**Bild 7-4:** Mittelinsel

#### • **Fußgängerüberweg (FGÜ)**

Fußgänger haben beim Überqueren einer Fahrbahn an Fußgängerüberwegen gegenüber dem Kfz-Verkehr Vorrang. Auf beiden Seiten des Fußgängerüberweges müssen Gehwege vorhanden sein. Der Wartebereich des Fußgängerüberweges muss frühzeitig erkennbar sein. Fußgängerüberwege dürfen nicht in Tempo 30-Zonen angelegt werden. Erlaubt sind Fußgängerüberwege nur

- innerorts auf beleuchteten Straßen mit maximal einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung,
- bei mindestens 50 querenden Fußgängern pro Spitzenstunde,
- bei mindestens 200 Kfz in der gleichen Stunde und
- einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.
- Sichtfelder sind freizuhalten.



**Bild 7-5:** Fußgängerüberweg

### • Fußgängerlichtsignalanlage

Fußgängerlichtsignalanlagen dienen bei hohen Kfz-Verkehrsmengen, hohen Fahrgeschwindigkeiten und mehrstreifigen Fahrbahnen dazu, den querenden Fußverkehr zu schützen. Sie finden dort den Einsatz, wo der querende Fußverkehr gebündelt werden kann.

- Breite Fußgängerfurten: 4,0 m (mindestens 3,0 m, maximal 12,0 m)
- Die Fußgängerfurt ist möglichst rechtwinklig zur Fahrbahn anzuordnen.
- Die Warteflächen für Fußgänger sind ausreichend groß zu bemessen. (2 Personen je m<sup>2</sup>)
- Sichtfelder müssen freigehalten werden.



**Bild 7-6:** Fußgängerlichtsignalanlage

## 7.2 Zielsetzung Fußwegenetz

Die Stadt Kaarst hat bereits zum Analysezeitpunkt ein engmaschiges Fußwegenetz. Die Entwicklung des Fußverkehrsnetzes 2035 besteht vor allem in der Qualifizierung des heutigen dichten Fußwegenetzes, denn für den Fußverkehr stellt ein zusammenhängendes und lückenloses Fußwegenetz die Grundlage dar.

Die Gehbeziehungen von Fußgängern sind in der Regel nicht achsenbezogen wie beim Rad- und Kfz-Verkehr. Eine Bündelung von Fußgängern gibt es nur über kurze Distanzen oder an bestimmten Orten mit hoher Publikumsfrequenz. Im Vergleich zum Rad- oder Kfz-Verkehr wirken sich Umwege durch Lücken im Wegenetz oder Barrieren gravierend aus, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Somit gilt es, vorhandene Lücken oder Barrieren im bestehenden Wegenetz, vor allem in den Nahversorgungsbereichen zu schließen.

Für das Fußwegenetz in Kaarst sind folgende Zielsetzungen definiert:

- Abbau von Barrieren, um den Stadtraum auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität begehbar und erlebbar zu machen.
- Straßenräume als Aufenthaltsräume begreifen (Sitzgelegenheiten, Erholungsbereiche, Spielräume).
- Alle wichtigen infrastrukturellen Ziele und Versorgungsstrukturen müssen zu Fuß barrierefrei erreichbar sein (direkte und effiziente Wege, Verkehrssicherheit, Orientierung).

### 7.3 Abbau von Konflikten

Im Fußwegenetz der Stadt Kaarst sind vorhandene Konflikte abzubauen, sodass ein lückenloses und barrierefreies Wegenetz entsteht. Um dies zu erreichen, sind verschiedene Maßnahmen im Fußwegenetz der Stadt Kaarst notwendig. Aus der Mängelanalyse (siehe **Kapitel 4.5**) ergeben sich oft kleinteilige Maßnahmen, wie die Anordnung von Mittelinseln als Querungshilfen, die Absenkung von Bordsteinen sowie die Verbreiterung von Gehwegbereichen (siehe **Kapitel 2.5 Bild 2-10**). Eine Vielzahl dieser Maßnahmen werden in dem nachfolgenden **Kapitel 8** im Radverkehr detaillierter dargestellt, da zum Beispiel Querungshilfen nicht nur dem Fußgängerverkehr, sondern auch dem Radverkehr dienen.

#### Stärkung des Fußgängerraums

Die Qualität eines Fußwegenetzes hängt stark von der Anzahl, Lage und Art von Überquerungsmöglichkeiten für die Fußgänger ab. Fußgänger sind umwegempfindlich, dies zeigen Trampelpfade und ein wildes Queren von Verkehrsstraßen außerhalb von gesicherten Querungsanlagen. Deshalb sollten möglichst kurze Wegeverbindungen zwischen wichtigen Zielen und Quellen des Fußgängerverkehrs bestehen. Besonders an Hauptverkehrsstraßen sind ausreichend gesicherte Überquerungsstellen zu schaffen. Die Einrichtung von Querungsanlagen beseitigt Lücken im Netz, dient der Sicherheit von Fußgängern und reduziert die Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen. Die Planung von Querungsanlagen sollte nicht nur auf die aktuelle Nachfrage ausgerichtet sein, sondern auch eine Angebotsplanung darstellen.

Es wird empfohlen in der Stadt Kaarst zusätzliche Querungshilfen einzurichten:

- **An stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen:** Antoniusstraße (K 4), Neuser Straße (L 44), Neersener Straße (L 390), Maubisstraße, Wattmannstraße (K 4).
- **An Ortseingängen:** Hauptstraße (K 34), Kleinenbroicher Straße (K 4), Schiefbahner Straße (K 34), Rottes, Vom-Stein-Straße (K 37), Osterather Straße (L 154).
- **Zum Schutz von schwachen Verkehrsteilnehmern:** Heinrich-Hertz-Straße, Robert-Koch-Straße, Jahnstraße, Giemesstraße.
- **Zur Stärkung von Grünachsen:** Friedensstraße, Kleinenbroicher Straße.

Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und ziehen deshalb einen eigenen Verkehrsraum vor. Daher sollten Gehwege so breit sein, dass sich Fußgänger komfortabel fortbewegen können. Im Stadtgebiet von Kaarst sollten alle Verkehrsstraßen die erforderlichen Mindestgehwegbreiten von 2,50 m in Neubaugebieten und von 1,80 m in Bestandsgebieten flächendeckend gewährleisten. Auch dort, wo der Straßenraum die notwendige Breite nicht hat und Flächenerwerb durch die Stadt Kaarst nicht möglich ist und die Fahrbahnbreite aus verkehrlichen Gründen (z.B. Busverkehr, Begegnungsfälle...) nicht schmälert

werden kann, ist die Mindestbreite für Fußgänger sicherzustellen. Mindestens einseitig ist eine Gehwegbreite von 1,80 m (in Ausnahmefällen von 1,50 m) zu schaffen.

In den folgenden Straßenräumen sind die erforderlichen Gehwegbreiten vorrangig sicherzustellen:

- Alte Heerstraße,
- Am Bisgeshof,
- Am Dreieck,
- Antoniusstraße,
- Broicherdorfstraße,
- Büttgener Straße,
- Erftstraße,
- Hasselstraße,
- Hinterfeld,
- Jahnstraße,
- Klausenerstraße,
- Königstraße,
- Lange Hecke,
- Martinusstraße,
- Maubisstraße,
- Mittelstraße,
- Mühlenstraße,
- Oderlandstraße,
- Robert-Koch-Straße,
- Rosenstraße,
- Rottes,
- Scharnhorststraße,
- Stuckerweg und
- Von-Galen-Straße.

