Übersicht

Hilden

Der Bürgermeister
Hilden, den 08.09.2025
AZ.: IV/66.1

WP 20-25 SV 66/141

Mitteilungsvorlage

Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Aufwertung von Überquerungsstellen zu Fußgängerüberwegen in Hilden

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
Grüne			
FDP			
AfD			
BA			
Fraktionslos			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Organisatorische Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss	01.10.2025	Kenntnisnahme

Anlage 1 Bericht FGÜ

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Erläuterungen und Begründungen:

Immer wieder werden Anfragen und Bitten um Installation von Querungshilfen an die Stadtverwaltung gerichtet. Deshalb wurden, auf Grund von mehreren fast gleichlautenden Bürgeranfragen, Verkehrsuntersuchungen für die vier folgenden Standorte:

- Herderstraße 88
- Pestalozzistraße 6
- Lehmkuhler Weg 26a
- Poststraße 36-41 / Körner Straße

an ein externes Ingenieurbüro beauftragt.
Ziel war es durch eine strukturierte Vorgehensweise eine objektive Entscheidungsgrundlage zu erarbeiten, auf deren Basis auch zukünftige Anfragen zu diesem Themenbereich bewertet werden können. Gleichzeitig sollten auch externe Erfahrungen aus anderen Kommunen berücksichtigt werden.
Bei dieser Bewertung stehen insbesondere Fragen zur Verbesserung und Erhöhung der Verkehrssicherheit inklusive einer Kosten-Nutzen-Bewertung im Fokus, d.h. es wurde geprüft, ob weitergehende Maßnahmen notwendig, sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar sind.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden zunächst die möglichen Umsetzungsalternativen inkl. der dafür notwendigen technischen Rahmenbedingungen und Anforderungen erläutert.

Anschließend wurden, um eine objektive Bewertung zu ermöglichen, die örtlichen Gegebenheiten erfasst und bewertet.
Zusätzlich wurden die Bestandsverkehre des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehres an den betreffenden Überquerungsstellen gemessen und parallel eine Befragung der Schüler*innen an den umliegenden Grundschulen und Kindertagesstätten durchgeführt.

Bewertung und Auswertung
Der Abschlussbericht des Ingenieurbüros enthält für jeden Standort konkrete Handlungsempfehlungen sowie die damit verbundenen Kosten.
Nach Auswertung der Ergebnisse und deren Zusammenfassung (Anlage 1 S.57) besteht an keinem der betrachteten Standorte gemäß den aktuellen Regelwerken ein unmittelbarer Handlungsbedarf.

Fazit
Die Verwaltung schließt sich den Handlungsempfehlungen des Ingenieurbüros im Wesentlichen an.
Abweichend hiervon wird am Übergang Herderstraße 88 eine niederschwellige Maßnahme - Fahrbahnmarkierung zur Ausweitung des Halteverbotes und damit verbunden die Erweiterung der Sichtbeziehungen (Sichtdreieck) - umgesetzt.
Durch die Aufbringung dieser Markierung entfällt ein Stellplatz. Dies ist zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Kauf zu nehmen.
Die Aufbringung ist für die 38.KW geplant.
Die hierdurch entstehenden Kosten werden aus dem Budget für Straßenunterhaltungen getragen.

Gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Durch die Markierung ergeben sich keine westlichen Veränderungen bzw. Auswirkungen auf das Klima.

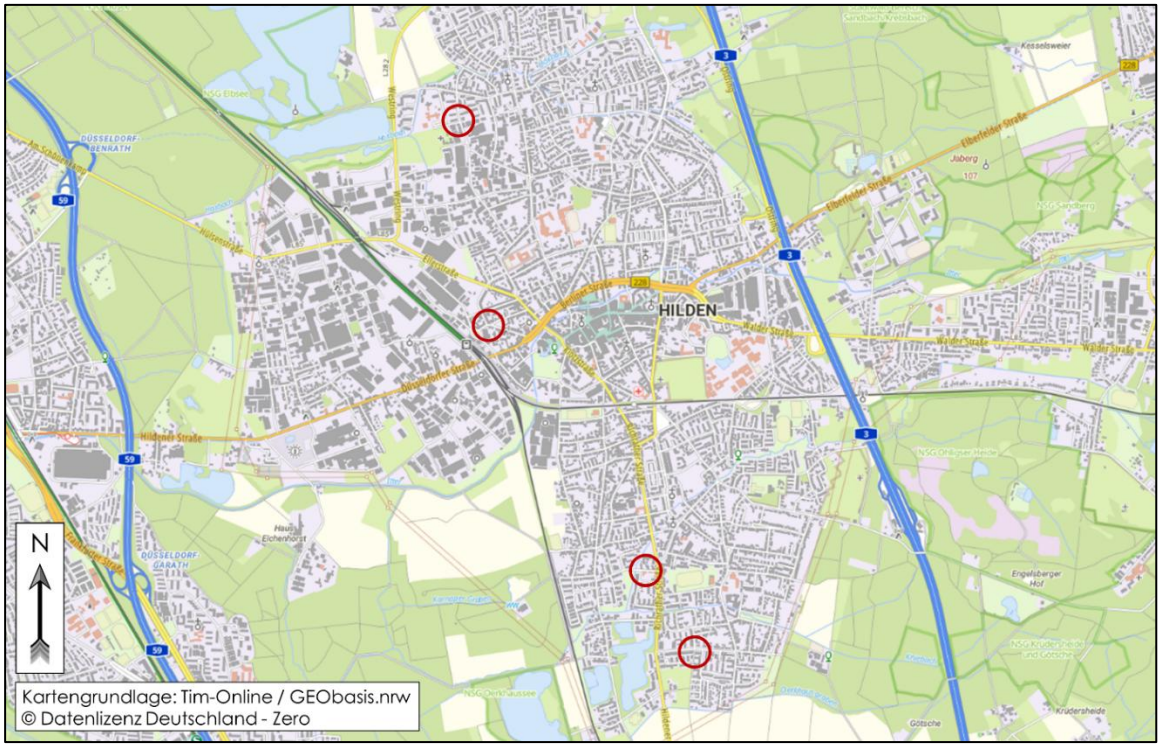
Inklusionsrelevanz:

Die Markierung und die damit verbundene Ausweitung der Sichtbeziehungen (Sichtdreieck) kann das Sicherheitsempfinden auch für Menschen mit Einschränkungen erhöhen.

Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Aufwertung von Überquerungsstellen zu Fußgängerüberwegen in Hilden

Verkehrliche Bewertung von fünf Querungsstellen hinsichtlich der Aufwertung zu einem Fußgängerüberweg

Auftraggeber: Stadt Hilden



Wuppertal, 22.05.2025

Hinweise

Titel	Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Aufwertung von Überquerungsstellen zu Fußgängerüberwegen in Hilden
Auftraggeber	Stadt Hilden Tiefbau- und Grünflächenamt Sachgebiet Straßen und Verkehrsbehörde Am Rathaus 1 40721 Hilden
Auftragnehmer/ Sachbearbeitung	MobilWerk GmbH Moritzstraße 14, c/o codeks 42117 Wuppertal Tel.: 0202 / 256240-0
Verfassende	Maike Gasterich M. Sc. Nils Brüggeshemke M.Sc.
Abschlussdatum	22.05.2025

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung und Vorhaben 1
2. Ausbau von Fußgängerüberwegen 2
   Anforderungen an Fußgängeranlagen 5
3. Prüfung der Überquerungsstelle auf Höhe der Herderstraße 88 7
   3.1. Ausgangssituation 7
   3.2. Erhebung der Bestandsverkehre 12
   3.3. Befragung zum Mobilitätsverhalten 14
   3.4. Bewertung & Empfehlung 17
4. Prüfung der Überquerungsstelle auf Höhe der Pestalozzistraße 6 19
   4.1. Ausgangssituation 19
   4.2. Erhebung der Bestandsverkehre 25
   4.3. Befragung zum Mobilitätsverhalten 27
   4.4. Bewertung & Empfehlung 31
5. Prüfung der Überquerungsstelle auf Höhe des Lehmkuhler Weg 26a 33
   5.1. Ausgangssituation 33
   5.2. Erhebung der Bestandsverkehre 38
   5.3. Bewertung & Empfehlung 41
6. Prüfung der Überquerungsstelle auf Höhe der Poststraße 36-41 / Körner Straße 43
   6.1. Ausgangssituation 43
   6.2. Erhebung der Bestandsverkehre 50
   6.3. Bewertung & Empfehlung 54
7. Fazit 57

Abkürzungsverzeichnis 58
Abbildungsverzeichnis 59
Tabellenverzeichnis 61
Literaturverzeichnis 62
Anlagen 0

1. Aufgabenstellung und Vorhaben

Die Stadt Hilden erreichen regelmäßig Vorschläge und Anliegen von Bürgerinnen und Bürgern in Bezug auf verkehrliche Situationen im Stadtgebiet. Bei der Berücksichtigung dieser Eingaben ist, insbesondere bezüglich des Fuß- und Radverkehres und schutzbedürftige Personengruppen (bspw. Kinder), auf ein sicheres Verkehrssystem zu achten. Nachfolgend werden fünf Querungsstellen, auf die im Zuge von Bürgereingaben hingewiesenen wurde, auf eine mögliche Umgestaltung zu Fußgängerüberwegen (FGÜ) untersucht. Hierzu ist zunächst eine Erfassung der Bestandsverkehre des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehres an den betreffenden Überquerungsstellen (vgl. Abbildung 1) mittels Verkehrszählungen erforderlich. Darüber hinaus wird die aktuelle Situation vor Ort umfassend dokumentiert, das Umfeld analysiert und anhand gültiger Regelwerke und Empfehlungen bewertet. Bei umliegenden Kindertagesstätten oder Grundschulen werden die Eltern sowie Schülerinnen und Schüler im Hinblick auf vorhandene Probleme und Gefahren befragt und die Ergebnisse hierzu berücksichtigt. Abschließend werden die Ergebnisse in einer gutachterlichen Empfehlung zur potenziellen Anordnung von Fußgängerüberwegen zusammengeführt und die entstehenden Kosten im Zuge des jeweiligen Ausbaus kalkuliert.

Wesentliche Grundlagen für die Bewertung bilden die *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen* (R-FGÜ) [1] des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aus dem Jahr 2001 sowie der Leitfaden *Schulwegpläne leichtgemacht* [2] der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2019.

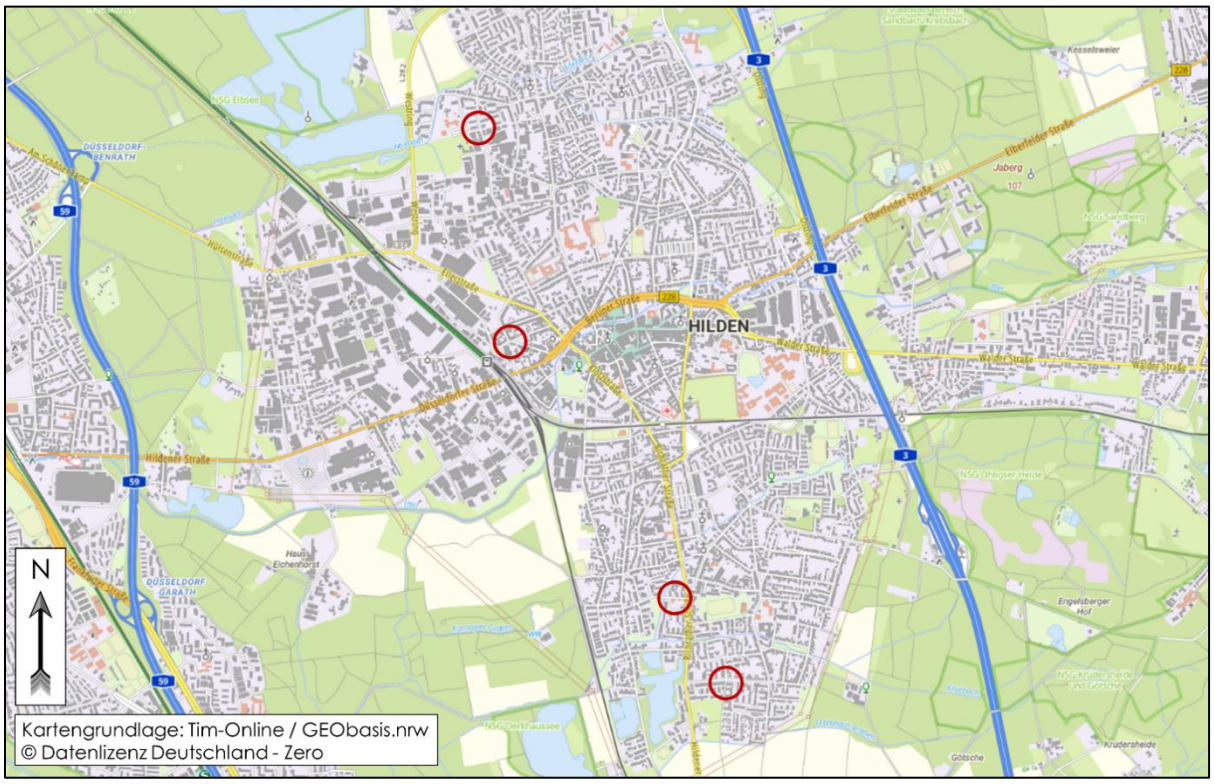


Abbildung 1: Lage der Überquerungsstellen; Quelle: eigene Darstellung

© 2025 MobilWerk GmbH

2. Ausbau von Fußgängerüberwegen

Gemäß den R-FGÜ [1] müssen sich Querungsstellen für eine mögliche Anlage von FGÜ innerhalb geschlossener Ortschaften befinden. Darüber hinaus darf die zulässige Höchstgeschwindigkeit im betreffenden Bereich 50 km/h nicht übersteigen und lediglich ein Fahrstreifen je Richtung durch den Fußverkehr gequert werden. Weitere Voraussetzungen sind vorhandene Gehwege, die auf beiden Fahrbahnseiten anschließen. Sind diese Kriterien nicht erfüllt, ist die Anlage eines FGÜ nicht zulässig.

Weitere Ausschlusskriterien sind vorhandene Lichtzeichenanlagen (LZA) im Umfeld der Querungsstelle sowie die Lage im Bereich eines Straßenabschnitts mit einem koordinierten Signalprogramm. Bei einem Bussonderfahrstreifen oder Straßenbahnstrecken ohne eigenen Gleiskörper sowie im Bereich von bevorrechtigten Straßen im Verlauf einer abknickenden Vorfahrt ist ebenfalls von einer Fußgängerquerung mittels FGÜ abzusehen. Bei einer gemeinsamen Führung des Fuß- und Radverkehres im Seitenraum (VZ 240) entfällt ebenfalls die Anlage von FGÜ. Innerhalb von Tempo-30-Zonen sind FGÜ aufgrund der geltenden Regelungen und Geschwindigkeiten nicht zu empfehlen. Von einer Positionierung mit erforderlichen Umwegen zur Benutzung des FGÜ wird ebenso abgeraten, wie bei einer Überquerung einer vorhandenen Schienenbahn mit eigenem Gleiskörper.

Wesentlich für die Anlage von FGÜ ist eine frühzeitige Erkennbarkeit der Querungsstelle sowie der Zufußgehenden durch den Kfz-Verkehr. Die Sichtbeziehungen zwischen dem Längsverkehr und dem Querverkehr müssen in einem ausreichenden Maß vorhanden sein. Hierfür gelten die in Tabelle 1 dargestellten Mindestentfernungen, innerhalb derer eine uneingeschränkte Sicht bzw. Erkennbarkeit zu gewährleisten ist. Die Prüfung erfolgt in Form von Sichtdreiecken des Kfz- und Fußverkehres. Im Bereich von Bushaltestellen ist die Positionierung von FGÜ abhängig von der Halteposition der Busse, um entsprechende Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Bei der Anlage eines FGÜ ist i.d.R. eine Beleuchtung vorzusehen, sofern vor Ort keine ausreichende Beleuchtungsstärke vorhanden ist (DIN EN 13201).

Kfz-Geschwindigkeit (V_{zul})	**50 km/h**	**30 km/h**
Erkennbarkeit von FGÜ	100 m	50 m
Sichtweite von und auf Warteflächen	50 m	30 m

Tabelle 1: Mindestentfernung für Erkennbarkeit und Sicht vor FGÜ; Quelle: eigene Darstellung gemäß R-FGÜ [1]

Bezüglich des Verkehrsaufkommens ist ein gebündeltes Auftreten des Fußverkehres notwendig. In Abhängigkeit der Anzahl an Fußgängerquerungen und Kfz-Verkehrsstärken entlang der Fahrbahn gibt die nachfolgende Tabelle 2 mögliche Einsatzbereiche von FGÜ vor. Hierbei ist die Spitzenstunde mit den meisten

© 2025 MobilWerk GmbH

Querungsvorgängen durch Zufußgehende maßgebend für die anzusetzende Anzahl der Fußgänger (Fg) und Kfz innerhalb einer Stunde. Die zu untersuchenden Querungsstellen befinden sich auf möglichen Wegen zu Kitas oder Schulen, sodass die Mehrheit der Querungen ggf. auch im Zeitraum außerhalb der üblichen Spitzenzeiten auftritt. Bei Verkehrsstärken außerhalb der empfohlenen Einsatzbereiche ist die Anlage von FGÜ in begründeten Ausnahmefällen ebenfalls möglich. Ansonsten wird bei einer erforderlichen Sicherung des Querverkehres von Zufußgehenden die Einrichtung von alternativen Querungshilfen wie beispielsweise in Form von baulichen Mittelinseln oder LZA empfohlen.

Kfz/h Fg/h	0 – 200	200 – 300	300 – 450	450 – 600	600 – 750	> 750
0 – 50						
50 – 100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100 – 150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
> 150		FGÜ möglich				

Tabelle 2: Einsatzbereiche für FGÜ; Quelle: eigene Darstellung gemäß R-FGÜ [1]

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 03.04.2025 [3] sind die verkehrlichen Voraussetzungen laut R-FGÜ als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten. Zudem besteht bezüglich der Anzahl an Fußgängerinnen und Fußgängern je Stunde ein Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörden zur Anordnung von FGÜ, sodass auch eine Anordnung von FGÜ bei unter 50 Fg/h möglich ist.

Neben der obenstehenden tabellarischen Bewertung von Anlagen des Querverkehres gemäß R-FGÜ besteht die Möglichkeit einer Bewertung nach weiteren Regelwerken der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*. Die Einsatzbereiche von Querungsanlagen für den Fußverkehr im Innerortsbereich auf 2-streifigen Straßen mit einer Breite von unter 8,50 m sind diesbezüglich in den *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen* (EFA) [4] bzw. den *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen* (RASt) [5] definiert und nachfolgend in Abbildung 2 dargestellt.

© 2025 MobilWerk GmbH

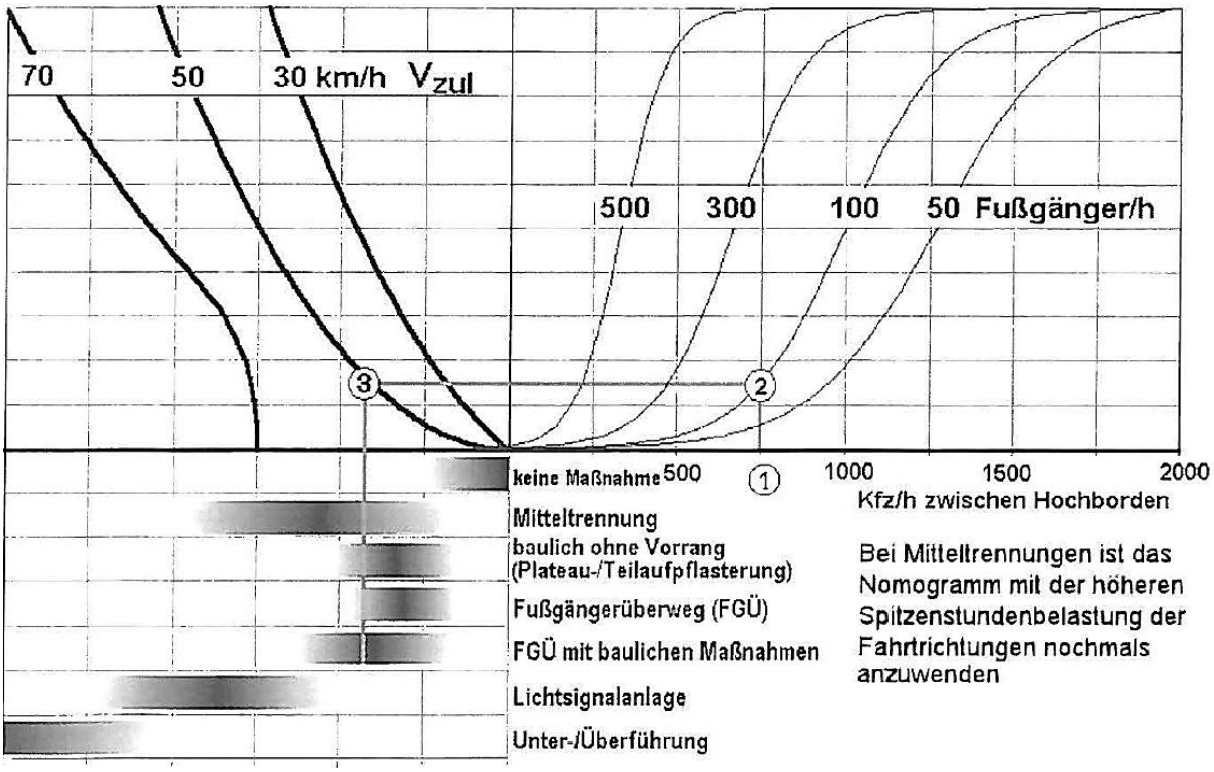


Abbildung 2: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen < 8,50 m Fahrbahnbreite; Quelle: EFA [4]

Bei einer Einrichtung von Fußgängerüberwegen sind Markierungen entsprechend dem Verkehrszeichen (VZ) 293 mit mindestens 3,0 m Breite möglichst rechtwinklig zur Fahrtrichtung, ergänzt durch Beschilderungen mit dem VZ 350 vorzusehen (vgl. Abbildung 3 und Abbildung 4). Im Bereich des FGÜ gilt ein Überholverbot für den Längsverkehr, welches durch entsprechende Leitlinien und Verkehrsführungen zu verdeutlichen ist. Die zu überquerende Fahrbahnbreite ist auf 6,50 m zu begrenzen, wobei vorgezogene Aufstellbereiche im Seitenraum oder bei vorhandenen Breiten von 8,50 m und mehr Mittelinseln einzusetzen sind. Ein Queren außerhalb des FGÜ kann im Ausnahmefall durch den Ausbau von Absperreinrichtungen verhindert werden. Generell ist ein barrierefreier Ausbau mit ortsfesten Beleuchtungselementen notwendig (DIN EN 13201).

Abbildung 3: Fußgängerüberweg, VZ 293 StVO

Abbildung 4: FGÜ – Aufstellung, VZ 350 StVO

© 2025 MobilWerk GmbH

Die dargestellten Voraussetzungen und Kriterien wurden in einer Bewertungstabelle zusammengefasst, die als Grundlage für die Beurteilung der Einrichtung von FGÜ an den betreffenden Querungsstellen dient. Diese Bewertungstabelle bildet, in Kombination mit den durchgeführten Verkehrszählungen und Befragungen der umliegenden Schulen und Betreuungseinrichtungen die Grundlage für eine verkehrsplanerische Beurteilung der Notwendigkeit von FGÜ. Darüber hinaus besteht weiterhin ein Ermessensspielraum der jeweiligen Behörden in Bezug auf die Anordnung von FGÜ oder alternativen Maßnahmen zur sicheren Querung.

Anforderungen an Fußgängeranlagen

Gemäß den gültigen Regelwerken (RASt, 2006 und EFA, 2002) sind Anlagen für den Fußgängerverkehr an angebauten Straßen im Regelfall überall erforderlich. Dies umfasst sowohl Anlagen des Längsverkehrs in Form von Gehwegen als auch im Querverkehr durch, wenn notwendig, die Errichtung von Querungshilfen. Eine Zielvorstellung hierbei ist die Bereitstellung möglichst direkter Wegeverbindungen, um Umwege zu vermeiden.

Die Regelbreite für Gehwege beträgt gemäß RASt [5] innerorts 2,50 m. Diese setzt sich aus den in Abbildung 5 dargestellten Grundmaßen für das Begegnen zweier Zufußgehender zuzüglich der Sicherheitsabstände zu angrenzender Bebauung und der Fahrbahn zusammen. Bei einer Unterschreitung der Regelbreite von 2,50 m bspw. aufgrund eingeschränkter Flächenverfügbarkeit können die Sicherheitsräume oder Verkehrsräume im Begegnungsfall nicht uneingeschränkt gewährleistet werden. Darüber hinaus sind Breitenzuschläge für den Seitenraum im Bereich von Einbauten und Bepflanzungen zu berücksichtigen. Besondere Anforderungen an die Breite und Qualität von Gehwegen entstehen bei Einrichtungen wie beispielsweise Schulen, Einrichtungen für Personen höheren Alters und Versammlungsstätten.

