



Stadt Monheim am Rhein

**Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes  
der Stadt Monheim am Rhein**

**Kataster zu den Maßnahmen an Strecken und Knotenpunkten**

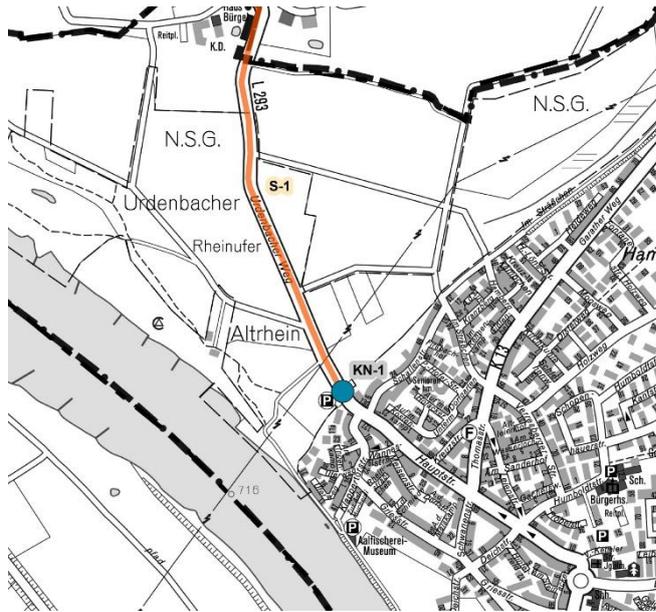


**AB Stadtverkehr . Büro für Stadtverkehrsplanung  
A. Blase**

## **Inhalt**

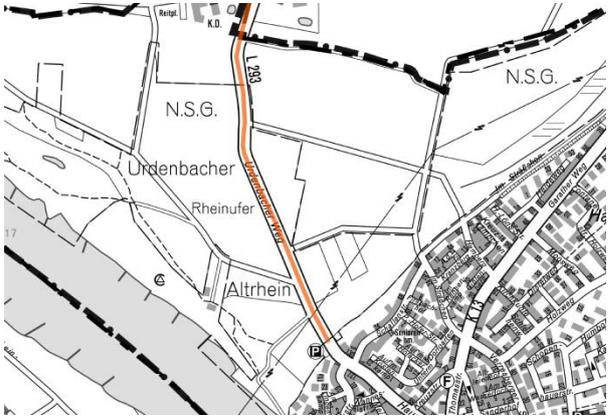
<b>1</b>	<b>Urdenbacher Weg</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Garather Weg / Thomasstraße - Hellerhofweg</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Geschwister-Scholl-Straße</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Erschließungsstraßen Baumberg</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Berghausener Straße</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>Nord-Süd-Achse Rhein</b>	<b>27</b>
<b>7</b>	<b>Ost-West-Verbindungen</b>	<b>50</b>
<b>8</b>	<b>Verbindung Rhein – Innenstadt Monheim</b>	<b>56</b>
<b>9</b>	<b>Parkstraße / Heerweg / Alfred-Nobel-Straße</b>	<b>63</b>
<b>10</b>	<b>Berliner Ring / Opladener Straße</b>	<b>74</b>
<b>11</b>	<b>Berliner Viertel</b>	<b>89</b>
<b>12</b>	<b>Verbindung Langenfeld</b>	<b>93</b>
<b>13</b>	<b>Erschließungsstraßen Monheim</b>	<b>95</b>

## 1 Urdenbacher Weg



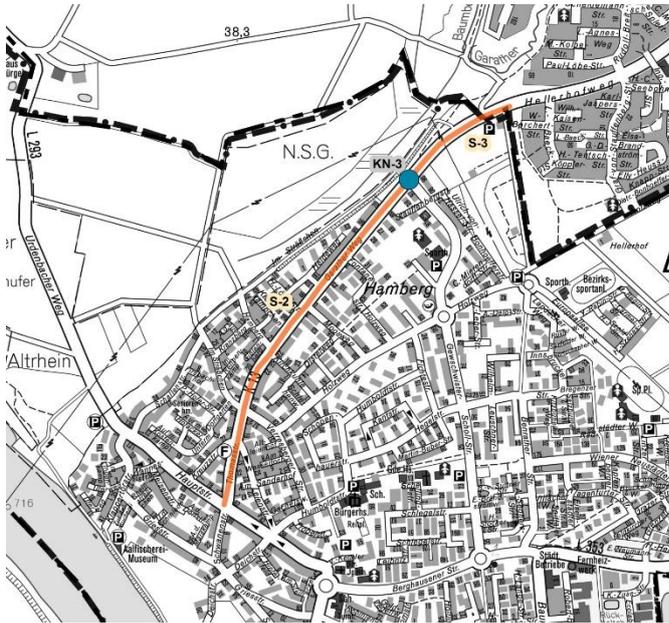
Der Urdenbacher Weg stellt die direkte Verbindung in die südlichen Stadtbezirke von Düsseldorf dar und ist damit neben den touristischen Routen vor allem für Pendlerverkehre auf dem Rad attraktiv. Diese Bedeutung wurde auch im Rahmen der Bürgerbeteiligungen geäußert. Zudem verläuft über den südlichen Abschnitt Urdenbacher Weg die Anbindung an die Fähre in Richtung Zons. Der Urdenbacher Weg befindet sich in der Baulast des Landes NRW, was einen erhöhten Abstimmungsbedarf mit sich bringt.

Aufgrund der Außerortslage wird der Radverkehr bedarfsgerecht einseitig im Zweirichtungsverkehr geführt. Allerdings weist der Weg diverse Belagsschäden und Wurzelaufwürfe auf, die das Radfahren wenig attraktiv machen, so dass schon das RVK 2015 eine Sanierung und wenn möglich Verbreiterung des Wegs vorsah. Am Ortseingang entsteht für den Radverkehr ein Führungswechsel mit dem Anschluss an die Fahrbahnführung. Derzeit fehlt hier das nach Regelwerke erforderliche sichere Querungsangebot. Seitens der Stadt Monheim am Rhein bestehen jedoch bereits Planungen, im Zuge der Umgestaltung der Parkplatzzufahrten auf der Fahrbahn eine rotmarkierte Linksabbieger-Aufstellfläche für den in Richtung Düsseldorf wechselnden Radfahrenden einzurichten. Ebenso wichtig wird es sein, für den Radverkehr in Richtung Monheim am Rhein mit einer markierten und ggf. baulich gesicherten Abfahrt zu verdeutlichen, dass in der Weiterführung kein Radverkehr im Seitenraum zulässig ist. Ggf. ist gerade diese Aussage durch eine Beschilderung im Rahmen einer Kampagne zu stärken.

Urdenbacher Weg		ABS-V-Nr. S-1	
Länge	1030m	RVK 2015 Nr. MON01.01	
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Einseitiger Zweirichtungsradweg mit Fußverkehr (siehe RVK 2015) in weitgehend regelkonformer Breite (2,40m) Teilweise starke Belagsschäden		
Einschränkungen / Besonderheiten	Baulast: Land NRW, Lage außerorts		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Radschnellweg bauen und Radweg glätten; Belagsschäden beseitigen		
anzustrebende Führungen	Einseitige Zweirichtungsführung gemeinsam mit Fußverkehr		
Kosten	hoch	Priorisierung	C
			
<p>Maßnahmen</p> <p>Regelmäßig: Grünschnitt, Reinigung und Laubbeseitigung, Winterdienst</p> <p>kurzfristig: Behebung der Belagsschäden in Abstimmung mit Land NRW;</p> <p>Langfristig: Sanierung des Radwegs und Verbreiterung auf das Regelmaß von 2,50m</p> <p>Die Einrichtung eines weiteren Radschnellwegs ist aufgrund der bereits geplanten parallelen Führung durch Urdenbach nicht erforderlich, da das erforderliche Radverkehrsaufkommen für die Einrichtung eines zusätzlichen Radschnellwegs nicht absehbar ist.</p>			

Urdenbacher Weg / Führungswechsel Ortseingang		ABSV-Nr. KN-1	
Nr. RVK 2015	MON01.02		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Querung und sicherer Übergang zwischen innerörtlicher Fahrbahnführung und außerorts liegender Zweirichtungsführung im Seitenraum fehlen		
Einschränkungen / Besonderheiten	Baulast Land NRW		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn konfliktrichtigig; Einrichtung einer Querungshilfe zum Wechsel auf den gemeinsamen Geh-/Radweg außerorts		
anzustrebende Ausgestaltung	sicherer Aufstellbereich für querenden Radverkehr		
Kosten	Monheim am Rhein	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b>                      Einrichtung eines sicheren Querungsangebots mit Aufstellbereich für den stadtauswärts gerichteten Radverkehr. Der stadteinwärts gerichtete Radverkehr ist gleichzeitig konsequent und sicher auf die Fahrbahn zu leiten, so dass im anschließenden Gehweg keine Radfahrenden mehr unterwegs sind. Für 2020 ist bereits die Einrichtung eines sicheren Linksabbiegeaufstellbereichs auf Höhe der Parkplatzzufahrt geplant.</p>			

## 2 Garather Weg / Thomasstraße - Hellerhofweg

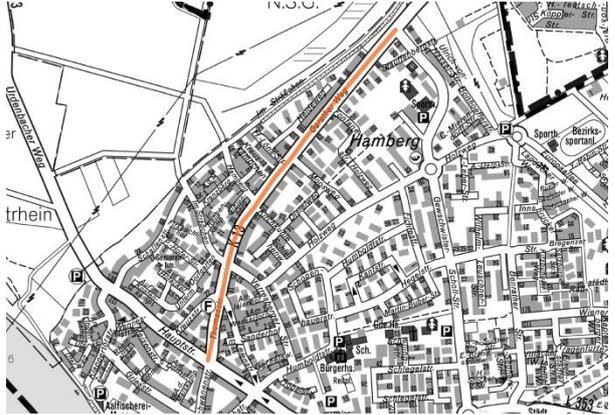


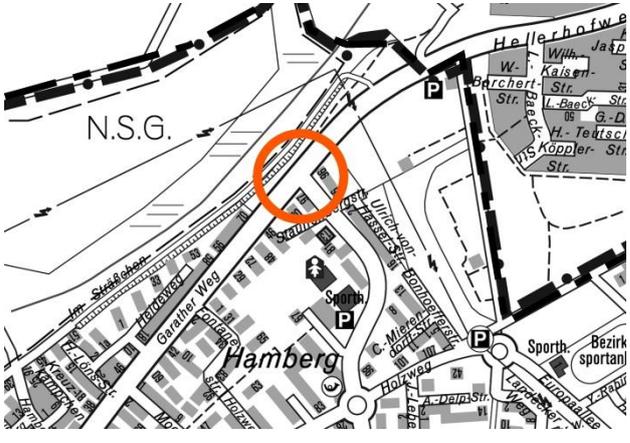
Diese nördliche Ost-West-Achse stellt für den Radverkehr in erster Linie eine wichtige Verbindung zwischen dem nördlichen Baumberg und dem S-Bahnhof Hellerhof sowie dem angrenzenden Hellerhof dar. Derzeit liegt die Strecke in der Baulast des Kreises Mettmann, mit der Abstufung diverser klassifizierter Straßen in Monheim könnte die Baulast zum Land NRW übergehen. In jedem Fall wird die Strecken klassifiziert bleiben, was für jede einzelne Maßnahme einen deutlich erhöhten Abstimmungsbedarf bedeutet. Mit der Realisierung des Rad-schnellwegs, der in einem Teilabschnitt außerhalb Monheims auf dem Hellerhofweg verläuft,

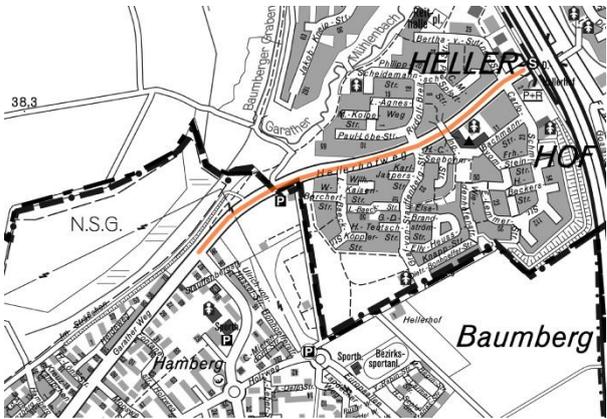
wird die Achse weiter gestärkt und an Bedeutung für den Radverkehr gewinnen.

Im Vergleich zu der vorgenannten Bedeutung ist die Strecke heute nicht bedarfsgerecht für den Radverkehr ausgebaut. Der auf der Südseite verlaufende gemeinsame Geh-/Radweg im Zweirichtungsbetrieb für den Radverkehr weist diverse Mängel in der Oberflächenbeschaffenheit und dazu teilweise deutliche Breiten-defizite auf. Nahezu der gesamte Abschnitt auf Monheimer Stadtgebiet liegt innerorts, die Ausgestaltung hat eher Außerortscharakter. Das bestehende Kfz-Verkehrsaufkommen sowie die Lage rechtfertigen nach ERA-Standards keine Benutzungspflicht und erst recht nicht die Anlage eines Zweirichtungsbetriebs, der als besonders unfallträchtig gilt.

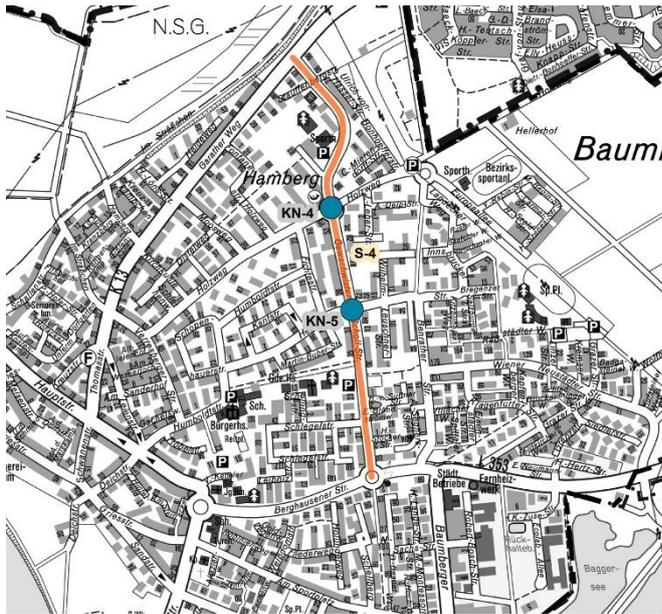
Anzustreben ist daher die Stärkung der Innerortsfunktion in Kombination mit einer beidseitigen Radverkehrsführung. Aufgrund der geringen Anzahl an Einmündungen kann der Radverkehr auf der Nordseite grundsätzlich störungsfrei verkehren. Da der bestehende Querschnitt die Anlage beidseitiger Schutzstreifen nicht zulässt, der Radverkehr aufgrund der grundsätzlichen Anregungen der BürgerInnen hier jedoch nicht unmarkiert im Mischverkehr geführt werden sollte, wird eine asymmetrische Führung mit der Einrichtung eines Schutzstreifens auf der Nordseite und der Führung (ohne Benutzungspflicht) im Seitenraum auf der Südseite empfohlen. Der Seitenraum ist dafür zu sanieren und an die Regelmaße anzupassen (2,50m). Im gesamten Abschnitt sind die Anschlüsse an die einmündenden Erschließungsstraßen zu gewährleisten, was ggf. Aufstellflächen für linksabbiegenden Radverkehr an der südlichen Führung erforderlich macht, während der Radverkehr vom Schutzstreifen aus bequem mit dem Kfz-Verkehr in alle Richtungen abbiegen kann.

<b>Garather Weg / Thomasstraße</b>		<b>ABS-V-Nr. S-2</b>	
<b>Länge</b>	<b>1280m</b>	RVK 2015 Nr. MON05.01	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	6,50 -7,00m Fahrbahn; einseitiger zu schmaler Zweirichtungsradweg (siehe RVK 2015), Konflikte im einseitigen Seitenraum zwischen Fuß- und Radverkehr, Belagsschäden		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Baulast: Kreis Mettmann		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Konflikte durch Gegenverkehr, Einfahrten und Bushaltstellen; Wunsch nach Fahrbahnführung für schnellen Radverkehr; Konflikte mit Fußverkehr auf gemeinsamen schmalen Weg; Konflikte aufgrund hoher Geschwindigkeiten im Radverkehr; Fehlender Grünschnitt		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>asymmetrische Führung – einseitig Schutzstreifen, einseitig gem. Geh-/Radweg im Seitenraum, Einrichtungsführung</b>		
<b>Alternativen</b>	Einseitige Zweirichtungsführung mit Fußverkehr (Ausbau und Anschlussverbesserungen erforderlich)		
<b>Kosten</b>	hoch	<b>Priorisierung</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Schon im RVK 2015 wurde aufgrund der Konflikte und zu geringen Breiten im Seitenraum eine asymmetrische Führung der innerörtlichen Abschnitte empfohlen. Die Kfz-Verkehrsbelastung rechtfertigt nach StVO und ERA 2010 keine benutzungspflichtige zwingend vom Kfz-Verkehr getrennte Führung wie im Bestand. Auch wenn die asymmetrische Lösung derzeit vom Kreis Mettmann als Baulastträger abgelehnt wird, stellt diese Führung weiterhin die Vorrangvariante dar und sollte erneut geprüft werden. Danach ist auf der Nordseite eine Fahrbahnführung mit Schutzstreifen in 1,50m vorzusehen und die mittlere Leitlinie zu demarkieren. An den Einmündungen Heideweg, H.-Löns-Straße, Im Sträßchen und Kreuzstraße sind Furten zu markieren. Da der Radverkehr im Einrichtungsbetrieb im Seitenraum verbleibt, ist dieser zu sanieren.</p> <p>Sollte die Variante abschließend als nicht umzusetzen eingestuft werden, ist der Seitenraum zu verbreitern und zu sanieren, um einen Zweirichtungsradverkehr ohne Benutzungspflicht aufnehmen zu können.</p>			

Garather Weg / Geschwister-Scholl-Straße		ABSV-Nr. KN-3	
Nr. RVK 2015	MON05.02		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	50 km/h, vorrangeregelter Knotenpunkt, bevorrechtigter Radverkehr entlang des Garather Wegs; Radverkehr entlang des Garather Wegs wird immer wieder nicht ausreichend berücksichtigt		
Einschränkungen / Besonderheiten	Unfallhäufungsstelle; derzeit Baulast Kreis Mettmann, zukünftig angestrebt: Baulast Land NRW		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Konflikte an Einmündung G.-Scholl-Straße (Vorrang des Radwegs wird nicht respektiert);		
anzustrebende Führungen	Mittelinsel Garather Weg / Übergang Seitenraum-/Fahrbahnführung		
Kosten	Monheim am Rhein	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Umbau des Knotenpunkts mit Reduzierung der zu querenden Fahrbahnbreite G.-Scholl-Straße, so dass der Kfz-Verkehr nur noch einspurig die G.-Scholl-Straße verlassen kann. (vgl. auch Planungen zur zurückgesetzten Führung des querenden Radverkehrs in Kombination mit Fahrbahneinengung, abgestimmt mit Kreis Mettmann und der Unfallkommission)</p> <p>Dabei sind die Anschlüsse bzw. Überleitungen vom Radweg Garather Weg an die geplanten Radfahrstreifen G.-Scholl-Straße (Auflösung der Zweirichtungsführung) einzurichten. Mit der Einrichtung des Schutzstreifens auf dem Garather Weg (Nordseite) ist eine sichere Querungsmöglichkeit (Mittelinsel), z.B. in die Sperrfläche westlich des Knotens einzupassen.</p> <p>Die bestehenden Überleitungen Seitenraum / Fahrbahn und Seitenraum / Seitenraum sind im Zuge der Neugestaltung vollständig zurückzubauen und zu demarkieren.</p>			