Die Auflistung beinhaltet wichtige Hauptverkehrsstraßen für den Fußgängerverkehr und Straßen, die auf den Schulwegen von Schülern liegen. Die Auflistung ist nicht abschließend. Es gibt weitere Straßen, die ebenfalls ein wertvolles Augenmerk erhalten müssen. Im Folgenden werden beispielhaft Abschnitte zur Stärkung des Fußgängerverkehrs detailliert beschrieben. Eine Detaillierung sämtlicher Umbaunotwendigkeiten im Fußwegenetz mit Flächennachweisen kann innerhalb der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes nicht geleistet werden.

## Lange Hecke - Querschnitt

### Bestand:

Beidseitig schmale Gehwege < 1,0 m

Nutzung: Wohnen

Parken: Fahrbahn, Bucht

Verkehrsstärken:

1.200 – 2.500 Kfz/24h

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: mäßig

Radfahrer: viel

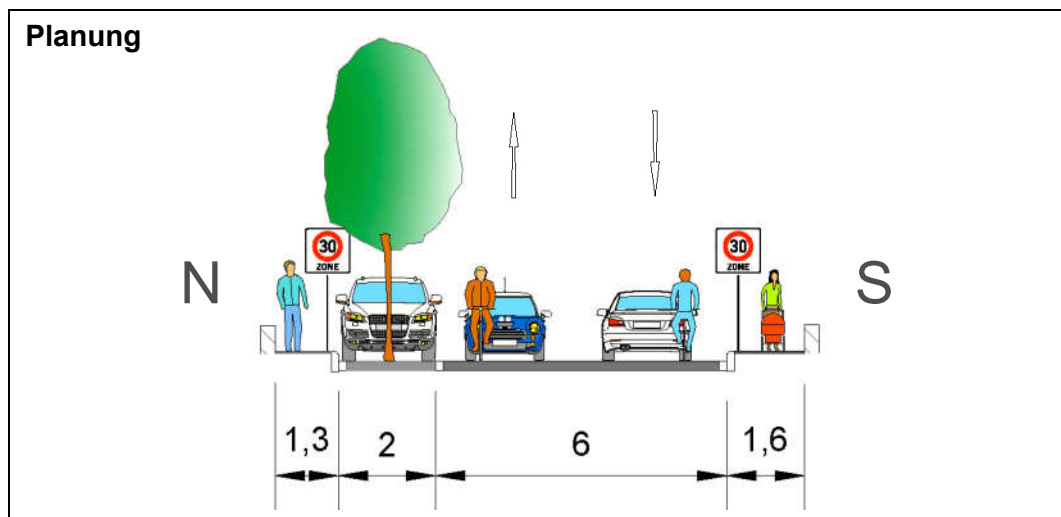
Fahrbahn: 6,6 m



**Bild 7-7:** Lange Hecke

### Planung:

- Einrichtung einer Tempo 30-Zone mit Vorfahrtsregelung (Zeichen 301 StVO).
- Eine Mindestfahrbahnbreite von 6 m ist erforderlich, um den Begegnungsfall Bus / Bus bei geringen Geschwindigkeiten zu gewährleisten. Der nördliche Gehweg ist aufgrund der Baumallee gar nicht bzw. nur eingeschränkt nutzbar. Eine Verschmälerung der Fahrbahn auf 6 m erweitert den südlichen Gehweg auf eine Breite von 1,6 m. Weiterhin kann mit einer Rinne oder einem abgesenkten Bord der Straßenraum barrierefrei gestaltet werden.



**Bild 7-8:** Querschnitt – Lange Hecke



## Scharnhorststraße - Querschnitt

### Bestand:

Einseitiger schmaler Gehweg = 1,30 m

Nutzung: Wohnen, Friedhof,  
Einzelhandel (Netto)

Parken: Fahrbahn

Verkehrsstärken:  
200 - 300 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 30 km/h

Fußgänger: mäßig

Radfahrer: mäßig

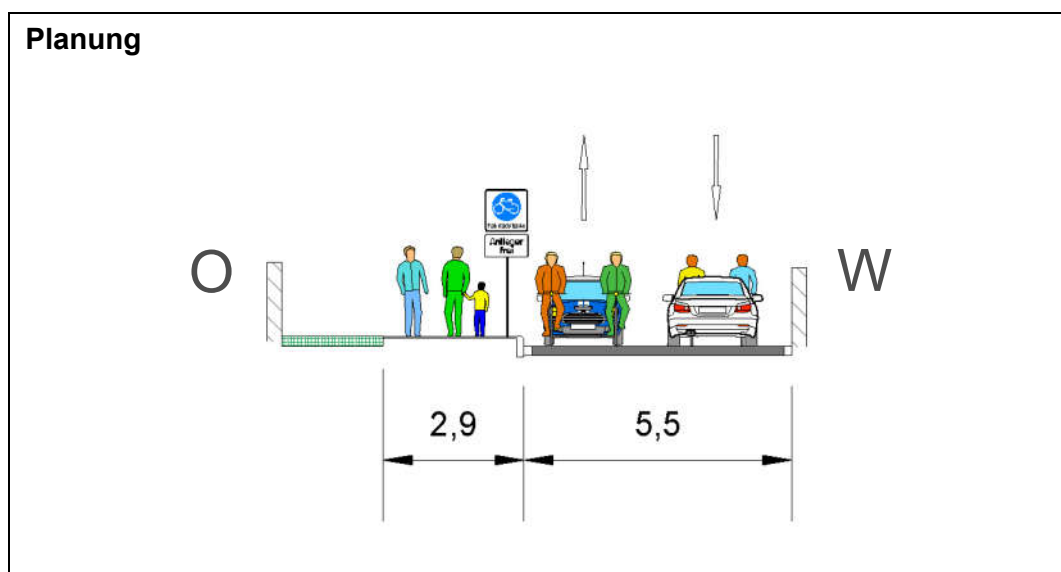
Fahrbahn: 7 m



**Bild 7-9:** Scharnhorststraße

### Planung:

- Die Scharnhorststraße stellt in Zukunft sowohl für den Fußverkehr als auch für den Radverkehr die Hauptzuwegung zur Gesamtschule Büttgen dar.
- Um den Fahrradverkehr zu stärken, wird die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen. Der Bewohner-Kfz-Verkehr ist freizugeben.
- Im südlichen Abschnitt der Scharnhorststraße ist das Parken auf der Fahrbahn zu Gunsten der Fußgänger zu unterbinden. Der Gehweg ist in diesem Bereich zu verbreitern (siehe **Bild 7-10**). Dies betrifft etwa 13 Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand.