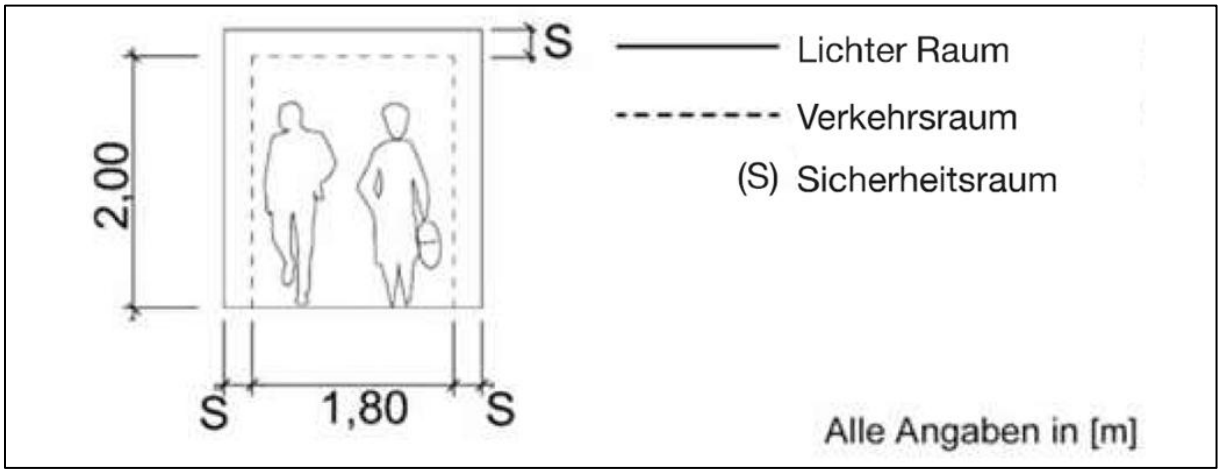


Abbildung 5: Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume des Fußgängerverkehrs; Quelle: RASt [5]

© 2025 MobilWerk GmbH

Die erforderliche Breite ist neben den Grundmaßen uneingeschränkter Personen ebenfalls davon abhängig, ob eine vermehrte Nutzung durch Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, erfolgt. Für ein barrierefreies Angebot von Fußgängerverkehrsanlagen sind die vorgesehenen Anlagen für eine komfortable und sichere Nutzung auch durch mobilitätseingeschränkte Personen zu bemessen. Die erforderlichen Verkehrsräume für Personen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen sind in der nachfolgenden Tabelle 3 dargestellt. Demnach ist für den Begegnungsfall einer Person ohne Mobilitätseinschränkungen mit einer Person mit Rollstuhl eine Breite von 2,80 m inklusive Sicherheitsräume erforderlich. Wesentlich ist hierbei jedoch die Unterscheidung von bestehenden, oftmals aufgrund angrenzender Bebauung begrenzten Straßenquerschnitten und uneingeschränkten Neubauten. Im Falle einer begrenzten Flächenverfügbarkeit ist ggf. eine Abwägung in Bezug auf die Nutzung durch unterschiedliche Anspruchsnehmende vorzunehmen.

Mobilitätseingeschränkte	Breite	Länge
Blinde Person mit Langstock/Führhund/Begleitperson	1,20 m – 1,30 m	-
Person mit Stock	0,85 m	-
Person mit Armstützen	1,00 m	-
Person mit Rollstuhl	1,10 m	-
Person mit Kinderwagen	1,00 m	2,00 m
Rollstuhl mit Begleitperson	1,00 m	2,50 m

Tabelle 3: Übersicht über Breiten und Längenbedarf für Mobilitätsbehinderte gemäß RASt 06 [5]

Gemäß den EFA [4] sind zudem insbesondere im näheren Umfeld von Schulen sichere und ausreichend bemessene Fußgängerverkehrsanlagen für die Nutzung durch Kinder erforderlich. Der Einflussbereich von Kindergärten und Grundschulen umfasst diesbezüglich einen Radius von rund 200 m.

© 2025 MobilWerk GmbH

3. Prüfung der Überquerungsstelle auf Höhe der Herderstraße 88

3.1. Ausgangssituation

In Hilden-Nord besteht in der Herderstraße auf Höhe der Hausnummer 88 gemäß Anregungen aus der Bürgerschaft der Bedarf für eine neue Fußgängerquerungsmöglichkeit (vgl. Abbildung 6). Die Querung ergibt sich aufgrund des westlichen gemeinsamen Geh- & Radweges (VZ 240), welcher im weiteren Verlauf an die Straßenzüge Schalbruch, Hoxbach und Westring anschließt. Der betreffende Bereich befindet sich innerhalb einer Tempo-30-Zone. Im Bestand wird die Querung lediglich durch einen im Westen abgesenkten Bordstein ohne taktile Elemente verdeutlicht.

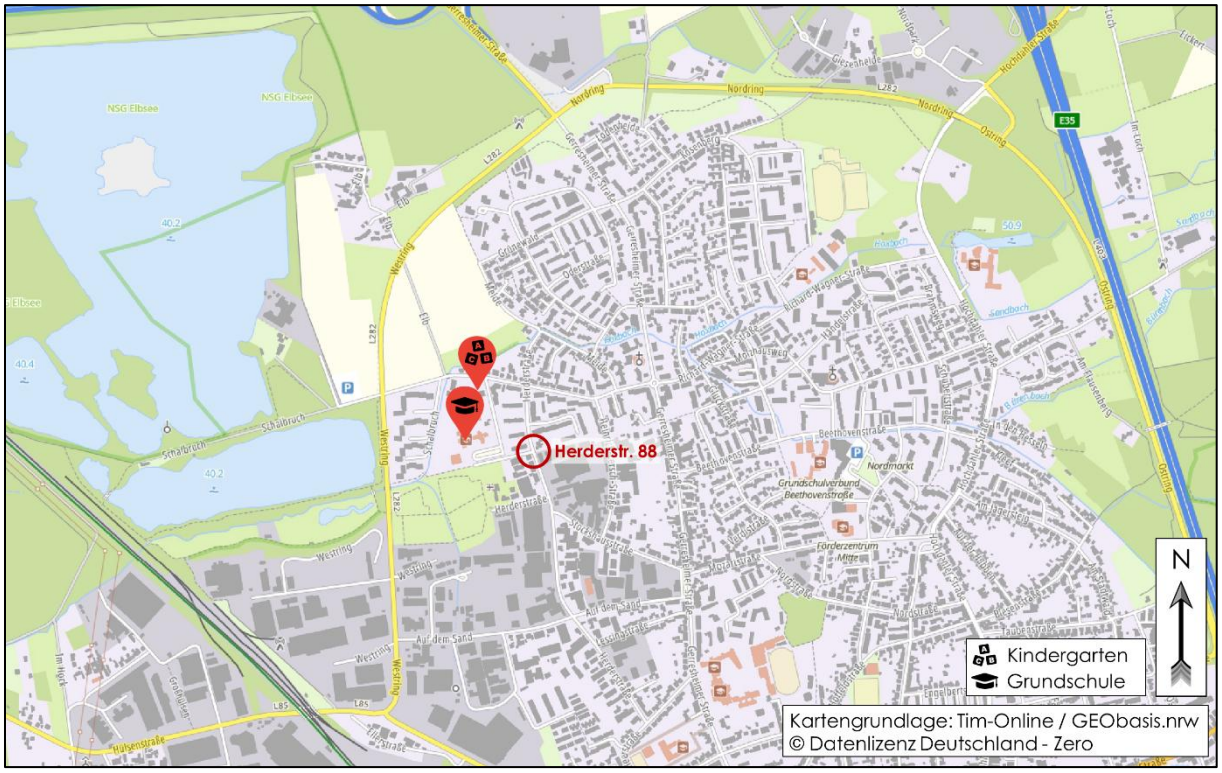


Abbildung 6: Lage und Umfeld der Querungsstelle *Herderstraße* auf Höhe der Hausnummer 88

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die betreffende Querungsstelle auf Höhe der Herderstraße 88 sowie den angrenzenden Geh- und Radweg in Richtung Westen.

© 2025 MobilWerk GmbH

Abbildung 7: Gemeinsamer Geh- und Radweg *Schalbruch*; Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 8: Lage einer potenziellen Querungshilfe an der Herderstraße; Quelle: eigene Aufnahme

© 2025 MobilWerk GmbH

Querschnittsbreiten

Im betreffenden Querungsbereich der Herderstraße grenzen beidseitig Gehwege an die Fahrbahn, wobei sich die zugehörige Breite jeweils auf 1,90 m beläuft. Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Diese Führungsform ist insbesondere auf die Lage innerhalb einer Tempo-30-Zone zurückzuführen, in der benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nicht zulässig sind. Eine Ausnahme hiervon bildet die Wegeverbindung ausgehend von der Herderstraße in Richtung Westen. Für den vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,30 m und einer wassergebundenen Wegedecke ist mittels des Verkehrszeichens 240 eine Benutzungspflicht ausgewiesen. Dieser Weg befindet sich im Eigentum der Wuppertaler Stadtwerke, die dort eine überregionale Wasserleitung betreiben. Die zu querende Fahrbahnbreite beträgt 7,90 m, wovon 2,0 m im Regelfall durch das Parken am westlichen Fahrbahnrand in Längsaufstellung in Anspruch genommen werden. Die übrige Fahrbahnbreite von 5,90 m entfällt auf den Zweirichtungsverkehr.

Der Querungsbereich wird derzeit durch eine Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote (VZ 299) von parkenden Fahrzeugen freigehalten.

Am westlichen Gehweg der Herderstraße befindet sich in regelmäßigen Abständen eine Beleuchtung in Form von Straßenlaternen. Der gemeinsame Geh- und Radweg verfügt ebenfalls über städtische Beleuchtungselemente, ist jedoch aufgrund des Grünbewuchses und der damit eingehergehenden Verschattung deutlich dunkler als das Umfeld.

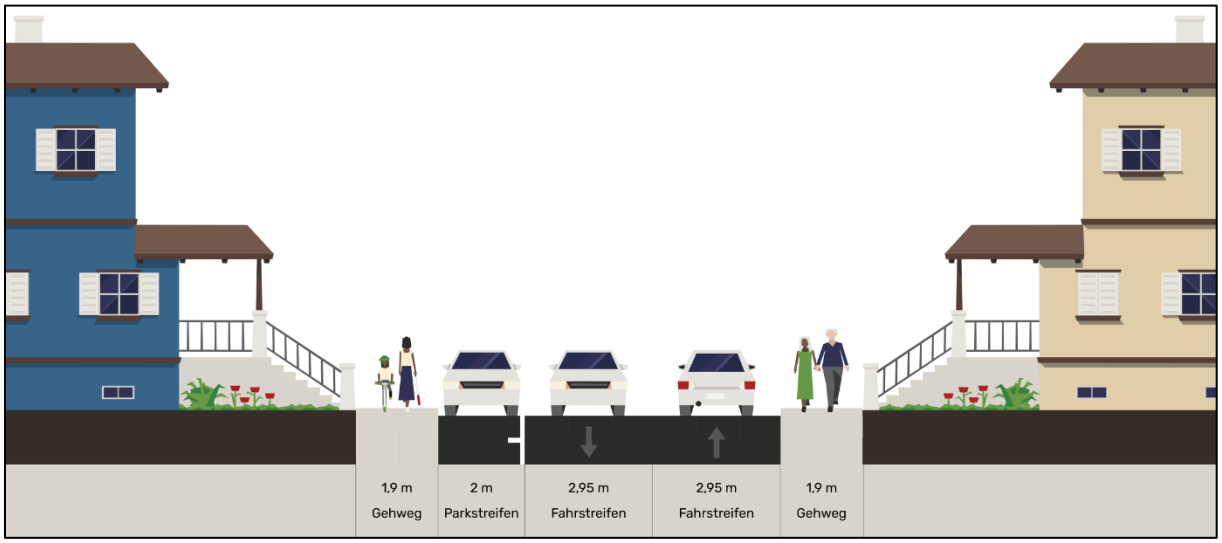


Abbildung 9: Straßenquerschnitt der Herderstraße auf Höhe der Hausnummer 88 in Blickrichtung Norden; Quelle: https://streetmix.net/

© 2025 MobilWerk GmbH

Bewertung der Breiten

Die vorhandene Breite der Gehwege von rund 1,90 m im Bereich der Querungshilfe ermöglicht gemäß RASt [5] eine Begegnung von Zufußgehenden unter eingeschränkten Sicherheitsräumen. Bei einer Nutzung des westlichen Fahrbahnrands für den ruhenden Verkehr ergibt sich eine Restfahrbahnbreite von 5,90 m. Auf dieser Breite ist eine Begegnung zweier Lkw lediglich mit eingeschränktem Bewegungsspielräumen, d.h. mit geringeren Geschwindigkeiten von ≤ 40 km/h und unter Voraussetzung einer umsichtigen Fahrweise möglich. Der Begegnungsfall Lkw und Pkw ist auf dieser Breite uneingeschränkt möglich. Bei zusätzlichen Parkvorgängen am östlichen Fahrbahnrand entsprechend des ausgewiesenen eingeschränkten Haltverbots von Montag bis Freitag zwischen 7 und 19 Uhr ergibt sich eine Engstellensituation.

Mängel und Zustand der Anlagen

Im Bereich des gemeinsamen Geh- und Radweges sowie entlang des westlichen Gehweges befinden sich Bepflanzungen in Form von Hecken. Für eine uneingeschränkte Nutzbarkeit der Fußverkehrsanlagen in Bezug auf die verfügbare Breite sowie die Sichtbeziehungen ist eine regelmäßige Pflege unerlässlich. Darüber hinaus wird der betreffende Bereich derzeit durch parkende Fahrzeuge im Bereich der Fahrbahn dominiert (vgl. Abbildung 10 und Abbildung 11). Diesbezüglich ist auf eine Einhaltung der geltenden Regelungen sowie ggf. eine Anpassung der Parkbereiche zu achten.

Abbildung 10: Parkende Fahrzeuge am westlichen Fahrbahnrand; Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 11: Parken im Bereich eines eingeschränkten Haltverbots am östlichen Fahrbahnrand; Quelle: eigene Aufnahme

© 2025 MobilWerk GmbH

Sichtbeziehungen

In Bezug auf die Sichtverhältnisse für die Querung der Herderstraße ist, aufgrund der am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeuge eine eingeschränkte Einsehbarkeit gegeben (vgl. Abbildung 12). Diesbezüglich sollte der Ausbau eines vorgezogenen Wartebereiches zur Verbesserung der Erkennbarkeit in Betracht gezogen werden.

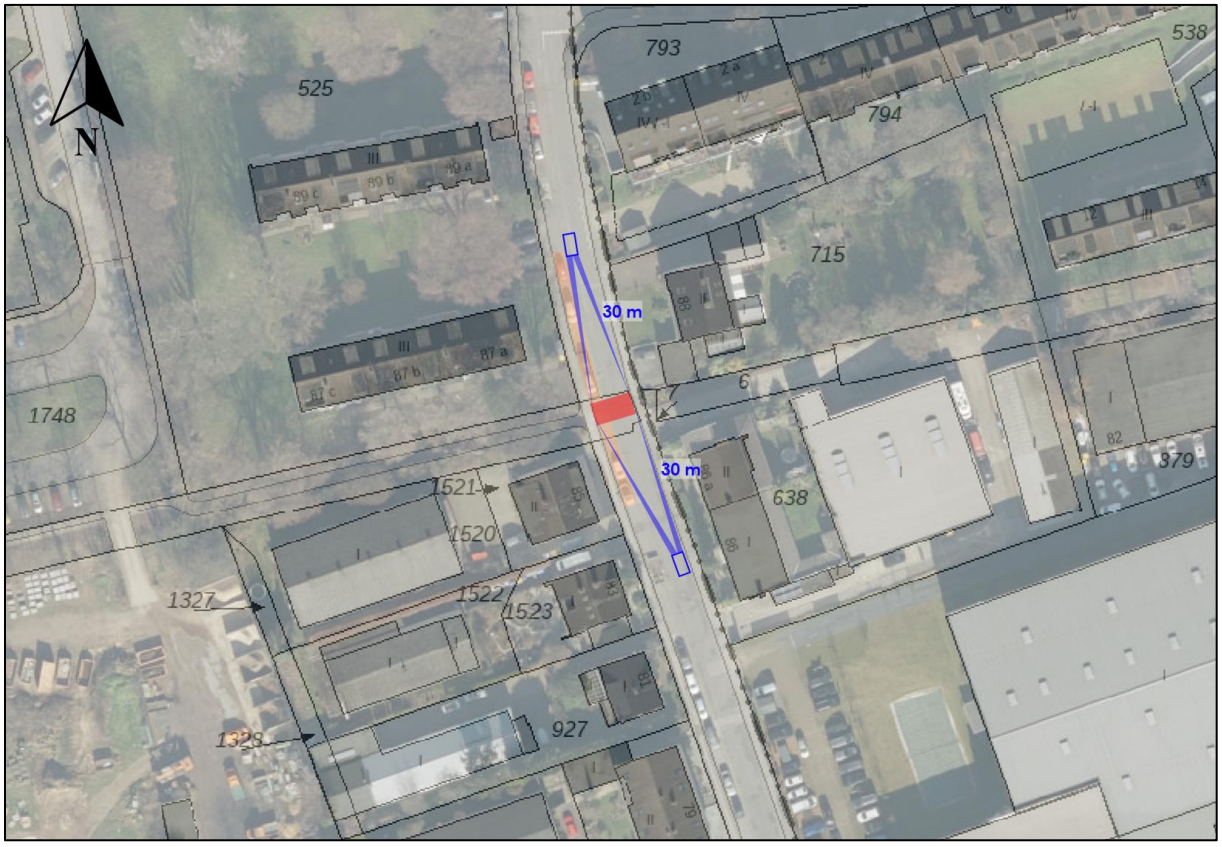


Abbildung 12: Skizze zur Erkennbarkeit von Warteflächen an der Querung über die Herderstraße; Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Tim-Online / GEObasis.nrw © Datenlizenz Deutschland - Zero

Umfeldanalyse

Gemäß den Daten des Unfallatlas Deutschland ergaben sich in den Jahren 2021 bis 2023 keine Unfälle an und um die betreffende Querungsstelle.

Zu den umliegenden Einrichtungen mit besonderer Relevanz im Hinblick auf Schutzeinrichtungen für den Fußverkehr zählen die städtische Gemeinschaftsgrundschule - OGS Am Elbsee sowie der paritätische Kindergarten Hilden e.V. entlang des Straßenzuges Schalbruch, westlich der hier untersuchten Querungsstelle. Beide Nutzungen sind über den gemeinsamen Geh- und Radweg zu erreichen.

© 2025 MobilWerk GmbH

3.2. Erhebung der Bestandsverkehre

3.2.1. Längsverkehr

Zur Analyse der verkehrlichen Situation im Bestand wurden zunächst am Dienstag, den 17.09.2024 die aktuellen Verkehrsstärken entlang des betreffenden Querschnittes auf Höhe der Herderstraße 88 anhand einer Verkehrserhebung ermittelt.

Die Verkehrsstärken getrennt nach Fahrzeugarten entlang des Querschnittes Herderstraße auf Höhe der Hausnummer 88 sind in der nachfolgenden Tabelle 4 für die erhobenen Zeiträume sowie für die zugehörige Spitzenstunde dargestellt. Die gesamten Ergebnisse der Erhebung sind den Anlagen zu entnehmen.

Fahrtrichtung	Zeitraum	Rad	Pkw	Krad	Lfw	Lkw	Lz	Bus
Norden nach Süden	06:00 - 10:00	93	350	11	0	3	0	13
	07:30 - 08:30	38	123	1	0	1	0	4
	11:00 - 15:00	45	306	6	0	6	0	12
	14:00 - 15:00	8	121	4	0	2	0	3
Süden nach Norden	06:00 - 10:00	22	184	2	0	3	0	12
	07:30 - 08:30	9	74	9	0	1	0	4
	11:00 - 15:00	79	334	7	0	2	0	12
	14:00 - 15:00	18	102	2	0	0	0	3
Querschnitt	06:00 - 10:00	115	534	13	0	6	0	25
	07:30 - 08:30	47	197	10	0	2	0	8
	11:00 - 15:00	124	640	13	0	8	0	24
	14:00 - 15:00	26	223	6	0	2	0	6

Tabelle 4: Erhobene Verkehrsstärken nach Fahrzeugart am Querschnitt Herderstraße 88

3.2.2. Querender Fußverkehr

Neben den Verkehrsstärken im Längsverkehr wurden ebenfalls die Bestandsverkehre der Zufußgehenden für den Querverkehr im nahen Umfeld der möglichen Querungsstelle erfasst. Der Fußverkehr im Bereich der Querung ist in der nachfolgenden Tabelle 5 für die erhobenen Zeiträume sowie die zugehörige Spitzenstunde dargestellt. Die gesamten Ergebnisse der Erhebung sind den Anlagen zu entnehmen.

© 2025 MobilWerk GmbH

Aus Richtung	Zeitraum	Zufußgehende
Osten nach Westen	06:00 – 10:00	15
	07:15 – 08:15	9
	11:00 – 15:00	6
	14:00 – 15:00	3
Westen nach Osten	06:00 – 10:00	14
	07:15 – 08:15	2
	11:00 – 15:00	14
	14:00 – 15:00	8
Querschnitt	06:00 – 10:00	31
	07:15 – 08:15	11
	11:00 – 15:00	20
	14:00 – 15:00	11

Tabelle 5: Erhobene Verkehrsstärken des querenden Fußverkehres am Querschnitt Herderstraße 88

Die nachfolgende Tabelle 6 fasst die zugehörigen maximal erhobenen Kennwerte für die einzelnen Straßenquerschnitte im Untersuchungsgebiet zusammen. Basierend auf den Richtwerten der R-FGÜ sowie den EFA bzw. RASt ergibt sich aus den reinen Verkehrsstärken entlang der Herderstraße keine Notwendigkeit zur Bereitstellung von Querungshilfen für den Fußverkehr.

Querschnitt	Spitzenstunden-belastung	Fußgänger in der Spitzenstunde	V_{zul}	R-FGÜ	EFA / RASt
Herderstraße	237 Kfz/h	11 Fg/h	30 km/h	Kein FGÜ	Keine Maßnahme

Tabelle 6: Erforderliche Querungsanlage entlang der Herderstraße basierend auf den Verkehrsstärken

Ortsbesichtigung zur morgendlichen Spitzenstunde

Für ein besseres Verständnis der Situation vor Ort, insbesondere im Zeitraum des Schul- und Betreuungsbeginns der umliegenden Nutzungen, wurde eine Ortsbesichtigung des betreffenden Querungsbereichs im Zeitraum von 07:15 bis 08:15 Uhr durchgeführt. In diesem Zuge trat im Bestand kein gebündeltes Querungsverhalten des Fußverkehres entlang der Herderstraße auf. Diese Beobachtung ist ggf. auf fehlende Querungshilfen im Bestand zurückzuführen. Auffällig war zudem die schlechte Einsehbarkeit der Herderstraße vom westlichen Fahrbahnrand aus, da parkende Fahrzeuge die Sicht einschränken.

Entsprechend der Ergebnisse der Verkehrszählung wurde während der morgendlichen Spitzenstunde das vermehrte Auftreten des Radverkehres im Vergleich zum Fußverkehr

© 2025 MobilWerk GmbH

beobachtet, wobei der vorwiegend entlang der Nord-Süd-Richtung auftrat.

Eine Besichtigung des weiteren Umfeldes zeigte zudem auf, dass ein Großteil der Besuchenden der Kindertagesstätte und Grundschule den bereits vorhandenen Fußgängerüberweg im Bereich des nördlichen Straßenzuges *Schalbruch* auf Höhe der Hausnummer 40 nutzt. Dieser wird im Zeitraum von 07:30 Uhr bis 08:30 Uhr von freiwilligen Schülerlotsen beaufsichtigt und ist laut Angaben der Personen vor Ort im betreffenden Zeitraum stark frequentiert.

Die umliegende Siedlungsstruktur lässt vermuten, dass ein Großteil der Schülerinnen und Schüler sowie der Kinder der Kindertagesstätte die betreffenden Einrichtungen aus Richtung des Straßenzuges Schalbruch erreicht. Ein Einbiegen in die Herderstraße stellt in diesem Fall ggf. einen, wenn auch nur geringfügigen, Umweg dar. Eine weitere Querungshilfe könnte jedoch zu einer Entlastung der Situation entlang des Straßenzuges *Schalbruch* führen.

3.3. Befragung zum Mobilitätsverhalten

Für eine möglichst sichere und benutzerorientierte Ausgestaltung der Verbindungen des Fußverkehres wurde neben einer Erhebung der Verkehrsstärken sowie einer parallelen Erfassung der Situation vor Ort auch eine Befragung an der umliegenden Grundschule und Kindertagesstätte durchgeführt. Kinder sind aufgrund ihrer mangelnden Erfahrung im Straßenverkehr, aber auch durch ihr oft unvorhersehbares Verhalten und ihre geringere Körpergröße als besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende einzustufen.

In Bezug auf die Verkehrsuntersuchung der Querungsstelle auf Höhe der Herderstraße 88 wurden Befragungen der **GGS Am Elbsee** am Schalbruch 33 sowie der **Kita Schalbruch** am Schalbruch 31 durchgeführt.

3.3.1. Inhalt und Durchführung der Befragung

Die Befragungen fanden in Abstimmung mit der Stadt Hilden im Zeitraum zwischen dem 28.10.2024 und dem 08.11.2024 statt. Die Teilnahme an der Befragung erfolgte über handschriftlich auszufüllende Fragebögen und war freiwillig. Die Befragung richtete sich vorwiegend an Eltern und Erziehungsberechtigte, die gebeten wurden, den Fragebogen in Zusammenarbeit mit Ihren Kindern auszufüllen.