<b>Hellerhofweg</b>		<b>ABS-V-Nr. S-3</b>	
<b>Länge</b>	<b>400m</b>	RVK 2015 Nr. MON05.04	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	6,50 -7,00m Fahrbahn; einseitiger zu schmaler Zweirichtungsradweg (siehe RVK 2015), Konflikte im einseitigen Seitenraum zwischen Fuß- und Radverkehr, Belagsschäden		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Baulast: Kreis Mettmann, Stadt Düsseldorf		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Nutzungskonflikte auf Höhe Glascontainer durch Glasscherben und parkende Kfz; Radweg wird zum vorübergehenden Parken missbraucht		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>asymmetrische Führung – einseitig Schutzstreifen, einseitig gem. Geh-/Radweg im Seitenraum, Einrichtungsführung</b>		
<b>Alternativen</b>	Einseitige Zweirichtungsführung mit Fußverkehr (Ausbau und Anschlussverbesserungen erforderlich)		
<b>Kosten</b>	hoch	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asymmetrische Fahrbahnausgestaltung: einseitige Einrichtung einer Fahrbahnführung (Schutzstreifen 1,50m) in Richtung Hauptstraße und Demarkierung der mittleren Leitlinie sowie Einrichtung eines Übergangs zur Zweirichtungsführung außerorts in Richtung Hellerhof</li> <li>• Sanierung und ggf. Verbreiterung des bestehenden gemeinsamen Geh-/Radwegs sowie Aufhebung der Benutzungspflicht in beiden Richtungen, Freigabe für Radverkehr (VZ 239 + Rf. Frei) in Richtung Hellerhof</li> </ul> <p>Der Hellerhofweg liegt überwiegend auf Düsseldorfer Stadtgebiet. Grundsätzlich ist für die Maßnahmen entlang des Hellerhofwegs eine Abstimmung mit dem Kreis Mettmann (Baulast), der Stadt Düsseldorf sowie den Planungen bzgl. des Radschnellwegs erforderlich. Der Stadt Düsseldorf ist zur einheitlichen Gestaltung die Monheimer Maßnahme als städteübergreifende Lösung vorzuschlagen. Im Rahmen des Radschnellweges, der entlang des Weges zum Kleingartenvereins fortgeführt wird, ist eine gemeinsame Lösung zu finden.</p> <p>Im Rahmen dieser Abstimmungen ist dann auch die Lage ggf. erforderlicher Übergänge und Querungen zu bestimmen.</p> <p>Zur Nutzung der Glascontainer ist westlich der Container im Grünstreifen (nicht im Sicherheitstrennstreifen) eine Fläche für max. zwei Pkw zu asphaltieren, die zum Entladen genutzt werden kann. Über Markierungen und ggf. Beschilderungen ist diese Nutzungszuordnung so zu verdeutlichen, dass auf dem Radweg zukünftig nichtmehr gehalten wird. Alternativ ist die Verlegung der Glascontainer an einen anderen Standort, z.B. etwas westlich auf der gegenüberliegenden Straßenseite mit bereits bestehenden ausreichenden Stellplätzen vorzunehmen.</p>			

### 3 Geschwister-Scholl-Straße



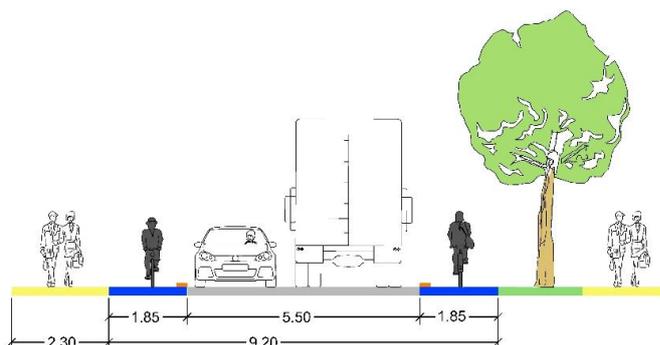
Diese Straße stellt die mittlere Hauptachse des Ortsteils Baumberg dar und weist eine Überlagerung diverser Funktionen wie Kfz-Verkehrs- und Radverkehrsverbindung, ÖPNV, Erschließung, Aufenthalt und Versorgung auf. Der bestehende Straßenquerschnitt wird dieser Multifunktionalität derzeit nicht ausreichend gerecht, vor allem der Radverkehr wird mit einer ehemals benutzungspflichtigen heute asymmetrischen Ein-/Zweirichtungsführung nicht klar genug geführt. Zudem stellen die Knotenpunkte, nicht nur nach Aussagen der Bürgerschaft, Unsicherheitspunkte im Netz dar.

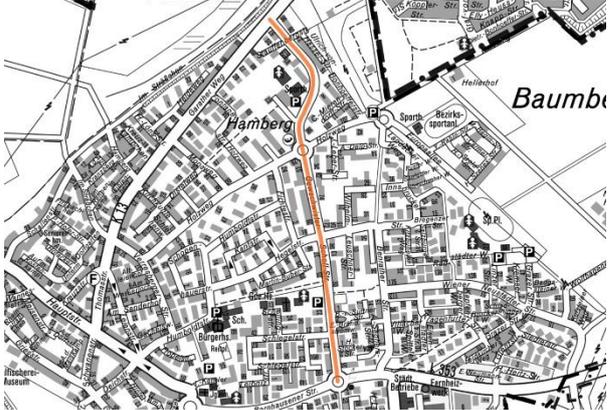
Den Kreisverkehr Holzweg überfahren viele Kfz aufgrund der fehlenden Auslenkung (fehlender

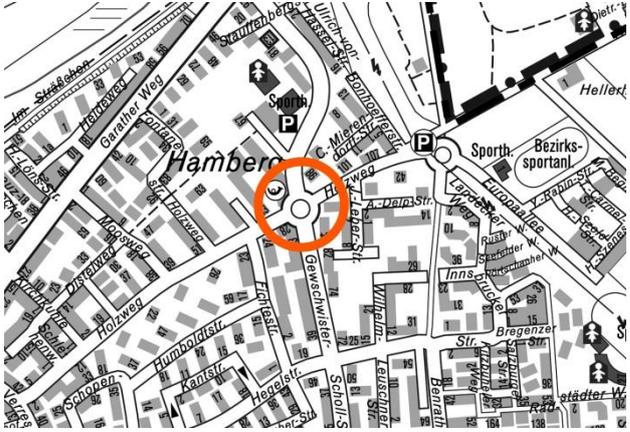
baulicher Innenring) mit überhöhter Geschwindigkeit, die höchsten vom haltenden Bus hinter dem Kreisverkehr gebremst wird.

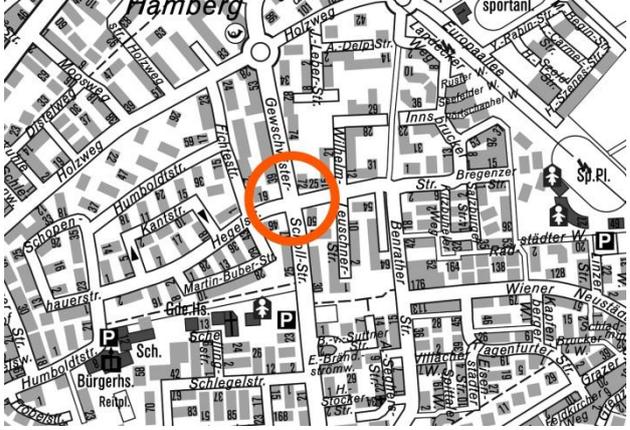
Im Knotenpunkt Hegelstraße wurden aus Verkehrssicherheitsgründen die Querungen der Nebenrichtungen versetzt und mit Geländern gesichert, was zu unkomfortablen nicht regelkonformen Breiten und umwegigen kurvigen Wegen für Rad- und Fußverkehr sowie zu Konflikten in den Aufstellbereichen der FGÜ führt. In der Unfallauswertung war der Knotenpunkt jetzt unfallunauffällig. Trotzdem ist eine komfortablere und gleichzeitig sichere Führung für beide Verkehrsarten anzustreben. Dies kann eine gemeinsame Furt für Fuß- und Radverkehr (ggf. rot eingefärbt) im Zuge des nicht benutzungspflichtigen Seitenraums oder der Einbau einer angehobene Rad- und Gehwegüberfahrt sein. In diesem Rahmen sind der FGÜ zu demarkieren und die Geländer zu demontieren, so dass der Radverkehr nicht ausgelenkt und ausgebremst wird. Der Fußverkehr wird in dieser Ausgestaltung gemeinsam mit dem Radverkehr bevorzugt über die Einmündung geführt.

Gleichzeitig sollten zeitnah der gesamte Straßenraum umgebaut und eine sichere beidseitige Führung für den Radverkehr integriert werden. Mit dem Rückbau des Zweirichtungswegs, der nach Bürgeraussagen zu Verwirrung führt, und nicht den Anforderungen der Regelwerke an Haltestellenführungen entspricht, ergeben sich Flächenpotenziale, die zur Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen genutzt werden können, so dass eine wie von der Bürgerschaft gewünschte sichere und von den anderen Verkehrsteilnehmenden getrennte Führung für den Radverkehr entsteht. Dem Erschließungserfordernis kann in einem Teilabschnitt durch die Einrichtung von Stellplätze entsprochen werden, wenn zusätzlich Grunderwerb zur Verbreiterung der öffentlichen Fläche getätigt wird.

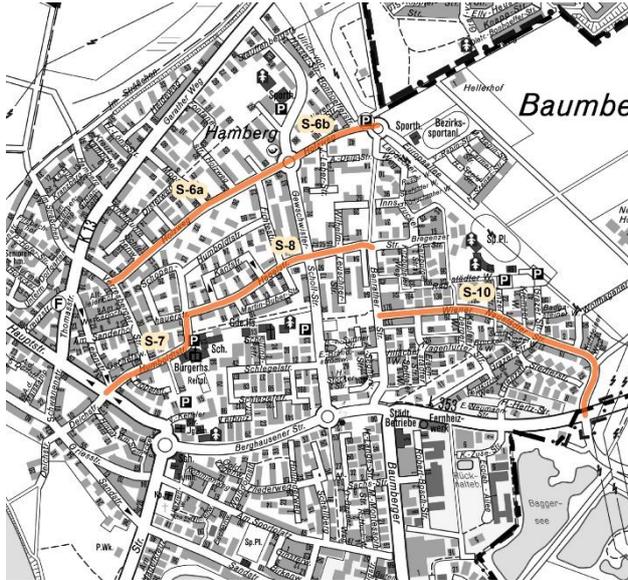


<b>Geschwister-Scholl-Straße</b>		<b>ABSV-Nr. S-4</b>	
<b>Länge</b>	<b>1340m</b>	RVK 2015 Nr. MON06.01	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	duale Führung des Radverkehrs (einseitig ist der Gehweg für RV in beiden Richtungen freigegeben) wird als uneindeutig empfunden; 7,50m Fahrbahn, Linienbusverkehr; Hauptachse von Baumberg, kein Parken, abschnittsweise wiederholtes Kfz-Halten am Fahrbahnrand		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Ggf. Grunderwerb		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	gar nicht fahrradfreundlich; verständliche Beschilderung fehlt Eimündung Stauffenbergstraße gefährlich		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitig Radfahrstreifen 1,85m</b>		
<b>Kosten</b>	hoch	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b>                  Aufhebung der dualen Führung.                  Querschnittsumbau im gesamten Abschnitt: Rückbau des einseitigen Radwegs und Verbreiterung der Fahrbahn, Einrichtung beidseitiger Radfahrstreifen und Demarkierung der Furten in Eimündungen; Prüfung der erforderlichen Fahrgassenbreite zwischen den Radfahrstreifen aufgrund des Linienbusverkehrs, so dass in Teilabschnitten die Radfahrstreifen durch Schutzstreifen in gleicher Breite ersetzt werden müssen. An allen Eimündungen sind Furten im Zuge des Radfahrstreifens vorzusehen.                  Durch Grunderwerb im südlichen Abschnitt vor den Häusern Nr. 25-37 kann der öffentliche Straßenraum so verbreitert werden, dass einseitig ein Parkstreifen (inkl. eines markierten Sicherheitsstreifens in 0,50m Breite) angelegt wird. Der Gehweg ist dann in Richtung der Gebäude zu verlegen.</p>			

Geschwister-Scholl-Straße / Holzweg		ABSV-Nr. KN-4	
Nr. RVK 2015	MON06.02		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Kreisverkehr mit Radverkehr auf der Fahrbahn und parallelem Seitenraumangebot auf der Ostseite des Knotenpunkts; Linienbusverkehr, einzelne Unfälle		
Einschränkungen / Besonderheiten	keine		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	keine		
anzustrebende Führungen	Fahrbahnführung im Kreisverkehr		
Kosten	gering	Priorität	B
			
<p>Maßnahmen</p> <p>Auflösung der Radfahrstreifen vor dem Kreisverkehr und Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn; Demarkierung der östlichen Furt;</p> <p>Der Innenring des Kreisverkehrs ist für LKW-Verkehr überfahrbar anzuheben, um die Auslenkung des Kfz-Verkehrs zu erwirken, ein Geradeausfahren zu verhindern und die im Kreisverkehr gefahrenen Geschwindigkeiten zu senken.</p>			

Geschwister-Scholl-Straße / Hegelstraße		ABSV-Nr. KN-5	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt, 30 km/h, FGÜ, nicht benutzungspflichtige Führung im östlichen Seitenraum nicht regelkonform und aufgrund enger Kurvenführung und mangelhafter Breite konfliktträchtig		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Regelung unbequem für Radler, Kreuzung fahrradfreundlicher gestalten		
anzustrebende Führungen	Fahrbahnführung - Radfahrstreifen		
Kosten	mittel	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Die derzeitige nicht benutzungspflichtige Führung im Seitenraum wird gemeinsam mit dem Fußverkehr über Ketten in die abgesetzten durch FGÜ gesicherten Querungen geleitet. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, diese Ketten über Bordabsenkungen zu umfahren, was zu regelwidrigem Verhalten führt. Mit Umbau des Straßenquerschnitts G.-Scholl-Straße und Anlage von Radfahrstreifen erfolgt eine Neugestaltung des Knotenpunkts. Dabei sind die vollständige Aufhebung der Seitenraumführungen für den Radverkehr und die Einrichtung sicherer und direkter Querungsangebote (FGÜ) für den Fußverkehr in allen Richtungen (Demontage der Kettensicherung) vorzusehen.</p> <p><b>Kurzfristige Lösungen:</b></p> <p>Zunächst ist zu prüfen, ob mit der Einrichtung einer gemeinsamen rot eingefärbten Furt auf der Ostseite der G.-Scholl-Straße bei gleichzeitiger Demarkierung des FGÜ und Demontage der Geländer eine sichere Querung erreicht werden kann. Die Einrichtung einer angehobenen Radwegüberfahrt (für Rad- und Fußverkehr) kann die Sicherheit zusätzlich erhöhen und sollte in Erwägung gezogen werden, wenn sich der Komplettumbau zeitlich verzögert.</p>			

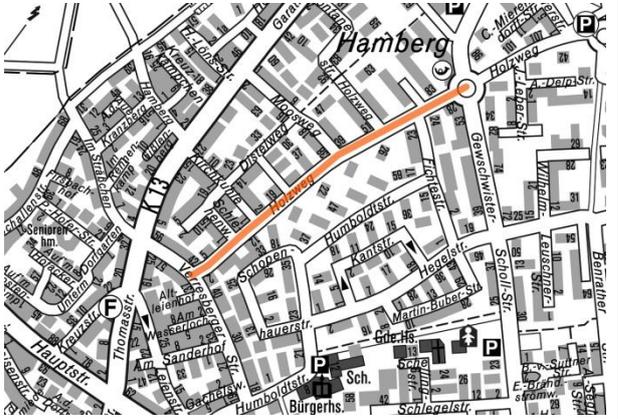
#### 4 Erschließungsstraßen Baumberg



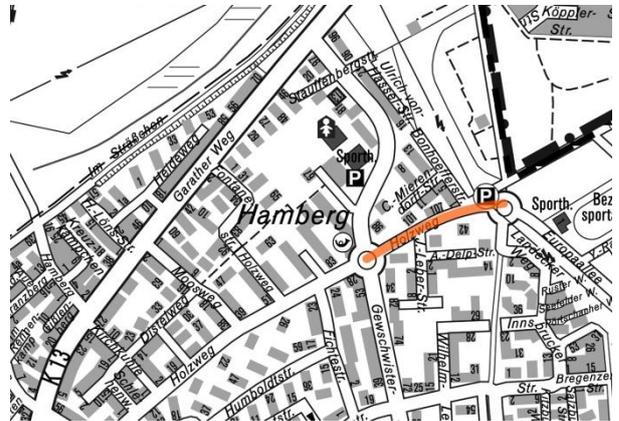
Einige Abschnitte des Radverkehrsnetzes in Baumberg liegen im Erschließungsstraßennetz und sind als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. In diesen Straßenräumen kann der Radverkehr normalerweise verträglich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. In den Bürgerbeteiligungen, vor allem beim Dialog vor Ort in Baumberg sind eben diese Straßen häufig als problematisch für den Radverkehr auf der Fahrbahn benannt worden. Als Hauptkonflikte wurden überhöhte Geschwindigkeiten, Konflikte durch falsch oder ein- und ausparkende Kfz sowie zu geringe Überholabstände gebäu-  
bert.

Die dargestellten Erschließungsstraßen in Baumberg weisen mit bis zu 7,40m sehr breite Fahrbahnen, teilweise neben baulich angelegtem Parken, auf, an denen dann meist einseitig am Fahrbahnrand geparkt wird. Grundsätzlich weisen alle Erschließungsstraßen ausreichende Breiten für eine Mischverkehrsführung für den Radverkehr auf.

Das Ziel sollte es in diesen Straßenräumen sein, eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Möglichkeiten dazu werden im Kapitel der prototypischen Maßnahmen beschrieben. Die Möglichkeiten infrastruktureller Maßnahmen, wie der Ausgestaltung des Fahrbahnrandparkens in gepflasterten Flächen oder der Einrichtung von Straßenraumbegrünung zur Einengung der Fahrgasse, sind u.U. in Abschnitten mit Linienbusverkehr, je nach Taktdichte, beschränkt. Daher sind vor allem die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durch Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Rücksichtnahme und Regeleinhaltung zu begleiten. Kapitel 7.1.1 gibt dazu eine Auswahl an Möglichkeiten.