**Bild 7-10:** Querschnitt – Scharnhorststraße

## Erfstraße - Querschnitt

### Bestand:

Beidseitige schmale Gehwege = 1,20 m

Nutzung: Wohnen, Schulweg,  
Feuerwehr

Parken: Parkbucht

Verkehrsstärken:  
2.900 – 3.900 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: viel

Radfahrer: viel

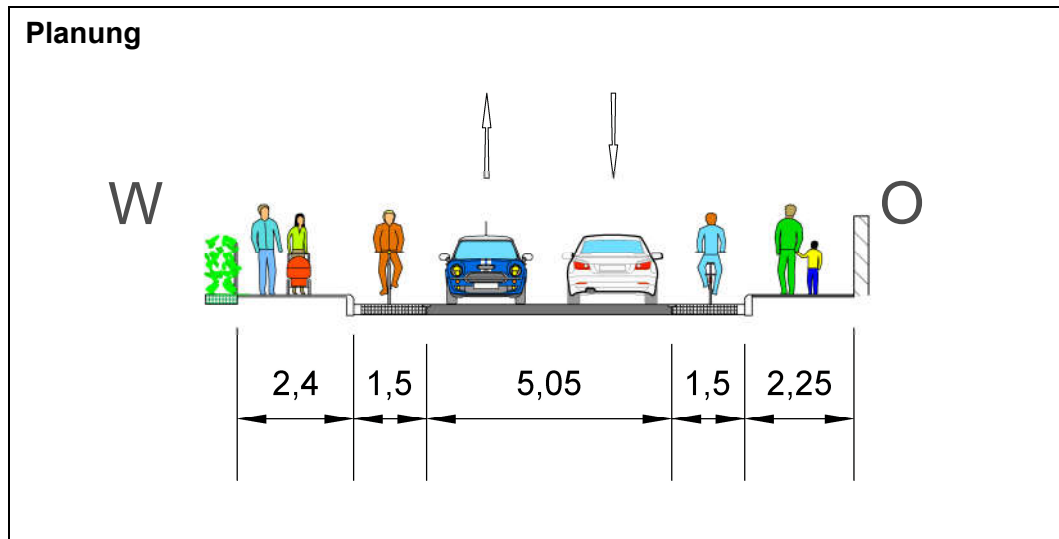
Fahrbahn: 8,00 m



**Bild 7-11:** Erfstraße

### Planung:

- Die Konflikte mit den Fußgängern auf dem Gehweg sind zu lösen. Entlang der Erfstraße ist der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Der Gehweg ist ausschließlich für den Fußgängerverkehr zur Verfügung zu stellen.
- Empfohlen wird, für den Radverkehr Schutzstreifen auf der Fahrbahn der Erfstraße zu markieren (siehe **Bild 7-12**).



**Bild 7-12:** Querschnitt – Erfstraße

## Am Bisgeshof - Querschnitt

### Bestand:

Beidseitige schmale Gehwege < 1,0 m

Nutzung: Wohnen, Schulweg,  
mündet in einer Gewerbestraße

Parken: Fahrbahnrand

Verkehrsstärken: 4.500 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 30 km/h

Fußgänger: mäßig

Radfahrer: mäßig

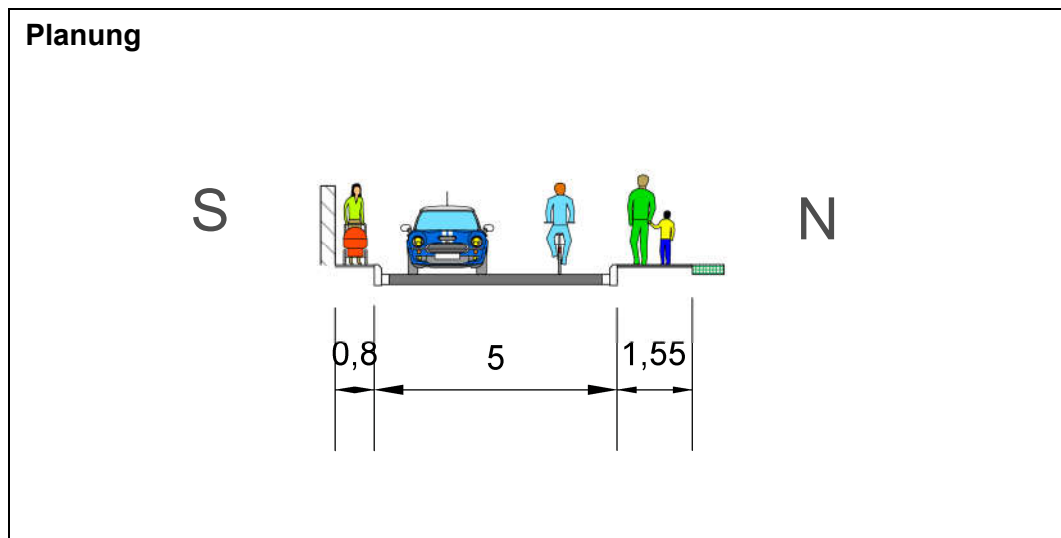
Fahrbahn: 5,50 m



**Bild 7-13:** Am Bisgeshof

### Planung:

- Die Einrichtung einer Einbahnstraße mit Parken am Fahrbahnrand verschmälert die Fahrbahn auf 5,0 m und erweitert den nördlichen Gehweg auf eine Breite von 1,55 m (siehe **Bild 7-14**).
- Alternativ ist Flächenerwerb notwendig, um den Zwei-Richtungsverkehr zu erhalten.



**Bild 7-14:** Querschnitt – Am Bisgeshof

## Wattmannstraße (K 4)

### Bestand:

Nutzung: Wohnen, Schulweg,  
Einkaufen

Parken: Fahrbahnrand

Verkehrsstärken: 8.800 Kfz/Tag

Geschwindigkeit: 50 km/h

Fußgänger: mäßig

Radfahrer: mäßig

Fahrbahn: 7,0 m

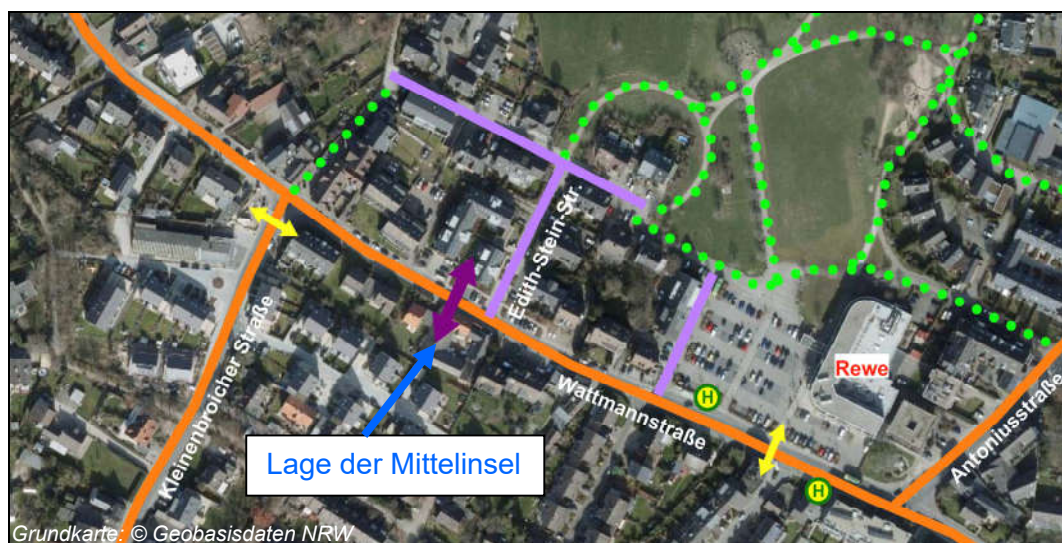


**Bild 7-15:** Wattmannstraße

Die Ortsmitte von Vorst hat sich entlang der Hauptverkehrsstraße Wattmannstraße (K 4) gebildet. Insbesondere am St.-Eustachius-Platz besteht ein zentraler Bereich mit Geschäften, Gastronomie und Dienstleistern. Zukünftig wird dieses Angebot durch eine Kindertagesstätte und ein Jugendzentrum ergänzt. Zur Querung der Wattmannstraße steht für den Fußgängerverkehr nur ein Fußgängerüberweg auf Höhe der Schulstraße zur Verfügung.