Für unabhängige Befragungsergebnisse wurde nicht direkt auf die zu untersuchende Querungsstelle hingewiesen, sondern eine unabhängige Befragung zum Schulweg bzw. Weg in den Kindergarten durchgeführt. Diese beinhaltete die Angabe der jeweiligen Verkehrsmittelwahl des Kindes unterteilt nach der Nutzung im Sommer sowie Winter. Darüber hinaus wurde die jeweilige Wegelänge erfragt. Zur Erfassung

© 2025 MobilWerk GmbH

potenzieller Gefahrenstellen und Konfliktsituationen sollte zudem der jeweilige Weg mit dazugehörigen Problemstellen in einen Kartenausschnitt gezeichnet werden. Bei eventuellen Problemen und Gefahrenstellen sollten diese entsprechend beschrieben werden.

3.3.2. Auswertung der Ergebnisse

Im Zuge der Befragung der Kita Schalbruch wurden, basierend auf der derzeitigen Anzahl an belegten Plätzen, insgesamt 70 Fragebögen ausgegeben, von denen keine rückläufigen Befragungsergebnisse übermittelt wurden.

Die **GGS Am Elbsee** wurde zum Befragungszeitpunkt von insgesamt 201 Schülerinnen und Schülern besucht. Im Zuge der Befragung wurden 27 ausgefüllte Fragebögen übermittelt. Demnach wurde die Schulwegsituation von rund 13 Prozent der Kinder mitgeteilt, wobei für Eltern oder Erziehungsberechtigte mit mehreren Kindern lediglich ein Fragebogen auszufüllen war.

Die nachfolgende Tabelle 7 fasst die Verkehrsmittelwahl gemäß der Befragungsergebnissen zusammen. Entsprechend kommen 81 Prozent der Befragten sowohl im Sommer als auch im Winter fußläufig zur Grundschule. Die sonstigen Verkehrsmittel Fahrrad, Bus, Roller und Auto werden laut den ausgefüllten Fragebögen jeweils lediglich von ein bis zwei Kindern genutzt. Hierbei ist zu beachten, dass aufgrund der freiwilligen Teilnahme und der Ausrichtung auf Problem- und Gefahrenstellen von einer vermehrten Beantwortung von Schulwegen ohne die Nutzung des Autos auszugehen ist, da mit dem Auto voraussichtlich weniger Konfliktpotenziale bekannt sind.

Verkehrsmittel		Sommer		Winter	
	Fuß	22	81 %	22	81 %
	Fahrrad	1	4 %	1	4 %
	Bus	0	0 %	1	4 %
	Auto	2	7 %	2	7 %
	Roller	2	7 %	1	4 %

Tabelle 7: Befragungsergebnisse zur Verkehrsmittelwahl an der GGS Am Elbsee

In der nachfolgenden Abbildung 13 werden die im Zuge der Befragung angegebenen Wegelängen der Kinder dargestellt. Die minimal angegebene Weglänge lag bei 300 m und die maximale Distanz von 2.000 m. Im Durchschnitt hat der Schulweg der Kinder eine Länge von 914 m.

© 2025 MobilWerk GmbH

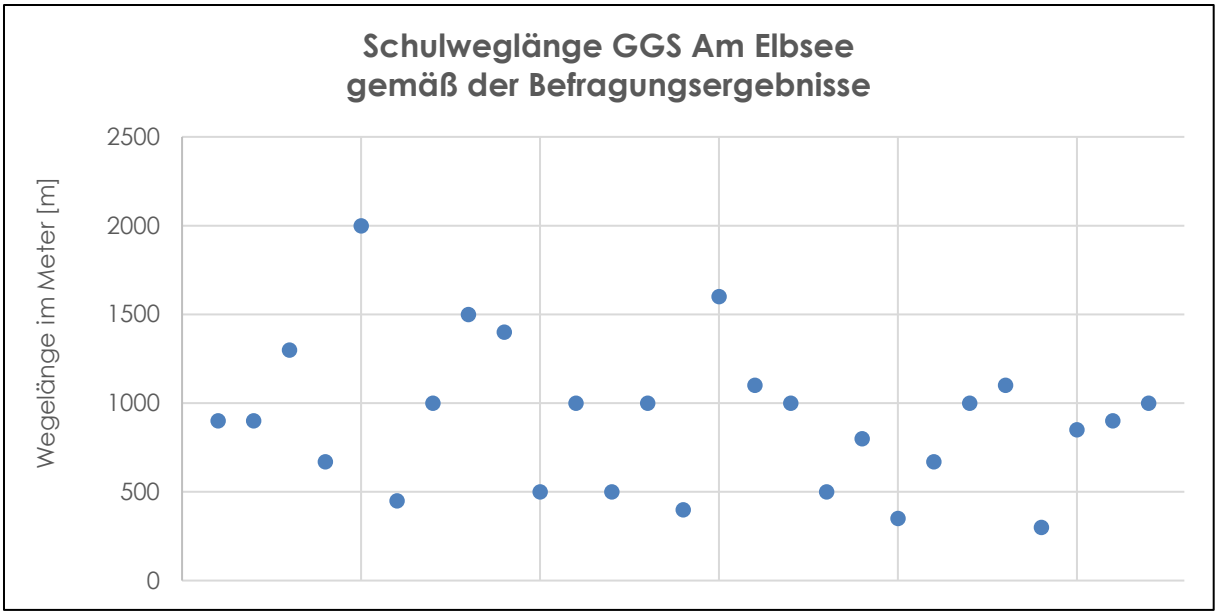


Abbildung 13: Befragungsergebnisse der Wegelängen in Metern

Im Rahmen der Befragung wurde auf insgesamt fünf Fragebögen auf die Querungssituation im Bereich der Herderstraße hingewiesen. Hierbei wurde im neben einer fehlenden gesicherten Querung bspw. in Form eines FGÜ auch auf die schlechte Beleuchtung in diesem Bereich, die schlechten Sichtbeziehungen und erhöhten Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge hingewiesen. Zudem wird der potenzielle Einsatz von Schülerlotsenden analog zum FGÜ Am Schalbruch angeregt und die Bereitschaft zur Übernahme dieser Funktion bekundet.

Darüber hinaus wurden u.a. folgende Wünsche und Anregungen in Verbindung mit den Schülerverkehren geäußert:

- viel Verkehr vor der Schule/Kita zu den Bringzeiten, hohe Geschwindigkeiten
- schmaler Gehweg an Zufahrt Naturhof (Gerresheimer Str./Marienweg), Kinder teilen sich Fläche mit Parkenden
- fehlende Beleuchtung
- Gerresheimer Str./Marienweg mit kurzer Grünphase, viele Autos fahren über Rot
- illegal parkende Pkw an Herderstraße/Schalbruch (Formbar) behindern Gehweg
- Situation am vorhandenen FGÜ Schalbruch, beschränkte Sichtbeziehungen durch Baumbestand

© 2025 MobilWerk GmbH

3.4. Bewertung & Empfehlung

In der nachfolgenden Bewertungstabelle werden die Anforderungen und Kriterien zur Anlage von FGÜ basierend auf den R-FGÜ zusammengefasst (vgl. Tabelle 8) und im Hinblick auf die Querungsstelle *Herderstraße* beantwortet. Die grün hinterlegten Felder sind hierbei zwingend zu erfüllen, während schraffierte Felder lediglich eine Empfehlung darstellen.

	Ja	Nein
Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ		
Lage innerhalb geschlossener Ortschaften	☒	☐
zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h	☒	☐
Querung von einem Fahrstreifen je Richtung	☒	☐
Vorhandener Gehweg auf beiden Fahrbahnseiten	☒	☐
Ausschlusskriterien für FGÜ		
Lichtzeichenanlagen (LSA) im Umfeld	☐	☒
Straßenabschnitt mit koordinierten LZA	☐	☒
Verlauf über einen Bussonderfahrstreifen	☐	☒
Verlauf über Straßenbahn (ohne eigenen Gleiskörper)	☐	☒
Bevorrechtigte Straße einer abknickenden Vorfahrt	☐	☒
gemeinsamer Fuß- und Radweg (VZ 240 StVO)	☒	☐
Lage in Tempo-30-Zone	☒	☐
Erfordernis von Umwegen zur Benutzung des FGÜ	☐	☒
Schienenbahn auf eigenem Gleiskörper vorhanden	☐	☒
Örtliche Voraussetzungen		
Frühzeitige Erkennbarkeit des FGÜ für den Kfz-Verkehr	☐	☒
Ausreichende Sichtbeziehung Fußgänger-Kfz-Verkehr	☐	☒
Lage im Umfeld von Bushaltestellen	☐	☒
Erfordernis einer zusätzlichen Mittelinsel (≥ 8,5 m Fahrbahn)	☐	☒
Verkehrliche Voraussetzungen		
Gebündeltes Auftreten des Fußgänger-Querverkehr	☐	☒
Einsatzbereiche von FGÜ werden erreicht	☐	☒
Begründeter Ausnahmefall	☐	☒
Empfehlung von alternativen Querungshilfen (baulich/LZA)	☒	☐
Legende:	**Voraussetzung / Kriterium**	**Empfehlung**

Tabelle 8: Bewertung der Querung *Herderstraße* bezüglich der Anlage eines FGÜ in Anlehnung an die R-FGÜ [1]

© 2025 MobilWerk GmbH

Empfehlung

Im Rahmen der vorangegangenen Bewertung der Querungsstelle auf Höhe der Herderstraße 88 sind die Voraussetzungen nach R-FGÜ [1] erfüllt, jedoch ergab sich aufgrund des anschließenden gemeinsamen Geh- und Radweges ein Ausschlusskriterium für die Anlage eines FGÜ. Darüber hinaus sind FGÜ in Tempo-30-Zonen in der Regel entbehrlich. Auch basierend auf den derzeitigen Bestandsverkehren ist die Anlage von Querungshilfen nicht erforderlich.

Basierend auf den Befragungsergebnissen ist die Einrichtung eines FGÜ entlang der Herderstraße aus Sicht des Schülerverkehres gewünscht. Diesbezüglich wird eine Regelung mit Schülerlotsen entsprechend der bestehenden Querung Am Schalbruch angeregt. Darüber hinaus wurden unzureichende Beleuchtungen und Sichtbehinderungen kritisiert.

Die Erfassung der Situation vor Ort zeigte jedoch Verbesserungspotenziale im Bereich der untersuchten Querung auf Höhe der Herderstraße 88, basierend auf den vorhandenen Sichtbeziehungen aufgrund des ruhenden Verkehres, auf. Demnach wird die Anlage eines vorgezogenen Wartebereiches zur Verdeutlichung der Querungsstelle und Verbesserung der gegenseitigen Sichtbeziehungen in Verbindung mit einer entsprechenden Einschränkung des ruhenden Verkehres (Halt- und Parkverbote) beidseitig des Fahrbahnrandes empfohlen. Gemäß einer ersten Einschätzung der Entwässerungssituation wäre diese bauliche Maßnahme ohne Eingriff in die bisherige Entwässerungslösung möglich. Für eine verlässliche Aussage diesbezüglich ist jedoch eine Verifizierung basierend auf detaillierteren Grundlagendaten erforderlich. Darüber hinaus können regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen zu einer vermehrten Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führen und entsprechend eine umsichtigere Fahrweise bewirken.

Kostenschätzung

Die Kosten für die Markierung eines Fußgängerüberweges, die Beschilderung der Querungsstelle, den Einbau von taktilen Elementen sowie die Anpassung von Borden und Oberflächen entsprechend der Anforderungen von FGÜ belaufen sich gemäß einer ersten Schätzung auf rund 23.500 €. Hinzu kommen die Kosten für zusätzliche Mastleuchten, diese belaufen sich auf rund 3.500 € je Mastleuchte. Die Anzahl der erforderlichen Beleuchtungselemente ist abhängig von der individuellen Beleuchtungssituation und im Zuge weiterer Planungen zu konkretisieren. Im Zuge der Kalkulation wird aufgrund der vorhandenen Beleuchtungselemente vereinfacht von einem zusätzlichen Beleuchtungsmast ausgegangen.

© 2025 MobilWerk GmbH

4. Prüfung der Überquerungsstelle auf Höhe der Pestalozzistraße 6

4.1. Ausgangssituation

In Hilden-Süd befindet sich auf Höhe der Hausnummer 6 eine Fußgängerquerung über die Pestalozzistraße (vgl. Abbildung 14). Die Querung ergibt sich aufgrund des südlich anschließenden Schulhofeingangs der städtischen Gemeinschaftsgrundschule. Der betreffende Bereich befindet sich innerhalb einer Tempo-30-Zone. Im Bestand wird die Querung durch eine Aufpflasterung mit Rampensteinen sowie verbundene Poller-Elemente zur Bündelung der Quervorgänge verdeutlicht. Taktile Elemente sind im Bestand nicht vorhanden.

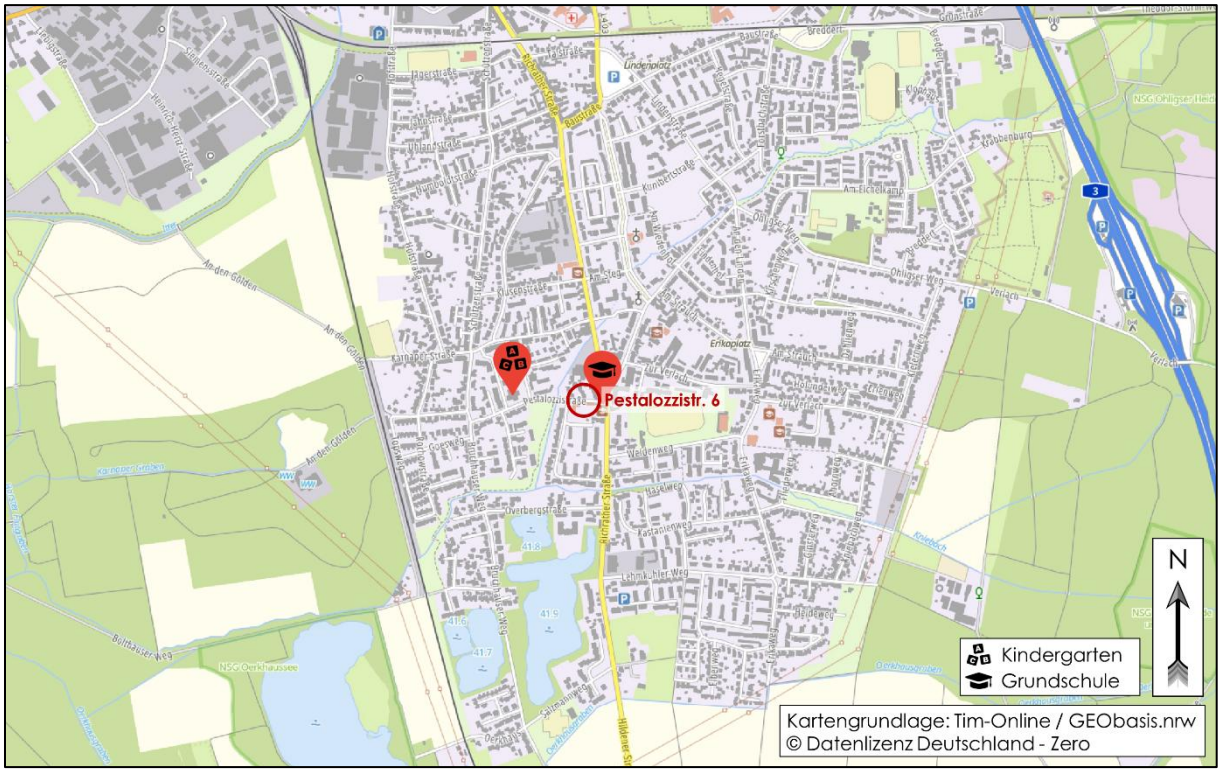


Abbildung 14: Lage und Umfeld der Querungsstelle *Pestalozzistraße* auf Höhe der Hausnummer 6

Fotodokumentation

Die nachfolgenden Abbildungen veranschaulichen die betreffende Querungshilfe auf Höhe der Pestalozzistraße 6 im Bereich des Schulhofzugangs der Astrid-Lindgren-Schule.

© 2025 MobilWerk GmbH

Abbildung 15: Aufpflasterung und Poller auf Höhe der Pestalozzistraße 6; Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 16: Eingangsbereich des Schulgeländes des Astrid-Lindgren-Schule; Quelle: eigene Aufnahme

© 2025 MobilWerk GmbH

Querschnittsbreiten

Im betreffenden Querungsbereich der Pestalozzistraße grenzen beidseitig Gehwege an die Fahrbahn, wobei sich die zugehörige Breite im Norden auf 1,50 m und im Süden unter Einbeziehung des Wartebereichs am Schulhofeingang auf 3,70 m beläuft. Östlich anschließend an den Straßenraum befinden sich neben dem Wartebereich der Querung, welcher ebenfalls als Eingangssituation des Schulhofes fungiert, Parkbuchten in Längsaufstellung abwechselnd mit Baumbepflanzungen auf einer Breite von 2,00 m. Im weiteren Verlauf der Pestalozzistraße in Richtung Westen erfolgt das Parken am nördlichen Fahrbahnrand.

Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Diese Führungsform ist insbesondere auf die Lage innerhalb einer Tempo-30-Zone zurückzuführen, in der benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nicht zulässig sind. Die zu querende Fahrbahnbreite im Bereich der Aufpflasterung beträgt 4,55 m, wird im Zweirichtungsverkehr befahren und kommt ohne Fahrstreifenbegrenzungslinien aus.

Der Querungsbereich wird derzeit beidseitig durch Poller mit der Funktion eines Geländers abgegrenzt. Auf diese Weise wird die Gehrichtung der Zufußgehenden im Bereich der Querung gebündelt. Unmittelbar im Bereich des südlichen Seitenraumes befindet sich eine Beleuchtung der Querung in Form einer Straßenlaterne, welche sich entlang der Pestalozzistraße in regelmäßigen Abständen wiederholt.

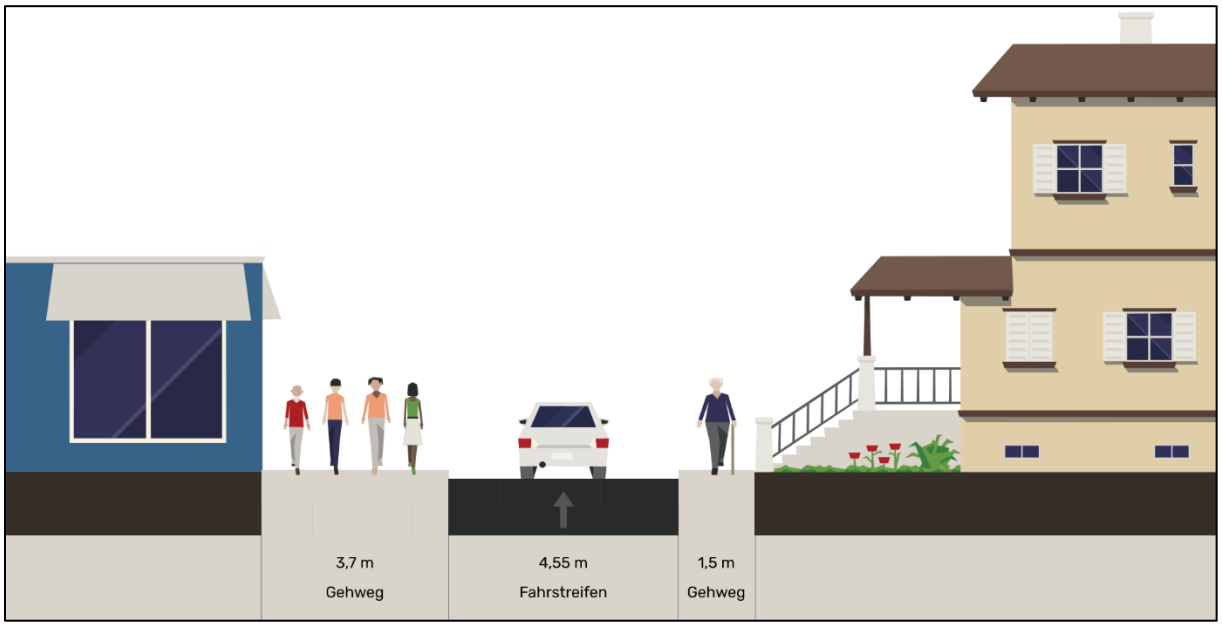


Abbildung 17: Straßenquerschnitt der Pestalozzistraße auf Höhe der Hausnummer 6 in Blickrichtung Westen; Quelle: https://streetmix.net/

© 2025 MobilWerk GmbH

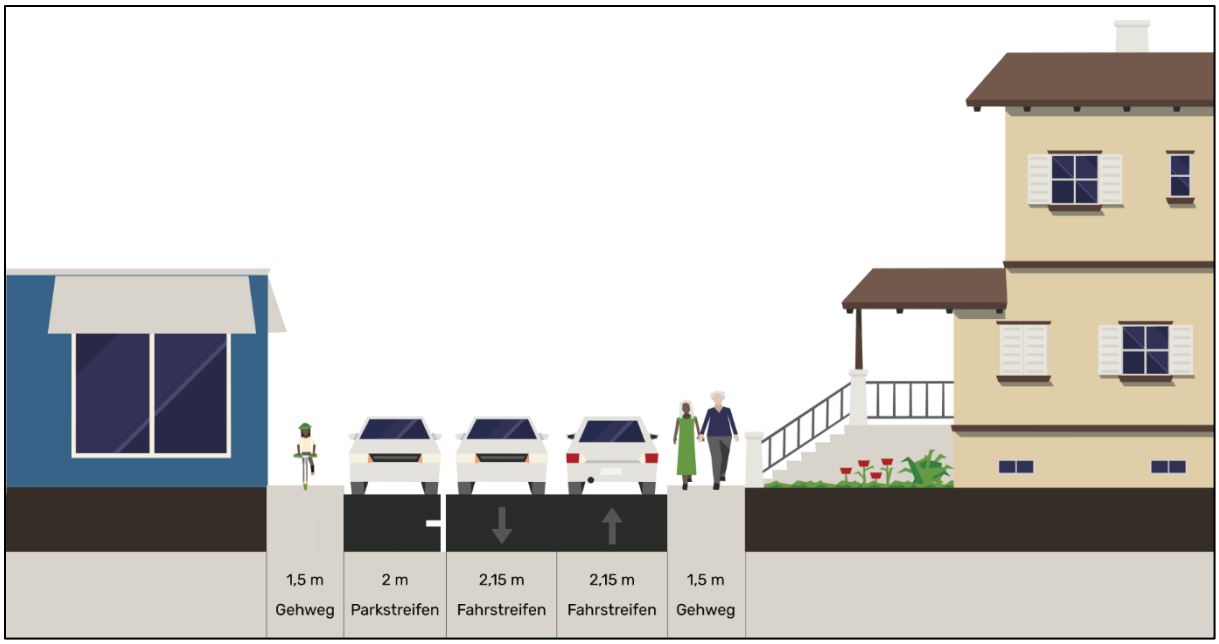


Abbildung 18: Straßenquerschnitt der Pestalozzistraße östlich der bestehenden Querungshilfe in Blickrichtung Westen; Quelle: https://streetmix.net/

Bewertung der Breiten

Die vorhandenen Gehwege im Bereich der Pestalozzistraße sind mit einer Regelbreite von rund 1,50 m für den Begegnungsfall zweier Personen basierend auf dem jeweiligen Verkehrsraum nicht ausreichend bemessen. Die Mindestbreite hierfür unter Einsparung der Sicherheitsräume beträgt 1,80 m. Insbesondere für die vermehrte Nutzung durch Eltern mit Kinderwagen sowie Kinder mit Fahrrädern oder Tretrollern sind die umliegenden Gehwege zu schmal bemessen. Lediglich im Bereich der Wartefläche südlich der vorhandenen Querungshilfe sind ausreichende Begegnungs- und Bewegungsräume für den Fußverkehr vorhanden.

Die Fahrbahn ist mit einer Breite von 4,30 m lediglich als schmale Zweirichtungsfahrbahn ausgebaut. Diese Fahrbahnbreite ist gemäß RASt 06 [5] lediglich in gering belasteten Erschließungsstraßen mit weniger als 30 Lkw/h und auf begrenzten Abschnittslängen von rund 50 m zulässig. Eine Begegnung zweier Pkw ist lediglich unter eingeschränkten Bewegungsspielräumen mit geringen Geschwindigkeiten und einer umsichtigen Fahrweise möglich. Eine Flächeninanspruchnahme zugunsten von Gehwegbreiten ist im Bereich der Fahrbahn aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Alternativ ist eine Verbreiterung der vorhandenen Gehwege durch den potenziellen Entfall des vorhandenen Park- und Grünstreifens möglich.

© 2025 MobilWerk GmbH

Mängel und Zustand der Anlagen

Der bauliche Zustand der Gehwege ist im Allgemeinen aufgrund der ebenerdigen Oberfläche als gut zu bewerten. Auch die vorhandene Querungshilfe weist einen guten Zustand auf. Jedoch sind die vorhandenen Poller teilweise etwas verblichen und im Bestand sind keine taktilen Elemente im Bereich der Querungshilfe sowie im Bereich weiterer Querungspunkte im Umfeld verbaut.

Insbesondere im unmittelbar westlichen gelegenen Einmündungsbereich zur Wilbergstraße ist keine Absenkung des Bordsteines für eine konfliktfreie Begehbarkeit bzw. Berollbarkeit vorhanden (vgl. Abbildung 19).