<b>Holzweg</b>		<b>ABS-V-Nr. S-6a</b>	
<b>Länge</b>	<b>685m</b>	RVK 2015 Nr. MON08.01	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Tempo-30-Zone, teilweise überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und zu geringe Überholabstände für Radverkehr; teilweise Konflikte durch parkende Kfz		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Pkws fahren zu schnell; regelwidriges Parken führt zu Konflikten; subjektiv zu schmale Fahrbahn für Begegnungsfälle (Autotüren) Aufpflasterungen;		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Fahrbahnführung im Mischverkehr</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>C</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Eine engmaschige und regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle ist erforderlich, so dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten besser eingehalten werden. Sollten diese erforderlichen Kontrollen nicht realisierbar sein, kann die (temporäre) Montage von Geschwindigkeitsanzeigetafeln eine Verbesserung und Reduzierung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus erreichen.</p> <p>Darüber hinaus sind die bauliche Herstellung der Stellplätze am Fahrbahnrand (z.B. Belagswechsel, Pflastern, Pflasterreihe) sowie ggf. die Aufpflasterung der Knotenpunkte erste Ansätze zu einer optischen Einengung und einer baulichen Verkehrsberuhigung. Dabei geht es nicht primär um die Verkehrsverlangsamung durch Komforteinschränkung sondern auch um die optische Auffälligkeit des Knotenpunkts und die Unterbrechung einer geradlinigen Asphaltbahn zur Verkehrsberuhigung. Ergänzend ist vor allem am Holzweg mit einer Kampagne zur Verkehrsberuhigung die Motivation aller Beteiligten zu Rücksichtnahme zu stärken.</p>			

<b>Holzweg</b>		<b>ABS-V-Nr. S-6b</b>	
<b>Länge</b>	<b>230m</b>	RVK 2015 Nr. MON08.02_1	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Tempo-30-Zone, teilweise überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und zu geringe Überholabstände für Radverkehr; teilweise Konflikte durch parkende Kfz		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Pkws fahren zu schnell; Aufpflasterungen; Weiterführender Weg muss befestigt werden, am besten auch beleuchtet; entfallener Radweg aufgrund Tempo-30-Zone fehlt, da Fahrbahn zu eng		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Fahrbahnführung im Mischverkehr</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>C</b>



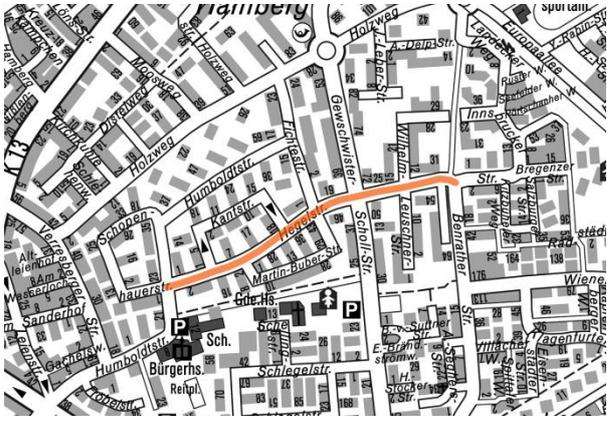
**Maßnahmen**

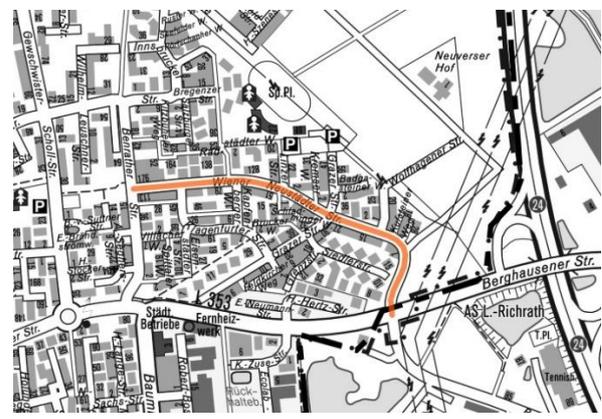
Eine engmaschige und regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle ist erforderlich, so dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten besser eingehalten werden. Sollten diese erforderlichen Kontrollen nicht realisierbar sein, kann die (temporäre) Montage von Geschwindigkeitsanzeigetafeln eine Verbesserung und Reduzierung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus erreichen.

Darüber hinaus sind die bauliche Herstellung der Stellplätze am Fahrbahnrand sowie ggf. die Aufpflasterung der Knotenpunkte erste Ansätze zu einer optischen Einengung und einer baulichen Verkehrsberuhigung. Ergänzend ist vor allem am Holzweg mit einer Kampagne zur Verkehrsberuhigung die Motivation aller Beteiligten zu Rücksichtnahme zu stärken.

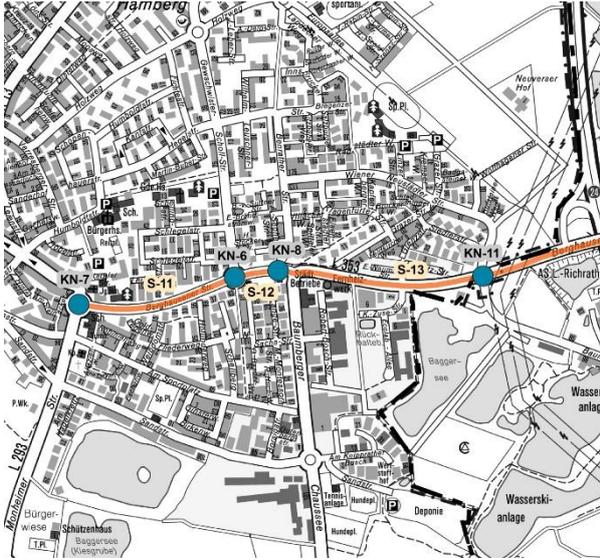
Eine duale Führung des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz auf Fahrbahn und parallelem Weg führt zu Unsicherheiten bei anderen Verkehrsteilnehmenden und unnötigen Konflikten mit Zufußgehenden. Aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsbelastung ist der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen.

<b>Humboldtstraße</b>		<b>ABSV-Nr. S-7</b>	
<b>Länge</b>	<b>390m</b>	RVK 2015 Nr.	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Tempo-30-Zone, teilweise überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr; Linienbusverkehr, wichtige Verbindung zur Grundschule		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	keine		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Fahrbahnführung im Mischverkehr</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>C</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Eine engmaschige und regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle ist erforderlich, so dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten besser eingehalten werden. Sollten diese erforderlichen Kontrollen nicht realisierbar sein, kann die (temporäre) Montage von Geschwindigkeitsanzeigetafeln eine Verbesserung und Reduzierung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus erreichen.</p>			

<b>Hegelstraße</b>		<b>ABSV-Nr. S-8</b>	
<b>Länge</b>	<b>650m</b>	RVK 2015 Nr.	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Tempo-30-Zone, teilweise überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, Linienbusverkehr		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	keine		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Fahrbahnführung im Mischverkehr</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>C</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Eine engmaschige und regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle ist erforderlich, so dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten besser eingehalten werden. Sollten diese erforderlichen Kontrollen nicht realisierbar sein, kann die (temporäre) Montage von Geschwindigkeitsanzeigetafeln eine Verbesserung und Reduzierung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus erreichen.</p> <p>Darüber hinaus sind die bauliche Herstellung der Stellplätze am Fahrbahnrand (z.B. Belagswechsel, Pflastern, Pflasterreihe) sowie ggf. die Aufpflasterung der Knotenpunkte erste Ansätze zu einer optischen Einengung und einer baulichen Verkehrsberuhigung. Dabei geht es nicht primär um die Verkehrsverlangsamung durch Komforteinschränkung sondern auch um die optische Auffälligkeit des Knotenpunkts und die Unterbrechung einer geradlinigen Asphaltbahn zur Verkehrsberuhigung.</p>			

Wiener Neustädter Straße		ABS-V-Nr. S-10	
Länge	890m	RVK 2015 Nr.	
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Tempo-30-Zone, Linienbusverkehr, teilweise überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und zu geringe Überholabstände für Radverkehr; teilweise Konflikte durch parkende Kfz;  veraltete, nicht regelkonforme, teilweise benutzungspflichtige Radverkehrsangebote im Seitenraum mit unkomfortablen Führungswechseln		
Einschränkungen / Besonderheiten	Keine		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	keine		
anzustrebende Führungen	Fahrbahnführung im Mischverkehr		
Kosten	Abhängig von Ausgestaltung	Priorität	C
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Sofort</p> <p>Aufheben der Benutzungspflicht der bestehenden Seitenraumführungen im westlichen Abschnitt, da rechtliche Grundlagen einer Benutzungspflicht nicht gegeben sind. (ggf. Standort Beschilderung selbständiger Weg prüfen) Ergänzend sind die markierten Übergänge zu demarkieren, ggf. die Borde zu erhöhen und die Fahrbahnführung zu verdeutlichen. Dies kann z.B. über ein temporäres Verkehrsschild geschehen.</p> <p>Der breite Straßenquerschnitt und die überwiegend gerade Linienführung sowie die Bevorrechtigung im Zuge des Linienbusverkehrs verleiten den Kfz-Verkehr zu Geschwindigkeitsübertretungen. Daher sind verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zur Sicherung der Fahrbahnführung für den Radverkehr unter Berücksichtigung der Belange des Busverkehrs erforderlich. Empfohlen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Engmaschige und regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen (alternativ: Montage von Geschwindigkeitsanzeigetafeln),</li> <li>• Punktuelle Fahrbahneinengungen u.a. zur Verbesserung der Querungsangebote für Zufußgehende,</li> <li>• Einrichtung zusätzlicher Straßenraumbegrünung, ggf. in Kombination mit vorgezogenen Pflanzbeeten</li> <li>• Bauliche Ausgestaltung der Stellplätze am Fahrbahnrand zur optischen Einengung der Fahrgasse und Verhinderung von Falschparken.</li> <li>• Aufhebung der Bevorrechtigung an den Knotenpunkten.</li> </ul>			

## 5 Berghausener Straße

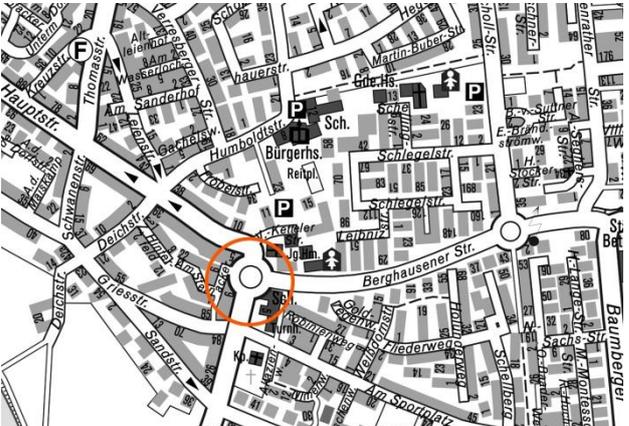


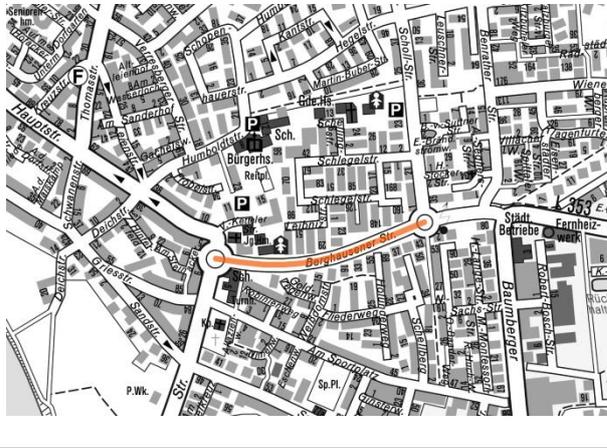
Die Berghausener Straße ist nicht nur für den Kfz-Verkehr die direkte Verbindung zwischen Baumberg und Langenfeld. Auch für den Radverkehr stellt sie aufgrund der beidseitigen Anbindung des S-Bahnhofs Berghausen eine wichtige Hauptverbindung im Radverkehr, vor allem für Pendler, dar. Hier schließen alle wichtigen Verbindungen aus Baumberg heraus an, hier befinden sich Versorgungseinrichtungen.

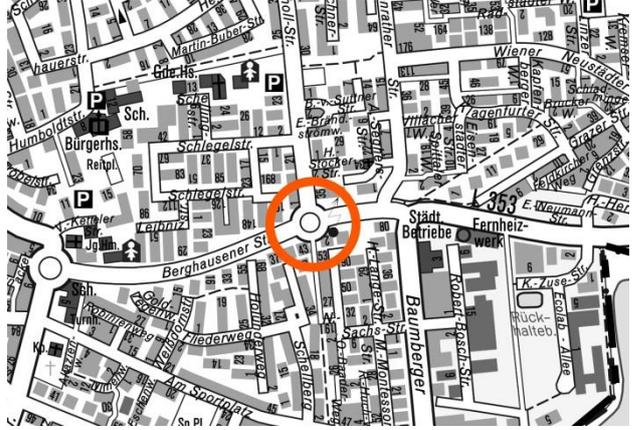
Mit der Realisierung des Radschnellwegs wird diese Achse ggf. noch wichtiger, da sie den direkten Anschluss über den Knotenpunkt Baumberger Chaussee bietet. Sie könnte als zentrale Anbindung an den Radschnellweg eingestuft werden.

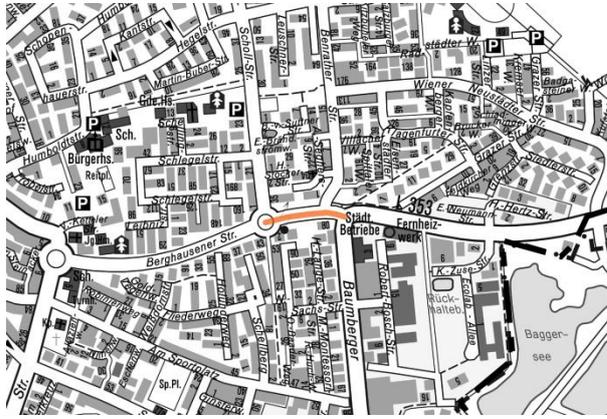
schnellweg eingestuft werden.

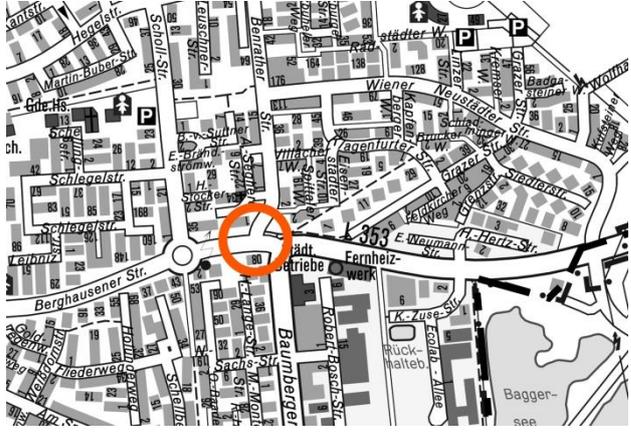
Gleichzeitig weist die Berghausener Straße einen großzügigen Straßenraum auf, der die Möglichkeit bietet, eine sicher vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung einzurichten. Aufgrund des mäßigen Kfz-Verkehrsaufkommens im westlichen und mittleren Abschnitt ist jedoch eine Benutzungspflicht nicht anzuordnen, da erfreulicherweise eine außerordentliche Gefahrenlage für den Radverkehr nicht vorliegt. Damit ergibt sich mit Anlage von Radwegen im Seitenraum automatisch eine duale Führung für den Radverkehr. Mit komfortablen Übergängen zwischen Fahrbahn- und Seitenraumführung und bevorrechtigten Querungen in den anschließenden Knotenpunkten ist die Attraktivität der Seitenraumführungen so groß, dass der Hauptanteil der Radfahrenden die Seitenräume nutzen wird. Ergänzend kann eine Kampagnen-Beschilderung für Aufklärung sorgen, so dass Radfahrenden, die trotz allem die Fahrbahn nutzen nicht vom Kfz-Verkehr gefährdet werden.

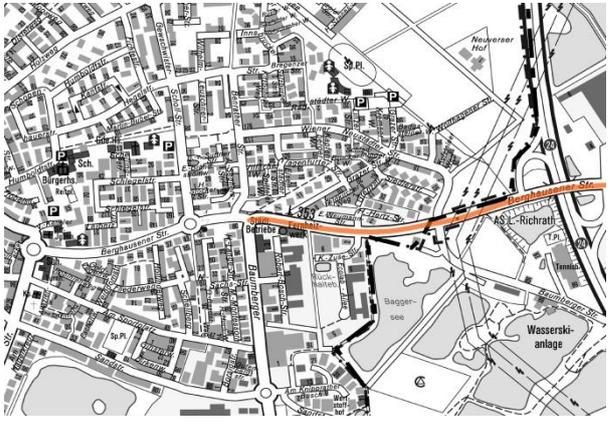
Berghausener Straße / Hauptstraße / Monheimer Straße		ABSV-Nr. KN-7	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Kreisverkehr mit Fahrbahnführung Radverkehr, 30 km/h, Übergänge von und zu Seitenräumen Berghausener Straße unkomfortabel und wenig fahrdynamisch; Überleitung Monheimer Straße in Seitenraum konfliktrichtig und aufgrund fehlender Freigabe des Seitenraums regelwidrig		
Einschränkungen / Besonderheiten	keine		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	keine		
anzustrebende Führungen	Fahrbahnführung im Kreisverkehr		
Kosten	gering	Priorität	B
			
<p><b>Maßnahmen</b>                      Einrichtung sicherer und komfortabler Übergänge zwischen Fahrbahnführung im Kreisverkehr und Seitenraumführungen Berghausener Straße. Diese Übergänge sind erst hinter dem FGÜ einzurichten, um die sichere Querung der Zufußgehenden an den FGÜ nicht zu beeinträchtigen.                      Die bestehenden Überleitungen zwischen den Seitenräumen und der Fahrbahn Monheimer Straße sind zurückzubauen, Beschilderung und Markierung zu entfernen.</p>			

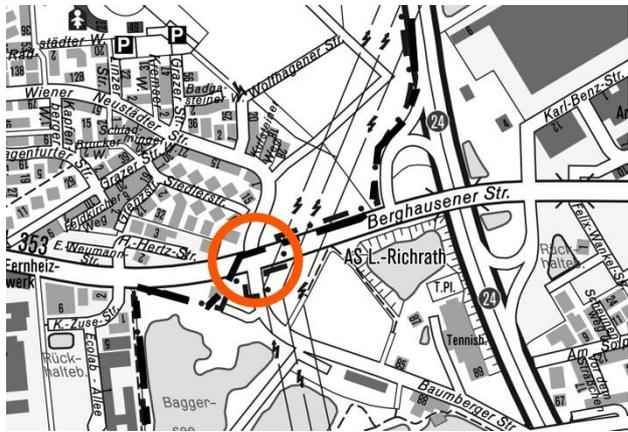
<b>Berghausener Straße West</b>		<b>ABS-V-Nr. S-11</b>	
<b>Länge</b>	<b>520m</b>	RVK 2015 Nr.	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	50 km/h, beidseitig Gehwege mit Freigabe für Radverkehr im Einrichtungsbetrieb, kein Parken, ausreichend breite Gehwege, ca. 8,00m Fahrbahnbreite		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	anbaufrei		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	schlechte Oberflächenqualität unterschiedliche und unverständliche Beschilderung / Kennzeichnung		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitige Einrichtungsführung mit dem Fußverkehr im Seitenraum – nicht benutzungspflichtige gem. Geh-/Radwege</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Dieser Abschnitt der Berghausener Straße dient zukünftig dem Radverkehr aus dem westlichen Baumberg als eine Zufahrt zum Radschnellweg. Daher ist der Abschnitt mit einer verbesserte Radverkehrsführung auszustatten. Da keine außergewöhnliche Gefährdungslage im Abschnitt für den Radverkehr besteht, ist eine Benutzungspflicht nicht anzuordnen.</p> <p>Alternative 1: Die Seitenräume werden in mind. 2,50m Breite neu angelegt, soweit die Breite nicht bereits besteht. Die Ausweisung erfolgt als gemeinsamer Geh-/Radweg ohne Benutzungspflicht (Markierung des gemeinsamen Piktogramms in weiß auf dem Weg) und nicht mehr als Gehweg mit Radverkehrsfreigabe.</p> <p>Alternative 2: Ergänzend (oder als alleinige Maßnahme) können aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreite nach Sanierung der Fahrbahnoberfläche beidseitig Schutzstreifen (1,50 - 1,75m) markiert werden, wobei die mittlere Leitlinie entfällt.</p> <p>Alternative 3: Der gesamte Straßenraum wird umgebaut, so dass von Fuß- und Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Dies kann als Radfahrstreifen bei verbreiteter Fahrbahn oder als getrennte Geh-/Radwege mit Hochbord direkt neben der Fahrbahn erfolgen.</p>			