Von den Bürgern der Stadt Kaarst wird eine Gefährdung der querenden Fußgänger an der Wattmannstraße wahrgenommen. Sie bildet die Hauptzufahrtsstraße für den Kfz-Verkehr sowie die durchlaufende Hauptachse in Nord-Süd-Richtung für den Fuß- und Radverkehr.

Aufgrund des bestehenden schmalen Verkehrsraum in der Wattmannstraße ist die Einrichtung einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel nur im Bereich der Edith-Stein-Straße zu Lasten des ruhenden Verkehrs möglich.



**Bild 7-16:** Planung Einrichtung einer Querungshilfe in der Wattmannstraße

## 7.4 Barrierefreiheit

Eine Grundvoraussetzung für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ist die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Sie kommt nicht nur Menschen mit Behinderung zugute, sondern auch Senioren, Kindern, Eltern mit Kinderwagen und Menschen, die nur vorübergehend in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Die Barrierefreiheit ist erreicht, wenn in allen Bereichen das Zwei-Sinne-Prinzip und das Fuß-Rad-Prinzip eingehalten werden. Fällt bei einer Person ein Sinn aus, muss diese die Möglichkeit haben, mittels eines anderen Sinnes weiterhin mobil zu sein. Das heißt, es sind kontrastreiche, optische, akustische und taktile Erfassbarkeit notwendig, um eine Stadt für alle zugänglich zu gestalten. Zudem sind alle Bereiche, die zu Fuß erreichbar sind, so zu gestalten, dass sie auch rollend ohne fremde Hilfe erreichbar sind.

Personen mit Rollatoren oder Rollstuhlfahrer können ebenerdige Furten selbstständig befahren. Abgesenkte Bordsteine kommen aber auch beispielsweise für Personen mit Kinderwagen zugute. Für Rollstuhlfahrer sind Querneigungen der Gehbereiche von deutlich über 2 % und Längsneigungen von über 6 % zu vermeiden. Wartebereiche und Aufstellflächen an Überquerungsanlagen sind ausreichend zu dimensionieren, so dass auch Rollstuhlfahrern mit Begleitperson genügend Platz zur Verfügung steht. Bei der Bordsteinkante ist ein System erforderlich, das sowohl den Bedürfnissen von Sehbehinderten als auch Rollstuhlfahrern gerecht wird. Signalisierte Knotenpunkte sind zusätzlich mit akustischen Freigabesignalen und taktilen Signalen auszustatten. Die Haltestellen des ÖPNV sind entsprechend mit taktilen Bodenelementen zu versehen. Unabdingbar ist eine einheitliche Gestaltung der Bodenelemente im gesamten Stadtgebiet.

Das bestehende Fußwegenetz der Stadt Kaarst ist hinsichtlich vorhandener Barrieren und Hindernisse zu überprüfen und entsprechend der DIN 18040-3<sup>5</sup> und den Hinweisen für barrierefrei Verkehrsanlagen<sup>6</sup> auszugestalten. Die Stadtverwaltung Kaarst setzt diese Ansprüche sukzessive um.

### Sitzbänke als Ruhepunkte

Für mobilitätseingeschränkte Personen lassen die Kondition und Beweglichkeit zwischenzeitlich nach, sodass Ruhe- und Sitzplätze im öffentlichen Raum erforderlich sind. Bänke sollen Bewohnern und Besuchern den Aufenthalt in der Stadt so angenehm wie möglich machen. Genauso wichtig wie Komfort und Design einer Bank ist auch der Ort, an dem sie steht. Daher ist es wichtig, Bänke gezielt auf den Haupttrouten, wo Seniorinnen und Senioren unterwegs sind, zu platzieren. Ein entsprechendes Sitzbankkonzept ist zu erarbeiten.

---

<sup>5</sup> DIN 18040-3 *Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum*

<sup>6</sup> *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefrei Verkehrsanlagen, 2011*

## 7.5 Gestaltung der Neuen Mitte Kaarst nach dem shared space - Prinzip

Zum besseren Verständnis ist es erforderlich, die allgemeinen Verkehrsregelungen, die einem „shared space“ (= geteilter Raum) zugrunde liegen können, zu definieren:

### Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO)

- Es überwiegt die Aufenthaltsfunktion und Fahrzeugverkehr spielt eine untergeordnete Rolle.
- Alle Fahrzeuge auch Fahrräder dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.
- An Kreuzungen und Einmündungen gilt „rechts vor links“.
- Fußgänger dürfen die gesamte Fläche nutzen und Kinderspiel ist auf der ganzen Fläche erlaubt.
- Parken ist nur auf den gekennzeichneten Flächen erlaubt (kein Bewohnerparken, keine Parkraumbewirtschaftung).
- Halten ist überall zum Ein- und Aussteigen und zum Be- und Entladen erlaubt.



### Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Zeichen 274.1-41)

- Ausschließlich Geschwindigkeitsbegrenzung für den Fahrzeugverkehr.
- Ohne zusätzliche Regelung ist Parken am Straßenrand erlaubt.
- Trennung von Fahrbahn für Fahrzeuge und seitlichen Gehwegen für Fußgänger.
- Fußgänger dürfen die Fahrbahn nur zum Queren betreten und sind wartepflichtig.
- Radfahrer werden im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt und müssen ebenfalls die angeordnete Höchstgeschwindigkeit einhalten.



### Shared space - Gedanke

Bei der Planung und Gestaltung von zentralen Orten in der Stadt, die gleichzeitig auch dem Aufenthalt dienen, muss der Mensch im Mittelpunkt stehen und nicht der Kfz-Verkehr. Zur Verbesserung der Gestaltungs- und Verweilqualität ist die Umgestaltung von Straßenabschnitten nach dem shared space - Prinzip möglich.