Abbildung 19: Fehlende Bordsteinabsenkung im Einmündungsbereich zur Wilbergstraße; Quelle: eigene Aufnahme

Sichtbeziehungen

Die Sichtbeziehungen der bestehenden Querung der Pestalozzistraße auf Höhe der Hausnummer 6 sind aufgrund des vorwiegend gradlinigen Straßenverlaufes sowie der Einsehbarkeit der Wartebereiche für Zufußgehende als gut zu bewerten (vgl. Abbildung 20). Darüber hinaus wird die Erkennbarkeit der Querungssituation aufgrund der auffällig gestalteten Poller im Seitenraum erhöht.

Die Geschwindigkeiten der Kfz auf Höhe der Querung wird durch die bestehende Aufpflasterung deutlich reduziert. Das Verkehrszeichen (VZ) 112 „Unebene Fahrbahn“

© 2025 MobilWerk GmbH

weist in Kombination mit dem Zusatzzeichen (ZZ) „Schritt fahren“ auf die Aufpflasterung hin.

Abbildung 20: Skizze zur Erkennbarkeit von Warteflächen an der Querung über die Pestalozzistraße; Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Tim-Online / GEObasis.nrw © Datenlizenz Deutschland - Zero

Umfeldanalyse

Gemäß den Daten des Unfallatlas Deutschland ergaben sich in den Jahren 2021 bis 2023 keine Unfälle an und um die betreffende Querungsstelle.

Zu den umliegenden Einrichtungen mit besonderer Relevanz im Hinblick auf Schutzeinrichtungen für den Fußverkehr zählen die Nebenstelle der *Astrid-Lindgren-Grundschule* unmittelbar südlich der Querung angrenzend an die Pestalozzistraße sowie die inklusive Kindertagesstätte *Kanaper Regenbogen* entlang der Wilhelmine-Fliedner-Straße, westlich der hier untersuchten Querungsstelle. Ebenfalls westlich befindet sich angrenzend an die Pestalozzistraße der öffentliche Spielplatz *Matschberge*.

© 2025 MobilWerk GmbH

4.2. Erhebung der Bestandsverkehre

4.2.1. Längsverkehr

Zur Analyse der verkehrlichen Situation im Bestand wurden zunächst am Dienstag, den 06.05.2025 die aktuellen Verkehrsstärken entlang des betreffenden Querschnittes auf Höhe der Pestalozzistraße 6 anhand einer Verkehrserhebung ermittelt.

Die Verkehrsstärken getrennt nach Fahrzeugarten entlang des Querschnittes Pestalozzistraße auf Höhe der Hausnummer 6 sind in der nachfolgenden Tabelle 4 für die erhobenen Zeiträume sowie die zugehörige Spitzenstunde dargestellt. Die gesamten Ergebnisse der Erhebung sind den Anlagen zu entnehmen.

Fahrtrichtung	Zeitraum	Rad	Pkw	Krad	Lfw	Lkw	Lz	Bus
Osten nach Westen	06:00 - 10:00	18	92	0	0	0	0	0
	07:45 - 08:45	7	46	0	0	0	0	0
	11:00 - 15:00	34	169	3	0	1	0	0
	13:15 - 14:15	15	62	2	0	0	0	0
Westen nach Osten	06:00 - 10:00	22	149	0	0	2	0	0
	07:45 - 08:45	7	47	0	0	1	0	0
	11:00 - 15:00	21	121	3	0	2	0	0
	13:15 - 14:15	10	30	0	0	1	0	0
Querschnitt	06:00 - 10:00	40	241	0	0	2	0	0
	07:45 - 08:45	14	93	0	0	1	0	0
	11:00 - 15:00	55	290	6	0	3	0	0
	13:15 - 14:15	25	92	2	0	1	0	0

Tabelle 9: Erhobene Verkehrsstärken nach Fahrzeugart am Querschnitt Pestalozzistraße 6

4.2.2. Querender Fußverkehr

Neben den Verkehrsstärken des Längsverkehres wurden ebenfalls die Bestandsverkehre der Zufußgehenden für den Querverkehr erfasst. Der Fußverkehr im Bereich der Querung ist in der nachfolgenden Tabelle 10 für die erhobenen Zeiträume sowie die zugehörige Spitzenstunde dargestellt. Ergänzend hierzu wurde, aufgrund der Lage im unmittelbaren Schulumfeld, der Radverkehr auf Gehwegen erfasst. Kinder bis zehn Jahren dürfen Gehwege auch mit dem Fahrrad nutzen (§2 Absatz 5 StVO).

Die gesamten Ergebnisse der Erhebung sind den Anlagen zu entnehmen.

© 2025 MobilWerk GmbH

Aus Richtung	Zeitraum	Zufußgehende	Radfahrende
Norden nach Süden	06:00 – 10:00	73	1
	07:45 – 08:45	18	1
	11:00 – 15:00	3	0
	11:00 – 12:00	2	0
Süden nach Norden	06:00 – 10:00	52	0
	07:45 – 08:45	52	0
	11:00 – 15:00	54	2
	11:00 – 12:00	31	0
Querschnitt	06:00 – 10:00	125	1
	07:45 – 08:45	70	1
	11:00 – 15:00	57	2
	11:00 – 12:00	33	0

Tabelle 10: Erhobene Verkehrsstärken des Querverkehres am Querschnitt Pestalozzistraße 6

Die nachfolgende Tabelle 11 fasst die zugehörigen maximal erhobenen Kennwerte für die einzelnen Straßenquerschnitte im Untersuchungsgebiet zusammen. Basierend auf den Richtwerten der R-FGÜ sowie den EFA bzw. RASt ergibt sich aus den reinen Verkehrsstärken entlang der Pestalozzistraße keine Notwendigkeit zur Bereitstellung von Querungsanlagen in Form lichtsignalgeregelter Querungsstellen.

Querschnitt	Spitzenstunden-belastung	Fußgänger in der Spitzenstunde	V_{zul}	R-FGÜ	EFA / RASt
Pestalozzistr.	95 Kfz/h	70 Fg/h	30 km/h [7 km/h]	Kein FGÜ	Keine Maßnahme

Tabelle 11: Erforderliche Querungsanlage entlang der Pestalozzistraße basierend auf den Verkehrsstärken

© 2025 MobilWerk GmbH

Ortsbesichtigung zur morgendlichen Spitzenstunde

Im Rahmen der durchgeführten Ortsbesichtigung im Zeitraum des Schulbeginns der Astrid-Lindgren-Grundschule (07:00 – 08:00 Uhr) wurde eine konsequente Nutzung der vorhandenen Querungshilfe durch Schülerinnen und Schüler beobachtet. Gemäß der Situation vor Ort ist die Wartefläche im Bereich des Schulhofzugangs auch für längere Aufenthaltszeiten ausreichend bemessen.

Der Bringverkehr der Grundschule erfolgte vorwiegend durch das kurzzeitige Halten am nördlichen Fahrbahnrand. Darüber hinaus wurde ein hoher Anteil an Schülerinnen und Schülern zu Fuß zur Grundschule gebracht. Die Bringsituation ist generell als übersichtlich zu beschreiben, was eventuell auf die Kategorisierung des Standortes als Zweigstelle zurückzuführen ist. Aufgrund der trockenen Wetterbedingungen zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigung ist ggf. von einer vermehrten fußläufigen Anreise auszugehen.

Im Zeitraum der Ortsbesichtigung kam es zum Begegnungsfall eines Lkw mit einem Pkw im östlichen Bereich der Pestalozzistraße. Aufgrund der Engstellensituation war dies lediglich bei einer halbseitigen Befahrung des angrenzenden Gehweges durch den Pkw möglich.

Darüber hinaus wurde im Bereich der Gehwege vermehrt nasses Laub erfasst, wodurch das Sturzrisiko ggf. erhöht wird. Die angrenzende Fahrbahn wurde hingegen von der Straßenreinigung von Laub befreit.

4.3. Befragung zum Mobilitätsverhalten

Für eine möglichst sichere und benutzerorientierte Ausgestaltung der Verbindungen des Fußverkehres wurde neben einer Erhebung der Verkehrsstärken sowie einer parallelen Erfassung der Situation vor Ort auch eine Befragung an der umliegenden Grundschule und Kindertagesstätte durchgeführt. Kinder sind aufgrund ihrer mangelnden Erfahrung im Straßenverkehr, aber auch durch ihr oft unvorhersehbares Verhalten und ihre geringere Körpergröße als besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende einzustufen.

In Bezug auf die Verkehrsuntersuchung der Querungsstelle auf Höhe der Pestalozzistraße 6 wurden Befragungen der **Nebenstelle der Astrid-Lindgren-Schule** an der Richrather Straße 186 sowie der **Kita Karnaper Regenbogen** am Wilhelmine-Fliedner-Straße 2 durchgeführt.

© 2025 MobilWerk GmbH

4.3.1. Inhalt und Durchführung der Befragung

Die Befragungen fanden in Abstimmung mit der Stadt Hilden im Zeitraum zwischen dem 28.10.2024 und dem 08.11.2024 statt. Die Teilnahme an der Befragung erfolgte über handschriftlich auszufüllende Fragebögen und war freiwillig. Die Befragung richtete sich vorwiegend an Eltern und Erziehungsberechtigte, die gebeten wurden, den Fragebogen in Zusammenarbeit mit Ihren Kindern auszufüllen.

Für unabhängige Befragungsergebnisse wurde nicht direkte auf die zu untersuchende Querungsstelle hingewiesen, sondern eine unabhängige Befragung zum Schulweg bzw. Weg in den Kindergarten durchgeführt. Diese beinhaltete die Angabe der jeweiligen Verkehrsmittelwahl des Kindes unterteilt nach der Nutzung im Sommer sowie Winter. Darüber hinaus wurde die jeweilige Wegelänge erfragt. Zur Erfassung potenzieller Gefahrenstellen und Konfliktsituationen sollte zudem der jeweilige Weg mit dazugehörigen Problemstellen in einen Kartenausschnitt gezeichnet werden. Bei eventuellen Problemen und Gefahrenstellen sollten diese entsprechend beschrieben werden.

4.3.2. Auswertung der Ergebnisse

Im Zuge der Befragung der Kita Karnaper Regenbogen wurden, basierend auf der derzeitigen Anzahl an belegten Plätzen, insgesamt 60 Fragebögen ausgegeben, von denen keine rückläufigen Befragungsergebnisse übermittelt wurden.

Die **Nebenstelle der Astrid-Lindgren-Schule** wurde zum Befragungszeitpunkt insgesamt von 77 Schülerinnen und Schülern besucht. Im Zuge der Befragung wurden 46 ausgefüllte Fragebögen übermittelt. Demnach wurde die Schulwegsituation von rund 58 Prozent der Kinder mitgeteilt, wobei für Eltern oder Erziehungsberechtigte mit mehreren Kindern lediglich ein Fragebogen auszufüllen war.

Die nachfolgende Tabelle 12 fasst die Verkehrsmittelwahl gemäß den Befragungsergebnissen zusammen. Entsprechend kommen 78 Prozent der Befragten sowohl im Sommer und 76 Prozent im Winter fußläufig zur Grundschule. Zudem nutzen rund 20 Prozent der Kinder einen Roller zur Bewältigung ihres Schulweges. Im Winter werden zwei der Befragten mit dem Auto zur Schule gebracht. Das Fahrrad und der Bus werden im Rahmen der rückläufigen Befragungsergebnisse nicht für den Schulweg genutzt. Im Rahmen der Befragungsergebnisse ist zu beachten, dass aufgrund der freiwilligen Teilnahme und der Ausrichtung auf Problem- und Gefahrenstellen von einer vermehrten Beantwortung von Schulwegen ohne die Nutzung des Autos auszugehen ist, da mit dem Auto voraussichtlich weniger Konfliktpotenziale bekannt sind.

© 2025 MobilWerk GmbH

Verkehrsmittel		Sommer		Winter	
	Fuß	36	78 %	35	76 %
	Fahrrad	0	0 %	0	0 %
	Bus	0	0 %	0	0 %
	Auto	0	0 %	2	4 %
	Roller	10	22 %	9	20 %

Tabelle 12: Befragungsergebnisse zur Verkehrsmittelwahl an der Nebenstelle der Astrid-Lindgren-Schule

In der nachfolgenden Abbildung 21 werden die im Zuge der Befragung angegebenen Wegelängen der Kinder dargestellt. Die minimal angegebene Weglänge lag bei 50 m und die maximale Distanz von 1.600 m. Im Durchschnitt hat der Schulweg der Kinder eine Länge von 654 m.

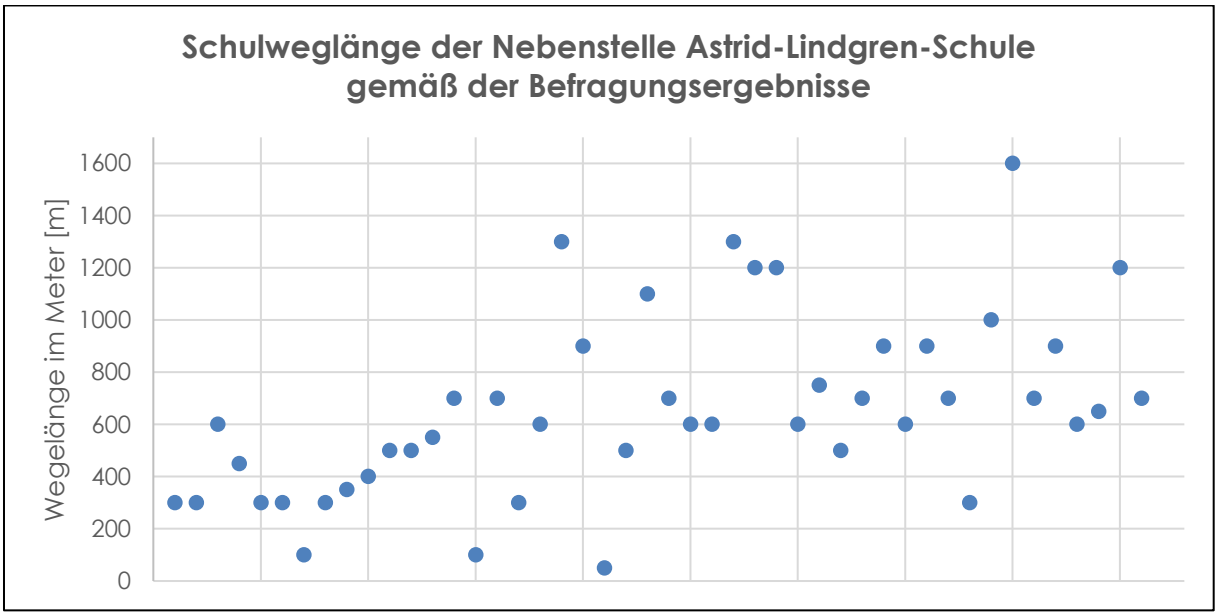


Abbildung 21: Befragungsergebnisse der Wegelängen in Metern

Im Rahmen der Befragung wurde auf keinem Fragebogen auf die Querungssituation im Bereich der Pestalozzistraße hingewiesen. Demnach ist an dieser Stelle im Bestand, basierend auf der vergleichsweise hohen Rücklaufquote der Fragebögen, von einer unproblematisch empfundenen Querungsstelle auszugehen.

Darüber hinaus wurden u.a. folgende Wünsche und Anregungen in Verbindung mit den Schülerverkehren geäußert:

© 2025 MobilWerk GmbH

- unübersichtliche Kreuzung Karnaper Str./Bruchhauser Weg, morgens viel Verkehr, Unsicherheit der Kinder durch Recht-vor-Links-Regelung
- erhöhtes Verkehrsaufkommen entlang Bruchhauser Weg (Durchgangsverkehr/Umgehungsstrecke) → Abbieger von Richrather Str. in Overbergstr.
- Elterntaxis an Pestalozzistraße/Wilbergstr.
- Kreuzung Richrather Str./Lehmkuhler Weg: kurze Grünzeit, geringe Bemessung des gemeinsamen Geh-& Radweges, Einfahrten, bedingt verträgliches Abbiegen

© 2025 MobilWerk GmbH

4.4. Bewertung & Empfehlung

In der nachfolgenden Bewertungstabelle werden die Anforderungen und Kriterien zur Anlage von FGÜ basierend auf den R-FGÜ zusammengefasst (vgl. Tabelle 13) und im Hinblick auf die Querungsstelle *Pestalozzistraße* beantwortet. Die grün hinterlegten Felder sind hierbei zwingend zu erfüllen, während schraffierte Felder lediglich eine Empfehlung darstellen.

	Ja	Nein
Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ		
Lage innerhalb geschlossener Ortschaften	☒	☐
zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h	☒	☐
Querung von einem Fahrstreifen je Richtung	☒	☐
Vorhandener Gehweg auf beiden Fahrbahnseiten	☒	☐
Ausschlusskriterien für FGÜ		
Lichtzeichenanlagen (LSA) im Umfeld	☐	☒
Straßenabschnitt mit koordinierten LZA	☐	☒
Verlauf über einen Bussonderfahrstreifen	☐	☒
Verlauf über Straßenbahn (ohne eigenen Gleiskörper)	☐	☒
Bevorrechtigte Straße einer abknickenden Vorfahrt	☐	☒
gemeinsamer Fuß- und Radweg (VZ 240 StVO)	☐	☒
Lage in Tempo-30-Zone	☒	☐
Erfordernis von Umwegen zur Benutzung des FGÜ	☐	☒
Schienenbahn auf eigenem Gleiskörper vorhanden	☐	☒
Örtliche Voraussetzungen		
Frühzeitige Erkennbarkeit des FGÜ für den Kfz-Verkehr	☒	☐
Ausreichende Sichtbeziehung Fußgänger-Kfz-Verkehr	☒	☐
Lage im Umfeld von Bushaltestellen	☐	☒
Erfordernis einer zusätzlichen Mittelinsel (≥ 8,5 m Fahrbahn)	☐	☒
Verkehrliche Voraussetzungen		
Gebündeltes Auftreten des Fußgänger-Querverkehr	☒	☐
Einsatzbereiche von FGÜ werden erreicht	☐	☒
Begründeter Ausnahmefall	☐	☒
Empfehlung von alternativen Querungshilfen (baulich/LZA)	☐	☒

Legende:	**Voraussetzung / Kriterium**	**Empfehlung**

Tabelle 13: Bewertungstabelle für die Anlage von FGÜ in Anlehnung an R-FGÜ [1]

© 2025 MobilWerk GmbH

Empfehlung

Im Bereich der Querung Pestalozzistraße weisen die umliegenden Gehwege nicht die erforderlichen Mindestbreiten gemäß geltenden Regelwerken auf. Dies schmale Bemessung der vorhandenen Gehwege ist insbesondere aufgrund des angrenzenden Schulstandortes und den damit verbundenen Nutzungsanforderungen kritisch zu bewerten. Diese Situation ist jedoch auf die begrenzte Flächenverfügbarkeit im betreffenden Bereich der Pestalozzistraße zurückzuführen. Die vorhandene Aufpflasterung ist zudem nicht mit taktilen Elementen ausgestattet und entsprechend nicht barrierefrei ausgebaut.

Der Querungsbereich Pestalozzistraße erfüllt die Voraussetzungen für die Errichtung von FGÜ entsprechend den R-FGÜ [1]. Die Lage in einer Tempo-30-Zone stellt jedoch ein Ausschlusskriterium dar. Trotz guter örtlicher Voraussetzungen für die Anlage eines FGÜ, werden die Einsatzbereiche von FGÜ basierend auf den Verkehrsmengen im Längs- und Querverkehr weder nach RASt [5] noch nach R-FGÜ [1] erreicht.

Basierend auf den Ergebnissen der Bewertung nach gültigen Regelwerken sowie der Erkenntnisse der Ortsbesichtigung ist der derzeitige Ausbau, insbesondere durch Wirkung der Aufpflasterung als Geschwindigkeitsreduktion, als ausreichend zu bewerten. Auch im Rahmen der Befragung wurde kein Bedarf einer Anpassung der bestehenden Querung für den Schülerverkehr erfasst.

Stattdessen besteht die Möglichkeit Bordsteine im Umfeld der Grundschule zugunsten von sicheren und barrierefreien Schulwegen sowie gebündelter Fußverkehrsströme abzusenken.

Kostenschätzung

Für die Markierung eines FGÜ inklusive Beschilderung und Einbau taktiler Elemente belaufen sich die Kosten schätzungsweise auf 5.400 €. Hinzu kommen die Kosten für zusätzliche Mastleuchten, diese belaufen sich auf rund 3.500 € je Mastleuchte. Die Anzahl der erforderlichen Beleuchtungselemente ist abhängig von der individuellen Beleuchtungssituation und im Zuge weiterer Planungen zu konkretisieren. Im Zuge der Kalkulation wird aufgrund der vorhandenen Beleuchtungselemente vereinfacht von einem zusätzlichen Beleuchtungsmast ausgegangen.

© 2025 MobilWerk GmbH

5. Prüfung der Überquerungsstelle auf Höhe des Lehmkuhler Weg 26a

5.1. Ausgangssituation

In Hilden-Süd befindet sich auf Höhe der Hausnummer 26a eine Fußgängerquerung über den Lehmkuhler Weg (vgl. Abbildung 22). Der betreffende Bereich befindet sich innerorts und die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Im Bestand ist die Querung durch Fertigelemente in Mittellage und ergänzenden Markierungen ausgestattet. Im Seitenraum weisen taktile Bodenelemente auf die Querung hin.

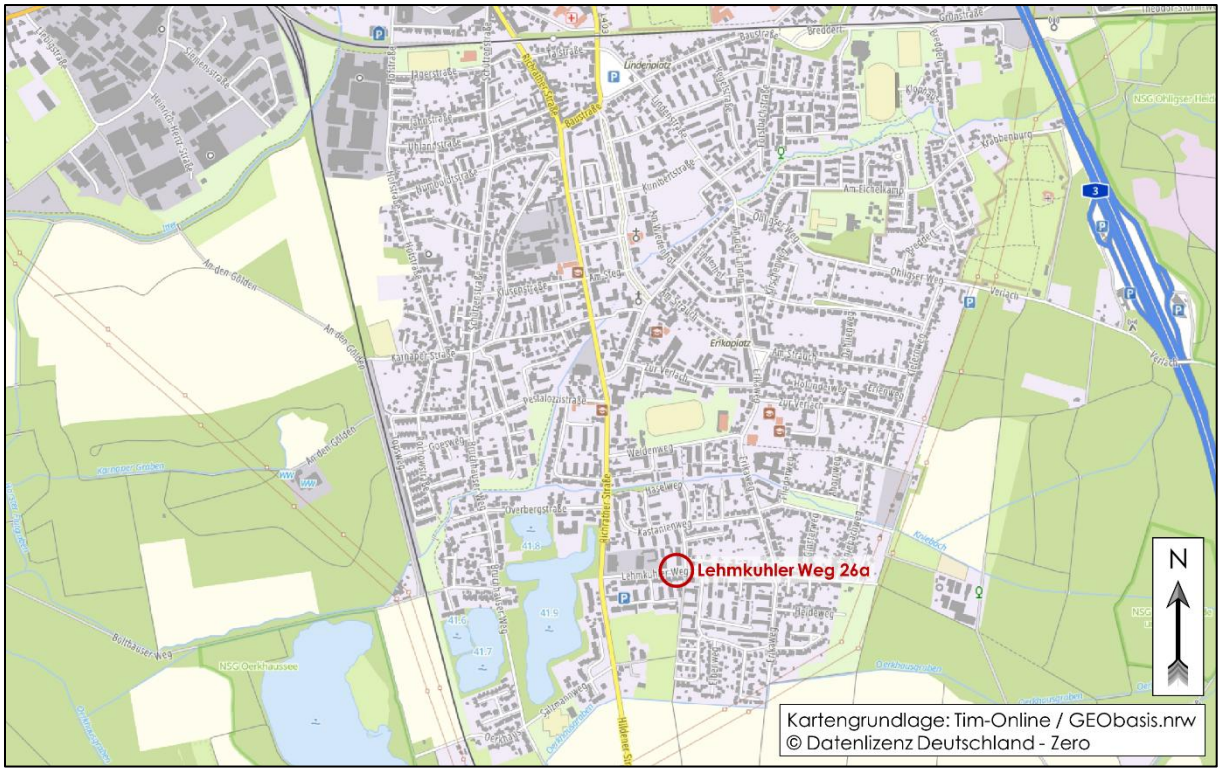


Abbildung 22: Lage und Umfeld der Querungsstelle Lehmkuhler Weg auf Höhe der Hausnummer 26a

Fotodokumentation

Die nachfolgenden Abbildungen veranschaulichen die betreffende Querungshilfe auf Höhe des Lehmkuhler Weg 26a westlich der Einmündung Auf dem Dreisch.

© 2025 MobilWerk GmbH

Abbildung 23: Querungshilfe auf Höhe des Lehmkuhler Weg 26a in Blickrichtung Westen; Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 24: Querungshilfe auf Höhe des Lehmkuhler Weg 26a in Blickrichtung Osten; Quelle: eigene Aufnahme

© 2025 MobilWerk GmbH

Querschnittsbreiten

Im betreffenden Querungsbereich des Lehmkuhler Wegs grenzen beidseitig Gehwege an die Fahrbahn, wobei sich die zugehörige Breite inklusive Wartebereich im Westen und Osten jeweils auf 4,50 m beläuft. Im weiteren Verlauf grenzen beidseitig Parkbuchten in Längsaufstellung abwechselnd mit Baumbepflanzungen auf einer Breite von 2,00 m an den Straßenraum. Der Radverkehr wird beidseitig über einen 1,10 m breiten Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt, die im Bereich der Querungsstelle unterbrochen sind. Darüber hinaus sind die Gehwege beidseitig mittels des ZZ 1022-10 für die Nutzung durch den Radverkehr freigegeben. Die zu querende Fahrbahnbreite beträgt 7,50 m, wovon jeweils 3,25 m auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung entfallen und 1,00 m auf den Wartebereich des Fertigelementes.