Geschwister-Scholl-Straße / Berghausener Straße		ABSV-Nr. KN-6	
Nr. RVK 2015	MON06.03		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Kreisverkehr mit umlaufender Radverkehrsführung ohne Bevorrechtigung an den Knotenzufahrten (nur FGÜ), 50 km/h,		
Einschränkungen / Besonderheiten	keine		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	2x Radfahrer werden auf die Straße geleitet		
anzustrebende Führungen	Umlaufende bevorrechtigte Führung ohne Benutzungspflicht		
Kosten	mittel	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Wie bereits im RVK 2015 empfohlen, sollte die umlaufende RV-Führung im Kreisverkehr mit Bevorrechtigung an den Zufahrten (ergänzende Markierung von Furten) ohne Benutzungspflicht vorgesehen werden. Zu ergänzen ist die Einrichtung sicherer und komfortabler Übergänge zwischen Radfahrstreifen G.-Scholl-Straße und Seitenraumführungen Berghausener Straße.</p> <p>Mit der Bevorrechtigung der Seitenraumführung ist die Überleitung östlich des Knotens zurückzubauen und zu demarkieren.</p>			

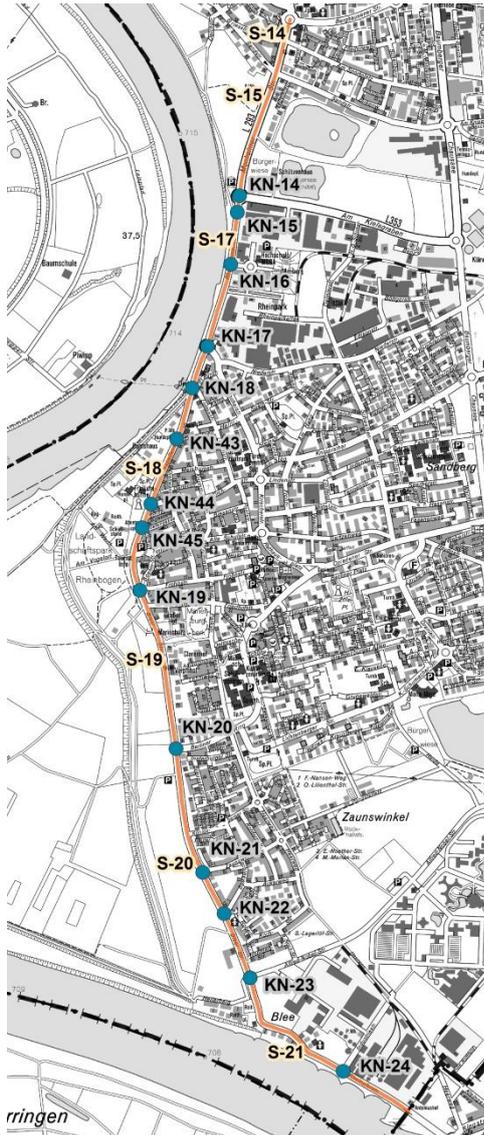
Berghausener Straße Mitte		ABS-V-Nr. S-12	
Länge	200m	RVK 2015 Nr.	
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	50 km/h, anbaufrei, einseitig (Nordseite) Gehweg mit Freigabe für Radverkehr im Einrichtungsbetrieb, einseitig (Südseite) benutzungspflichtiger gem. Geh-/Radweg, kein Parken, ausreichend breite Seitenräume, teilweise mit Belagsschäden		
Einschränkungen / Besonderheiten	anbaufrei		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	schlechte Oberflächenqualität unterschiedliche und unverständliche Beschilderung / Kennzeichnung		
anzustrebende Führungen	<b>Beidseitige Führung mit dem Fußverkehr im Seitenraum – nicht benutzungspflichtige gem. Geh-/Radwege</b>		
Kosten	mittel	Priorität	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b>                  Dieser Abschnitt der Berghausener Straße dient zukünftig dem Radverkehr aus dem westlichen Baumberg als eine Zufahrt zum Radschnellweg.                  Die Radwege im Seitenraum sind mindestens zu sanieren. Ein Ausbau in Kombination mit einer Freigabe des nördlichen Seitenraums für Zweirichtungsverkehr, der heute schon zur Umfahrung der zeit- aufwändigen Querung im Knoten Baumberger Chaussee genutzt wird, ist zu prüfen.</p>			

Berghausener Straße / Benrather Straße		ABS-V-Nr. KN-8	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt, durch Benutzungspflicht im südlichen Seitenraum (keine Fahrbahnnutzung mgl.) kein Anschluss an Benrather Straße gegeben; Überleitung auf Fahrbahn in Richtung Westen fehlt im Knoten, späterer Übergang Seitenraum / Fahrbahn auf der Nordseite ist uneindeutig ausgestaltet		
Einschränkungen / Besonderheiten	keine		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Radweg endet an FGÜ, Fortführung mit ZZ „Radfahren erlaubt“, Übergang vor dem Kreisverkehr in Engstelle ist ungünstig gelegen		
anzustrebende Führungen	Bevorrechtigte Querung mit Furt		
Kosten	gering	Priorität	<b>A</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Ersetzen des bestehenden FGÜ an der Einmündung Benrather Straße durch eine gemeinsame Furt für Fuß- und Radverkehr, die den Vorrang beider Verkehrsarten verdeutlicht.</p> <p>Der nördliche Seitenraum ist als nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh-/Radweg zu führen. Dies ist mit Piktogrammen auf dem Weg zu verdeutlichen.</p> <p>Ergänzend: Im Zuge der Umsetzung der Radschnellverbindung sollte nördlich des Knotens Baumberger Chaussee die Anschlüsse in Richtung Benrather Straße (in RSW-Planung vorgesehene direkte Führung nach Norden) und Grazer Straße (selbständiger Weg) eingepasst werden. Vgl. Planungen zum Radschnellweg</p>			

<b>Berghausener Straße Ost</b>		<b>ABSV-Nr. S-13</b>	
<b>Länge</b>	<b>2150m (660m Monheim)</b>	RVK 2015 Nr. MON09.01	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	50 – 70 km/h, beidseitig gem. Geh-/Radwege, teilweise im Zweirichtungsbetrieb, kein Parken, ausreichend breite Wege mit teilweise starken Belagsschäden, Zufahrt zum S-Bahnhof Berghausen		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Autobahnzubringer im Kfz-Verkehr, starkes Kfz-Verkehrsaufkommen, überwiegend Stadtgebiet Langenfeld; Ggf. Abstimmung mit Bezirksregierung erforderlich Baulast: Land NRW		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Schlechte Fahrbahnbeschaffenheit, Ampelschaltungen an den Knotenpunkten zugunsten des Radverkehrs verbessern		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitige benutzungspflichtige Einrichtungsführung gemeinsam mit Fußverkehr</b>		
<b>Kosten</b>	hoch	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Der Radverkehr ist getrennt vom Kfz-Verkehr im Seitenraum zu führen. Aufgrund der Bedeutung der Strecke für den Radverkehr zum und vom S-Bahnhof Berghausen und unter Berücksichtigung des Ziels, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split zu erhöhen und die Verknüpfung mit dem ÖPNV zu verbessern, sind die Radverkehrsanlagen auszubauen. Deshalb sollten die bestehenden Anlagen beidseitig im Seitenraum mindestens auf das Regemaß von 2,50m, soweit die Flächenreserven bestehen, auf 3,00m Breite ausgebaut werden.</p> <p>Die bestehende Zweirichtungsführung Baumberger Chaussee bis zur Ausfahrt Supermarkt im nördlichen Seitenraum ist aufgrund eines fehlenden Querungsangebots auf Höhe der Ausfahrt Supermarkt bis zum Knoten Konrad-Zuse-Straße zu verlängern, um dort das sichere Queren über die LSA zu ermöglichen. Alternativ ist die Zweirichtungsführung aufzuheben, wenn stattdessen ein direkter westlicher Anschluss des Supermarktgeländes an den Weg Grazer Straße eingerichtet wird, so dass der Radverkehr den selbständigen Weg ohne Umweg nutzen kann. (Bürgeranregung)</p> <p>Die LSA-Schaltungen an der Autobahnauffahrt (Langenfelder Stadtgebiet) sollten dahingehend angepasst werden, dass der Radverkehr die Knotenpunktzufahrten in einem Zug queren kann. Dazu sind jeweils im Vorfeld Kontaktschleifen in die Radwege zu installieren.</p>			

Berghausener Straße / Wiener Neustädter Straße		ABSV-Nr. KN-11	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)		Signalisierter Knotenpunkt, Furt an östlicher Knotenpunktzufahrt fehlt, Anschluss an Baumberger Straße problematisch aufgrund Wechsel zwischen Fahrbahnführung und Seitenraum	
Einschränkungen / Besonderheiten		Baulast: Land NRW Baumberger Straße auf Langenfelder Stadtgebiet	
Ergebnisse Bürgerbeteiligung		Überleitung Berghausener / Baumberger Straße problematisch	
anzustrebende Führungen		Signalisierte Querung aller Knotenpunktzufahrten	
Kosten	mittel	Priorität	B
			
<p>Maßnahmen</p> <p>Anschluss der alternativen Ost-West-Führung durch Baumberg an der Berghausener Straße. Mit der Einrichtung einer vierten Furt kann der Radverkehr aus Westen in Richtung W.-Neustädter-Str. im Richtungsbetrieb den Knoten passieren. Soll er weiterhin die westliche Furt nutzen, sind im nord-westlichen Seitenraum ausreichend Flächen für eine Zweirichtungsführung des Radverkehrs sowie die erforderlichen Aufstellflächen anzulegen, die nördliche Furt ist als Zweirichtungsfurt mit Pfeilen zu markieren.</p> <p>An der Einmündung Baumberger Straße sollte der Schutzstreifen in Richtung Süden direkt hinter der Furt beginnen, um auch den von Norden kommenden Radverkehr sicher aufzunehmen. Die Sperrfläche ist zu demarkieren und als Hinweis auf den Übergang der Radfahrenden von der Berghausener Straße in rot einzufärben.</p> <p>Einrichtung aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) an den Nebenrichtungen.</p>			

## 6 Nord-Süd-Achse Rhein



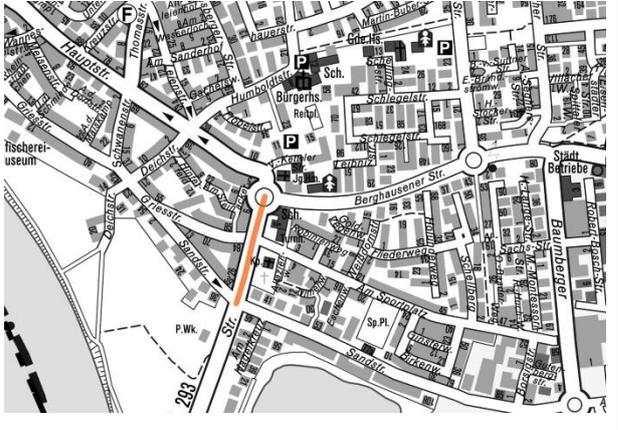
Die Nord-Süd-Achse am Rhein ist quasi das Rückgrat des Radverkehrs in Monheim. Sie verbindet alle Ortsteile miteinander wie an einer Perlenkette und bietet durch die Rheinlage eine große nicht nur touristische Attraktivität. Über weite Teile wird der Radverkehr beidseitig im Einrichtungsbetrieb im Seitenraum geführt. Aufgrund der hohen Bedeutung der Achse auch im Kfz-Verkehr erfolgt diese Führung überwiegend unter Benutzungspflicht. Die Monheimer Straße liegt noch in der Baulast des Landes NRW.

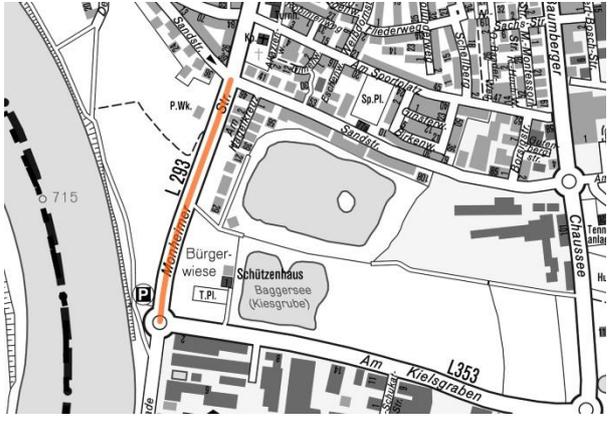
Der attraktivste Teil der Achse, die Rheinpromenade weist allerdings aufgrund der Überlagerung von Aufenthalt, Fuß- und Radverkehr bei gleichzeitig vergleichsweise engen Verkehrsräumen, diverse Konflikte auf, die auch von der Bürgerschaft klar benannt wurden.

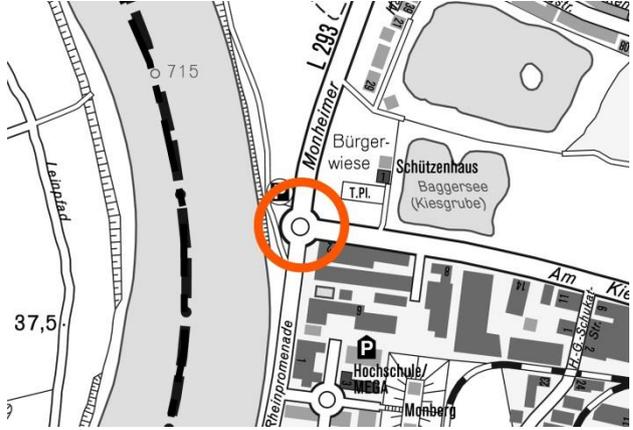
Darüber hinaus weisen die Seitenraumführungen über weite Strecken erhebliche Defizite in der Oberflächenqualität auf. Als problematisch ist auch zu sehen, dass in einigen Knotenpunkten, vor allem entlang der Kapellen- und Bleer Straße die Anschlüsse an die Fahrbahnführungen der angrenzenden Wohngebiete nicht sicher und komfortabel ausgestaltet sind.

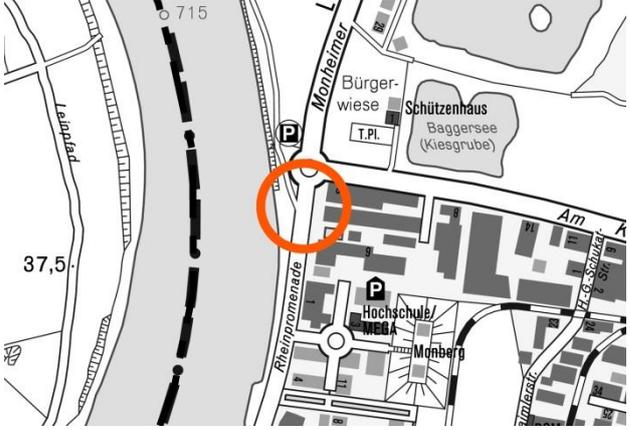
Aus diesem Gründen befinden sich entlang dieser Achse die meisten Maßnahmenstandorte des Konzeptes. Hier besteht neben den diversen Vorschlägen zur Verbesserung von Querungen und der linienhaften Sanierung der Radwege die Herausforderung, auch die Anschlüsse an die separaten Führungen entlang des Rheins (Deich, Rheinufer) bedarfsgerecht, sicher und komfortabel einzurichten. So sollte am Anschluss des Rheinuferwegs auf Höhe Kielsgraben eine Wegführung/Anschluss direkt zum Kreisverkehr geschaffen werden. Zu berücksichtigen ist dabei die Topografie des Geländes.

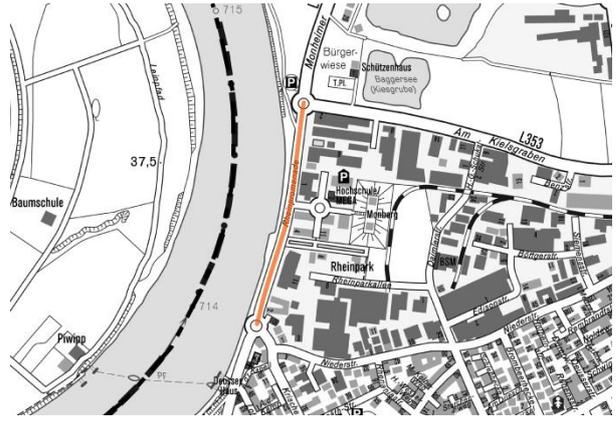


Monheimer Straße innerorts (Sandstraße bis Berghausener Straße)		ABS-V-Nr. S-14	
Länge	270m	RVK 2015 Nr.	
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	30 km/h, Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kfz-Verkehr, teilweise bestehende Überleitungen zwischen Fahrbahn und Seitenraum ohne Führungsausgestaltung im Seitenraum, widersprüchliche Ausgestaltung, Linienbusverkehr, kein Parken, Fahrbahnbreite 7,70m		
Einschränkungen / Besonderheiten	Baulast: Land NRW; zukünftig angestrebt: Stadt Monheim am Rhein		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Keine		
anzustrebende Führungen	Beidseitige Schutzstreifen in 1,50m		
Kosten	gering	Priorität	B
			
<p><b>Maßnahmen</b>                  Zur verbesserten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sind beidseitig Schutzstreifen in 1,50m Breite anzulegen. Die mittlere Leitlinie ist zu demarkieren. An den Bushaltestellen ist der Schutzstreifen zu unterbrechen. An den Knotenpunkten bzw. Einmündungen sind Furten für den Schutzstreifen anzulegen.                  Um ggf. die Akzeptanz der Fahrbahnführung zu erhöhen können die Schutzstreifen rot eingefärbt werden. Alternativ ist in den Seitenräumen die alleinige Führung des Fußverkehrs über Beschilderung oder z.B. Kampagnen zu verdeutlichen.</p>			

Monheimer Straße außerorts		ABS-V-Nr. S-15	
Länge	630m	RVK 2015 Nr.	
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	70 km/h, beidseitige Einrichtungsführung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Fußverkehr im Seitenraum in regelkonformer Breite, Mängel und Konflikte durch mangelhaften Grünschnitt, diverse Belagsschäden und Wurzelaufwürfe in der Oberfläche		
Einschränkungen / Besonderheiten	Baulast Land NRW; zukünftig angestrebt: Stadt Monheim am Rhein Außerorts		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Fehlender Grünschnitt, diverse Wurzelaufwürfe und andere Oberflächenschäden; Konflikte durch falsch fahrenden Radverkehr und Zufußgehende		
anzustrebende Führungen	<b>Beidseitige benutzungspflichtige Einrichtungsführung gemeinsam mit Fußverkehr</b>		
Kosten	hoch	Priorität	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Vor allem im Sommerhalbjahr sind die Gehölze entlang der Seitenräume engmaschig und regelmäßig zu beschneiden, so dass der Radweg immer in der vollen Breite befahrbar bleibt;</p> <p>Aufgrund der bestehenden Mängel sind die beiden Wege im Seitenraum zeitnah zu sanieren und mind. in 2,50m anzulegen.</p>			