Beim shared space wird durch einen Verzicht auf Beschilderung ein verantwortungsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer angestrebt (§1 StVO). Dies dient der Verkehrsberuhigung, die auf der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer beruht. In den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sind die Einsatzbedingungen von shared space genannt:

- Shared space funktioniert nicht nur bei schwachbefahrenden Wohnstraßen (= verkehrsberuhigte Bereiche). Die Erfahrungen zeigen, dass ein verträgliches Miteinander der Verkehrsarten bei entsprechenden Straßenraumgestaltung auch bis über 10.000 Kfz/24h möglich ist. Allerdings handelt es sich dann in der Regel nicht um „Spielstraßen“, sondern um „verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche“ und um Straßen mit „linienhafter Verkehrsberuhigung“, in denen eine „weiche Trennung“ der Verkehrsarten bei langsamen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wirken soll.
- Ein signifikantes Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern muss vorhanden sein. Wichtig ist ein hoher Überquerungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern. Dieser ist meistens gegeben, wenn sich beidseitig des Straßenraums wichtige Quellen und Ziele für den Fußgänger und Radfahrer befinden.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei maximal 20 km/h.
- Der shared space soll eine maximale Länge von 500 m nicht überschreiten, da in diesem Abschnitt eine besondere Aufmerksamkeit der Nutzer erforderlich ist.
- Auf das Parken ist aufgrund der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern weitgehend zu verzichten.

### **IEHK Innenstadt Kaarst**

Für die Innenstadt von Kaarst wurde im Jahr 2017 ein Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept (IEHK) vom Rat der Stadt Kaarst beschlossen<sup>7</sup> mit dem Ziel, die Attraktivität der gesamten Innenstadt von Kaarst sowohl für den Handel aber auch fürs Wohnen zu steigern.

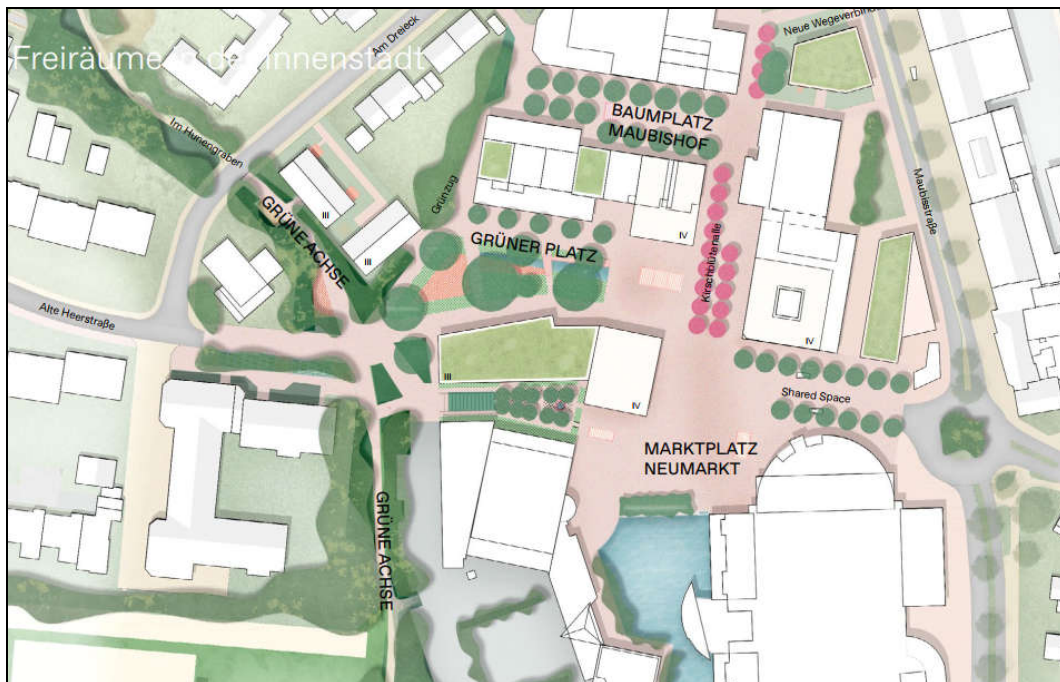
Das Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept wurde unter intensiver Beteiligung der Bürgerschaft erarbeitet. Dabei wurden unter anderem auch die Aspekte der Mobilität und des Verkehrs behandelt. Als ein wesentliches Problem für die Innenstadt von Kaarst wurden unter anderem die hochfrequentierten Hauptverkehrsstraßen erkannt. Vielfältige gestalterische und funktionale Mängel wurden in der Innenstadt von Kaarst erkannt, insbesondere dort, wo der ruhende Kfz-Verkehr wertvolle Platzräume (z.B. Altes Rathaus / St. Martinus, Maubishof) in Anspruch nimmt und der fließende Verkehr eine Barrierewirkung entfaltet (z.B. Alte Heerstraße und Neumarkt aber auch Maubisstraße im Geschäftsbereich).

---

<sup>7</sup> *plan-lokal GbR: Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept (IEHK) Für die Innenstadt von Kaarst, 2017*

Der im Jahre 2021 durchgeführte Ideenwettbewerb „Kaarst Zukunft Innenstadt“ zur Weiterentwicklung der Neuen Mitte Kaarst hatte unter anderem eine Harmonisierung der Kfz- und Fußgängerverkehre und die Entwicklung attraktiver Fußwegebeziehungen zum Ziel. Im Siegerentwurf des Wettbewerbs werden die Alte Heerstraße, der Neumarkt und die bestehende Parkplatzfläche Am Maubishof zum shared space. Diese Regelung soll die Innenstadt beruhigen, ohne ihre verkehrliche Anbindung einzuschränken. Die Erschließung des Einzelhandels, der Lieferverkehr, der Busverkehr und der Radverkehr sind sichergestellt. Die Fußläufigkeit des Freiraums und die Aufenthaltsqualitäten werden stark gefördert und Fußgänger und Radfahrer werden zu den wichtigsten Verkehrsteilnehmern. Dabei wird der ruhende Verkehr im Straßenraum und im Freiraum reduziert und in Randbereiche verlagert.

Das integrierte multimodale Mobilitätskonzept hat diese Maßnahmen berücksichtigt. Zusätzlich wird für die Maubisstraße im Abschnitt zwischen der Straße Am Dreieck und dem Knotenpunkt Erftstraße / Girmes-Kreuz-Straße die Umgestaltung zu einem shared space empfohlen. Die gestalterische und verkehrsrechtliche Umsetzung wird innerhalb des IEHK 2.0 für die Kaarster Stadtmitte geprüft, das im Jahr 2022 ebenfalls erarbeitet wird. Während für die östliche Alte Heerstraße (ab Am Dreieck) und den Bereich Neumarkt / Am Maubishof ein verkehrsberuhigter Bereich zur Gewährleistung einer Gleichberichtigung der Verkehrsarten zielführend ist, werden für die Maubisstraße alternativ ein verkehrsberuhigter Bereich und ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, möglicherweise mit einer Aufhebung des Kreisverkehrs, geprüft.



**Bild 7-17:** Siegerentwurf zum Innenstadtentwurf (de zwarte hond, urbanegestalt)



## 7.6 Fußwege mit besonderen Aufenthaltsfunktionen

Nicht nur in der Neuen Mitte Kaarst, sondern auch in anderen zentralen Bereichen gilt der Anspruch, dem Fußgängerverkehr bestimmte Aufenthaltsqualitäten zuzuweisen. Eine Besonderheit bilden dabei in Kaarst die Grünzüge, die die Ortsteile gliedern, Wege abseits der Straßen anbieten und dabei Naherholungsfunktionen (z.B. für den Feierabend) haben. Eine besondere Beachtung müssen auch die Wege der Kinder finden, die werktäglich von und zur Schule führen.