Unmittelbar östlich der Querungsstelle befindet sich eine Einmündung in den nach Norden führenden Straßenzug *Auf dem Driesch*. Östlich der Einmündung in rund 50 m Entfernung zur Querungsstelle befindet sich eine Bushaltestelle (*Erika-Siedlung*) mit Halt auf der Fahrbahn. Am nördlichen Gehweg befinden sich in regelmäßigen Abständen eine Beleuchtung in Form von Straßenlaternen.

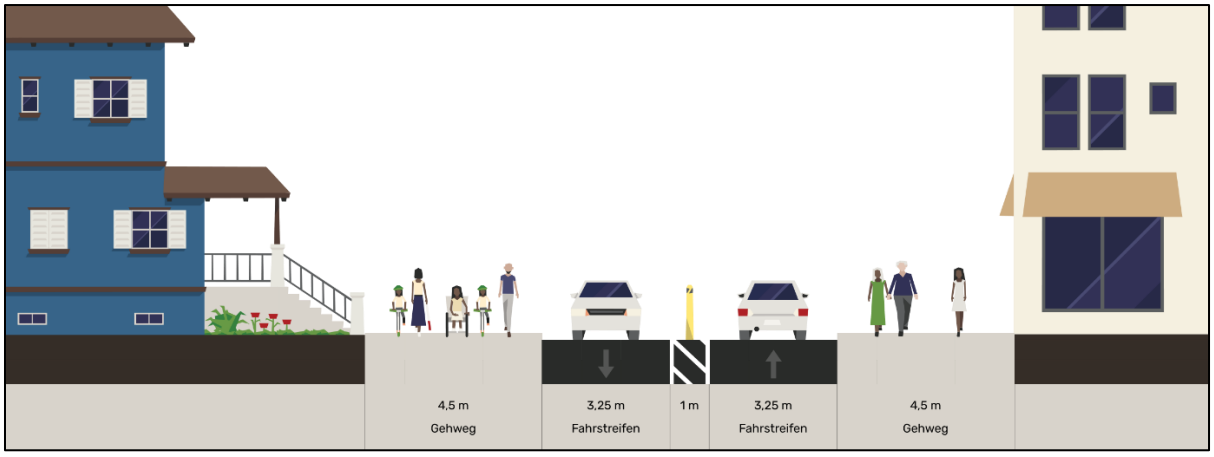


Abbildung 25: Straßenquerschnitt des Lehmkuhler Weg auf Höhe der Hausnummer 26a in Blickrichtung Westen; Quelle: https://streetmix.net/

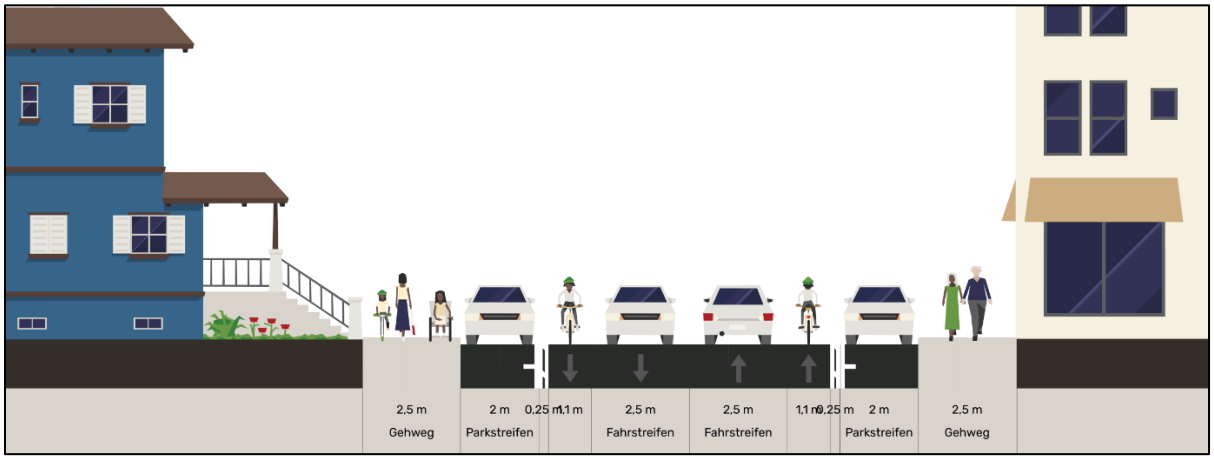


Abbildung 26: Straßenquerschnitt des Lehmkuhler Weg westlich der bestehenden Querungshilfe in Blickrichtung Westen; Quelle: https://streetmix.net/

© 2025 MobilWerk GmbH

Bewertung der Breiten

Die Gehwege im Umfeld der Querungshilfe sind mindestens entsprechen dem gültigen Regelmaß von 2,50 m bemessen und demnach ausreichend für eine konfliktfreie Begegnung von Zufußgehenden. Das vorhandene Fertigelement einer Mittelinsel unterschreitet hingegen die gemäß RASt [5] empfohlene Breite von 2,00 m für Überquerungsanlagen für Fußgänger. Im Falle einer Nutzung durch Radfahrende und Rollstuhlfahrende wird eine Inselbreite von 2,50 m bis 3,00 m empfohlen. Die vorhandene Breite weist keine ausreichenden Sicherheitsabstände zum fließenden Verkehr auf und lässt, trotz einer Freigabe der umliegenden Gehwege für den Radverkehr keine ausreichenden Aufstellfläche für die Nutzung mit dem Fahrrad zu.

Die Bemessung der Fahr- und Parkstreifen ist regelwerkskonform. Der markierte Schutzstreifen ist hingegen eher schmal bemessen, jedoch entspricht die Fahrstreifenbreite inklusive Schutzstreifen dem erforderlichen Flächenbedarf an Hauptverkehrsstraßen laut RASt [5] von 3,75 m. Vor dem Hintergrund einer Freigabe der Befahrung von Gehwegen für den Radverkehr ist das vorliegende Angebot für Radfahrende insgesamt als ausreichend zu bewerten.

Mängel und Zustand der Anlagen

Neben der Aufstellbreite der Mittelinsel ist die Einsehbarkeit des fließenden Verkehres aufgrund des am südlichen Aufstellbereich unmittelbar angrenzenden Parkstandes in Längsaufstellung zu bemängeln (vgl. Abbildung 27). Der bauliche Zustand der Anlagen für den Fußverkehr ist als gut zu bewerten.

Abbildung 27: Parkende Fahrzeuge angrenzend an die Querungshilfe; Quelle: eigene Aufnahme

© 2025 MobilWerk GmbH

Sichtbeziehungen

Zwischen den Zufußgehenden und dem fließenden Verkehr entlang des Lehmkuhler Wegs bestehen, basierend auf der Lage und den baulichen Gegebenheiten aus Richtung Osten gute Sichtbeziehungen, sodass eine frühzeitige Erkennbarkeit der Querung vorliegt (vgl. Abbildung 28). Zwischen dem aus Westen kommenden Kfz-Verkehr und den wartenden Personen im Bereich der Mittelinsel besteht, trotz des vorgezogenen Wartebereiches, lediglich eine eingeschränkte Sicht. Aus diesem Grund wird der Entfall des unmittelbar angrenzenden Parkstandes empfohlen, sodass durch die anschließende Grundstückszufahrt somit eine deutliche Verbesserung der gegenseitigen Einsehbarkeit bewirkt werden kann.

Abbildung 28: Skizze zur Erkennbarkeit von Warteflächen an der Querung über den Lehmkuhler Weg; Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Tim-Online / GEObasis.nrw © Datenlizenz Deutschland - Zero

Umfeldanalyse

Gemäß den Daten des Unfallatlas Deutschland ergab sich im Jahr 2021 ein Unfall unmittelbar im Bereich der betreffenden Querungsstelle. Hierbei handelte es sich um einen Unfall zwischen einem Pkw und Kraftrad im Längsverkehr mit Leichtverletzten. Nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmende der Querungsstelle waren nicht involviert. Darüber hinaus wurden keine Unfälle an und um den Querungsbereich erfasst.

© 2025 MobilWerk GmbH

Im Umfeld der betreffenden Querungsstelle befinden sich vorwiegend Wohnnutzungen. Darüber hinaus befinden sich im Westen verschiedene Einzelhandelseinrichtungen. Südöstlich der Querung befindet sich zudem der öffentliche Spielplatz *Buchenweg*.

5.2. Erhebung der Bestandsverkehre

5.2.1. Längsverkehr

Zur Analyse der verkehrlichen Situation im Bestand wurden zunächst die aktuellen Verkehrsstärken entlang des betreffenden Querschnittes auf Höhe des Lehmkuhler Weg 26a am Dienstag, den 17.09.2024 anhand einer Verkehrserhebungen ermittelt.

Die Verkehrsstärken getrennt nach Fahrzeugarten entlang des Querschnittes Lehmkuhler Weg auf Höhe der Hausnummer 26a sind in der nachfolgenden Tabelle 14 für die erhobenen Zeiträume sowie die zugehörige Spitzenstunde dargestellt. Die gesamten Ergebnisse der Erhebung sind den Anlagen zu entnehmen.

Fahrtrichtung	Zeitraum	Rad	Pkw	Krad	Lfw	Lkw	Lz	Bus
Osten nach Westen	06:00 - 10:00	44	452	7	0	9	0	13
	07:15 - 08:15	26	140	3	0	4	0	4
	11:00 - 15:00	37	435	13	0	4	0	12
	14:00 - 15:00	10	114	3	0	1	0	3
Westen nach Osten	06:00 - 10:00	35	333	4	0	6	0	15
	07:15 - 08:15	14	125	4	0	3	0	4
	11:00 - 15:00	44	469	11	0	5	0	12
	14:00 - 15:00	16	134	2	0	1	0	3
Querschnitt	06:00 - 10:00	77	785	11	0	15	0	25
	07:15 - 08:15	40	265	7	0	7	0	8
	11:00 - 15:00	81	904	24	0	9	0	24
	14:00 - 15:00	26	248	5	0	2	0	6

Tabelle 14: Erhobene Verkehrsstärken nach Fahrzeugart am Querschnitt Lehmkuhler Weg 26a

5.2.2. Querender Fußverkehr

Neben den Verkehrsstärken des Längsverkehres wurden ebenfalls die Bestandsverkehre der Zufußgehenden für den Querverkehr erfasst. Der Fußverkehr im Bereich der Querung ist in der nachfolgenden Tabelle 15 für die erhobenen Zeiträume sowie die

© 2025 MobilWerk GmbH

zugehörige Spitzenstunde dargestellt. Die gesamten Ergebnisse der Erhebung sind den Anlagen zu entnehmen.

© 2025 MobilWerk GmbH

Aus Richtung	Zeitraum	Zufußgehende
Norden nach Süden	06:00 – 10:00	5
	07:15 – 08:15	3
	11:00 – 15:00	1
	14:00 – 15:00	0
Süden nach Norden	06:00 – 10:00	4
	07:15 – 08:15	1
	11:00 – 15:00	5
	14:00 – 15:00	3
Querschnitt	06:00 – 10:00	9
	07:15 – 08:15	4
	11:00 – 15:00	6
	14:00 – 15:00	3

Tabelle 15: Erhobene Verkehrsstärken des Querverkehres am Querschnitt Lehmkuhler Weg 26a

Die nachfolgende Tabelle 16 fasst die zugehörigen maximal erhobenen Kennwerte für die einzelnen Straßenquerschnitte im Untersuchungsgebiet zusammen. Basierend auf den Richtwerten der R-FGÜ sowie den EFA bzw. RASt ergibt sich aus den reinen Verkehrsstärken entlang des Lehmkuhler Wegs keine Notwendigkeit zur Bereitstellung von Querungshilfen für den Fußverkehr.

Querschnitt	Spitzenstunden-belastung	Fußgänger in der Spitzenstunde	V_{zul}	R-FGÜ	EFA / RASt
Lehmkuhler Weg	287 Kfz/h	4 Fg/h	50 km/h	Kein FGÜ	Keine Maßnahme

Tabelle 16: Erforderliche Querungsanlage entlang des Lehmkuhler Weg basierend auf den Verkehrsstärken

Ortsbesichtigung zur morgendlichen Spitzenstunde

Die Ortsbesichtigung zeigte im Regelfall eine Nutzung der vorhandenen Querungsstelle auf. Jedoch wurden teilweise auch direkte Verbindungen zwischen dem nördlichen und südlichen Straßenzug *Auf dem Dreisch* gewählt. Dieses Verhalten ist ggf. auf die Ausrichtung der taktilen Elemente im Bereich der nördlichen Einmündung zurückzuführen, die eine schräge Laufrichtung im Gegensatz zu einer gradlinigen Querung der Einmündung andeuten. Im Umfeld der Querung sowie im Bereich der Bushaltestelle sind überall taktile Elemente vorhanden. Im Rahmen der Besichtigung waren die Aufstell- und Warteflächen für den vorhandenen Verkehr ausreichend dimensioniert.

© 2025 MobilWerk GmbH

5.3. Bewertung & Empfehlung

In der nachfolgenden Bewertungstabelle werden die Anforderungen und Kriterien zur Anlage von FGÜ basierend auf den R-FGÜ zusammengefasst (vgl. Tabelle 17) und im Hinblick auf die Querungsstelle *Lehmkuhler Weg* beantwortet. Die grün hinterlegten Felder sind hierbei zwingend zu erfüllen, während schraffierte Felder lediglich eine Empfehlung darstellen.

	Ja	Nein
Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ		
Lage innerhalb geschlossener Ortschaften	☒	☐
zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h	☒	☐
Querung von einem Fahrstreifen je Richtung	☒	☐
Vorhandener Gehweg auf beiden Fahrbahnseiten	☒	☐
Ausschlusskriterien für FGÜ		
Lichtzeichenanlagen (LSA) im Umfeld	☐	☒
Straßenabschnitt mit koordinierten LZA	☐	☒
Verlauf über einen Bussonderfahrstreifen	☐	☒
Verlauf über Straßenbahn (ohne eigenen Gleiskörper)	☐	☒
Bevorrechtigte Straße einer abknickenden Vorfahrt	☐	☒
gemeinsamer Fuß- und Radweg (VZ 240 StVO)	☐	☒
Lage in Tempo-30-Zone	☐	☒
Erfordernis von Umwegen zur Benutzung des FGÜ	☐	☒
Schienenbahn auf eigenem Gleiskörper vorhanden	☐	☒
Örtliche Voraussetzungen		
Frühzeitige Erkennbarkeit des FGÜ für den Kfz-Verkehr	☒	☐
Ausreichende Sichtbeziehung Fußgänger-Kfz-Verkehr	☒	☐
Lage im Umfeld von Bushaltestellen	☒	☐
Erfordernis einer zusätzlichen Mittelinsel (≥ 8,5 m Fahrbahn)	☐	☒
Verkehrliche Voraussetzungen		
Gebündeltes Auftreten des Fußgänger-Querverkehr	☒	☐
Einsatzbereiche von FGÜ werden erreicht	☐	☒
Begründeter Ausnahmefall	☒	☐
Empfehlung von alternativen Querungshilfen (baulich/LZA)	☐	☒
Legende:	**Voraussetzung / Kriterium**	**Empfehlung**

Tabelle 17: Bewertungstabelle für die Anlage von FGÜ in Anlehnung an R-FGÜ [1]

© 2025 MobilWerk GmbH

Empfehlung

Die untersuchte Querungsstelle auf Höhe des Lehmkuhler Weg 26a erfüllt alle Voraussetzungen und verstößt gegen keine Ausschlusskriterien zur Errichtung von FGÜ. Auch die örtlichen Voraussetzungen lassen die Einrichtung eines FGÜ zu. Jedoch sprechen die erfassten Bestandsverkehre aufgrund des geringen Querungsbedarfs gegen die Einrichtung eines FGÜ.

Das derzeitige Fertigelement in Mittellage unterschreitet die erforderliche Breite für eine konfliktfreie Nutzung durch den Radverkehr sowie Menschen mit Mobilitätshilfen. Insbesondere durch die Freigabe der umliegenden Gehwege für die Nutzung durch den Radverkehr ist von einer vermehrten Nutzung der Querung mit Fahrrädern auszugehen. Auch die Bushaltestelle im unmittelbaren Umfeld spricht für einen barrierefreien Ausbau der Querung. Demnach wird für eine gesicherte Querung die Bereitstellung einer ausreichend bemessenen Lösung empfohlen. Aufgrund des begrenzten Straßenquerschnitts könnte die Anlage eines FGÜ in diesem Ausnahmefall eine geeignete Lösung bieten. Von dem Entfall einer Querungshilfe ist aufgrund der angrenzenden Bushaltestelle abzuraten.

Kostenschätzung

Die Kosten für die Errichtung eines FGÜ am Lehmkuhler Weg belaufen sich schätzungsweise auf 6.200 €. Hierin enthalten sind die erforderlichen Markierungsarbeiten, die Beschilderung sowie die Anpassung der taktilen Elemente. Hinzu kommen die Kosten für zusätzliche Mastleuchten, diese belaufen sich auf rund 3.500 € je Mastleuchte. Die Anzahl der erforderlichen Beleuchtungselemente ist abhängig von der individuellen Beleuchtungssituation und im Zuge weiterer Planungen zu konkretisieren. Im Zuge der Kalkulation wird aufgrund der vorhandenen Beleuchtungselemente vereinfacht von einem zusätzlichen Beleuchtungsmast ausgegangen.

© 2025 MobilWerk GmbH

6. Prüfung der Überquerungsstelle auf Höhe der Poststraße 36-41 / Körner Straße

6.1. Ausgangssituation

In Hilden-Mitte befinden sich mehrere Querungsstellen mit taktilen Bodenelementen im Bereich östlich des Bahnhof Hilden. Hierzu zählt auf Höhe der Hausnummer 36-41 eine Fußgängerquerung über die Poststraße sowie eine Querung im Bereich der südlichen Körnerstraße (vgl. Abbildung 29). Der betreffende Bereich befindet sich innerhalb einer Tempo-30-Zone.

Abbildung 29: Lage und Umfeld der Querungsstelle *Körnerstraße* bzw. *Poststraße* auf Höhe der Hausnummern 36-41

Fotodokumentation

Die nachfolgenden Abbildungen veranschaulichen die betreffenden Querungsbereiche der südlichen Körnerstraße sowie auf Höhe der Poststraße 36-41.

© 2025 MobilWerk GmbH

Abbildung 30: Betreffende Querungsbereiche Körnerstraße und Poststraße; Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 31: Querung mit taktilen Elementen über die Poststraße auf Höhe der Hausnummer 36-41; Quelle: eigene Aufnahme

© 2025 MobilWerk GmbH

Abbildung 32: Querung mit taktilen Elementen über die Körnerstraße; Quelle: eigene Aufnahme

Querschnittsbreiten

Im betreffenden Querungsbereich der Poststraße grenzen beidseitig Gehwege an die Fahrbahn, wobei sich die zugehörige Breite inklusive Wartebereich im Norden auf 5,00 m und im Süden auf 5,60 m beläuft. Im weiteren Verlauf grenzen Parkbuchten in Längsaufstellung auf einer Breite von 2,00 m an den südlichen Straßenraum. Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Diese Führungsform ist insbesondere auf die Lage innerhalb einer Tempo-30-Zone zurückzuführen, in der benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nicht zulässig sind. Die zu querende Fahrbahnbreite beträgt 7,60 m, wovon jeweils 3,80 m auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung ohne Fahrstreifenbegrenzung in Mittellage entfallen. Unmittelbar westlich der Querungsstelle befindet sich eine Einmündung nach Norden in den Straßenzug *Körnerstraße* mit einer weiteren Fußgängerquerung. Am südlichen Gehweg befindet sich in regelmäßigen Abständen eine Beleuchtung in Form von Straßenlaternen.

© 2025 MobilWerk GmbH

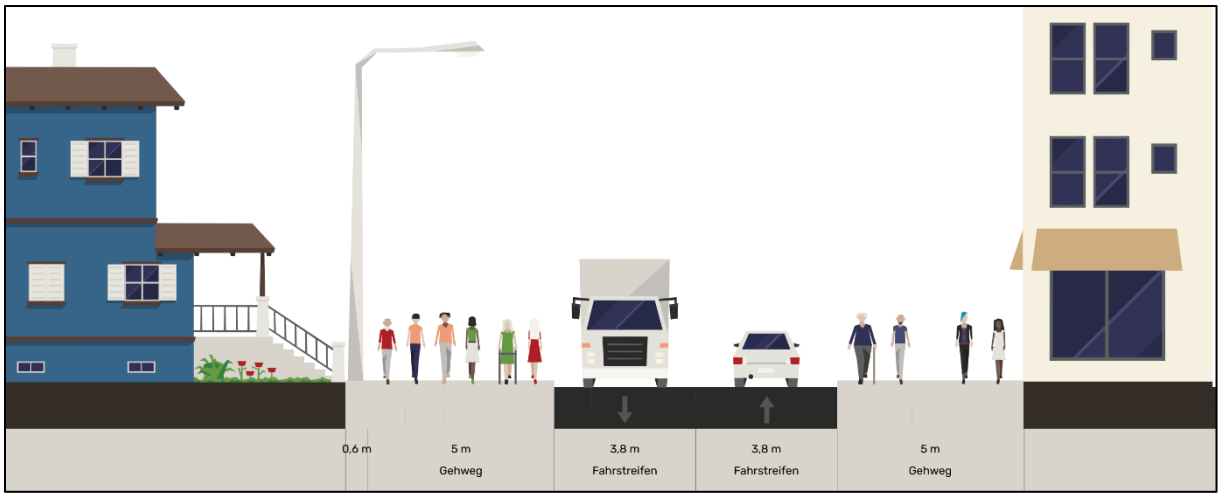


Abbildung 33: Straßenquerschnitt der Poststraße auf Höhe der Hausnummer 36-41 in Blickrichtung Westen; Quelle: https://streetmix.net/

Auf Höhe des Querungsbereiches der Körnerstraße grenzen ebenfalls beidseitig Gehwege an die Fahrbahn, wobei sich die zugehörige Breite inklusive Wartebereich im Westen auf rund 4,50 m und im Osten auf rund 3,30 m beläuft. Im weiteren Verlauf der Körnerstraße in Richtung Norden erfolgt das Parken am östlichen Fahrbahnrand innerhalb von Markierungen. Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Diese Führungsform ist insbesondere auf die Lage innerhalb einer Tempo-30-Zone zurückzuführen, in der benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nicht zulässig sind. Die zu querende Fahrbahnbreite beträgt rund 7,80 m, wovon jeweils 3,90 m auf eine Fahrtrichtung entfallen. Die Querungsstelle befindet sich unmittelbar im Einmündungsbereich der Körnerstraße in die Poststraße. Am östlichen Gehweg befinden sich in regelmäßigen Abständen Beleuchtungselemente in Form von Straßenlaternen.

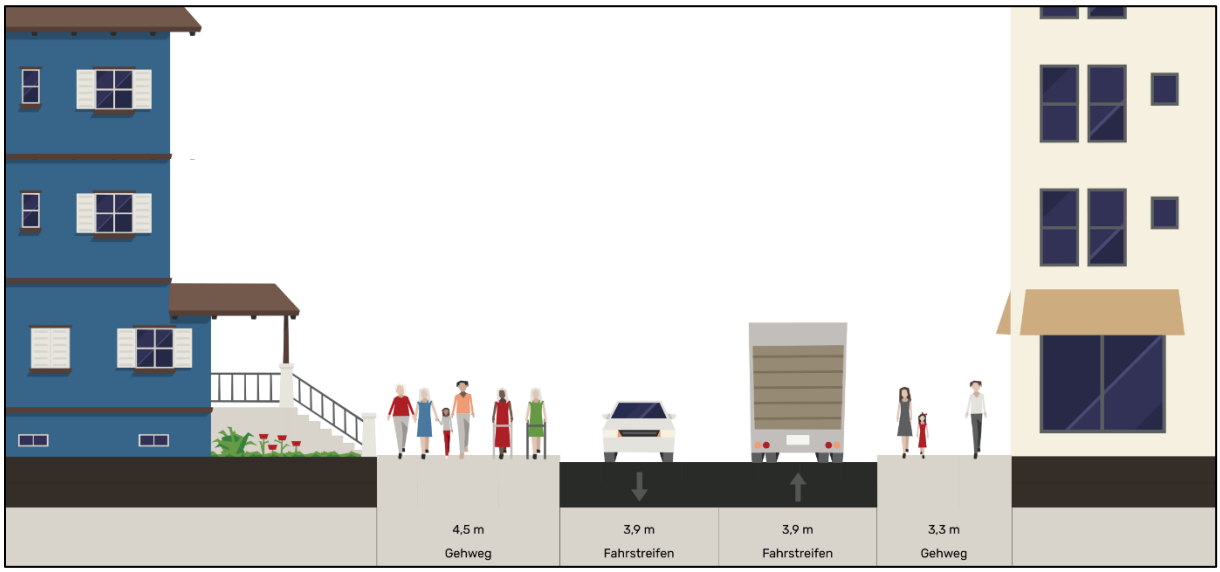


Abbildung 34: Straßenquerschnitt der Querung *Körnerstraße* in Blickrichtung Norden; Quelle: https://streetmix.net/

© 2025 MobilWerk GmbH

Bewertung der Breiten

Die vorhandenen Breiten im Bereich der beiden Querungspunkte erfüllen die erforderlichen Abmessungen gemäß RASt [5] für alle Verkehrsmittel. Basierend auf den verfügbaren Flächen ist ein barrierefreies Begegnen im Seitenraum sowie eine uneingeschränkte Begegnung zweier Lkw im Straßenraum möglich.