Monheimer Straße / Am Kielsgraben		ABS-V-Nr. KN-14	
Nr. RVK 2015	MON10.02		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Kreisverkehr mit benutzungspflichtiger umlaufender Radverkehrsführung ohne Bevorrechtigung an den Knotenpunktzufahrten; Anschluss an Rheinuferradweg in Richtung Norden problematisch im Zuge des Parkplatzes und sehr enger Wegeführung (Poller, Borde, etc.)		
Einschränkungen / Besonderheiten	Baulast Land NRW Zukünftig angestrebt: Baulast Stadt Monheim am Rhein		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Nachts ist die Abfahrt auf dem Radweg mit Poller sehr schwer zu fahren; Querung Am Kielsgraben nicht angenehm		
anzustrebende Führungen	Umlaufende bevorrechtigte Führung mit Benutzungspflicht		
Kosten	mittel	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Kreisverkehr: Einrichtung von Radverkehrsfurten und FGÜ an den Zufahrten zur Bevorrechtigung der nicht motorisierten Verkehrsarten (Maßnahme aus RVK 2015)</p> <p>Die Straße Am Kielsgraben stellt zukünftig u.a. eine wichtige Verbindungsspanne zwischen dem von Norden kommenden Rheinuferradweg und dem Radschnellweg entlang der Baumberger Chaussee dar. Gleichzeitig soll der regelkonform von Süden kommende (Rheinpromenade) rechtsfahrende Radverkehr sicher und komfortabel zum Rheinuferradweg geführt werden. Daher sollte der gesamte Bereich zwischen Kreisverkehr und Rheinuferweg inkl. Parkplatz dahingehend umgebaut werden, dass ein direkter und komfortabler Anschluss an den Rheinuferweg für den Radverkehr (mit Parkplatzzufahrt) entsteht, so dass u.a. eine zusätzliche Querung der Rheinpromenade südlich des Kreisverkehrs entfallen kann, da der Rheinuferweg erst auf Höhe Kreisverkehr auf die Rheinpromenade stößt.</p> <p>Überprüfung und ggf. Verbesserung der Beleuchtung der Radwege, auch in Zusammenhang mit der unkomfortablen Führung des Radwegs in Richtung Rheinufer (eng, Borde, Poller, etc.)</p>			

Rheinpromenade / Querung südlich Kielsgraben		ABSV-Nr. KN-15	
Nr. RVK 2015	MON10.03		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Wechsel von Einrichtungs- zur Zweirichtungsführung am Rhein; Querung und Übergang zu Rheinradweg in Richtung Norden fehlt		
Einschränkungen / Besonderheiten	Ggf. Abstimmung mit Ausgestaltung Kreisverkehr am Kielsgraben		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Querung zum Rheinuferweg fehlt		
anzustrebende Führungen	Mittelinsel		
Kosten	gering	Priorität	A
			
<p>Maßnahmen</p> <p>Maßnahme aus RVK 2015</p> <p>Einrichtung eines Übergangs für Radverkehr in Richtung Rheinuferweg in Richtung Norden</p> <p>Planungen zur Einrichtung einer Querung sind in Arbeit, die eine mögliche Realisierung in 2021 sehen.</p> <p>Diese Maßnahme entfällt mit Anschluss des Rheinuferwegs über Kreisverkehr Am Kielsgraben (vgl. Maßnahme KN-14)</p>			

<b>Rheinpromenade</b>		<b>ABSV-Nr. S-17</b>	
<b>Länge</b>	<b>730m</b>	RVK 2015 Nr. MON10.01	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Beidseitige regelkonforme Einrichtungsführungen im Seitenraum mit Fußverkehr; Rheinseite: Einschränkung der nutzbaren Breiten durch Baumbeete und Laternen, was zu Nutzungskonflikten bei hohem Verkehrsaufkommens und zusätzlich regelwidrigem Zweirichtungsbetrieb führt; Engstelle an Bushaltestelle wird befahren		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Starke Aufenthaltsfunktion		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Radfahrer nutzen Gehweg in falscher Richtung; Bereich zu schmal; rutschig Hindernisse im Geh- und Radweg Haltestellen, Bäume, Laternen; Geh- und Radweg zu schmal; Laternen als künstliche Verkehrsraumeinengung, unübersichtliche Situation, Nutzungskonflikte durch hohes Verkehrsaufkommen im Seitenraum und viel Freizeitverkehr, Bushaltestelle erzeugt Engstelle und soll verlegt werden, regelwidriger Zweirichtungsbetrieb führt zu Konflikten; Ideen und Vorschläge: Radstreifen in beiden Richtungen auf der Straße anlegen; separater Gehweg als Balkon neben bestehendem Weg Kulturraffinerie: Anbindung für Radfahrer aus allen Richtungen soll berücksichtigt werden Vorschlag 1: Fortsetzung des Radweges direkt unten am Rhein Vorschlag 2: durch VZ in beide Richtungen freigeben Vorschlag 3: mehr Kontrollen nötig Vorschlag 4: Muss eindeutig ausgewiesen werden Vorschlag 5: Erweiterung der Radwege		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitige Einrichtungsführung gemeinsam mit Fußverkehr ohne Benutzungspflicht</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			

**Maßnahmen**

langfristig erforderlich ist die Verbreiterung des Verkehrsraums für Rad- und Fußverkehr auf der Rheinseite. Die Menge an Bürgeraussagen verdeutlicht diesen Bedarf.

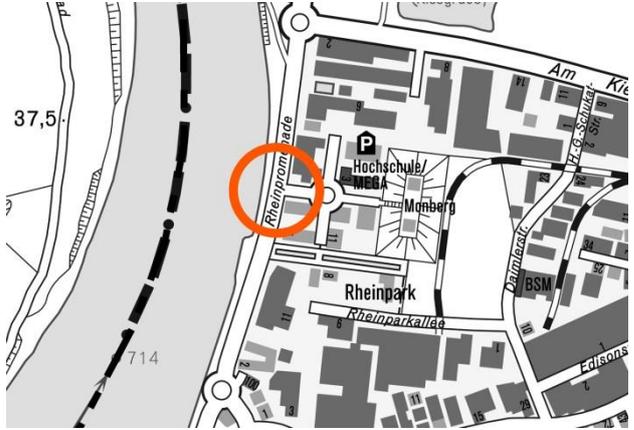
Variante 1: Aufheben der Benutzungspflicht für den Radverkehr und Freigabe der Fahrbahn (und des Seitenraums) für den Radverkehr bei gleichzeitiger konsequenter Kontrolle der Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln für alle Verkehrsteilnehmer. Dazu sind ggf. alle Fahrbahnteiler zu entfernen, um Überholvorgänge zu ermöglichen. Nach ERA 2010 können im vorliegenden Belastungsbereich 3 bei geringem Schwerverkehrsanteil Schutzstreifen angeboten werden.

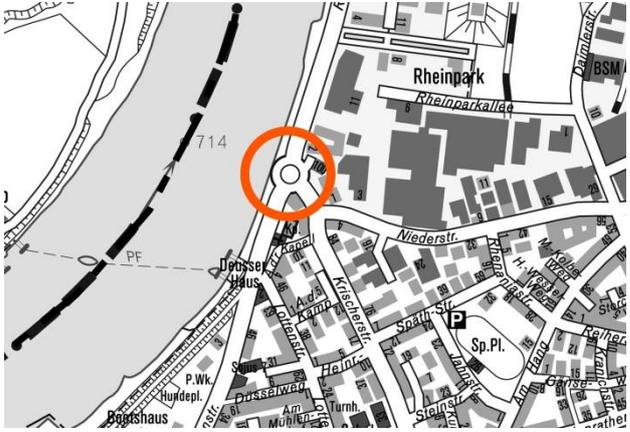
Variante 2: Verlegung der Laternen und Aufgabe der Baumstandorte

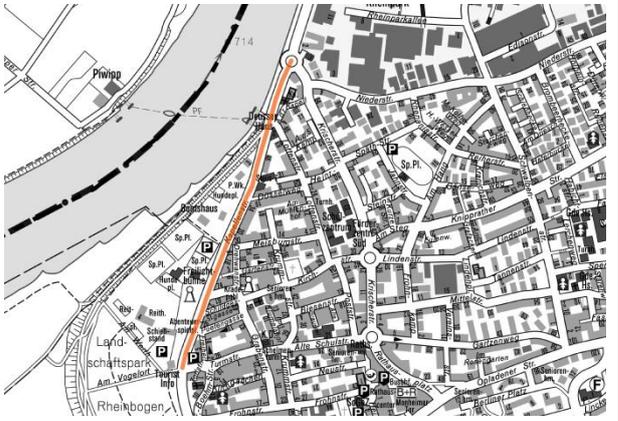
Variante 3: Umbau des Straßenquerschnitts mit Aufgabe bzw. Reduzierung der diversen Grünstreifen

Variante 4: Einrichtung eines zusätzlichen Gehwegs bzw. Verbreiterung des Wegs in Richtung Rhein durch eine "Balkon"-Konstruktion über der Rheinböschung

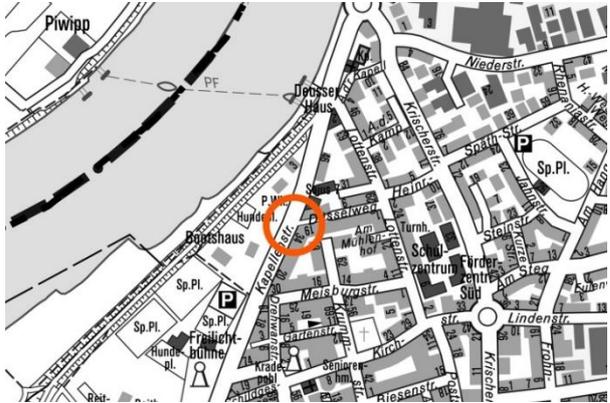
Variante 5: Mit der Planung einer Rheintreppe über die gesamte Länge der Rheinpromenade eröffnet sich die Möglichkeit einer Verbreiterung der rheinseitigen Radverkehrsanlage. Ob Rad- und Fußverkehr dann gemeinsam oder getrennt voneinander geführt werden hängt neben der Breite auch von der gewünschten Gestaltung (ggf. Bänke am Rhein, Laternen, Bäume etc.) ab. Für den Fußverkehr ist eine Breite von möglichst 4,00m aufgrund des Promenadencharakters anzusetzen. Für den Radverkehr sind abweichend vom Regelmaß 3,00m aufgrund der sehr inhomogenen Radfahrendenstruktur anzustreben. Für eine gemeinsame Trennung ist sicherzustellen, dass der gesamte Verkehrsraum frei von Hindernissen wie Laternen, Bänken oder Bäumen ist.

Rheinpromenade / Zufahrt Monberg		ABSV-Nr. KN-16	
Nr. RVK 2015	MON10.04		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt; Anschluss an Radweg im westlichen Seitenraum fehlt		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung			
anzustrebende Führungen	Mittelinsel		
Kosten	gering	Priorität	A
			
<p>Maßnahmen</p> <p>Maßnahme aus RVK 2015</p> <p>Einrichtung einer Querungsinsel und Einrichtung einer Bordabsenkung zur sicheren Querung für Radverkehr zwischen rheinseitigem Radweg und Monberg</p>			

Rheinpromenade / Krischerstraße		ABSV-Nr. KN-17	
Nr. RVK 2015	MON10.05		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Kreisverkehr mit Fahrbahnführung mit Wechsel in den Seitenraum Rheinpromenade; sehr enge Führung im westlichen Seitenraum, der regelwidrig in beiden Richtungen genutzt wird		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Führung des Radfahrers vor der Bushaltestelle auf die Straße Radfahrer werden vor dem Kreisverkehr auf die Straße geführt		
anzustrebende Führungen	Kreisverkehr mit Fahrbahnführung		
Kosten	gering	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Nach den geltenden Regeln sollte kein Radverkehr in der Engstelle der Bushaltestelle stattfinden, da der südlich gerichtete Radverkehr auf die Fahrbahn wechselt und der nördlich gerichtete auf der anderen Straßenseite verläuft. Das Problem der bisher verbleibenden Falschfahrer ist durch regelmäßige Kontrolle, sichere Überleitungen und klar erkennbare Führung und deren Beschilderung anzugehen. Verlegung des Übergangs vom westlichen Seitenraum auf Fahrbahn (in Richtung Süden) ca. 10-15m vor den (derzeit störenden) Laternenstandort oder bis zur bestehenden Bordabsenkung an der Querungsstelle vorher. Einrichtung einer zumindest rot eingefärbten Abfahrt. Die Kombination mit der Bushaltestelle (Bestand) wird dadurch entzerrt. Der Weg hinter der Haltestelle sollte mit VZ 239 beschildert werden.</p> <p>Der Übergang in Richtung Süden zurück in den Seitenraum hinter dem Kreisverkehr muss sicher und komfortabel in regelkonformer Breite ausgestaltet werden.</p> <p>Für von Süden kommenden Radverkehr ist ein konsequenter Wechsel vom Seitenraum zur Fahrbahn vor dem Kreisverkehr einzurichten, so dass in Richtung Norden der östliche Radweg verstärkt genutzt wird. Dieser Wechsel sollte im geplanten niveaugleichen Abschnitt der Kapellenstraße angelegt werden.</p> <p>Der Radverkehr aus Niederstraße und Krischerstraße, der in Richtung Süden und Deich fahren will, kann ebenso im geplanten niveaugleichen Abschnitt der Kapellenstraße in den Seitenraum wechseln.</p>			

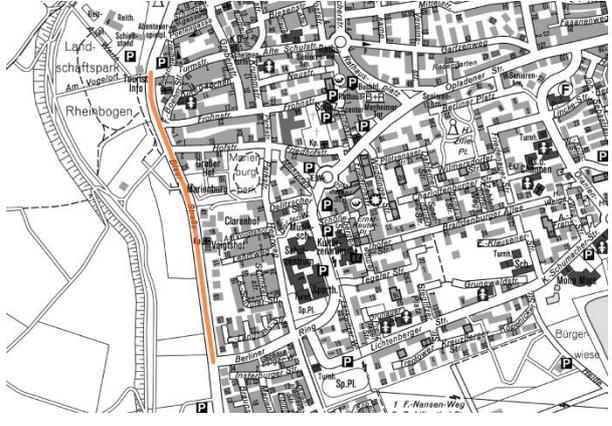
<b>Kapellenstraße</b>		<b>ABSV-Nr. S-18</b>	
<b>Länge</b>	<b>1070m</b>	RVK 2015 Nr. MON10.07	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	30-50 km/h, beidseitig benutzungspflichtige Einrichtungsführung im Seitenraum mit Fußverkehr; auf der Rheinseite Konflikte durch parkende Kfz, diverse Belagsschäden u.a. durch Wurzelaufwürfe		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Teilweise starke Aufenthaltsfunktion und hohes Fußverkehrsaufkommen		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Wurzelaufwürfe, Konflikte an Einmündungen, Konflikte mit Zufußgehenden und Hunden, Gefahr für Dooringunfälle, Geschwindigkeiten kontrollieren		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitige Einrichtungsführung überwiegend gemeinsam mit Fußverkehr, benutzungspflichtig, abschnittsweise asymmetrische Führung</b>		
<b>Kosten</b>	Monheim am Rhein	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Umgestaltung der Kapellenstraße entsprechend der vorliegenden Planungen (Vgl. auch Ausführung Bericht Kapitel 2). Dabei Überleitung des östlich geführten Radverkehrs noch vor der Bushaltestelle An d'r Kapell auf die Fahrbahn. Dazu Einrichtung eines Schutzstreifens, der bis zum Knotenpunkt Krischerstraße führt. Dadurch wird der Radverkehr frühzeitig sicher auf der Fahrbahn geführt. Der Streckenabschnitt zwischen Deich und Krischerstraße wird asymmetrisch geführt.</p>			

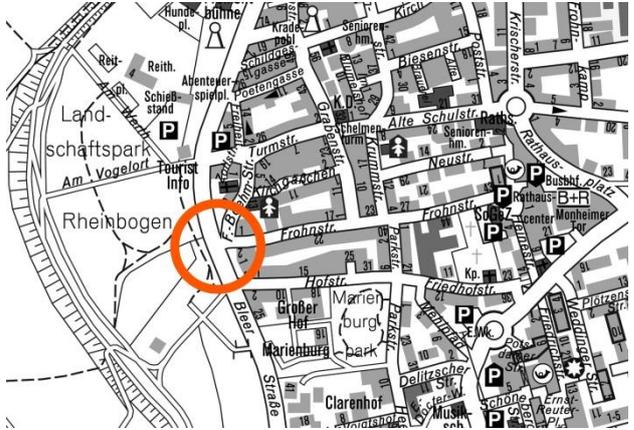
<b>Kapellenstraße / An d'r Kapell</b>		<b>ABS-V-Nr. KN-18</b>	
<b>Nr. RVK 2015</b>			
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Vorrangeregelter Knotenpunkt mit versetzter Querung (FGÜ) für Rad- und Fußverkehr führt zu umwegiger Führung im Zweirichtungsverkehr im engen östlichen Seitenraum Kapellenstraße; direkter Anschluss zwischen Deichradweg und An d'r Kapell fehlt		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>			
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Nutzungskonflikte bei hohem Radverkehrsaufkommens; Geländer ist ein Sicherheitsrisiko und sollte durch Markierungen verdeutlicht werden		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Direkte Querung</b>		
<b>Kosten</b>	Monheim am Rhein	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
<p><b>Maßnahmen</b>                  Mit Neugestaltung des Bereichs zwischen Deichradweg und Kapellenstraße (Planung Parkplatz) soll ein abzweigender Radweg vom Deich zur Ausfahrt Kapellenstraße geführt werden, um den Höhenunterschied zu überbrücken und einen Anschluss an die (zum Kreisverkehr Krischerstraße führende) Fahrbahnführung einzurichten und den Anschluss in Richtung Innenstadt über An d'r Kapell zu ermöglichen.                  Ziel sollte es in der Detailplanung sein, einen direkten Anschluss an An d'r Kapell einzurichten.</p>			

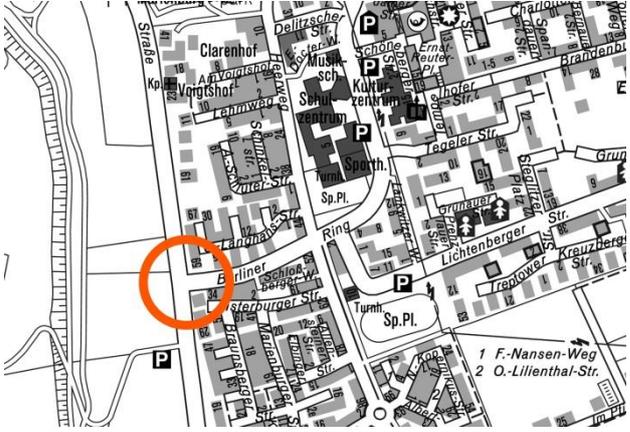
Kapellenstraße / Düsselweg		ABSV-Nr. KN-43	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt, Seitenraumführungen des Radverkehrs Kapellenstraße, Anschluss an Radweg auf westlicher Straßenseite fehlt		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	keine		
anzustrebende Führungen	Führungswechsel Seitenraum / Fahrbahn		
Kosten	gering	Priorität	B
			
<p>Maßnahmen</p> <p>Es sind eine Unterbrechung der Grünfläche im Sicherheitstrennstreifen (westl. Seite) und die Einrichtung einer komfortablen und asphaltierten Überleitung erforderlich.</p>			