### 7.6.1 Städtische Grünzüge

Die Stadt Kaarst besitzt abseits der Verkehrsstraßen in den Ortsteilen Kaarst, Vorst und Büttgen attraktive Grünzüge. Die Grünzüge sind mit unterschiedlichen Breiten gestaltet und nehmen sowohl eine Verbindungsfunktion als auch eine Erholungsfunktion wahr. Die Grünzüge werden in erster Linie von Fußgängern genutzt aber auch für Freizeitradler bieten sie eine Alternative zu den Verkehrsstraßen.

Die sogenannte „Grüne Achse“ ist in der Kaarster Mitte ein zentrales Element. Sie verbindet den Kaarster Süden mit dem Kaarster Norden. Die „Grüne Achse“ stellt eine wichtige innerstädtische Fußwegeverbindung für die Nord-Süd-Durchquerung der Kaarster Innenstadt dar. Sie verbindet den Nordkanal und den Haltepunkt „Kaarst-Mitte / Holzbüttgen“ mit dem Stadtpark, dem Rathaus, dem Stadtzentrum, führt an der katholischen Kirchen St. Martinus, am Alten Rathaus und an der Pfarrkirche im alten Dorf vorbei zum Friedhof und geht dort in den Grünzug südlich der Bundesautobahn A 52 über. In Zukunft soll die „Grüne Achse“ vom Haltepunkt IKEA-Kaarst über Holzbüttgen Ost - Commerhof - Kaarster Kreuz bis in die Ortsmitte von Büttgen ausgebaut werden. Im IEHK 2.0 steht die Stärkung dieser Achse im Fokus.

Der Kaarster Ortsteil Vorst wird von mehreren Grünzügen in West-Ost Richtung umsäumt. Diese sollen künftig deutlich aufgewertet und erweitert werden. In Büttgen bildet der Grünzug südlich der Bahn einen Halbring, der vor allem für die Grundschüler einen attraktiven Schulweg darstellt.

Bei der Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbegebiete ist auf die Herstellung von Grünzügen, die auch der Aufenthaltsqualität (z.B. in der Mittagspause) dienen zu achten. An querenden Verkehrsstraßen sind die Überwege über die Fahrbahn zu sichern.

Im Radverkehrskonzept (siehe **Kapitel 8**) werden Maßnahmen aufgezeigt, die bei querenden Hauptverkehrsstraße Querungshilfen für Radfahrer und für Fußgänger bieten. Da diese Maßnahmen zeitlich vor dem Fußgängerkonzept erarbeitet worden sind, werden sie an dieser Stelle nicht aufgelistet. Das Handlungskonzept berücksichtigt diese Maßnahmen.

### **7.6.2 Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“**

Die Landeskampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle“ ist eine Initiative des Arbeitskreises Verkehrssicherheit beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) des Landes NRW und wurde im September 2014 ins Leben gerufen.

Die Kampagne sieht vor, dass auf kommunaler Ebene die Rahmenbedingungen für eine sichere und eigenständige Mobilität von Kindern geschaffen und freies Kinderspiel im Straßenraum ermöglicht werden. Um dies zu erreichen, sollen Kinderinteressen und die Nutzungsansprüche von Kindern im Straßenraum sichtbar gemacht werden. Die Kampagne fasst demnach nicht nur das Kinderspiel ins Auge, sondern will die allgemeine Verkehrssicherheit für Kinder im Straßenraum erhöhen, um den Kindern dabei zu helfen, ihre Wege (zum Beispiel zur Schule) eigenständig zurücklegen zu können. Hierdurch werden mehrere positive Effekte erwartet:

- Erhöhung der Selbstständigkeit von Kindern im Verkehr,
- Verbesserung der Orientierungsfähigkeit und Sozialkompetenz von Kindern,
- Förderung des Spielens und Bewegens außerhalb geschlossener Räume,
- Schaffung von kindgerechten Straßenräumen,
- Reduktion von Kfz-Fahrten im Hol- und Bringverkehr.

Die Kampagne zeigt in Infobroschüren, Vorträgen und Workshops Ideen und mögliche Maßnahmen, die sich in anderen Städten bereits bewährt haben auf, um die oben genannten Ziele erreichen zu können. Beispiele hierfür sind:

- Verkehrsberuhigte Bereiche beleben,
- Hauptverkehrsstraßen umgestalten,
- Spielstraße auf Zeit einrichten (z.B. nur an Wochenenden),
- Spielgeräte in Straßenräumen (z.B. auf Schulwegen) aufstellen.

Entscheidend für den Erfolg ist die Abstimmung der Maßnahmen mit den Anwohnern und insbesondere auch mit der Zielgruppe - den Kindern. Weiterhin wird darauf verwiesen, dass angemessene Kontrollen zur Einhaltung der Verkehrsregeln unabdingbar für den Erfolg der Kampagne sind.

Zur Umsetzung der Ziele der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ in der Stadt Kaarst sind Potentialflächen zu ermitteln. Als allgemeine Potentialflächen des Kinderspiels dienen Schulwege von (Grund-) Schülern und Wege zu Kindertagesstätten. Diese sollen dazu anregen, Wege zu Fuß zurückzulegen und Eltern-Taxi-Fahrten zu minimieren. Auch verkehrsberuhigte Bereiche, die bislang nicht zum Spielen einladen sind potentialflächen des Kinderspiels.

In der Stadt Kaarst befinden sich:

- 6 Grundschulen: Alte Heerstraße, Grünstraße, Pestalozzistraße (in Zukunft Robert-Koch-Straße), Marienplatz, Antoniusplatz, Lichtenvoorder Straße
- 2 Förderschulen: Halestraße, Marienplatz
- 4 weiterführende Schulen: Am Schulzentrum, Halestraße, Am Holzbüttger Haus, Hubertusstraße (in Zukunft Risgeskirchweg),
- 24 Kindertagesstätten: Hunengraben, Bübericher Straße, Granienweg, Elchstraße, Karlsforster Straße, Am Hoverkamp, Erftstraße, Oststraße, Alte Heerstraße, Busardstraße, Robert-Bunsen-Weg, Birkofstraße, Lichtenvoorder Straße, Aldegundisstraße, Am Bauhof, Bruchweg, Lindenplatz, St.-Eustachius-Platz, Thüringenstraße, Antoniusplatz
- und zahlreiche verkehrsberuhigte Bereiche.

Im Umfeld der Schulen und Kitas können in den Straßenräumen schwach befahrener Straßen und an separat geführten Fußwegen Spielutensilien (siehe **Bilder 7-18 und 7-19**) angelegt werden, die den Kindern verdeutlichen, dass das Spielen in diesen Straßen ausdrücklich erwünscht ist. Weiterhin wird dadurch gefördert, dass die Wege zur Schule attraktiv gemacht und vermehrt zu Fuß zurückgelegt werden.

Das Aufstellen von Spielutensilien kann vor bzw. hinter vorhandenen baulichen Elementen (wie zum Beispiel Einengungen, Blumenkübel) im Straßenraum platziert werden. In diesen Bereichen sind die Kfz-Fahrer durch die vorhandene Situation bereits aufmerksam und fahren langsamer und vorsichtiger. Auch in breiten Straßenräumen und insbesondere bei breiten Gehwegen ist die Anordnung von Spielutensilien ideal, um Kinderspielelemente zu integrieren.