Mängel und Zustand der Anlagen

Die Anlagen weisen im Bestand eine ebene Oberfläche auf und sind mit taktilen Elementen im Bereich von Punkten mit erhöhtem Querungsbedarf ausgestattet. Diesbezüglich waren im Umfeld jedoch uneinheitliche und missverständliche Ausbauformen mit geringer Breite oder einem unvermittelten Ausbauende auffällig (vgl. Abbildung 35).

Abbildung 35: Taktile Elemente im Umfeld; Quelle: eigene Aufnahme

Sichtbeziehungen

Die erforderlichen Sichtbeziehungen zwischen den querenden Fußgängern und dem fließenden Verkehr sind in der nachfolgenden Abbildung 36 skizziert. Demnach schränken widerrechtlich parkende Fahrzeuge im Bereich des Haltverbots am östlichen Fahrbahnrand der Körnerstraße (VZ 283) die Erkennbarkeit ein. Weitere potenzielle Sichteinschränkungen ergeben sich für den von Westen kommenden Verkehrsstrom aufgrund des Baumbestandes sowie der vorhandenen Parkstände in Senkrechtaufstellung am südlichen Fahrbahnrand.

© 2025 MobilWerk GmbH

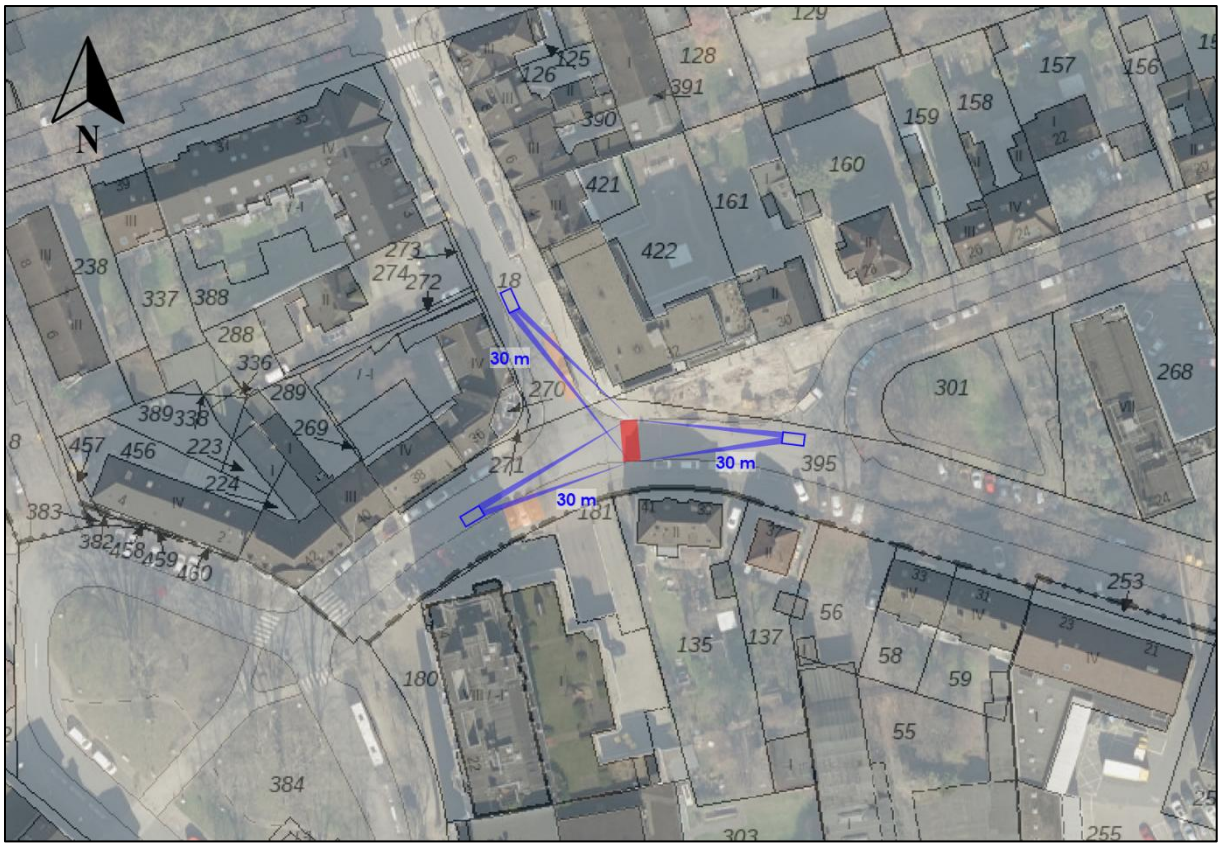


Abbildung 36: Skizze zur Erkennbarkeit von Warteflächen an der Querung über die *Poststraße*; Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Tim-Online / GEObasis.nrw © Datenlizenz Deutschland - Zero

In Bezug auf die Erkennbarkeit der querenden Fußgänger beeinträchtigen analog zur Querungsstelle an der Poststraße potenzielle widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge am östlichen Fahrbahnrand der *Körnerstraße* die Sicht. Darüber hinaus schränkt der Baumbestand entlang der *Poststraße* sowie die Parkstände in Längsaufstellung am nördlichen Fahrbahnrand potenziell die gegenseitige Erkennbarkeit der westlichen Knotenpunktzufahrt (Poststraße) ein. Diesbezüglich ist auf eine entsprechend auffällige Beschilderung der Querungssituation zu achten.

© 2025 MobilWerk GmbH

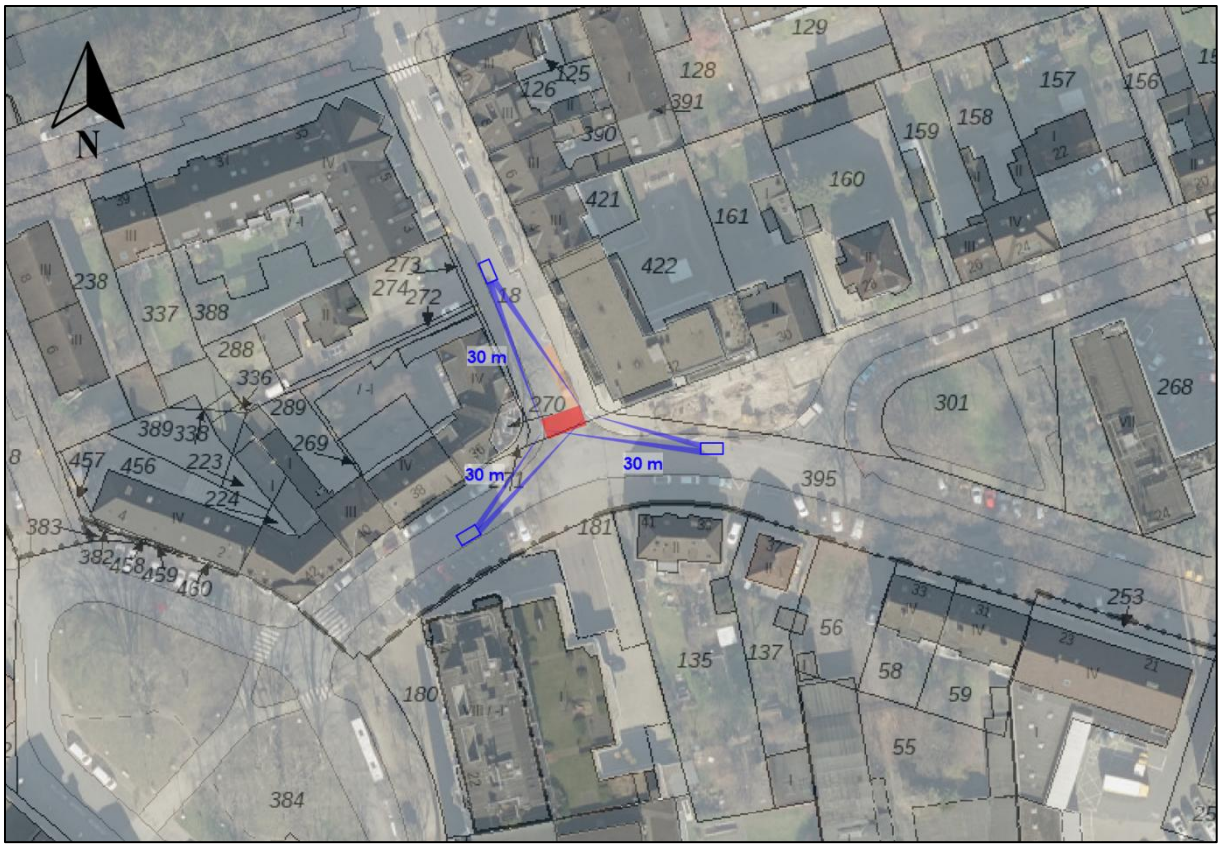


Abbildung 37: Skizze zur Erkennbarkeit von Warteflächen an der Querung über die *Körnerstraße*; Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Tim-Online / GEObasis.nrw © Datenlizenz Deutschland - Zero

Umfeldanalyse

Gemäß den Daten des Unfallatlas Deutschland ergaben sich in den Jahren 2021 bis 2023 keine Unfälle an und um die betreffende Querungsstelle.

Unmittelbar angrenzend an die betreffenden Querungsstellen grenzt im Nordosten eine Einrichtung für Seniorenwohnen. Im weiteren Verlauf der Körnerstraße in Richtung Norden befindet sich der Spielplatz *Fabriciusstraße*. Darüber hinaus ist der Bahnhof Hilden westlich der Querungen über die Poststraße zu erreichen.

© 2025 MobilWerk GmbH

6.2. Erhebung der Bestandsverkehre

6.2.1. Längsverkehr

Zur Analyse der verkehrlichen Situation im Bestand wurden zunächst am Dienstag, den 17.09.2024 die aktuellen Verkehrsstärken entlang der betreffenden Querschnitte auf Höhe der Poststraße 36-41 und der südlichen Körnerstraße anhand von Verkehrserhebungen ermittelt.

Die Verkehrsstärken getrennt nach Fahrzeugarten entlang des Querschnittes Poststraße auf Höhe der Hausnummer 36-41 sind in der nachfolgenden Tabelle 18 für die erhobenen Zeiträume sowie die zugehörige Spitzenstunde dargestellt. Die gesamten Ergebnisse der Erhebung sind den Anlagen zu entnehmen.

Fahrtrichtung	Zeitraum	Rad	Pkw	Krad	Lfw	Lkw	Lz	Bus
Osten nach Westen	06:00 - 10:00	29	147	3	0	6	0	9
	07:30 - 08:30	8	53	0	0	1	0	2
	11:00 - 15:00	29	118	5	0	2	0	11
	14:00 - 15:00	6	26	2	0	1	0	3
Westen nach Osten	06:00 - 10:00	27	116	3	0	3	0	0
	07:30 - 08:30	8	64	1	0	1	0	0
	11:00 - 15:00	40	162	9	0	2	0	0
	14:00 - 15:00	10	48	4	0	1	0	0
Querschnitt	06:00 - 10:00	56	263	6	0	9	0	9
	07:30 - 08:30	16	117	1	0	2	0	2
	11:00 - 15:00	69	280	14	0	4	0	11
	14:00 - 15:00	16	74	6	0	2	0	3

Tabelle 18: Erhobene Verkehrsstärken nach Fahrzeugart am Querschnitt Poststraße 36-41

© 2025 MobilWerk GmbH

Die Verkehrsstärken getrennt nach Fahrzeugarten entlang des Querschnittes der südlichen Körnerstraße sind in der nachfolgenden Tabelle 19 für die erhobenen Zeiträume sowie die zugehörige Spitzenstunde dargestellt. Die gesamten Ergebnisse der Erhebung sind den Anlagen zu entnehmen.

Fahrtrichtung	Zeitraum	Rad	Pkw	Krad	Lfw	Lkw	Lz	Bus
Norden nach Süden	06:00 - 10:00	47	378	5	0	0	0	13
	07:30 - 08:30	13	148	2	0	0	0	4
	11:00 - 15:00	53	282	8	0	1	0	12
	14:00 - 15:00	17	86	3	0	0	0	4
Süden nach Westen	06:00 - 10:00	37	218	3	0	3	0	12
	07:30 - 08:30	10	64	1	0	0	0	3
	11:00 - 15:00	55	257	6	0	5	0	12
	14:00 - 15:00	13	82	2	0	1	0	3
Querschnitt	06:00 - 10:00	82	596	8	0	3	0	25
	07:30 - 08:30	23	212	3	0	0	0	7
	11:00 - 15:00	108	539	14	0	6	0	24
	14:00 - 15:00	30	168	5	0	1	0	7

Tabelle 19: Erhobene Verkehrsstärken nach Fahrzeugart am Querschnitt Körnerstraße

6.2.2. Querender Fußverkehr

Neben den Verkehrsstärken des Längsverkehres wurden ebenfalls die Bestandsverkehre der Zufußgehenden für den Querverkehr erfasst. Der Fußverkehr im Bereich der Querung Poststraße ist in der nachfolgenden Tabelle 20 für die erhobenen Zeiträume sowie die zugehörige Spitzenstunde dargestellt. Die gesamten Ergebnisse der Erhebung sind den Anlagen zu entnehmen.

Aus Richtung	Zeitraum	Zufußgehende
Norden nach Süden	06:00 – 10:00	25
	08:15 – 09:15	10
	11:00 – 15:00	20
	12:30 – 13:30	10
Süden nach Norden	06:00 – 10:00	25
	08:15 – 09:15	9
	11:00 – 15:00	10
	12:30 – 13:30	2

Tabelle 20: Erhobene Verkehrsstärken des Querverkehres am Querschnitt Poststraße

© 2025 MobilWerk GmbH

Der Fußverkehr im Bereich der Querung Körnerstraße ist in der nachfolgenden Tabelle 21 für die erhobenen Zeiträume sowie die zugehörige Spitzenstunde dargestellt. Die gesamten Ergebnisse der Erhebung sind den Anlagen zu entnehmen.

Aus Richtung	Zeitraum	Zufußgehende
Osten nach Westen	06:00 – 10:00	23
	07:00 – 08:00	12
	11:00 – 15:00	15
	14:00 – 15:00	8
Westen nach Osten	06:00 – 10:00	7
	07:00 – 08:00	3
	11:00 – 15:00	20
	14:00 – 15:00	6

Tabelle 21: Erhobene Verkehrsstärken des Querverkehres am Querschnitt Körnerstraße

Die nachfolgende Tabelle 22 fasst die zugehörigen maximal erhobenen Kennwerte für die einzelnen Straßenquerschnitte im Untersuchungsgebiet zusammen. Basierend auf den Richtwerten der R-FGÜ sowie den EFA bzw. RASt ergibt sich aus den reinen Verkehrsstärken entlang der Poststraße sowie der Körnerstraße keine Notwendigkeit zur Bereitstellung von Querungshilfen.

Querschnitt	Spitzenstunden-belastung	Fußgänger in der Spitzenstunde	V_{zul}	R-FGÜ	EFA / RASt
Poststraße	122 Kfz/h	19 Fg/h	30 km/h	Kein FGÜ	Keine Maßnahme
Körnerstraße	222 Kfz/h	15 Fg/h	30 km/h	Kein FGÜ	Keine Maßnahme

Tabelle 22: Erforderliche Querungsanlage entlang der Herderstraße basierend auf den Verkehrsstärken

Ortsbesichtigung zur morgendlichen Spitzenstunde

Im Zuge der Ortsbesichtigung wurden eher geringe Geschwindigkeiten im Kreuzungsbereich beobachtet. Zudem waren eine hohe Auslastung des Parkraumes sowie ein vermehrtes Auftreten von Parksuchverkehren auffällig. In diesem Zuge kam es unter anderem zu Einschränkungen der untersuchten Querungsbereiche durch haltende Fahrzeuge am Fahrbahnrand oder unmittelbar im Bereich der Querung (vgl. Abbildung 38).

© 2025 MobilWerk GmbH

Abbildung 38: Haltendes Fahrzeug im Bereich der Querung aufgrund von Parksuchverkehr; Quelle: eigene Aufnahme

© 2025 MobilWerk GmbH

6.3. Bewertung & Empfehlung

In der nachfolgenden Bewertungstabelle werden die Anforderungen und Kriterien zur Anlage von FGÜ basierend auf den R-FGÜ zusammengefasst (vgl.Tabelle 23) und im Hinblick auf die Querungsstelle *Poststraße* beantwortet. Die grün hinterlegten Felder sind hierbei zwingend zu erfüllen, während schraffierte Felder lediglich eine Empfehlung darstellen.

	Ja	Nein
Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ		
Lage innerhalb geschlossener Ortschaften	☒	☐
zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h	☒	☐
Querung von einem Fahrstreifen je Richtung	☒	☐
Vorhandener Gehweg auf beiden Fahrbahnseiten	☒	☐
Ausschlusskriterien für FGÜ		
Lichtzeichenanlagen (LSA) im Umfeld	☐	☒
Straßenabschnitt mit koordinierten LZA	☐	☒
Verlauf über einen Bussonderfahrstreifen	☐	☒
Verlauf über Straßenbahn (ohne eigenen Gleiskörper)	☐	☒
Bevorrechtigte Straße einer abknickenden Vorfahrt	☐	☒
gemeinsamer Fuß- und Radweg (VZ 240 StVO)	☐	☒
Lage in Tempo-30-Zone	☒	☐
Erfordernis von Umwegen zur Benutzung des FGÜ	☐	☒
Schienenbahn auf eigenem Gleiskörper vorhanden	☐	☒
Örtliche Voraussetzungen		
Frühzeitige Erkennbarkeit des FGÜ für den Kfz-Verkehr	☐	☒
Ausreichende Sichtbeziehung Fußgänger-Kfz-Verkehr	☐	☒
Lage im Umfeld von Bushaltestellen	☐	☒
Erfordernis einer zusätzlichen Mittelinsel (≥ 8,5 m Fahrbahn)	☐	☒
Verkehrliche Voraussetzungen		
Gebündeltes Auftreten des Fußgänger-Querverkehr	☒	☐
Einsatzbereiche von FGÜ werden erreicht	☐	☒
Begründeter Ausnahmefall	☐	☒
Empfehlung von alternativen Querungshilfen (baulich/LZA)	☐	☒

Legende:	**Voraussetzung / Kriterium**	**Empfehlung**

Tabelle 23: Bewertungstabelle für die Anlage von FGÜ in Anlehnung an R-FGÜ [1]

© 2025 MobilWerk GmbH

Die nachfolgende Tabelle 24 fasst die Bewertung der Anlage eines FGÜ im Bereich der Querung der südlichen Körnerstraße im Hinblick auf die Kriterien gemäß R-FGÜ zusammen.

	Ja	Nein
Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ		
Lage innerhalb geschlossener Ortschaften	☒	☐
zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h	☒	☐
Querung von einem Fahrstreifen je Richtung	☒	☐
Vorhandener Gehweg auf beiden Fahrbahnseiten	☒	☐
Ausschlusskriterien für FGÜ		
Lichtzeichenanlagen (LSA) im Umfeld	☐	☒
Straßenabschnitt mit koordinierten LZA	☐	☒
Verlauf über einen Bussonderfahrstreifen	☐	☒
Verlauf über Straßenbahn (ohne eigenen Gleiskörper)	☐	☒
Bevorrechtigte Straße einer abknickenden Vorfahrt	☐	☒
gemeinsamer Fuß- und Radweg (VZ 240 StVO)	☐	☒
Lage in Tempo-30-Zone	☒	☐
Erfordernis von Umwegen zur Benutzung des FGÜ	☐	☒
Schienenbahn auf eigenem Gleiskörper vorhanden	☐	☒
Örtliche Voraussetzungen		
Frühzeitige Erkennbarkeit des FGÜ für den Kfz-Verkehr	☐	☒
Ausreichende Sichtbeziehung Fußgänger-Kfz-Verkehr	☐	☒
Lage im Umfeld von Bushaltestellen	☐	☒
Erfordernis einer zusätzlichen Mittelinsel (≥ 8,5 m Fahrbahn)	☐	☒
Verkehrliche Voraussetzungen		
Gebündeltes Auftreten des Fußgänger-Querverkehr	☒	☐
Einsatzbereiche von FGÜ werden erreicht	☐	☒
Begründeter Ausnahmefall	☐	☒
Empfehlung von alternativen Querungshilfen (baulich/LZA)	☐	☒
Legende:	**Voraussetzung / Kriterium**	**Empfehlung**

Tabelle 24: Bewertungstabelle für die Anlage von FGÜ in Anlehnung an R-FGÜ [1]

© 2025 MobilWerk GmbH

Empfehlung

An den untersuchten Querungspunkten Poststraße und Körnerstraße werden alle wesentlichen Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ erfüllt. Ein Ausschlusskriterium stellt jedoch die Lage in einer Tempo-30-Zone dar. Die eingeschränkte Einsehbarkeit und Sichtbeziehungen aufgrund des ruhenden Verkehres sowie des vorhandenen Baumbestands sind durch entsprechende Hinweise und Halt- bzw. Parkverbote für eine gesicherte Querung zu optimieren. Die Erhebung der Bestandverkehre zeigte einen geringen Querungsbedarf entlang beider Gehrichtungen auf, sodass die Einsatzbereiche für FGÜ nicht erreicht werden. Unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen FGÜ im weiteren Verlauf der Poststraße sowie der Nutzungen im Umfeld (u.a. Seniorenwohnen) kann jedoch ggf. die Errichtung von FGÜ an beiden Querungsbereichen erwogen werden. Somit könnte ein einheitliches Angebot für den Querverkehr geschaffen und eine erhöhte Aufmerksamkeit im fließenden Verkehr erreicht werden.

Kostenschätzung

Für die Errichtung von FGÜ an der Poststraße und Körnerstraße fallen Kosten in Höhe von schätzungsweise jeweils 5.500 € an. Diese umfassen die Fahrbahnmarkierungen, Beschilderungen und Anpassungen der taktilen Elemente. Hinzu kommen die Kosten für zusätzliche Mastleuchten, diese belaufen sich auf rund 3.500 € je Mastleuchte. Die Anzahl der erforderlichen Beleuchtungselemente ist abhängig von der individuellen Beleuchtungssituation und im Zuge weiterer Planungen zu konkretisieren. Im Zuge der Kalkulation wird aufgrund der vorhandenen Beleuchtungselemente vereinfacht von einem zusätzlichen Beleuchtungsmast je FGÜ ausgegangen.

© 2025 MobilWerk GmbH

7. Fazit

Die verkehrliche Bewertung der fünf Querungsstellen hinsichtlich einer Aufwertung zu einem Fußgängerüberweg kommt zu den in Tabelle 25 zusammengefassten Empfehlungen. Demnach ist gemäß geltenden Regelwerken und Empfehlungen an keiner der untersuchten Querungsstellen die Aufwertung zu einem FGÜ erforderlich. Basierend auf den individuellen örtlichen Gegebenheiten werden jedoch alternative Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssituationen empfohlen.