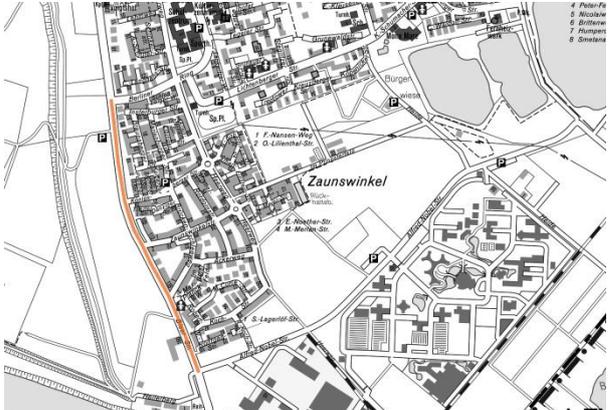
Kapellenstraße / Grabenstraße		ABS-V-Nr. KN-44	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	signalisierte Querung am vorfahrtgeregelten Knotenpunkt, Seitenraumführungen des Radverkehrs Kapellenstraße, Anschlüsse an Einmündungen ungünstig ausgestaltet, da keine Überleitung auf Fahrbahn besteht		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	keine		
anzustrebende Führungen	Führungswechsel Seitenraum / Fahrbahn FGÜ		
Kosten	mittel	Priorität	B
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Die gesicherte Querung über die Fußgänger-LSA ist vor allem auf den starken Fußverkehr, vor allem auch durch Kinder- und Jugendliche in Richtung Stadion zurückzuführen. Untersuchungen zeigen häufig, dass die Akzeptanz von FG-LSA vergleichsweise gering sind, da die Wartezeiten oft nicht toleriert werden. Die Wartezeiten, die sich dagegen an FGÜ ergeben, werden eher akzeptiert. Aus diesem Grunde ist die Demontage der LSA und deren Ersatz durch einen FGÜ als Querungssicherung zu prüfen. Aufgrund der versetzten Einmündungen von Grabenstraße und Stadionzufahrt ist darüber hinaus zu prüfen, inwieweit der FGÜ deutlich verbreitert angelegt und über den gesamten Zwischenraum der Einmündungen ausgeweitet werden kann.</p> <p>Alternativ ist die Umgestaltung des gesamten Knotenpunkts zu prüfen, so dass auch der Außerortscharakter durch einen Innerortscharakter ersetzt werden kann und die vermutlich überdimensionierte Einmündung Grabenstraße zurückgebaut werden kann (Bedarf entsprechend Schlepplernen prüfen) .</p>			

Kapellenstraße / Freiheit		ABS-V-Nr. KN-45	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt, Seitenraumführungen des Radverkehrs Kapellenstraße, Anschluss an Radweg auf westlicher Straßenseite fehlt		
Einschränkungen / Besonderheiten	Keine		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	keine		
anzustrebende Führungen	Führungswechsel Seitenraum / Fahrbahn		
Kosten	gering	Priorität	<b>B</b>
			
<p>Markierung von Fahrradpiktogrammen in der Furt; Prüfung der Möglichkeit der Fahrbahneinengung, um die Querungslänge zu reduzieren.</p> <p>Unterbrechung des westlichen Parkstreifens und Einrichtung eines vorgezogenen Seitenraums mit abgesenktem Bord, um Anschluss zwischen Radweg und Freiheit einzurichten.</p>			

<b>Bleer Straße Nord</b>		<b>ABSV-Nr. S-19</b>	
<b>Länge</b>	<b>960m</b>	RVK 2015 Nr. MON10.10	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	50 km/h, beidseitige benutzungspflichtige Einrichtungsführung mit Fußverkehr, überwiegend regelkonforme Breite, teilweise fehlender Grünschnitt, diverse Belagsschäden und Wurzelaufwürfe; Konflikte durch regelwidrige Zweirichtungsnutzung		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern; Radfahrer gehören auf die Straße oder einen eigenen Weg; Wurzelaufwürfe, hereinwachsende Büsche, Schlaglöcher		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitige Einrichtungsführung gemeinsam mit Fußverkehr, benutzungspflichtig</b>		
<b>Kosten</b>	hoch	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Engmaschig regelmäßiger Rückschnitt der Seitenbegrünung;</p> <p>Sanierung sowie ggf. Verbreiterung der beidseitigen Radwege auf das Regelmaß von 2,50m und Einrichtung von Radwegüberfahrten an allen Einmündungen der Radwege zur Verdeutlichung des Vorrangs des Radverkehrs. Im Zuge der Sanierungsplanung ist zu prüfen, inwieweit der westl. Geh-/Radweg u.a. auch zum Wurzelschutz und zur Reduzierung der Barrierewirkung der höher liegenden Fahrbahn angehoben werden kann.</p> <p>Alternativ ist langfristig ein Komplettumbau mit einer neuen Straßenraumgestaltung als innerörtliche Stadtstraße, z.B. mit breiteren Seitenräumen oder Fahrbahnführungen für den Radverkehr anzustreben.</p>			

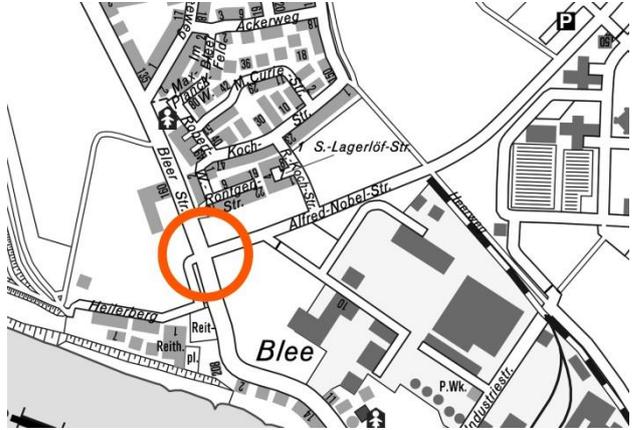
Bleer Straße / Frohnstraße		ABSV-Nr. KN-19	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt, Seitenraumführungen des Radverkehrs Bleer Straße, Anschluss an Radweg auf westlicher Straßenseite fehlt		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	keine		
anzustrebende Führungen	Führungswechsel Seitenraum / Fahrbahn		
Kosten	gering	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b>                      Einrichtung einer Querungsinsel in die südliche Sperrfläche Bleer Straße zum sicheren Queren für RV zwischen Frohnstraße und westlichem Radweg. Unterbrechung der Grünfläche im Sicherheitstrennstreifen (westl. Seite) und Einrichtung einer asphaltierten Überleitung.                      Nach Möglichkeit Einrichtung einer Radwegüberfahrt am östlichen Radweg, alternativ sind in der Furt Fahrradpiktogramme zu markieren.</p>			

Bleer Straße / Berliner Ring		ABSV-Nr. KN-20	
Nr. RVK 2015	MON10.11		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Kreisverkehr mit umlaufender benutzungspflichtiger und bevorrechtigter Radverkehrsführung; Konflikte und Sichtbehinderungen durch Tonarm als Kunstobjekt im Seitenraum		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Schwarzer Tonabnehmer insbesondere Abends (im Dunkeln) ein Hindernis und schwer erkennbar Vorschläge: Tonarm sollte entfernt oder Radweg verbreitert werden		
anzustrebende Führungen	Kreisverkehr mit umlaufender benutzungspflichtiger Führung		
Kosten	gering	Priorität	B
			
<p><b>Maßnahmen</b>                  Eine Verbesserung der Beleuchtung des Tonarms, damit das Hindernis frühzeitig erkennbar ist, ist für 2020 vorgesehen. Um die frühzeitige Erkennbarkeit des Tonarms zu verbessern, ist zu prüfen und ggf. mit dem Künstler abzustimmen, auf welche Weise die Kontraste zwischen Tonarm und Belag des Radwegs verbessert werden können. Eine Möglichkeit dazu ist die Einrichtung eines hellen Belags unter dem Tonarm.</p>			

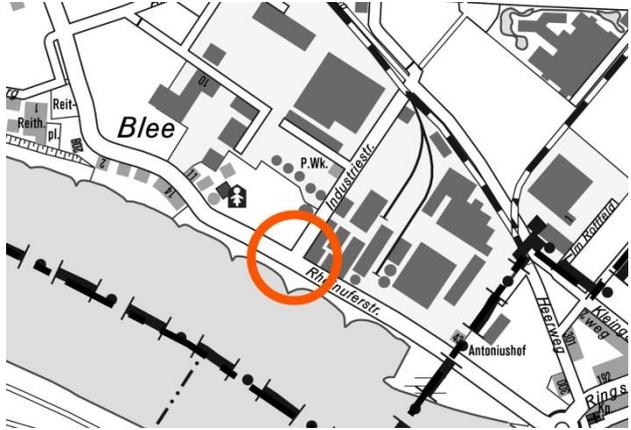
Bleer Straße Süd		ABS-V-Nr. S-20	
Länge	1170m	RVK 2015 Nr. MON10.12	
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	50 km/h, beidseitige benutzungspflichtige Einrichtungsführung mit Fußverkehr, überwiegend regelkonforme Breite, teilweise fehlender Grünschnitt, diverse Belagsschäden und Wurzelaufwürfe; Konflikte durch regelwidrige Zweirichtungsnutzung		
Einschränkungen / Besonderheiten	keine		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern; Radfahrer gehören auf die Straße oder einen eigenen Weg; Wurzelaufwürfe, hereinwachsende Büsche, Schlaglöcher		
anzustrebende Führungen	<b>Beidseitige Einrichtungsführung gemeinsam mit Fußverkehr, benutzungspflichtig</b>		
Kosten	hoch	Priorität	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Engmaschig regelmäßiger Rückschnitt der Seitenbegrünung; Sanierung sowie ggf. Verbreiterung der beidseitigen Radwege auf das Regemaß von 2,50m und Einrichtung von Radwegüberfahrten an allen Einmündungen der Radwege zur Verdeutlichung des Vorrangs des Radverkehrs. Im Zuge der Sanierungsplanung ist zu prüfen, inwieweit der westl. Geh-/ Radweg u.a. auch zum Wurzelschutz und zur Reduzierung der Barrierewirkung der höher liegenden Fahrbahn angehoben werden kann.</p> <p>Alternativ ist langfristig ein Komplettumbau mit einer neuen Straßenraumgestaltung als innerörtliche Stadtstraße, z.B. mit breiteren Seitenräumen oder Fahrbahnführungen für den Radverkehr anzustreben.</p>			

Bleer Straße / Zaunswinkelstraße		ABS-V-Nr. KN-21	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt, Seitenraumführungen des Radverkehrs Bleer Straße, Anschluss an Radweg auf westlicher Straßenseite unkomfortabel		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung			
anzustrebende Führungen	Führungswechsel Seitenraum / Fahrbahn		
Kosten	gering	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Aufgrund der leicht erhöhten Fahrbahnlage der Bleer Straße wird die Barrierewirkung der stark befahrenen Fahrbahn verstärkt. Zur verbesserten Querbarkeit der Bleer Straße und zum sicheren Erreichen bzw. Verlassen des westlichen Radwegs ist die Einrichtung eines sicheren Querungsangebots erforderlich. Zu prüfen ist z.B. die Einrichtung einer Querungsinsel unter Flächeninanspruchnahme einer der Grünflächen zwischen Erschließungsstraße Bleer Straße und Bleer Straße.</p> <p>Ergänzend sind eine Unterbrechung der Grünfläche im Sicherheitstrennstreifen (westl. Seite) und die Einrichtung einer komfortablen und asphaltierten Überleitung erforderlich.</p> <p>Die Querung der Erschließungsstraße Bleerstraße sollte durch einen Belagswechsel (Prägeasphalt) oder einen Pflasterfläche verdeutlicht werden.</p>			

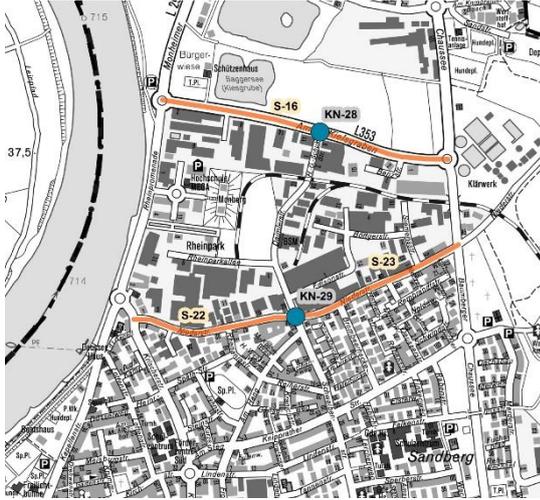
Bleer Straße / Brückenschleeweg		ABS-V-Nr. KN-22	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt, Seitenraumführungen des Radverkehrs Bleer Straße, Anschluss an Radweg auf westlicher Straßenseite fehlt		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	keine		
anzustrebende Führungen	Führungswechsel Seitenraum / Fahrbahn		
Kosten	gering	Priorität	A
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Aufgrund der leicht erhöhten Fahrbahnlage der Bleer Straße wird die Barrierewirkung der stark befahrenen Fahrbahn verstärkt. Zur verbesserten Querbarkeit der Bleer Straße und zum sicheren Erreichen des westlichen Radwegs ist die Einrichtung eines sicheren Querungsangebots erforderlich. Zusätzlicher Querungsbedarf besteht aufgrund der Bushaltestelle durch Fußgänger. Zu prüfen sind z.B. die Einrichtung einer Querungsinsel oder eines FGÜ.</p> <p>Markierung einer Furt mit Fahrradpiktogrammen am östlichen Radweg zur Überleitung in die Fahrbahnführung der Erschließungsstraße.</p>			

Bleer Straße / Alfred-Nobel-Straße		ABS-V-Nr. KN-23	
Nr. RVK 2015	MON10.13		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt, Seitenraumführungen des Radverkehrs Bleer Straße, Querungshilfe fehlt		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	es gab kürzlich einen Unfall, weil der Radfahrer das Auto übersehen hat; Umlaufsperrren könnten Radler ausbremsen und sorgen für mehr Aufmerksamkeit		
anzustrebende Führungen	Querung zwischen Seitenraumführungen		
Kosten	gering	Priorität	A
			
<p>Maßnahmen</p> <p>zeitnah: Einrichtung einer sicheren Querungshilfe in der südlichen Sperrfläche zum Erreichen und Verlassen der RV-Führung A.-Nobel-Straße, z.B. temporäre Mittelinsel – eine Umlaufsperrre ist in dieser Situation aufgrund der Übersichtlichkeit nicht erforderlich</p> <p>langfristig: Einrichtung eines Kreisverkehrs im Zuge der Realisierung der Planungen zur Erweiterung der Gewerbeflächen</p>			

<b>Rheinuferstraße</b>		<b>ABSV-Nr. S-21</b>	
<b>Länge</b>	<b>945m</b>	RVK 2015 Nr. MON10.14 MON10.15	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	30-50 km/h, überwiegend einseitige benutzungspflichtige Einrichtungsführung mit Fußverkehr (Nordseite), überwiegend regelkonforme Breite; Konflikte durch regelwidrige Zweirichtungsnutzung Einseitig (Rheinseite) fehlende Radverkehrsanlage		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Radfahrer müssen vom Kfz Verkehr getrennt geführt werden; Radweg vernünftig ausbauen; Einfädelungsspur rot markieren; Konflikte mit Kfz-Verkehr, da 30 km/h nicht eingehalten wird; Hinweis für Kfz-Fahrende, dass Radverkehr auf der Fahrbahn fährt (kein Radweg vorhanden) Idee: Radweg ausbauen		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitige Einrichtungsführung gemeinsam mit Fußverkehr, benutzungspflichtig, abschnittsweise asymmetrische Führung</b>		
<b>Kosten</b>	Monheim am Rhein	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Sanierung sowie ggf. Verbreiterung der beidseitigen Radwege auf das Regellaß von 2,50m.</p> <p>Einrichtung eines Schutzstreifens in 1,50m auf der Südseite der Rheinuferstraße (vgl. Planungen zum Hochwasserschutz) bei Nichtmarkierung einer mittleren Leitlinie - asymmetrische Führung. Mit Einrichtung des Schutzstreifens ist eine sichere und komfortable Überleitung vom Seitenraum auf die Fahrbahn, ggf. mit baulicher Absicherung und Roteinfärbung vorzusehen.</p> <p>Der gemeinsame Geh-/Radweg auf der Nordseite ist auf 2,50m zu verbreitern, wobei die erforderlichen Sicherheitsräume zum Kfz-Verkehr zu berücksichtigen sind.</p>			

Rheinuferstraße / Industriestraße		ABSV-Nr. KN-24	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt, einseitig Seitenraumführung des Radverkehrs Rheinuferstraße, Verdeutlichung des Vorrangs des Radverkehrs im Zuge des Radwegs, z.B. durch Furtmarkierung, fehlt		
Einschränkungen / Besonderheiten	keine		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Einmündung gefährlich		
anzustrebende Führungen	Querung		
Kosten	gering	Priorität	A
			
<p>Maßnahmen</p> <p>Mindestens Markierung einer Radverkehrsfurt mit Fahrradpiktogrammen im Zuge des Radwegs über die Einmündung Industriestraße, die bei Bedarf rot eingefärbt werden sollte. Alternativ kann eine Radwegüberfahrt eingerichtet werden, so dass der Radverkehr auf Radweghöheniveau über die Einmündung hinweg fährt, während der einmündende Kfz-Verkehr diese als Erhebung überfahren muss.</p>			

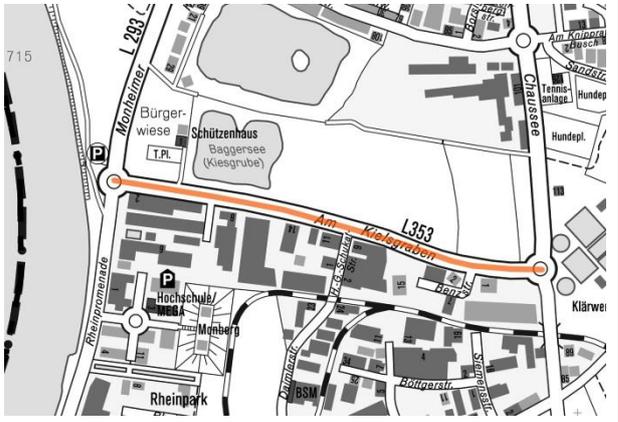
## 7 Ost-West-Verbindungen

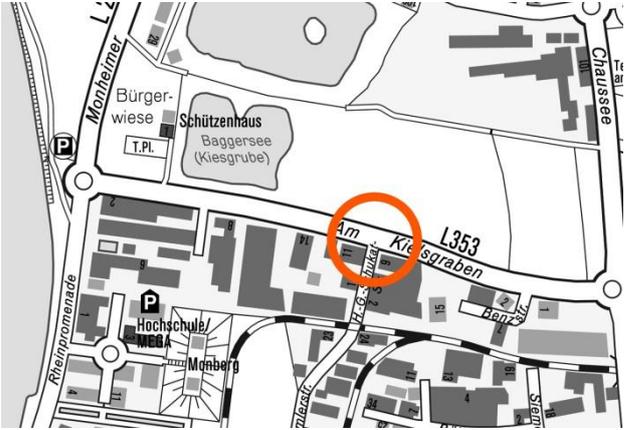


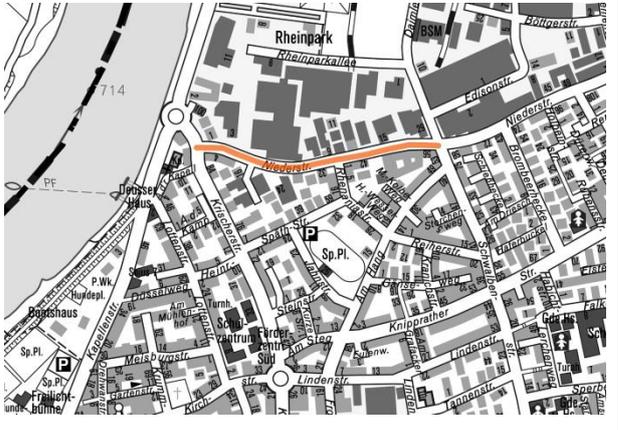
Die beiden Ost-West-Spangen Kielsgraben und Niederstraße stellen zukünftig wichtige „Leitersprossen“ im Radverkehrsnetz der Stadt Monheim am Rhein dar. Sie dienen sowohl als Anbindung an den zukünftigen Radschnellweg, aber auch an die verschiedenen Versorgungs- und Arbeitsplatzstandorte.