Verkehrsberuhigte Bereiche können so aufgewertet werden, dass diese Bereiche als attraktive „Spielstraßen“ erkennbar sind. Ist dies der Fall, wird zum Spielen in den Bereichen angeregt, ohne dass dabei vorgegebene Spielutensilien notwendig sind. Die wichtigste Bedingung für das Kinderspielen in verkehrsberuhigten Bereichen ist, dass ausreichend großen Flächen zum Spielen vorhanden und nutzbar sind. Der ruhende Verkehr darf diese Flächen nicht in Anspruch nehmen. Weiterhin ist entscheidend, dass allen Verkehrsteilnehmern die Bedeutung von verkehrsberuhigten Bereichen bewusst ist. Zum einen bedeutet das, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit 7 km/h beträgt und zum anderen, dass das Spielen unterbrochen wird, um das Weiterfahren von Fahrzeugen zu ermöglichen.

Auch hat die Sicht auf derartige Spielpunkte in den Straßenräumen offen zu sein. Parkende Autos sollen weder die Kinder noch die Spielutensilien verdecken, so dass die Verkehrssicherheit nicht gefährdet wird. In notwendigen Fällen sind sichtbehinderte Einbauten (z.B. Büsche in Grünstreifen) zu versetzen und das Halten und Parken (z.B. durch Poller) zu verhindern.



**Bild 7-18:** Wegbegleiter Spielsteine



**Bild 7-19:** Wegbegleiter Spielfeld

In Mettmann wurde zur Aufwertung von Verkehrsberuhigten Bereichen die Aktion „Gib mir 7“ entwickelt. Diese wurde von der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ in die Kategorie Best Practice NRW eingestuft. Mit Hilfe der Aktion werden Verkehrsteilnehmer für die Bedeutung und die Besonderheiten von Verkehrsberuhigten Bereichen sensibilisiert und Kindern wird das Spielen in diesen Bereichen nähergebracht.

Zum Erreichen der Ziele werden mit den folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Anhalteraktionen der Polizei gemeinsam mit Kindern, bei denen anstatt Verwarngelder Infoblätter verteilt werden,
- ein Zusatzschild „Schrittgeschwindigkeit“ aufstellen,
- zeitweise Geschwindigkeitsmessgerät mit Dialogdisplay aufstellen,
- Straßenspielaktionen unter Aufsicht von ehrenamtlichen Erwachsenen,
- Beteiligung von Kindertagesstätten im Rahmen der Verkehrserziehung.

Im Rahmen der Straßenspielaktionen können Kindern zum einen bekannte Straßenspiele (Seilspringen, Gummitwist, Ballspielen, Murmeln, ...) gezeigt und zum anderen der richtige Umgang mit annähernden Kfz beigebracht werden. Je öfter auf Straßen gespielt wird, desto aufmerksamer sind die Autofahrer und desto weniger eigenständige Aktionen werden notwendig.

In der Stadt Kaarst können in folgenden Straßen und Wegen Spielutensilien eingerichtet werden:

- In den Grünzügen Kaarst, Vorst und Büttgen,
- In den Wendeschleifen vor den Kindertagesstätten
  - Am Bauhof,
  - Im Hunengraben,
  - Granienweg und
  - Thüringerstraße.
- Im Umfeld von Grundschulen
  - Alte Heerstraße,
  - Robert-Koch-Straße,
  - Heinrich-Hertz-Straße,
  - Grünstraße und
  - Lichtenvoorder Straße.

## 7.7 Schulwegsicherungsmaßnahmen

Im Straßenverkehr sind insbesondere Kinder häufig Gefährdungen ausgesetzt. Vor allem jüngere Schulkinder nehmen den Verkehr anders wahr als Erwachsene und reagieren dementsprechend. Das Sichtfeld von Kindern ist bis zu einem Alter von ca. 8 Jahren um ein Drittel kleiner als das eines Erwachsenen. Kinder bis zu einem Alter von etwa 10 Jahren sind in der Regel überfordert, wenn sie zwei im Gegenverkehr befahrene Fahrstreifen überqueren müssen. Hinzu kommt, dass Grundschul Kinder aufgrund ihrer Körpergröße vom Autofahrer schlechter wahrnehmbar sind und andererseits ein parkendes Auto das Sichtfeld eines Kindes ebenfalls deutlich einschränkt.

Gerade im direkten Zugangsbereich der Schule entstehen durch die Vielzahl von Eltern-Kfz, die auf der Fahrbahn halten, querende Schulkinder und die morgendliche Hektik der Eltern kritische Situationen. In den letzten Jahren werden immer mehr Kinder mit dem Pkw zur Schule gebracht. Dies geschieht aus Gewohnheit, Bequemlichkeit oder auch aufgrund von Sicherheitsbedenken der Eltern. Durch die sogenannten „Elterntaxen“ steigt jedoch das Gesamtverkehrsaufkommen im Umfeld von Schulen und die Verkehrssicherheit sinkt für diejenigen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Schule erreichen.

Es gibt eine Reihe von Möglichkeiten, um die Situationen im Umfeld von Schulen zu verbessern:

- Durch **verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen** lässt sich der Straßenraum sicherer gestalten. Durch Aufpflasterungen und Versätze lässt sich eine angemessene niedrige Geschwindigkeit durchsetzen. Um den Sichtkontakt zwischen den Kraftfahrern und Schulkindern zu gewährleisten, sind die Fahrbahnränder von parkenden Fahrzeugen freizuhalten. Mittelinseln und Fußgängerlichtsignalanlagen erleichtern die Querung von Verkehrsstraßen.
- Durch die **Verkehrserziehung** werden Kinder über die vielfältigen Gefahren im Straßenverkehr aufgeklärt.
- Über eine **Überwachung des Verkehrs** durch die Polizei oder die Straßenverkehrsbehörde wird die Einhaltung von Verkehrsregeln kontrolliert. Oft ist es notwendig Geschwindigkeitskontrollen und die Durchsetzung von Halteverboten im Schulumfeld zu kontrollieren.
- Ein **Schulwegeplan** fasst die Gefahrenpunkte zusammen und zeigt alle wichtigen Informationen für die Auswahl des Schulweges. Die Stadt Kaarst stellt für alle Grundschulen im Stadtgebiet Schulwegpläne zur Verfügung. Diese werden jährlich aktualisiert.
- Um das Verkehrsverhalten von Eltern und Kinder positiv zu beeinflussen, kann **schulisches Mobilitätsmanagement** angewandt werden (siehe **Kapitel 11.4** Schulisches Mobilitätsmanagement)

## 7.8 Handlungsfelder

Um die Nahmobilität in der Stadt Kaarst zu stärken, wurden Maßnahmen beschrieben, die bei ihrer Umsetzung ein attraktives Fußgängernetz für den Fußgängerverkehr ergeben. Unter Beachtung des Planungsaufwandes, der Dringlichkeit und der notwendigen finanziellen Mittel werden die Maßnahmen des Handlungskonzeptes bewertet und priorisiert. Folgende Faktoren wurden bei der Priorisierung berücksichtigt:

- Verbindungsfunktion und Netz Wichtigkeit,
- Einfachheit der Umsetzung,
- Kosten der Umsetzung sowie
- Planungszeitraum.