Querung	Empfehlung gemäß Regelwerken	Empfehlung gemäß Gutachten	Kostenschätzung zur Einrichtung des FGÜ
Herderstraße 88	Kein FGÜ - angrenzender Geh- & Radweg - Tempo 30 Zone - geringe Verkehrsstärke	Alternative Maßnahmen an Querung - vorgezogener Wartebereich - Beschränkungen des Parkraums - ggf. Geschwindigkeitskontrollen	~ 27.000 € (netto)
Pestalozzistraße 6	Kein FGÜ - Tempo 30 Zone - geringe Verkehrsstärke	Alternative Maßnahmen an Querung - taktile Elemente - Bordsteinabsenkungen im Umfeld	~ 8.900 € (netto)
Lehmkuhler Weg 26a	Kein FGÜ - Geringe Verkehrsstärke	Optionaler FGÜ statt unzureichend bemessener Querungsinsel	~ 9.700 € (netto)
Poststraße 36-41	Kein FGÜ - Tempo 30 Zone - geringe Verkehrsstärke	Optionale FGÜ im Sinne einheitlicher Querungen - Beschränkungen des Parkraums - Hinweise im Bereich schlechter Sichtbeziehungen	~ 9.000 € (netto)
Körner Straße			~ 9.000 € (netto)

Tabelle 25: Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zur Einrichtung von FGÜ in Hilden

© 2025 MobilWerk GmbH

Abkürzungsverzeichnis

EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
Fg	Fußgänger
Kfz	Kraftfahrzeug
Krad	Kraftrad
Lfw	Lieferwagen
Lkw	Lastkraftwagen
LZA	Lichtzeichenanlage
Lz	Lastzug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MIS	Mittagsspitze
MS	Morgenspitze
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr
VZ	Verkehrszeichen
V_{zul}	Zulässige Höchstgeschwindigkeit
ZZ	Zusatzzeichen

© 2025 MobilWerk GmbH

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage der Überquerungsstellen; Quelle: eigene Darstellung 1
Abbildung 2: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen < 8,50 m Fahrbahnbreite 4
Abbildung 3: Fußgängerüberweg, VZ 293 StVO 4
Abbildung 4: FGÜ – Aufstellung, VZ 350 StVO 4
Abbildung 5: Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume des Fußgängerverkehrs 5
Abbildung 6: Lage und Umfeld der Querungsstelle *Herderstraße* auf Höhe der Hausnummer 88 7
Abbildung 7: Gemeinsamer Geh- und Radweg *Schalbruch* 8
Abbildung 8: Lage einer potenziellen Querungshilfe an der Herderstraße 8
Abbildung 9: Straßenquerschnitt der Herderstraße auf Höhe der Hausnummer 88 in Blickrichtung Norden 9
Abbildung 10: Parkende Fahrzeuge am westlichen Fahrbahnrand 10
Abbildung 11: Parken im Bereich eines eingeschränkten Haltverbots am östlichen Fahrbahnrand 10
Abbildung 12: Skizze zur Erkennbarkeit von Warteflächen an der Querung über die Herderstraße 11
Abbildung 13: Befragungsergebnisse der Wegelängen in Metern 16
Abbildung 14: Lage und Umfeld der Querungsstelle *Pestalozzistraße* auf Höhe der Hausnummer 6 19
Abbildung 15: Aufpflasterung und Poller auf Höhe der Pestalozzistraße 6 20
Abbildung 16: Eingangsbereich des Schulgeländes des Astrid-Lindgren-Schule 20
Abbildung 17: Straßenquerschnitt der Pestalozzistraße auf Höhe der Hausnummer 6 in Blickrichtung Westen 21
Abbildung 18: Straßenquerschnitt der Pestalozzistraße östlich der bestehenden Querungshilfe in Blickrichtung Westen 22
Abbildung 19: Fehlende Bordsteinabsenkung im Einmündungsbereich zur Wilbergstraße 23
Abbildung 20: Skizze zur Erkennbarkeit von Warteflächen an der Querung über die Pestalozzistraße 24
Abbildung 21: Befragungsergebnisse der Wegelängen in Metern 29
Abbildung 22: Lage und Umfeld der Querungsstelle Lehmkuhler Weg auf Höhe der Hausnummer 26a 33
Abbildung 23: Querungshilfe auf Höhe des Lehmkuhler Weg 26a in Blickrichtung Westen 34
Abbildung 24: Querungshilfe auf Höhe des Lehmkuhler Weg 26a in Blickrichtung Osten 34
Abbildung 25: Straßenquerschnitt des Lehmkuhler Weg auf Höhe der Hausnummer 26a in Blickrichtung Westen; Quelle: https://streetmix.net/ 35
Abbildung 26: Straßenquerschnitt des Lehmkuhler Weg westlich der bestehenden Querungshilfe in Blickrichtung Westen; Quelle: https://streetmix.net/ 35

© 2025 MobilWerk GmbH

Abbildung 27: Parkende Fahrzeuge angrenzend an die Querungshilfe 36
Abbildung 28: Skizze zur Erkennbarkeit von Warteflächen an der Querung über den Lehmkuhler Weg 37
Abbildung 29: Lage und Umfeld der Querungsstelle *Körnerstraße* bzw. *Poststraße* auf Höhe der Hausnummern 36-41 43
Abbildung 30: Betreffende Querungsbereiche Körnerstraße und Poststraße.....44
Abbildung 31: Querung mit taktilen Elementen über die Poststraße auf Höhe der Hausnummer 36-41 44
Abbildung 32: Querung mit taktilen Elementen über die Körnerstraße.....45
Abbildung 33: Straßenquerschnitt der Poststraße auf Höhe der Hausnummer 36-41 in Blickrichtung Westen.....46
Abbildung 34: Straßenquerschnitt der Querung *Körnerstraße* in Blickrichtung Norden 46
Abbildung 35: Taktile Elemente im Umfeld 47
Abbildung 36: Skizze zur Erkennbarkeit von Warteflächen an der Querung über die *Poststraße*.....48
Abbildung 37: Skizze zur Erkennbarkeit von Warteflächen an der Querung über die *Körnerstraße*.....49
Abbildung 38: Haltendes Fahrzeug im Bereich der Querung aufgrund von Parksuchverkehr.....53

© 2025 MobilWerk GmbH

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Mindestentfernung für Erkennbarkeit und Sicht vor FGÜ 2
Tabelle 2: Einsatzbereiche für FGÜ 3
Tabelle 3: Übersicht über Breiten und Längenbedarf für Mobilitätsbehinderte gemäß RASt 06 [5] 6
Tabelle 4: Erhobene Verkehrsstärken nach Fahrzeugart am Querschnitt Herderstraße 88 12
Tabelle 5: Erhobene Verkehrsstärken des querenden Fußverkehres am Querschnitt Herderstraße 88 13
Tabelle 6: Erforderliche Querungsanlage entlang der Herderstraße basierend auf den Verkehrsstärken 13
Tabelle 7: Befragungsergebnisse zur Verkehrsmittelwahl an der GGS Am Elbsee 15
Tabelle 8: Bewertung der Querung *Herderstraße* bezüglich der Anlage eines FGÜ in Anlehnung an die R-FGÜ [1] 17
Tabelle 9: Erhobene Verkehrsstärken nach Fahrzeugart am Querschnitt Pestalozzistraße 6 25
Tabelle 10: Erhobene Verkehrsstärken des Querverkehres am Querschnitt Pestalozzistraße 6 26
Tabelle 11: Erforderliche Querungsanlage entlang der Pestalozzistraße basierend auf den Verkehrsstärken 26
Tabelle 12: Befragungsergebnisse zur Verkehrsmittelwahl an der Nebenstelle der Astrid-Lindgren-Schule 29
Tabelle 13: Bewertungstabelle für die Anlage von FGÜ in Anlehnung an R-FGÜ [1] 31
Tabelle 14: Erhobene Verkehrsstärken nach Fahrzeugart am Querschnitt Lehmkuhler Weg 26a 38
Tabelle 15: Erhobene Verkehrsstärken des Querverkehres am Querschnitt Lehmkuhler Weg 26a 40
Tabelle 16: Erforderliche Querungsanlage entlang des Lehmkuhler Weg basierend auf den Verkehrsstärken 40
Tabelle 17: Bewertungstabelle für die Anlage von FGÜ in Anlehnung an R-FGÜ [1] 41
Tabelle 18: Erhobene Verkehrsstärken nach Fahrzeugart am Querschnitt Poststraße 36-41 50
Tabelle 19: Erhobene Verkehrsstärken nach Fahrzeugart am Querschnitt Körnerstraße 51
Tabelle 20: Erhobene Verkehrsstärken des Querverkehres am Querschnitt Poststraße 51
Tabelle 21: Erhobene Verkehrsstärken des Querverkehres am Querschnitt Körnerstraße 52
Tabelle 22: Erforderliche Querungsanlage entlang der Herderstraße basierend auf den Verkehrsstärken 52
Tabelle 23: Bewertungstabelle für die Anlage von FGÜ in Anlehnung an R-FGÜ [1] 54
Tabelle 24: Bewertungstabelle für die Anlage von FGÜ in Anlehnung an R-FGÜ [1] 55
Tabelle 25: Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zur Einrichtung von FGÜ in Hilden 57

© 2025 MobilWerk GmbH

Literaturverzeichnis

[1] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2001.

[2] bast, Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen, 2019.

[3] www.bundesanzeiger.de, „Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung," 03 04 2025. [Online]. Available: https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/9G6ZmKKak8yeZef8ahy/content/9G6ZmKKak8yeZef8ahy/BAnz%20AT%2009.04.2025%20B2.pdf?inline.

[4] FGSV, „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)," Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2002.

[5] FGSV, „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)," Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2006.

Anlagenverzeichnis

Anlage A: Ergebnisse der Verkehrserhebung

Anlage B: Kurzbefragungsbögen

© 2025 MobilWerk GmbH

Anlagen

Anlage A: Ergebnisse der Verkehrserhebung

Verkehrsstärken entlang der Herderstraße 88 – Längsverkehr

Fahrtrichtung	Zeitraum	Pkw	Krad	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Rad
Norden nach Süden	06:00 – 07:00	9	3	0	0	0	3	9
	06:15 – 07:15	63	6	0	0	0	3	12
	06:30 – 07:30	62	4	0	0	0	3	25
	06:45 – 07:45	81	3	0	0	0	4	50
	07:00 – 08:00	109	3	0	0	0	4	54
	07:15 – 08:15	114	0	0	1	0	4	52
	07:30 – 08:30	123	1	0	1	0	4	38
	07:45 – 08:45	118	1	0	2	0	3	17
	08:00 – 09:00	98	4	0	2	0	3	16
	08:15 – 09:15	103	5	0	2	0	2	14
	08:30 – 09:30	96	4	0	2	0	3	18
	08:45 – 09:45	97	4	0	1	0	3	18
	09:00 – 10:00	93	1	0	1	0	3	14
Süden nach Norden	06:00 – 07:00	14	0	0	1	0	3	2
	06:15 – 07:15	20	0	0	1	0	3	2
	06:30 – 07:30	23	0	0	1	0	3	3
	06:45 – 07:45	35	0	0	2	0	3	5
	07:00 – 08:00	52	0	0	1	0	3	10
	07:15 – 08:15	62	0	0	1	0	3	11
	07:30 – 08:30	74	0	0	1	0	3	9
	07:45 – 08:45	67	0	0	0	0	3	9
	08:00 – 09:00	63	2	0	0	0	3	7
	08:15 – 09:15	62	2	0	0	0	3	6
	08:30 – 09:30	56	2	0	1	0	3	7
	08:45 – 09:45	60	2	0	1	0	3	6
	09:00 – 10:00	55	0	0	1	0	3	3
Norden nach Süden	11:00 – 12:00	70	1	0	4	0	3	16
	11:15 – 12:15	67	0	0	4	0	3	13
	11:30 – 12:30	59	0	0	4	0	2	13
	11:45 – 12:45	53	0	0	2	0	3	12
	12:00 – 13:00	54	0	0	0	0	3	10
	12:15 – 13:15	61	0	0	0	0	3	12
	12:30 – 13:30	66	0	0	0	0	4	13
	12:45 – 13:45	65	1	0	0	0	3	14
	13:00 – 14:00	61	1	0	0	0	3	11
	13:15 – 14:15	61	3	0	0	0	3	10
	13:30 – 14:30	83	3	0	1	0	2	10
	13:45 – 14:45	102	4	0	1	0	3	10
	14:00 – 15:00	121	4	0	2	0	3	8
Süden nach Norden	11:00 – 12:00	68	0	0	2	0	3	18
	11:15 – 12:15	75	0	0	2	0	3	16
	11:30 – 12:30	80	0	0	2	0	3	12
	11:45 – 12:45	77	0	0	0	0	3	23
	12:00 – 13:00	84	0	0	0	0	3	24
	12:15 – 13:15	90	1	0	0	0	3	24
	12:30 – 13:30	89	1	0	0	0	3	28
	12:45 – 13:45	80	3	0	0	0	3	17
	13:00 – 14:00	80	5	0	0	0	3	19
	13:15 – 14:15	77	5	0	0	0	3	22
	13:30 – 14:30	71	5	0	0	0	3	20
	13:45 – 14:45	95	3	0	0	0	3	21
	14:00 – 15:00	102	2	0	0	0	3	18

© 2025 MobilWerk GmbH

Verkehrsstärken entlang der Herderstraße 88 – Querverkehr (Fußgänger)

Fahrtrichtung	Zeitraum	Zufußgehende
Osten nach Westen	06:00 – 07:00	0
	06:15 – 07:15	0
	06:30 – 07:30	1
	06:45 – 07:45	2
	07:00 – 08:00	6
	07:15 – 08:15	9
	07:30 – 08:30	8
	07:45 – 08:45	9
	08:00 – 09:00	7
	08:15 – 09:15	6
	08:30 – 09:30	6
	08:45 – 09:45	4
	09:00 – 10:00	2
Westen nach Osten	06:00 – 07:00	2
	06:15 – 07:15	2
	06:30 – 07:30	2
	06:45 – 07:45	2
	07:00 – 08:00	1
	07:15 – 08:15	2
	07:30 – 08:30	2
	07:45 – 08:45	2
	08:00 – 09:00	3
	08:15 – 09:15	1
	08:30 – 09:30	1
	08:45 – 09:45	1
	09:00 – 10:00	0
Osten nach Westen	11:00 – 12:00	1
	11:15 – 12:15	3
	11:30 – 12:30	5
	11:45 – 12:45	5
	12:00 – 13:00	5
	12:15 – 13:15	5
	12:30 – 13:30	3
	12:45 – 13:45	6
	13:00 – 14:00	5
	13:15 – 14:15	3
	13:30 – 14:30	5
	13:45 – 14:45	2
	14:00 – 15:00	3
Westen nach Osten	11:00 – 12:00	4
	11:15 – 12:15	4
	11:30 – 12:30	0
	11:45 – 12:45	0
	12:00 – 13:00	0
	12:15 – 13:15	1
	12:30 – 13:30	2
	12:45 – 13:45	2
	13:00 – 14:00	2
	13:15 – 14:15	1
	13:30 – 14:30	1
	13:45 – 14:45	6
	14:00 – 15:00	8

© 2025 MobilWerk GmbH

Verkehrsstärken entlang der Pestalozzistraße 6 – Längsverkehr

Fahrtrichtung	Zeitraum	Pkw	Krad	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Rad
Osten nach Westen	06:00 – 07:00	7	0	0	0	0	0	0
	06:15 – 07:15	9	0	0	0	0	0	1
	06:30 – 07:30	13	0	0	0	0	0	4
	06:45 – 07:45	16	0	0	0	0	0	8
	07:00 – 08:00	28	0	0	0	0	0	9
	07:15 – 08:15	37	0	0	0	0	0	10
	07:30 – 08:30	41	0	0	0	0	0	10
	07:45 – 08:45	46	0	0	0	0	0	7
	08:00 – 09:00	36	0	0	0	0	0	7
	08:15 – 09:15	29	0	0	0	0	0	6
	08:30 – 09:30	25	0	0	0	0	0	3
	08:45 – 09:45	22	0	0	0	0	0	2
	09:00 – 10:00	21	0	0	0	0	0	2
Westen nach Osten	06:00 – 07:00	24	0	0	0	0	0	1
	06:15 – 07:15	30	0	0	1	0	0	1
	06:30 – 07:30	37	0	0	1	0	0	4
	06:45 – 07:45	34	0	0	1	0	0	9
	07:00 – 08:00	42	0	0	2	0	0	11
	07:15 – 08:15	49	0	0	1	0	0	11
	07:30 – 08:30	45	0	0	1	0	0	10
	07:45 – 08:45	47	0	0	1	0	0	7
	08:00 – 09:00	42	0	0	0	0	0	7
	08:15 – 09:15	39	0	0	0	0	0	9
	08:30 – 09:30	37	0	0	0	0	0	6
	08:45 – 09:45	38	0	0	0	0	0	5
	09:00 – 10:00	41	0	0	0	0	0	3
Osten nach Westen	11:00 – 12:00	37	1	0	1	0	0	4
	11:15 – 12:15	40	1	0	1	0	0	6
	11:30 – 12:30	39	0	0	1	0	0	8
	11:45 – 12:45	37	0	0	1	0	0	6
	12:00 – 13:00	36	0	0	0	0	0	7
	12:15 – 13:15	28	0	0	0	0	0	5
	12:30 – 13:30	37	0	0	0	0	0	11
	12:45 – 13:45	38	1	0	0	0	0	13
	13:00 – 14:00	46	1	0	0	0	0	14
	13:15 – 14:15	62	2	0	0	0	0	15
	13:30 – 14:30	56	2	0	0	0	0	9
	13:45 – 14:45	55	1	0	0	0	0	8
	14:00 – 15:00	50	1	0	0	0	0	9
Westen nach Osten	11:00 – 12:00	34	0	0	0	0	0	5
	11:15 – 12:15	37	1	0	1	0	0	2
	11:30 – 12:30	32	1	0	1	0	0	1
	11:45 – 12:45	27	1	0	1	0	0	1
	12:00 – 13:00	26	2	0	1	0	0	1
	12:15 – 13:15	19	1	0	0	0	0	1
	12:30 – 13:30	22	1	0	1	0	0	4
	12:45 – 13:45	28	1	0	1	0	0	4
	13:00 – 14:00	29	0	0	1	0	0	6
	13:15 – 14:15	30	0	0	1	0	0	10
	13:30 – 14:30	30	1	0	0	0	0	10
	13:45 – 14:45	32	1	0	0	0	0	10
	14:00 – 15:00	32	1	0	0	0	0	9

© 2025 MobilWerk GmbH

Verkehrsstärken entlang der Pestalozzistraße 6 – Querverkehr (Fußgänger)

Fahrtrichtung	Zeitraum	Zufußgehende	Radfahrende
Norden nach Süden	06:00 – 07:00	1	0
	06:15 – 07:15	0	0
	06:30 – 07:30	0	0
	06:45 – 07:45	5	0
	07:00 – 08:00	23	1
	07:15 – 08:15	23	1
	07:30 – 08:30	23	1
	07:45 – 08:45	18	1
	08:00 – 09:00	0	0
	08:15 – 09:15	0	0
	08:30 – 09:30	23	0
	08:45 – 09:45	49	0
	09:00 – 10:00	49	0
Süden nach Norden	06:00 – 07:00	0	0
	06:15 – 07:15	0	0
	06:30 – 07:30	0	0
	06:45 – 07:45	0	0
	07:00 – 08:00	3	0
	07:15 – 08:15	26	0
	07:30 – 08:30	26	0
	07:45 – 08:45	52	0
	08:00 – 09:00	49	0
	08:15 – 09:15	26	0
	08:30 – 09:30	26	0
	08:45 – 09:45	0	0
	09:00 – 10:00	0	0
Norden nach Süden	11:00 – 12:00	2	0
	11:15 – 12:15	1	0
	11:30 – 12:30	1	0
	11:45 – 12:45	1	0
	12:00 – 13:00	1	0
	12:15 – 13:15	1	0
	12:30 – 13:30	0	0
	12:45 – 13:45	0	0
	13:00 – 14:00	0	0
	13:15 – 14:15	0	0
	13:30 – 14:30	0	0
	13:45 – 14:45	0	0
	14:00 – 15:00	0	0
Süden nach Norden	11:00 – 12:00	31	0
	11:15 – 12:15	31	0
	11:30 – 12:30	31	0
	11:45 – 12:45	13	0
	12:00 – 13:00	13	0
	12:15 – 13:15	15	0
	12:30 – 13:30	16	0
	12:45 – 13:45	3	0
	13:00 – 14:00	6	0
	13:15 – 14:15	7	0
	13:30 – 14:30	7	2
	13:45 – 14:45	7	2
	14:00 – 15:00	4	2

© 2025 MobilWerk GmbH

Verkehrsstärken entlang dem Lehmkuhler Weg 26a – Längsverkehr

Fahrtrichtung	Zeitraum	Pkw	Krad	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Rad
Osten nach Westen	06:00 – 07:00	70	2	0	1	0	3	1
	06:15 – 07:15	103	3	0	1	0	3	3
	06:30 – 07:30	117	4	0	1	0	3	9
	06:45 – 07:45	124	4	0	1	0	2	22
	07:00 – 08:00	140	4	0	3	0	3	26
	07:15 – 08:15	140	3	0	4	0	4	26
	07:30 – 08:30	136	1	0	4	0	4	22
	07:45 – 08:45	139	2	0	5	0	5	13
	08:00 – 09:00	124	1	0	3	0	4	13
	08:15 – 09:15	116	1	0	2	0	3	12
	08:30 – 09:30	115	1	0	2	0	3	11
	08:45 – 09:45	107	0	0	2	0	3	7
	09:00 – 10:00	118	0	0	2	0	3	4
Westen nach Osten	06:00 – 07:00	33	0	0	1	0	4	7
	06:15 – 07:15	45	0	0	1	0	5	6
	06:30 – 07:30	62	0	0	2	0	3	8
	06:45 – 07:45	90	0	0	1	0	2	13
	07:00 – 08:00	113	3	0	1	0	4	15
	07:15 – 08:15	125	4	0	3	0	4	14
	07:30 – 08:30	130	4	0	2	0	4	15
	07:45 – 08:45	116	4	0	3	0	5	9
	08:00 – 09:00	100	1	0	3	0	3	8
	08:15 – 09:15	96	0	0	1	0	4	9
	08:30 – 09:30	87	0	0	2	0	4	7
	08:45 – 09:45	85	0	0	1	0	4	7
	09:00 – 10:00	87	0	0	1	0	4	5
Osten nach Westen	11:00 – 12:00	113	5	0	1	0	3	7
	11:15 – 12:15	115	4	0	2	0	3	4
	11:30 – 12:30	113	3	0	2	0	3	7
	11:45 – 12:45	103	1	0	1	0	3	7
	12:00 – 13:00	98	1	0	1	0	3	7
	12:15 – 13:15	102	2	0	0	0	3	9
	12:30 – 13:30	102	3	0	1	0	3	10
	12:45 – 13:45	112	2	0	1	0	3	12
	13:00 – 14:00	110	4	0	1	0	3	13
	13:15 – 14:15	108	3	0	2	0	3	11
	13:30 – 14:30	106	3	0	1	0	3	8
	13:45 – 14:45	114	5	0	1	0	3	9
	14:00 – 15:00	114	3	0	1	0	3	10
Westen nach Osten	11:00 – 12:00	95	2	0	1	0	3	7
	11:15 – 12:15	110	3	0	1	0	2	4
	11:30 – 12:30	100	3	0	1	0	3	3
	11:45 – 12:45	111	3	0	1	0	3	4
	12:00 – 13:00	111	2	0	1	0	3	6
	12:15 – 13:15	111	0	0	1	0	4	10
	12:30 – 13:30	118	1	0	1	0	3	15
	12:45 – 13:45	121	4	0	2	0	3	15
	13:00 – 14:00	129	5	0	2	0	3	15
	13:15 – 14:15	128	6	0	3	0	3	12
	13:30 – 14:30	126	5	0	3	0	3	9
	13:45 – 14:45	127	3	0	1	0	3	14
	14:00 – 15:00	134	2	0	1	0	3	16

© 2025 MobilWerk GmbH

Verkehrsstärken entlang dem Lehmkuhler Weg 26a – Querverkehr (Fußgänger)

Fahrtrichtung	Zeitraum	Zufußgehende
Norden nach Süden	06:00 – 07:00	1
	06:15 – 07:15	1
	06:30 – 07:30	1
	06:45 – 07:45	2
	07:00 – 08:00	3
	07:15 – 08:15	3
	07:30 – 08:30	3
	07:45 – 08:45	2
	08:00 – 09:00	1
	08:15 – 09:15	1
	08:30 – 09:30	1
	08:45 – 09:45	1
	09:00 – 10:00	0
Süden nach Norden	06:00 – 07:00	1
	06:15 – 07:15	1
	06:30 – 07:30	1
	06:45 – 07:45	2
	07:00 – 08:00	1
	07:15 – 08:15	1
	07:30 – 08:30	1
	07:45 – 08:45	0
	08:00 – 09:00	0
	08:15 – 09:15	1
	08:30 – 09:30	1
	08:45 – 09:45	1
	09:00 – 10:00	2
Norden nach Süden	11:00 – 12:00	0
	11:15 – 12:15	0
	11:30 – 12:30	0
	11:45 – 12:45	0
	12:00 – 13:00	0
	12:15 – 13:15	0
	12:30 – 13:30	0
	12:45 – 13:45	0
	13:00 – 14:00	1
	13:15 – 14:15	1
	13:30 – 14:30	1
	13:45 – 14:45	1
	14:00 – 15:00	0
Süden nach Norden	11:00 – 12:00	2
	11:15 – 12:15	0
	11:30 – 12:30	0
	11:45 – 12:45	0
	12:00 – 13:00	0
	12:15 – 13:15	0
	12:30 – 13:30	0
	12:45 – 13:45	0
	13:00 – 14:00	0
	13:15 – 14:15	0
	13:30 – 14:30	1
	13:45 – 14:45	2
	14:00 – 15:00	2

© 2025 MobilWerk GmbH

Verkehrsstärken entlang der Poststraße – Längsverkehr

Fahrtrichtung	Zeitraum	Pkw	Krad	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Rad
Osten nach Westen	06:00 – 07:00	16	0	0	1	0	1	2
	06:15 – 07:15	16	0	0	1	0	2	4
	06:30 – 07:30	30	1	0	0	0	2	8
	06:45 – 07:45	36	1	0	0	0	2	12
	07:00 – 08:00	43	1	0	0	0	3	12
	07:15 – 08:15	51	1	0	0	0	2	10
	07:30 – 08:30	53	0	0	1	0	2	8
	07:45 – 08:45	47	0	0	1	0	2	7
	08:00 – 09:00	50	1	0	2	0	2	8
	08:15 – 09:15	50	1	0	2	0	3	8
	08:30 – 09:30	42	1	0	2	0	3	8
	08:45 – 09:45	40	1	0	3	0	3	5
	09:00 – 10:00	38	1	0	3	0	3	7
Westen nach Osten	06:00 – 07:00	15	1	0	0	0	0	3
	06:15 – 07:15	15	0	0	0	0	0	3
	06:30 – 07:30	18	0	0	0	0	0	6
	06:45 – 07:45	32	0	0	0	0	0	8
	07:00 – 08:00	41	0	0	0	0	0	9
	07:15 – 08:15	59	1	0	1	0	0	10
	07:30 – 08:30	64	1	0	1	0	0	8
	07:45 – 08:45	59	1	0	1	0	0	9
	08:00 – 09:00	59	1	0	1	0	0	7
	08:15 – 09:15	49	0	0	1	0	0	7
	08:30 – 09:30	46	0	0	1	0	0	6
	08:45 – 09:45	50	1	0	1	0	0	5
	09:00 – 10:00	51	1	0	2	0	0	8
Osten nach Westen	11:00 – 12:00	33	0	0	1	0	3	11
	11:15 – 12:15	26	1	0	1	0	3	9
	11:30 – 12:30	26	1	0	1	0	3	8
	11:45 – 12:45	27	1	0	1	0	3	9
	12:00 – 13:00	29	2	0	0	0	2	6
	12:15 – 13:15	28	1	0	0	0	2	6
	12:30 – 13:30	29	2	0	0	0	2	5
	12:45 – 13:45	31	2	0	0	0	3	5
	13:00 – 14:00	30	1	0	0	0	3	6
	13:15 – 14:15	32	2	0	0	0	3	6
	13:30 – 14:30	24	2	0	0	0	2	6
	13:45 – 14:45	23	2	0	1	0	3	7
	14:00 – 15:00	26	2	0	1	0	3	6
Westen nach Osten	11:00 – 12:00	40	2	0	0	0	0	11
	11:15 – 12:15	39	2	0	0	0	0	8
	11:30 – 12:30	34	3	0	0	0	0	8
	11:45 – 12:45	35	3	0	0	0	0	7
	12:00 – 13:00	35	2	0	0	0	0	8
	12:15 – 13:15	36	2	0	0	0	0	9
	12:30 – 13:30	36	1	0	1	0	0	10
	12:45 – 13:45	36	0	0	1	0	0	13
	13:00 – 14:00	39	1	0	1	0	0	11
	13:15 – 14:15	39	1	0	1	0	0	14
	13:30 – 14:30	45	3	0	0	0	0	12
	13:45 – 14:45	49	4	0	1	0	0	10
	14:00 – 15:00	48	4	0	1	0	0	10