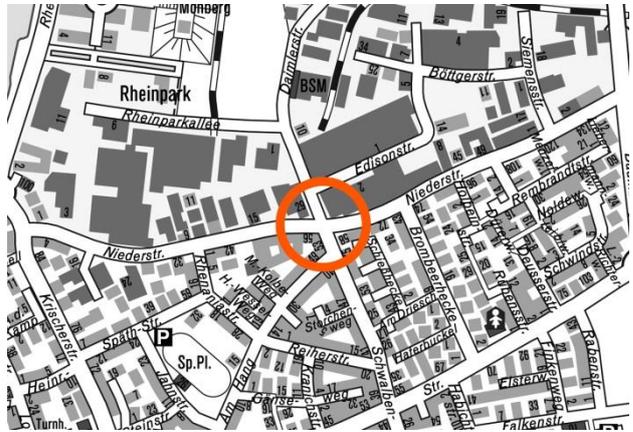
Die Straße Am Kielsgraben liegt heute noch in der Baulast von NRW, soll aber in kommunale Baulast übergehen und zukünftig auch als wichtige Achse im Kfz-Verkehr für die geplante Stadthalle dienen. Aufgrund dieser Bedeutung der Straße ist der Radverkehr benutzungspflichtig im Seitenraum und getrennt zu führen. Mit dem Ausbau des Kielsgrabens eröffnet sich die Möglichkeit, die bisherige Radverkehrsführung auf eine durchgehend beidseitige Einrichtungsführung zu verbessern.

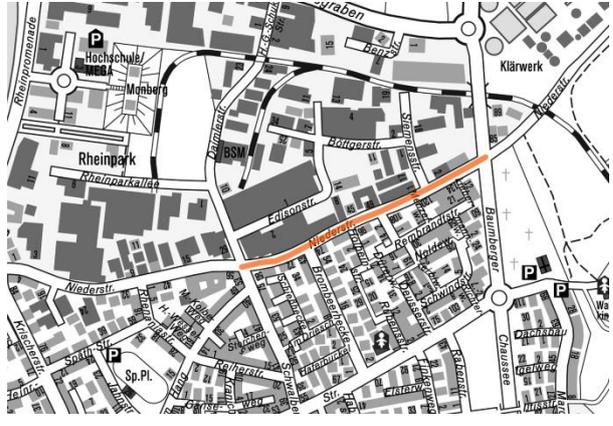
Die Niederstraße wurde vor allem in den Bürgerbeteiligungen immer wieder als negatives Beispiel für geänderte Radverkehrsführungen genannt. Tatsächlich ist die bestehende Schutzstreifenführung nicht regelkonform ausgestaltet. Die nicht benutzungspflichtige Führung in Gegenrichtung im Seitenraum weist diverse bauliche Mängel und Wurzelaufwürfe auf. Teilweise wird dieser überbreite Seitenraum vom Kfz-Verkehr als Erschließungsweg genutzt. Da vor allem der östliche Teil einen attraktiven Baumbestand hat, der das Straßenbild prägt, ist ein Komplettumbau des Querschnitts mit Fällen der Bäume nicht anzustreben. Stattdessen sind vor allem die Fahrbahndecke (Phantommarkierungen!) und der Seitenraum zu sanieren und mit attraktiven und regelkonformen Führungen zu versehen.

<b>Am Kielsgraben</b>		<b>ABSV-Nr. S-16</b>	
<b>Länge</b>	<b>1060m</b>	RVK 2015 Nr.	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	50 km/h, abschnittsweise nur einseitig bestehende Radverkehrsführung im Seitenraum, bei erhöhtem Schwerverkehrsanteil; bestehende Benutzungspflicht ist nicht gerechtfertigt		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Baulast Land NRW; zukünftig angestrebt Stadt Monheim am Rhein Einseitig anbaufrei		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	keine		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitige Einrichtungsführung gemeinsam mit Fußverkehr, ggf. benutzungspflichtig</b>		
<b>Kosten</b>	Monheim am Rhein / Straßen NRW	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Der Kielsgraben stellt zukünftig eine wichtige Verbindungsspanne zwischen dem von Norden kommenden Rheinferradweg und dem Radschnellweg entlang der Baumberger Chaussee dar. Gleichzeitig soll die Straße für eine verbesserte Kfz-Verkehrsführung (zur geplanten Stadthalle) umgebaut werden. In diesem Zuge sind im gesamten Abschnitt beidseitig durchgehende Einrichtungsführungen im Seitenraum anzulegen. Dazu ist auf der Nordseite ein durchgehender Einrichtungsradweg (Führung gemeinsam mit Fußverkehr) mit den dazugehörigen Anschlüssen an den Knotenpunkten einzurichten. Im weiteren Ausbau sind alle potenziellen Verkehrsbeziehungen des Radverkehrs ohne Einplanung linksfahrenden Radverkehrs zu berücksichtigen und durch entsprechende Querungsangebote zu gewährleisten.</p> <p>An der Einmündung zum Parkplatz sollte ergänzend eine Furt markiert werden, um den Vorrang des Radverkehrs zu verdeutlichen.</p>			

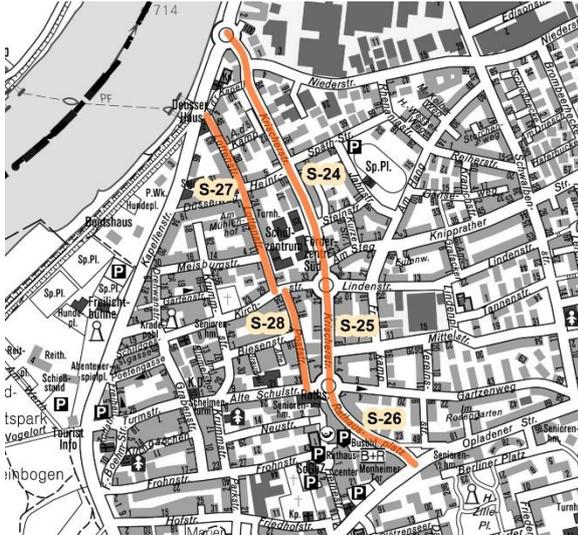
Am Kielsgraben / Hans-Georg-Schukat-Straße		ABSV-Nr. KN-28	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt mit einseitigem Querungsangebot und RV-Führungen im Seitenraum;		
Einschränkungen / Besonderheiten	Baulast: Land NRW		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	keine		
anzustrebende Führungen	LSA-geregelter Knoten		
Kosten	Straßen NRW	Priorität	C
			
<p><b>Maßnahmen</b>                  Der Knoten ist Teil der Planungen zum Ausbau der Strecke Am Kielsgraben. Einrichtung einer LSA bei beidseitiger Seitenraumführung des RV; aus der H.-G.-S.-Straße links einbiegender Radverkehr wird direkt auf der Fahrbahn geführt. Die Planungen laufen derzeit bei der Stadt Monheim am Rhein.</p>			

<b>Niederstraße West</b>		<b>ABS-V-Nr. S-22</b>	
<b>Länge</b>	<b>610m</b>	RVK 2015 Nr. MON11.01	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	50 km/h, Fahrbahnbreite 6,50m, einseitiger Schutzstreifen in 1,50m Breite ohne Trennstreifen/Sicherheitsabstand zum Parken; einseitige Freigabe des schmalen Gehwegs für Radverkehr, was zu Konflikten mit Fußverkehr führt; beidseitig Parken		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Radweg wurde auf die Straße verlegt. Abschnitt ist gefährlich, an einer Stelle geht er auf die Straße, das ist gefährlich.		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitige Führung in Radfahrstreifen in mind. 1,85m Breite</b>		
<b>Alternativen</b>	Beidseitige Führung in Schutzstreifen		
<b>Kosten</b>	hoch	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Verbesserung der Situation für Rad- und Fußverkehr durch Umbau des gesamten Fahrbahnquerschnitts. Aufgabe des beidseitigen Parkens und Einrichtung beidseitiger Radfahrstreifen (2,00m), so dass im Seitenraum kein Radverkehr mehr geführt wird.</p> <p>Hinweis: Mit Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen in 1,50m Breite und einer Kernfahrbahn von 5,00m, kann mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,5m einseitig ein Parkstreifen erhalten bleiben. Dieser sollte dann vor allem Lieferverkehren sowie Pflege- und Handwerkerdiensten vorbehalten bleiben.</p>			

Niederstraße / Daimlerstraße		ABSV-Nr. KN-29	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt mit einseitigem Schutzstreifen und überdimensioniertem Knoteninnenbereich; Führungswechsel aus dem Seitenraum im Knotenpunkt weisen keine Aufstellbereiche auf		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Situation wird als gefährlich wahrgenommen; an einer Stelle geht der Radweg auf die Straße, das ist gefährlich; durchgehender Radweg fehlt		
anzustrebende Führungen	Kreisverkehr mit Fahrbahnführung Radverkehr		
Kosten	Monheim am Rhein	Priorität	B
			
<p><b>Maßnahmen</b>                  Ausgestaltung des Knotenpunkts als Kreisverkehr, in dem der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird;                  Einrichtung einer komfortablen und sicheren Überleitung auf der Südseite in Richtung Osten, wo der Radverkehr im Anschluss im Seitenraum geführt wird.                  Nach derzeitigen Planungen soll die Maßnahme bereits in 2020 begonnen werden.</p>			

<b>Niederstraße Ost</b>		<b>ABSV-Nr. S-23</b>	
<b>Länge</b>	<b>650m</b>	RVK 2015 Nr. MON11.01	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	50 km/h, Fahrbahnbreite 6,50m, einseitiger Schutzstreifen in 1,50m Breite ohne Trennstreifen/Sicherheitsabstand zum Parken; einseitige Freigabe des Gehwegs für Radverkehr, was zu Konflikten mit Fußverkehr führt; beidseitig Parken		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Beidseitige Allee mit altem Baumbestand		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Radweg wurde auf die Straße verlegt. Abschnitt ist gefährlich, an einer Stelle geht er auf die Straße, das ist gefährlich.		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Asymmetrische Führung: Einseitig Führung im Schutzstreifen, einseitig Führung im Seitenraum mit Fußverkehr</b>		
<b>Kosten</b>	hoch	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Aufgrund des Baumbestands ist die nutz- und ausbaubare Fahrbahnbreite begrenzt, daher wird eine asymmetrische Führung des Radverkehrs empfohlen. Eine beidseitige Radverkehrsführung ist in jedem Falle vorzusehen.</p> <p><b>Nordseite:</b></p> <p>Verlegung des Schutzstreifens (1,50m) in Richtung Fahrbahnmitte zur Einrichtung eines Sicherheitstrennstreifens zwischen Schutzstreifen und Parken von 0,5m - verbleibende Restfahrbahn von 4,50m (ggf. Deckensanierung aufgrund von bereits bestehenden und dann zusätzlichen Phantommarkierungen erforderlich);</p> <p><b>Südseite:</b></p> <p>vollständige Sanierung des Seitenraums und Einrichtung eines gemeinsamen Geh-/Radwegs ohne Benutzungspflicht - Markierung gemeinsamer Furten in den Einmündungen</p>			

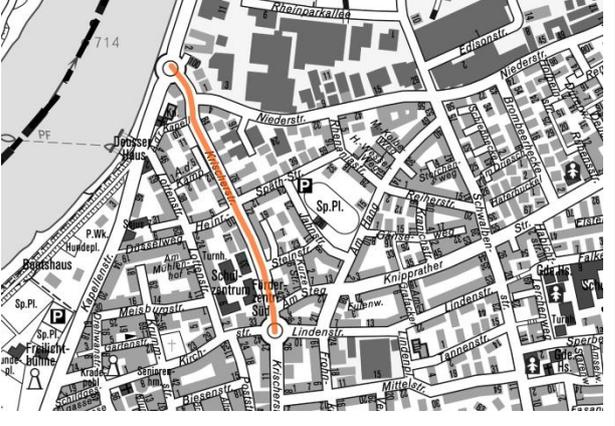
## 8 Verbindung Rhein – Innenstadt Monheim

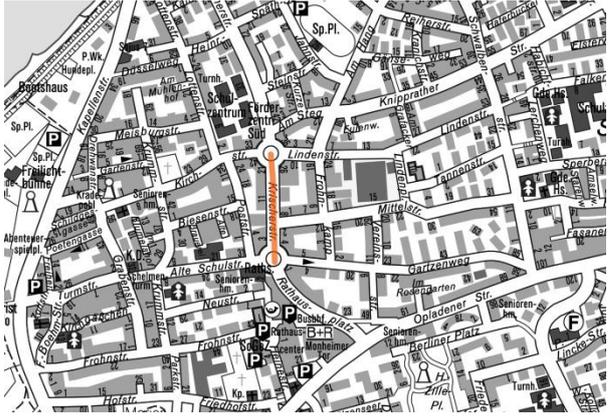


Auch die Verbindung zwischen Rheinachse und Innenstadt mit den Einkaufszentren und dem Rathaus sorgte in den Bürgerbeteiligungen für rege Diskussionen. Vor allem der neu gestaltete Abschnitt der Krischerstraße sorgt für reichlich Unmut aufgrund des ausgeprägten Kfz-Parkens bei gleichzeitig schmaler Fahrbahn mit Linienbusverkehr. Gleichzeitig stellt die Achse derzeit die einzig komfortabel befahrbare Route dar, da der Anschluss der parallel verlaufenden Lottenstraße an die Rheinachse als kritisch und unkomfortabel zu bewerten ist.

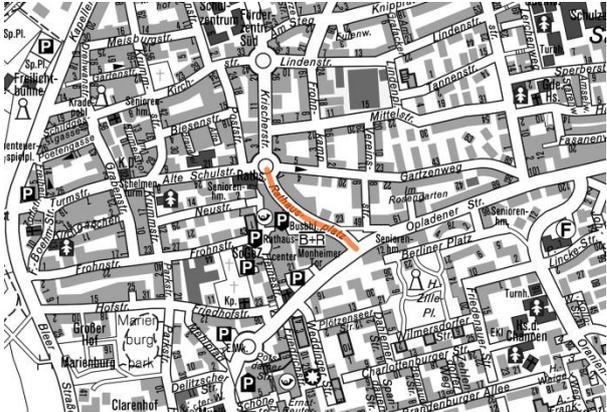
Aufgrund dieser Problematik sollen dem Radverkehr zwei alternative Routen eröffnet werden.

Die Krischerstraße wird dahingehend ausgebaut, dass der nördliche Abschnitt umgebaut und beidseitig Schutzstreifen eingerichtet werden. Die Seitenräume stehen dann dem Fußverkehr und dem Schülerverkehr zur Verfügung. Parallel soll die Achse Lottenstraße und Poststraße, auch als rückwärtige Erschließung des Schulstandorts, für ggf. unsichere und defensivere Radfahrende als Fahrradstraßenzug eingerichtet werden. Da beide Straßenzüge für den Kfz-Verkehr eine reine Erschließungsfunktion aufweisen, ist eine Bevorzugung für den Radverkehr aufgrund der zusätzlichen Verbindungsfunktion und zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Schulstandorts mit dem Fahrrad durchaus berechtigt.

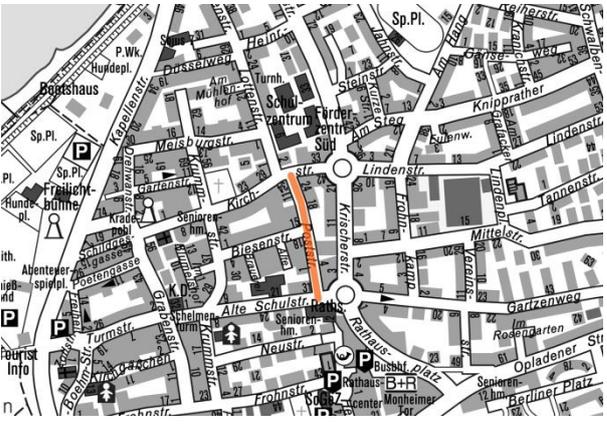
<b>Krischerstraße Nord</b>		<b>ABSV-Nr. S-24</b>	
<b>Länge</b>	<b>690m</b>	RVK 2015 Nr. MON12.01	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Wunsch nach separatem Radweg; Konflikte durch Elterntaxis vor der Schule		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Beidseitige Allee mit altem Baumbestand		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Mit Bus und LKW auf der Straße zu eng, Elterntaxis Ideen: Anlage eines Radwegs		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitige Führung in Schutzstreifen mind. 1,50m</b>		
<b>Kosten</b>	hoch	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Querschnittsumbau mit einseitiger Aufgabe des Parkens und Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen, so dass im Seitenraum kein Radverkehr mehr geführt wird. Der Schutzstreifen neben dem verbleibenden Parken ist mit einem Sicherheitsraum in mind. 0,50m Breite zum Parken zu sichern.</p> <p>Die Einrichtung beidseitiger Radfahrstreifen würde das Fällen einer Baumreihe erfordern und steht damit nicht mehr im Verhältnis.</p>			

<b>Krischerstraße Süd</b>		<b>ABSV-Nr. S-25</b>	
<b>Länge</b>	<b>260m</b>	RVK 2015 Nr. MON12.01	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	20 km/h, Mischverkehr mit Kfz-Verkehr, Konflikte durch ausparkende Fahrzeuge; überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr; Linienbusverkehr, unübersichtliche Verkehrssituation		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	starke Aufenthaltsfunktion als Einkaufsbereich		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Mit Bus und LKW auf der Straße zu eng, gefährliche Situation wurde neu geschaffen; Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr fehlt; (blind) ausparkende Fahrzeuge - Angst davor; ungünstig angeordnete Parktaschen; Autos dominieren das Straßenprofil; gegen Autos schlecht gesicherte Fahrradständer; unübersichtlich; zu hohe Geschwindigkeit; Wildparker (Lieferverkehr); chaotische Verhältnisse Vorschlag 1: eigener Radweg durchgehend bis zum Rhein Vorschlag 2: Parkstände müssten schräg sein		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Mischverkehr mit Kfz-Verkehr</b>		
<b>Kosten</b>	<b>mittel</b>	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Aufgrund der baulichen Ausgestaltung und des geringen Geschwindigkeitsniveaus ist derzeit keine andere Führung als im Bestand möglich. Eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung der Fahrbahnoberfläche, so dass Radverkehr motiviert wird, weiter in der Mitte und damit konfliktfreier zu ausparkenden Fahrzeugen zu fahren. Vielleicht könnte die Fahrbahn als Kunstobjekt gestaltet werden, das alle Verkehrsteilnehmer zur Vorsicht motiviert.</li> <li>• Veränderung der Stellplatzanordnung, um Sichtbeziehungen zwischen Radverkehr und Ausparkern zu verbessern, z.B. Vereinzelung der Senkrechtstellplätze, Schrägaufstellung, etc.</li> <li>• Ggf. Verlegung der Fahrradstellplätze näher an die Fahrbahn, so dass die freien Flächen nicht regelwidrig zum Kfz-Halten genutzt werden, und Optimierung der Möblierung.</li> <li>• Potenzielle Konflikte durch am Fahrbahnrand haltende Lieferfahrzeuge können durch die Ausweisung einzelner Stellplätze als Lieferzone (ggf. zeitlich befristet) gelöst werden, die klar und frühzeitig erkennbar beschildert sein müssen.</li> </ul> <p>Mit der Einrichtung der parallel geführten Fahrradstraßen wird eine Alternative für eher unsichere Radfahrenden entwickelt.</p>			

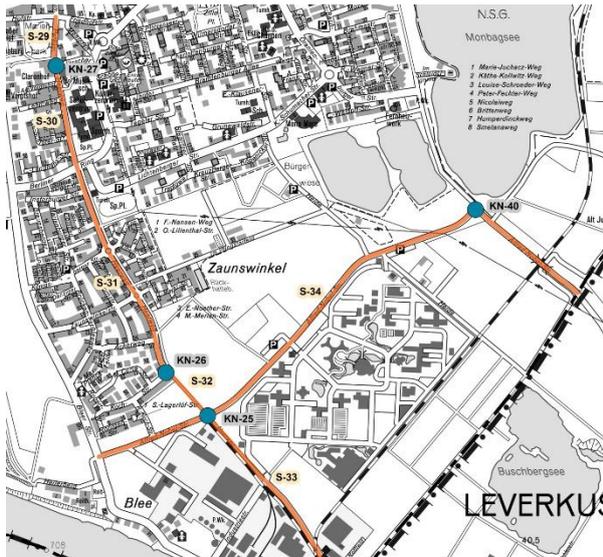
Die beiden Kreisverkehre an Beginn und Ende des Abschnitts weisen überfahrbare Innenkreise auf, die nicht nur von Lkw bei Erfordernis sondern auch von Pkw ohne die erforderliche Auslenkung mit überhöhten Geschwindigkeiten überfahren werden. Hier ist zu prüfen, ob die Innenkreise deutlicher angehoben oder unter Berücksichtigung des Lärmschutzes gepflastert ausgeführt werden können.