Keiner der Faktoren wurde ausschließlich berücksichtigt. So kann eine umfangreiche Maßnahme, die auch einen hohen finanziellen Aufwand benötigt, eine hohe Priorisierung erhalten, wenn sie eine übergeordnete Wichtigkeit hat. Aber auch eine Sofortmaßnahme, deren Wichtigkeit geringer ist, kann hoch priorisiert werden, wenn sie sofort und ohne finanziellen Aufwand umzusetzen ist.

Es wurden drei Priorisierungsstufen vergeben:

**Priorität 1** - schnell und einfach umsetzbar und/oder hohe Wichtigkeit

**Priorität 2** - einfach umsetzbar und/oder mittlere Wichtigkeit

**Priorität 3** - nur langfristig mit gehobenem Aufwand umsetzbar und / oder geringe Wichtigkeit

Die folgende **Tabelle 7-1** listet die Maßnahmen zum Fußgängerverkehr auf. Die Querungshilfen dienen nicht nur dem Fußgängerverkehr, sondern auch dem Radverkehr, daher treten diese Maßnahmen auch im **Kapitel 8 Radverkehrskonzept** auf. Das **Bild 7-20** stellt im Anschluss die Maßnahmen grafisch dar.

Nr.	Straße	Maßnahmen	Straßenbaulast-träger	Priorität
<b>Einrichtung und Optimierung von Querungsanlagen (siehe Kapitel 8 Radverkehrskonzept)</b>				
1	Antoniusstraße (K4)	Neubau einer Mittelinsel zur Querung, im Zuge des Ausbaus einer Linksabbiegespur in die Straße Am Bauhof.	Kreis	3
2	Antoniusstraße (K4)	Neubau einer Mittelinsel zur Querung zwischen Klausnerstraße und Kreuzweg.	Kreis	3
3	Friedensstraße (L44)	Neubau einer Mittelinsel zur Querung an der Rathausstraße.	LBS NRW	3
4	Giemesstraße (L154)	Neubau einer Mittelinsel zur Querung im Bereich Vinzenzhaus / Kaiser-Karl-Straße.	LBS NRW	3
5	Hauptstraße (K34)	Anbindung der vorhandenen Querungshilfe am östlichen Ortseingang.	Kreis	2
6	Heinrich-Hertz-Straße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung zwischen der Pasteurstraße und der Werner-Forßmann-Straße (Schulwegsicherung).	Stadt	2
7	Kleinenbroicher Str. (K 4)	Einengung am westlichen Ortseingang Vorst einrichten.	Kreis	2
8	Neersener Straße (L390)	Neubau einer Mittelinsel zur Querung am Parkplatz Kaarster See. Schaffung einer Fußwegeverbindung zu den Sportstätten.	LBS NRW	2
9	Neuhofstraße	Neubau einer Mittelinsel zur Querung an der Jahnstraße.	Stadt	2
10	Neusser Straße (L44)	Prüfung der Anlage von Querungshilfen: 10a) Ritterstraße /Windmühlenstraße 10b) Lavendelweg/Am Hoverkamp 10c) Rewe / Volksbank	LBS NRW	2

Nr.	Straße	Maßnahmen	Straßenbaulast-träger	Priorität
11	Osterather Straße (L154)	Neubau einer Mittelinsel zur Querung zwischen der L 30 und An der Alten Landwehr.	LBS NRW	2
12	Robert-Koch-Str.	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Virchowstraße und Von-Röntgen-Straße (Schulwegsicherung).	Stadt	2
13	Rottes	Bestehende Querungshilfe a, östlichen Ortseingang (In der Delle) optimieren.	Stadt	1
14	Schiefbahner Str. (K34)	Neubau einer Mittelinsel zur Querung Am Spielmannsfalter. Definition einer westlichen Ortseingangssituation.	Kreis	2
15	Vom-Stein-Straße (K37)	Neubau einer Mittelinsel zur Querung am Ortseingang Büttgen (Postweg-Kanonichenweg). Einkürzung der nördlichen Linksabbiegespur in der K3711.	Kreis	2
16	Vorster Straße (K34)	Neubau einer Mittelinsel zur Querung zwischen Lebenshilfe und Thüringenstraße.	Kreis	3
17	Wattmannstraße (K4)	Neubau einer Mittelinsel zur Querung der Wattmannstraße Höhe Edith-Stein-Straße.	Kreis	2
<b>Erforderliche Gehwegbreiten herrichten</b>				
18	Am Bisgeshof	Einrichtung einer Einbahnstraße, um den Gehweg zu verbreitern.	Stadt	1
19	Am Dreieck	Gehweg verbessern und verbreitern im Zuge der Umgestaltung der Kaarster Innenstadt (IEHK 2.0).	Stadt	2
20	Erfstraße	Radverkehr auf der Fahrbahn führen. Gehweg ausschließlich den Fußgängern zur Verfügung stellen.	Stadt	1
21	Lange Hecke	Gehweg verbreitern.	Stadt	3
22	Maubisstraße	Radverkehr auf der Fahrbahn führen. Gehweg ausschließlich den Fußgängern zur Verfügung stellen. Gehweg auf der westlichen Seite verbreitern, im Zuge der Umgestaltung der Kaarster Innenstadt (IEHK 2.0).	Stadt	2
23	Scharnhorststraße	(Fahrradstraße zur Gesamtschule) Gehweg verbreitern im südlichen Abschnitt.	Stadt	3



Nr.	Straße	Maßnahmen	Straßenbaulast-träger	Priorität
24	Erforderliche Gehwegbreiter herrichten	Detailprüfung der Gehwege im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten auf die notwendigen Gehwegbreiten und sukzessive Realisierung der Straßenumgestaltungen.	Stadt	2
25	Niederdonker Straße	Prüfung, ob der vorhandene Gehweg auf die Mindestbreite von 1,80m (1,50m) verbreitert werden kann oder Anlage eines zweites Gehweges auf der westlichen Straßenseite.	Stadt	3
<b>Fußgängerverkehrsinfrastruktur</b>				
26	Ortsmitte Kaarst	Nahmobilität in der Ortsmitte Kaarst stärken; Einrichtung eines Shared Space Bereichs Am Neumarkt, Alte Heerstraße und Maubisstraße. Der Umbau der Ortsmitte Kaarst erfolgt barrierefrei.	Stadt	1
27	Im gesamten Stadtgebiet	Stärkung der Grünzüge; Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes	Stadt	3
28	Im gesamten Stadtgebiet	Sitzbänke als Ruhepunkte; Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes		
29	Im gesamten Stadtgebiet	Barrierefreie Stadt (Sukzessive Schaffung der Barrierefreiheit)	Stadt	1-3
30	Im gesamten Stadtgebiet	Erarbeitung eines Konzeptes für die Einrichtung von Spielutensilien im Verlauf von Schulwegen Spielutensilien einrichten	Stadt	3

**Tabelle 7-1:** Handlungskonzept Fußgängerverkehr