© 2025 MobilWerk GmbH

Verkehrsstärken entlang der Poststraße – Querverkehr (Fußgänger)

Fahrtrichtung	Zeitraum	Zufußgehende
Norden nach Süden	06:00 – 07:00	2
	06:15 – 07:15	4
	06:30 – 07:30	7
	06:45 – 07:45	11
	07:00 – 08:00	11
	07:15 – 08:15	9
	07:30 – 08:30	10
	07:45 – 08:45	7
	08:00 – 09:00	7
	08:15 – 09:15	10
	08:30 – 09:30	6
	08:45 – 09:45	6
	09:00 – 10:00	5
Süden nach Norden	06:00 – 07:00	1
	06:15 – 07:15	1
	06:30 – 07:30	2
	06:45 – 07:45	5
	07:00 – 08:00	4
	07:15 – 08:15	4
	07:30 – 08:30	4
	07:45 – 08:45	6
	08:00 – 09:00	8
	08:15 – 09:15	9
	08:30 – 09:30	10
	08:45 – 09:45	12
	09:00 – 10:00	12
Norden nach Süden	11:00 – 12:00	3
	11:15 – 12:15	3
	11:30 – 12:30	2
	11:45 – 12:45	2
	12:00 – 13:00	6
	12:15 – 13:15	9
	12:30 – 13:30	10
	12:45 – 13:45	10
	13:00 – 14:00	6
	13:15 – 14:15	3
	13:30 – 14:30	4
	13:45 – 14:45	3
	14:00 – 15:00	5
Süden nach Norden	11:00 – 12:00	3
	11:15 – 12:15	3
	11:30 – 12:30	3
	11:45 – 12:45	3
	12:00 – 13:00	1
	12:15 – 13:15	1
	12:30 – 13:30	2
	12:45 – 13:45	2
	13:00 – 14:00	2
	13:15 – 14:15	3
	13:30 – 14:30	3
	13:45 – 14:45	3
	14:00 – 15:00	4

© 2025 MobilWerk GmbH

Verkehrsstärken entlang der Körnerstraße – Längsverkehr

Fahrtrichtung	Zeitraum	Pkw	Krad	Lfw	Lkw	Lz	Bus	Rad
Norden nach Süden	06:00 – 07:00	58	1	0	0	0	3	11
	06:15 – 07:15	65	0	0	0	0	3	10
	06:30 – 07:30	72	0	0	0	0	3	14
	06:45 – 07:45	96	1	0	0	0	4	16
	07:00 – 08:00	119	2	0	0	0	4	15
	07:15 – 08:15	138	2	0	0	0	4	16
	07:30 – 08:30	148	2	0	0	0	4	13
	07:45 – 08:45	128	1	0	0	0	3	12
	08:00 – 09:00	105	0	0	0	0	3	10
	08:15 – 09:15	104	0	0	0	0	3	9
	08:30 – 09:30	89	0	0	0	0	3	11
	08:45 – 09:45	93	2	0	0	0	3	8
	09:00 – 10:00	96	2	0	0	0	3	11
Süden nach Norden	06:00 – 07:00	26	0	0	1	0	3	3
	06:15 – 07:15	26	0	0	1	0	3	4
	06:30 – 07:30	43	0	0	0	0	3	8
	06:45 – 07:45	49	1	0	0	0	3	8
	07:00 – 08:00	60	1	0	0	0	3	9
	07:15 – 08:15	68	1	0	0	0	3	11
	07:30 – 08:30	64	1	0	0	0	3	10
	07:45 – 08:45	70	0	0	0	0	3	13
	08:00 – 09:00	71	1	0	1	0	3	15
	08:15 – 09:15	70	1	0	1	0	3	16
	08:30 – 09:30	75	1	0	1	0	3	13
	08:45 – 09:45	66	1	0	1	0	3	9
	09:00 – 10:00	61	1	0	1	0	3	10
Norden nach Süden	11:00 – 12:00	70	2	0	0	0	3	14
	11:15 – 12:15	70	2	0	0	0	3	12
	11:30 – 12:30	60	2	0	0	0	3	12
	11:45 – 12:45	59	3	0	0	0	3	12
	12:00 – 13:00	52	2	0	0	0	3	12
	12:15 – 13:15	58	2	0	1	0	3	13
	12:30 – 13:30	66	1	0	1	0	3	12
	12:45 – 13:45	62	1	0	1	0	3	11
	13:00 – 14:00	74	1	0	1	0	2	10
	13:15 – 14:15	74	1	0	0	0	3	12
	13:30 – 14:30	80	3	0	0	0	3	13
	13:45 – 14:45	85	2	0	0	0	3	16
	14:00 – 15:00	86	3	0	0	0	4	17
Süden nach Norden	11:00 – 12:00	63	0	0	0	0	3	15
	11:15 – 12:15	66	0	0	1	0	3	16
	11:30 – 12:30	64	1	0	2	0	3	14
	11:45 – 12:45	62	2	0	3	0	3	14
	12:00 – 13:00	62	3	0	3	0	3	13
	12:15 – 13:15	59	3	0	3	0	3	9
	12:30 – 13:30	55	2	0	2	0	3	10
	12:45 – 13:45	47	2	0	1	0	3	9
	13:00 – 14:00	50	1	0	1	0	3	14
	13:15 – 14:15	60	1	0	0	0	3	15
	13:30 – 14:30	61	1	0	0	0	3	16
	13:45 – 14:45	73	0	0	1	0	3	19
	14:00 – 15:00	82	2	0	1	0	3	13

© 2025 MobilWerk GmbH

Verkehrsstärken entlang der Körnerstraße – Querverkehr (Fußgänger)

Fahrtrichtung	Zeitraum	Zufußgehende
Osten nach Westen	06:00 – 07:00	3
	06:15 – 07:15	5
	06:30 – 07:30	8
	06:45 – 07:45	11
	07:00 – 08:00	12
	07:15 – 08:15	12
	07:30 – 08:30	11
	07:45 – 08:45	7
	08:00 – 09:00	6
	08:15 – 09:15	4
	08:30 – 09:30	4
	08:45 – 09:45	2
	09:00 – 10:00	2
Westen nach Osten	06:00 – 07:00	0
	06:15 – 07:15	1
	06:30 – 07:30	2
	06:45 – 07:45	3
	07:00 – 08:00	3
	07:15 – 08:15	2
	07:30 – 08:30	1
	07:45 – 08:45	0
	08:00 – 09:00	2
	08:15 – 09:15	2
	08:30 – 09:30	4
	08:45 – 09:45	4
	09:00 – 10:00	2
Osten nach Westen	11:00 – 12:00	1
	11:15 – 12:15	1
	11:30 – 12:30	3
	11:45 – 12:45	5
	12:00 – 13:00	4
	12:15 – 13:15	5
	12:30 – 13:30	4
	12:45 – 13:45	2
	13:00 – 14:00	2
	13:15 – 14:15	2
	13:30 – 14:30	2
	13:45 – 14:45	7
	14:00 – 15:00	8
Westen nach Osten	11:00 – 12:00	4
	11:15 – 12:15	4
	11:30 – 12:30	6
	11:45 – 12:45	5
	12:00 – 13:00	5
	12:15 – 13:15	6
	12:30 – 13:30	5
	12:45 – 13:45	4
	13:00 – 14:00	5
	13:15 – 14:15	5
	13:30 – 14:30	6
	13:45 – 14:45	7
	14:00 – 15:00	6

© 2025 MobilWerk GmbH

Anlage B: Kurzbefragungsbögen

GGS Am Elbsee

Stadt Hilden – Tiefbau- und Grünflächenamt
Sachgebiet Straßen und Verkehrsbehörde, Herr Thrun (02103-720)

Hilden

Sehr geehrte Eltern!

Wir möchten, dass die Kinder unserer Schule möglichst sicher und eigenständig den Schulweg bewältigen können.

Damit wir Hinweise auf Gefahrenstellen und schwierige Situationen geben können und damit wir uns gegebenenfalls für Änderungen einsetzen können, ist es notwendig zu wissen, wo es auf dem Schulweg Ihres Kindes Probleme gibt. Hierfür benötigen wir Ihre Mitarbeit, weil Sie und Ihr Kind die Wege am besten kennen.

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig. Ihre Angaben werden nach der Auswertung unmittelbar vernichtet. **Rückgabe der Fragebögen bitte spätestens am 08.11.2024 in Ihrer Schule.**

Bearbeitungshinweise:
Sollten Sie diesen Fragebogen aufgrund mehrerer Kinder mehrfach erhalten, füllen Sie den Fragebogen bitte einmal komplett für das jüngste Kind aus.

Für Ihre Unterstützung möchten wir uns bereits an dieser Stelle herzlich bedanken!

Ihre Schulleitung

1: Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule?

Im Sommer: ☐ zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Bus ☐ Bahn ☐ Auto ☐ Sonstiges

Im Winter: ☐ zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Bus ☐ Bahn ☐ Auto ☐ Sonstiges

Sonstiges: _____

2: Wie weit ist der Schulweg Ihres Kindes?

_____

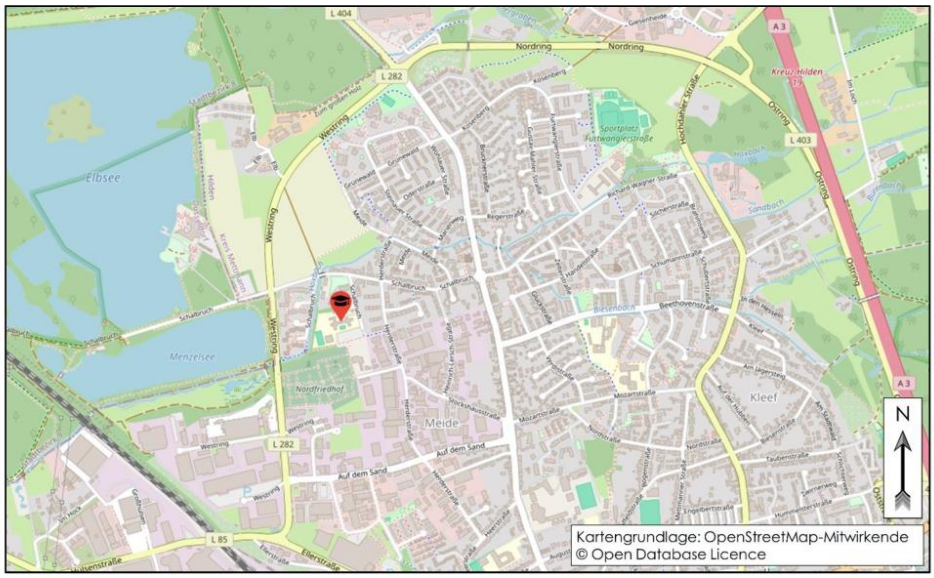
3: Tragen Sie in die Karte auf der nächsten Seite bitte den **Schulweg Ihres Kindes** und **Problemstellen** ein und beschreiben diese kurz.

Seite 1

© 2025 MobilWerk GmbH

Stadt Hilden – Tiefbau- und Grünflächenamt
Sachgebiet Straßen und Verkehrsbehörde, Herr Thrun (02103-720)

Hilden



1. Bitte in dem oben dargestellten Plan den Schulweg Ihres Kindes einzeichnen.
2. Probleme/Gefahrenstellen bitte ebenfalls im oben dargestellten Plan mit Nummern kennzeichnen.
3. Probleme beschreiben. (Lage, Problem, Situation)

Folgende Probleme/Gefahrenstellen gibt es auf dem Schulweg:

1:

2:

3:

(Falls der Platz nicht reicht, bitte Rückseite nutzen.)
Vielen Dank für Ihre Unterstützung!
Seite 2

© 2025 MobilWerk GmbH

Kita Schalbruch

Stadt Hilden – Tiefbau- und Grünflächenamt
Sachgebiet Straßen und Verkehrsbehörde, Herr Thrun (02103-720)

Hilden

Sehr geehrte Eltern!

Wir möchten, dass die Kinder unseres Kindergartens möglichst sicher den Weg bewältigen können.

Damit wir Hinweise auf Gefahrenstellen und schwierige Situationen geben können und damit wir uns gegebenenfalls für Änderungen einsetzen können, ist es notwendig zu wissen, wo es auf dem Weg Ihres Kindes in den Kindergarten Probleme gibt. Hierfür benötigen wir Ihre Mitarbeit, weil Sie und Ihr Kind die Wege am besten kennen.

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig. Ihre Angaben werden nach der Auswertung unmittelbar vernichtet. **Rückgabe der Fragebögen bitte spätestens am 08.11.2024 in Ihrem Kindergarten.**

Bearbeitungshinweise:
Sollten Sie diesen Fragebogen aufgrund mehrerer Kinder mehrfach erhalten, füllen Sie den Fragebogen bitte einmal komplett für das jüngste Kind aus.

Für Ihre Unterstützung möchten wir uns bereits an dieser Stelle herzlich bedanken!

Ihre Kindergarten-Leitung

1: Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der Regel zum Kindergarten?

Im Sommer: ☐ zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Bus ☐ Bahn ☐ Auto ☐ Sonstiges

Im Winter: ☐ zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Bus ☐ Bahn ☐ Auto ☐ Sonstiges

Sonstiges: _____

2: Wie weit ist der Weg Ihres Kindes?

_____

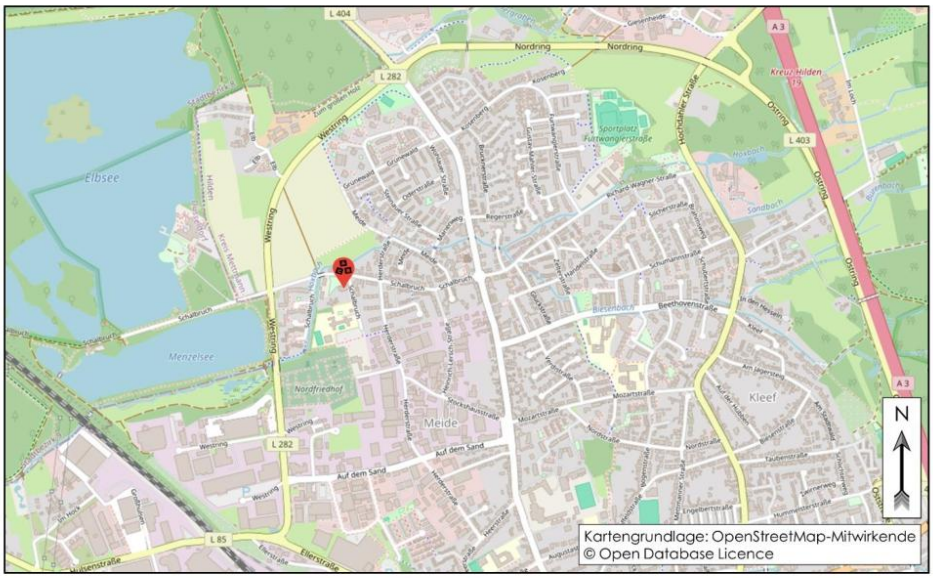
3: Tragen Sie in die Karte auf der nächsten Seite bitte den **Weg Ihres Kindes** und **Problemstellen** ein und beschreiben diese kurz.

Seite 1

© 2025 MobilWerk GmbH

Stadt Hilden – Tiefbau- und Grünflächenamt
Sachgebiet Straßen und Verkehrsbehörde, Herr Thrun (02103-720)

Hilden



1. Bitte in dem oben dargestellten Plan den Weg Ihres Kindes in den Kindergarten einzeichnen.
2. Probleme/Gefahrenstellen bitte ebenfalls im oben dargestellten Plan mit Nummern kennzeichnen.
3. Probleme beschreiben. (Lage, Problem, Situation)

Folgende Probleme/Gefahrenstellen gibt es auf dem Weg in den Kindergarten:

1:

2:

3:

(Falls der Platz nicht reicht, bitte Rückseite nutzen.)
Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Seite 2

© 2025 MobilWerk GmbH

Astrid-Lindgren-Schule (Nebenstelle)

Stadt Hilden – Tiefbau- und Grünflächenamt
Sachgebiet Straßen und Verkehrsbehörde, Herr Thrun (02103-720)

Hilden

Sehr geehrte Eltern!

Wir möchten, dass die Kinder unserer Schule möglichst sicher und eigenständig den Schulweg bewältigen können.

Damit wir Hinweise auf Gefahrenstellen und schwierige Situationen geben können und damit wir uns gegebenenfalls für Änderungen einsetzen können, ist es notwendig zu wissen, wo es auf dem Schulweg Ihres Kindes Probleme gibt. Hierfür benötigen wir Ihre Mitarbeit, weil Sie und Ihr Kind die Wege am besten kennen.

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig. Ihre Angaben werden nach der Auswertung unmittelbar vernichtet. **Rückgabe der Fragebögen bitte spätestens am 08.11.2024 in Ihrer Schule.**

Bearbeitungshinweise:
Sollten Sie diesen Fragebogen aufgrund mehrerer Kinder mehrfach erhalten, füllen Sie den Fragebogen bitte einmal komplett für das jüngste Kind aus.

Für Ihre Unterstützung möchten wir uns bereits an dieser Stelle herzlich bedanken!

Ihre Schulleitung

1: Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule?

Im Sommer: ☐ zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Bus ☐ Bahn ☐ Auto ☐ Sonstiges

Im Winter: ☐ zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Bus ☐ Bahn ☐ Auto ☐ Sonstiges

Sonstiges: _____

2: Wie weit ist der Schulweg Ihres Kindes?

_____

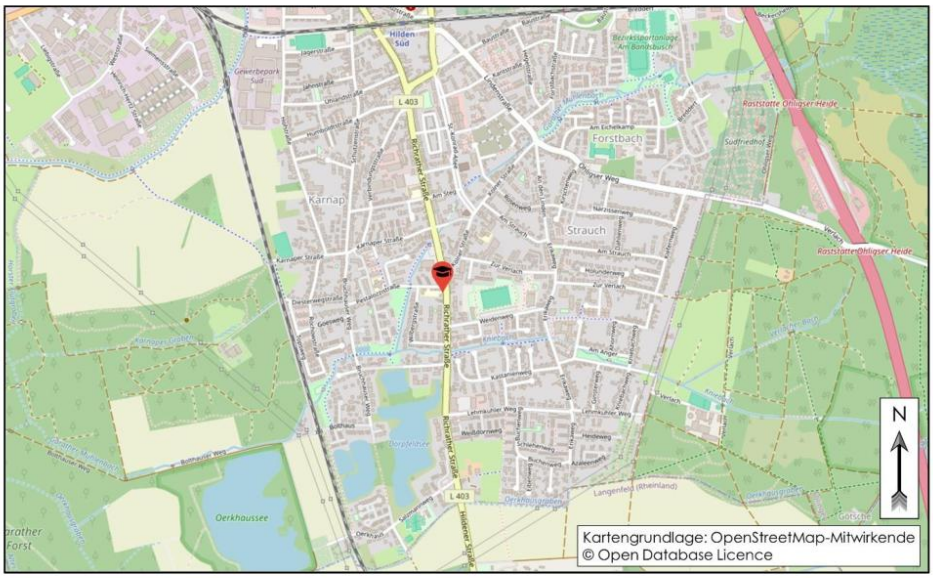
3: Tragen Sie in die Karte auf der nächsten Seite bitte den **Schulweg Ihres Kindes** und **Problemstellen** ein und beschreiben diese kurz.

Seite 1

© 2025 MobilWerk GmbH

Stadt Hilden – Tiefbau- und Grünflächenamt
Sachgebiet Straßen und Verkehrsbehörde, Herr Thrun (02103-720)

Hilden



1. Bitte in dem oben dargestellten Plan den Schulweg Ihres Kindes einzeichnen.
2. Probleme/Gefahrenstellen bitte ebenfalls in dem oben dargestellten Plan mit Nummern kennzeichnen.
3. Probleme beschreiben. (Lage, Problem, Situation)

Folgende Probleme/Gefahrenstellen gibt es auf dem Schulweg:

1:

2:

3:

(Falls der Platz nicht reicht, bitte Rückseite nutzen.)
Vielen Dank für Ihre Unterstützung!
Seite 2

© 2025 MobilWerk GmbH

Kita Karnaper Regenbogen

Stadt Hilden – Tiefbau- und Grünflächenamt
Sachgebiet Straßen und Verkehrsbehörde, Herr Thrun (02103-720)

Hilden

Sehr geehrte Eltern!

Wir möchten, dass die Kinder unserer Kindertagesstätte möglichst sicher den Weg bewältigen können.

Damit wir Hinweise auf Gefahrenstellen und schwierige Situationen geben können und damit wir uns gegebenenfalls für Änderungen einsetzen können, ist es notwendig zu wissen, wo es auf dem Weg Ihres Kindes in die Kindertagesstätte Probleme gibt. Hierfür benötigen wir Ihre Mitarbeit, weil Sie und Ihr Kind die Wege am besten kennen.

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig. Ihre Angaben werden nach der Auswertung unmittelbar vernichtet. **Rückgabe der Fragebögen bitte spätestens am 08.11.2024 in Ihrer Kita.**

Bearbeitungshinweise:
Sollten Sie diesen Fragebogen aufgrund mehrerer Kinder mehrfach erhalten, füllen Sie den Fragebogen bitte einmal komplett für das jüngste Kind aus.

Für Ihre Unterstützung möchten wir uns bereits an dieser Stelle herzlich bedanken!

Ihre Kita-Leitung

1: Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der Regel zur Kindertagesstätte?

Im Sommer: ☐ zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Bus ☐ Bahn ☐ Auto ☐ Sonstiges

Im Winter: ☐ zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Bus ☐ Bahn ☐ Auto ☐ Sonstiges

Sonstiges: _____

2: Wie weit ist der Weg Ihres Kindes?

_____

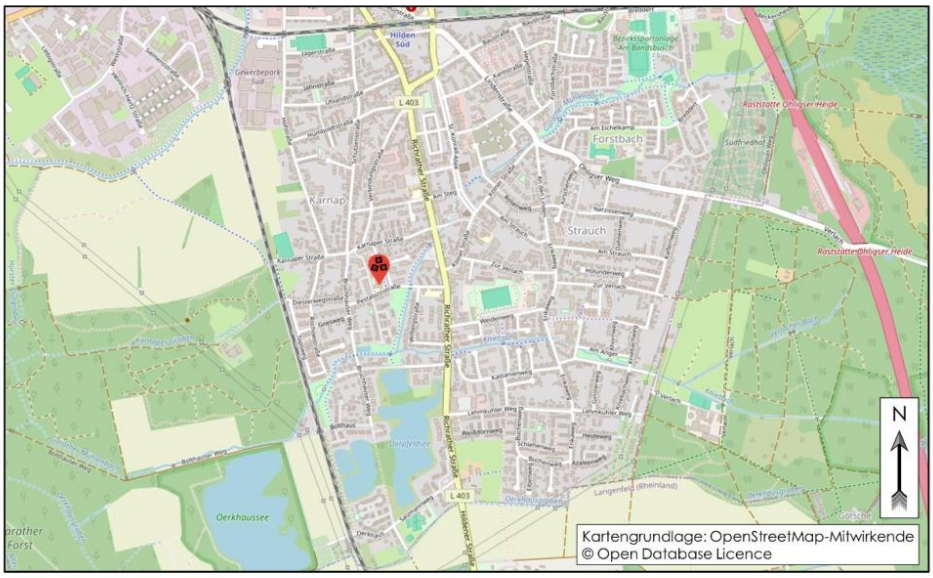
3: Tragen Sie in die Karte auf der nächsten Seite bitte den **Weg Ihres Kindes** und **Problemstellen** ein und beschreiben diese kurz.

Seite 1

© 2025 MobilWerk GmbH

Stadt Hilden – Tiefbau- und Grünflächenamt
Sachgebiet Straßen und Verkehrsbehörde, Herr Thrun (02103-720)

Hilden



1. Bitte in den oben dargestellten Plan den Weg Ihres Kindes in die Kindertagesstätte einzeichnen.
2. Probleme/Gefahrenstellen bitte ebenfalls im oben dargestellten Plan mit Nummern kennzeichnen.
3. Probleme beschreiben. (Lage, Problem, Situation)

Folgende Probleme/Gefahrenstellen gibt es auf dem Weg in die Kindertagesstätte:

1:

2:

3:

(Falls der Platz nicht reicht, bitte Rückseite nutzen.)
Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Seite 2

© 2025 MobilWerk GmbH