<b>Rathausplatz</b>		<b>ABS-V-Nr. S-26</b>	
<b>Länge</b>	<b>310m</b>	RVK 2015 Nr. MON12.02	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	30 km/h, Mischverkehr mit Kfz-Verkehr, teilweise beidseitig Parken, starker Linienbusverkehr mit Abbiegebeziehungen, sehr breite Fahrbahn; Radverkehrsführung aufgrund fehlender Abgrenzung zu Haltestellenbereich uneindeutig		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Belange des Busverkehrs aufgrund des Busbahnhofs vorrangig		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Unklare Führung; breite Straße mit Totraum in der Mitte; Markierung für Radfahrer fehlt; Busbuchten markieren; Regelung für Radfahrer nicht klar, gefährliche Situation		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Mischverkehr mit Kfz-Verkehr</b>		
<b>Kosten</b>	hoch	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Die überbreite Fahrbahn mit dem dunkleren überfahrbaren Mittelstreifen und den nicht abgesetzten Haltestellenbereichen führt zu Unsicherheiten in der Radverkehrsführung. Eine klare Abtrennung des Bushaltestellenbereichs von der Fahrbahn (Linienmarkierung, Belagswechsel, etc.), verschafft dem Radverkehr in Richtung Berliner Viertel eine deutlich bessere Orientierung im Fahrbahnquerschnitt. Aufgrund der geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeit und des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens ist eine gesonderte Führung des Radverkehrs nicht erforderlich.</p> <p>Langfristig sind Optionen für einen Querschnittsumbau zu prüfen, bei denen neben den Belangen des Busverkehrs die Belange der nichtmotorisierte Verkehrsarten verstärkt berücksichtigt werden.</p>			

<b>Lottenstraße</b>		<b>ABSV-Nr. S-27</b>	
<b>Länge</b>	<b>500m</b>	RVK 2015 Nr.	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Teilweise Tempo-30-Zone, teilweise verkehrsberuhigter Bereich, Parken, Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Eingang zum Schulzentrum		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Fahrradstraße gewünscht		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Fahrradstraße</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Als Alternativstrecke zur Krischerstraße sollen an der Lottenstraße die nicht motorisierten Verkehrsarten bevorzugt werden. Dies ist auch vor dem Hintergrund der verstärkten Schülerverkehre von Bedeutung. Als direkte Verbindung zwischen Deichradweg und Innenstadt sollen die nicht als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesenen Abschnitte als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Mit der Freigabe für Anliegerverkehre sind die Erschließung der Grundstücke sowie die Belieferung des Schulzentrums gesichert.</p> <p>Für Elternverkehre zum Schulstandort sollten ergänzend Hol- und Bringzonen in fußläufiger Entfernung zur Schule eingerichtet werden.</p>			

<b>Poststraße</b>		<b>ABS-V-Nr. S-28</b>	
<b>Länge</b>	<b>260m</b>	RVK 2015 Nr.	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Tempo-30-Zone, Parken, Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Fahrradstraße gewünscht		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Fahrradstraße</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Als Alternativstrecke zur Krischerstraße sollen an der Poststraße die nicht motorisierten Verkehrsarten bevorzugt werden. Dies ist auch vor dem Hintergrund der verstärkten Schülerverkehre von Bedeutung. Als direkte Verbindung zwischen Deichradweg und Innenstadt soll der Abschnitt als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Mit der Freigabe für Anliegerverkehre ist die Erschließung der Grundstücke gesichert. Alternativ kann die Straße auch für den gesamten Kfz-Verkehr freigegeben werden.</p> <p>Für die Verbindung zwischen Lottenstraße und Poststraße bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten. Der kurze Abschnitt der Kirchstraße könnte ebenso als Fahrradstraße ausgewiesen werden, um die Verbindung zu verdeutlichen. Auch eine Bevorrechtigung in den Knotenpunkten ist dann möglich. Beides ist entsprechend zu beschildern (Beendigung T-30-Zone und Beschilderung VZ 244. 1 bzw. 2). Alternativ können die beiden Fahrradstraßenabschnitte an der Kirchstraße beendet werden, dann verbleibt die rechts-vor-links-Regelung in den Knotenpunkten. Die Beschilderung erfolgt dann jeweils am Beginn von Lotten- und Poststraße.</p>			

## 9 Parkstraße / Heerweg / Alfred-Nobel-Straße



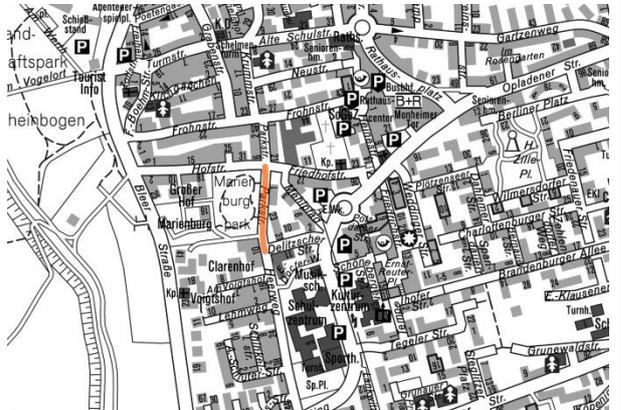
Während Bleer Straße und Berliner Ring in ihrer Bedeutung klar vom Kfz-Verkehr bestimmt werden, sollte die dazwischen liegende Achse Parkstraße – Heerweg für den Radverkehr als Hauptverkehrsart vorgesehen werden. Diese Achse stellt von Hitdorf aus eine direkte Verbindung über Bahnradweg und Heerweg als Route überwiegend abseits des Kfz-Verkehrs bzw. in der Mischung mit geringem und langsameren Kfz-Verkehr dar. Sie dient vor allem als Achse im Schülerverkehr, sollte durchgehend beleuchtet und durchgehend sicher und komfortabel befestigt sein.

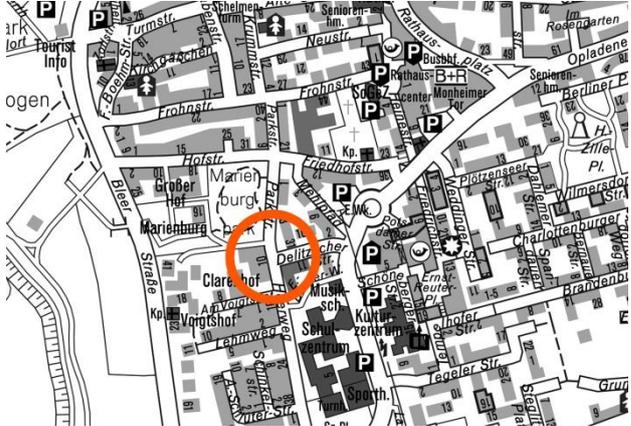
Da der Heerweg von der Stadt Leverkusen aus als Hauptverbindung des Radverkehrs betrachtet wird, ist eine entsprechende Fortführung auf Monheimer Stadtgebiet vorzusehen. Die Querungen auf Monheimer Stadtgebiet sollten aufgrund des Schülerverkehrs möglichst sicher ausgestaltet werden.

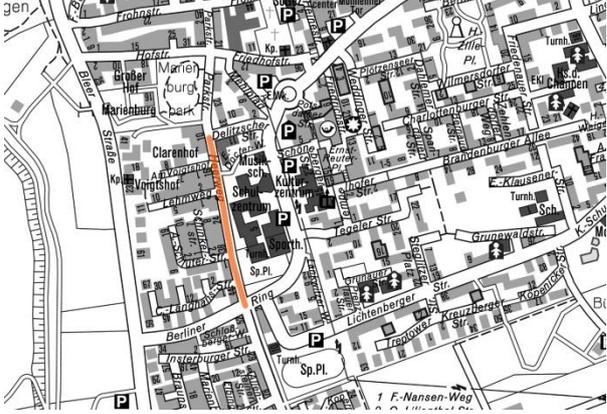
Trotz der Ausweisung des Bahnradwegs oberhalb der Erschließungsstraße Heerweg als reiner Fußweg, wird er noch überwiegend vom Radverkehr genutzt. Hier ist in den nächsten Jahren Überzeugungsarbeit sowohl durch Infrastrukturanpassungen, etwa einer Verbesserung der Rampe von Süden kommend, als auch durch gezielte Kampagnen und Aktionen. So könnte z.B. mittags nach Unterrichtschluss regelmäßig (z.B. monatlich) die Polizei an der Einfahrt zur Bahntrasse stehen und den Radverkehr daraufhin weisen, dass er die Fahrbahn nutzen soll.

Eine weitere wichtige Verbindung im Süden Monheims ist die A.-Nobel-Straße, die sowohl im gewerblichen Verkehr aber auch für die Angestellten der ansässigen Firmen eine Radverkehrsrelevanz aufweist. Zukünftig dient sie als weitere Leitersprosse im Radverkehrshauptnetz und als südliche Anbindung an den Radschnellweg. Entsprechend dieser Bedeutung wird die heutige Radverkehrsführung im einseitigen Zweirichtungsbetrieb nicht dem Bedarf gerecht. Da der Standort A.-Nobel-Straße im Süden ausgebaut werden soll, ist auch eine Verbesserung der Verkehrsführung entlang der A.-Nobel-Straße notwendig. Entsprechend der entwickelten Grundsätze sind zukünftig beidseitige Einrichtungsführungen einzurichten.

Darüber hinaus ist der Knotenpunkt in der 90°-Kurve von einigen Bürgern als problematisch bzgl. der ungünstigen Sichtverhältnisse und der Kfz-Geschwindigkeiten genannt worden. Hier ist spätestens im Zuge der Radschnellwegplanung eine deutliche Verbesserung zu erreichen.

<b>Parkstraße</b>		<b>ABSV-Nr. S-29</b>	
<b>Länge</b>	<b>200m</b>	RVK 2015 Nr.	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Tempo-30-Zone, Mischverkehr auf der Fahrbahn, ein- und beidseitiges Parken		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Fahrradstraße gewünscht		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Fahrradstraße</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Während dem Kfz-Verkehr entlang der Bleer Straße und des Berliner Rings die höhere Bedeutung beigemessen wird, sollte an der dazwischen liegenden Achse Heerweg / Parkstraße die Funktion des Radverkehrs gestärkt und der Kfz-Verkehr auf die reine Erschließungsfunktion reduziert werden. Aufgrund der Bedeutung der Achse Heerweg / Parkstraße für den Schülerverkehr und als rückwärtige Erschließung der Schulen am Berliner Ring sollte die Parkstraße langfristig als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Hier sammeln sich die Schüler-Radverkehre aus den nördlichen anschließenden Wohngebieten sowie die Freizeitverkehre in Richtung Süden. Um die Erschließung der Grundstücke zu sichern, ist eine Freigabe für Anliegerverkehre vorzusehen.</p> <p>Zur Einhaltung und klaren Erkennbarkeit der Regelungen ist eine Umgestaltung des Straßenraums durch Markierung von Fahrradpiktogrammen, ggf. Roteinfärbung an den Einmündungen und ggf. die Markierung bestehender Stellplätze am östlichen Fahrbahnrand erforderlich. Ergänzend sind die Maßnahmen am Anschlussknoten (KN-27) Heerweg umzusetzen. Alternativ kann zur zeitnahen Realisierung der Fahrradstraße mit temporären Elementen eine Fahrbahneinengung in der Strecke und im Knoten Delitzscher Straße erreicht werden.</p>			

Heerweg / Parkstraße		ABSV-Nr. KN-27	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	abknickende Vorfahrtsstraße in T-30-Zone, so dass Nord-Süd-Achse des RV untergeordnet ist; überdimensionierte Verkehrs- und Knotenfläche, die zu erhöhten Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und unübersichtlicher Situation für RV führt - RV weicht regelwidrig häufig in Seitenraum aus		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Komische Kurvenfahrt bremst aus		
anzustrebende Führungen	Kreisverkehr mit Fahrbahnführung		
Kosten	hoch	Priorität	B
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Die derzeitige Knotenausgestaltung entspricht nicht einem untergeordneten Knoten im Erschließungsstraßennetz. Zur Beruhigung des gesamten Verkehrsgeschehens und Verdeutlichung der Fahrbahnführung für den Radverkehr sollte der Knotenpunkt zu einem Kreisverkehrs mit angehobenem Innenkreis, damit dieser nicht vom Pkw-Verkehr überfahren wird umgebaut werden.</p>			

<b>Heerweg Nord (Erschließungsstraßen)</b>		<b>ABS-V-Nr. S-30</b>	
<b>Länge</b>	<b>430m</b>	RVK 2015 Nr. MON14.04	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Tempo-30-Zone, Mischverkehr auf der Fahrbahn, ein- und beidseitiges Parken		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Fahrradstraße gewünscht; Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern; Radfahrer gehören auf die Straße oder einen eigenen Weg; ehemaliger Radweg wurde als Gehweg mit dem ZZ „Radfahrer frei“ ausgemalbert		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Fahrradstraße</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			

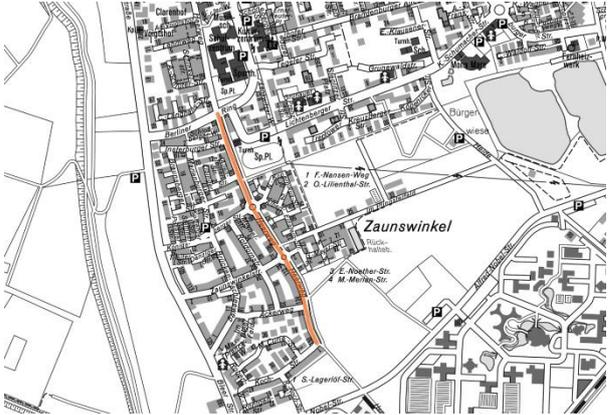
**Maßnahmen**

Während dem Kfz-Verkehr entlang der Bleer Straße und des Berliner Rings die höhere Bedeutung beigemessen wird, sollte an der dazwischen liegenden Achse Heerweg / Parkstraße die Funktion des Radverkehrs gestärkt und der Kfz-Verkehr auf die reine Erschließungsfunktion reduziert werden. Aufgrund der Bedeutung der Achse Heerweg / Parkstraße für den Schülerverkehr und als rückwärtige Erschließung der Schulen am Berliner Ring sollte der Heerweg langfristig als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Um die Erschließung der Grundstücke zu sichern, ist eine Freigabe für Anliegerverkehre vorzusehen.

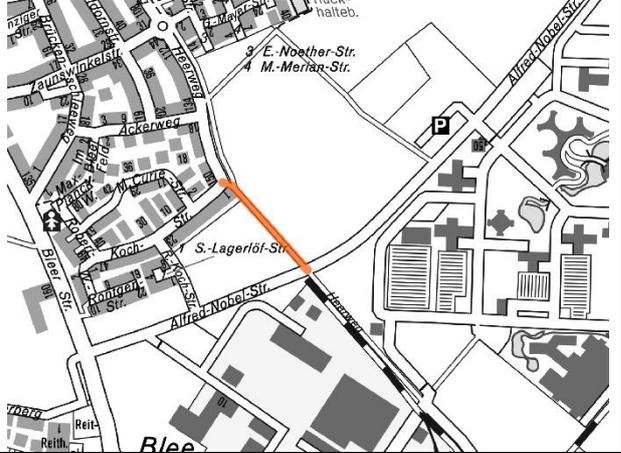
Eine duale Führung des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz auf Fahrbahn und parallelem Weg führt zu Unsicherheiten bei anderen Verkehrsteilnehmenden und unnötigen Konflikten mit Zufußgehenden. Aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsbelastung ist der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen.

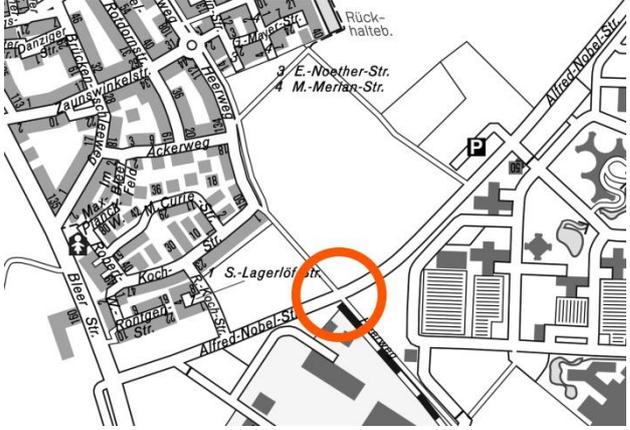
Zur Einhaltung und klaren Erkennbarkeit der Regelungen ist eine Umgestaltung des Straßenraums durch Markierung von Fahrradpiktogrammen, ggf. Roteinfärbung an den Einmündungen erforderlich.

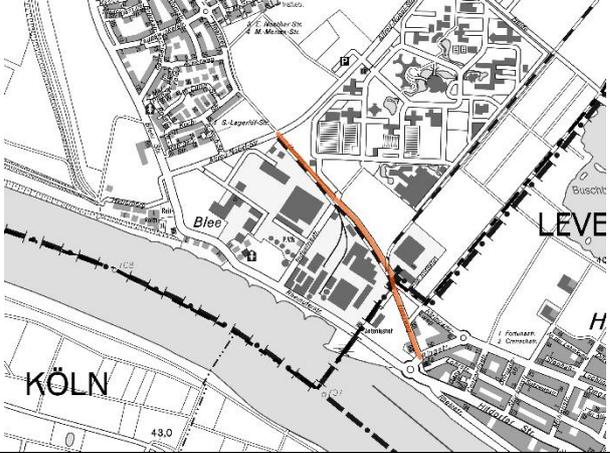
Um Konflikte mit dem Fußverkehr auf dem parallel laufenden Bahnweg zu vermeiden, ist an den Zugängen zu demselben die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn zu verdeutlichen.

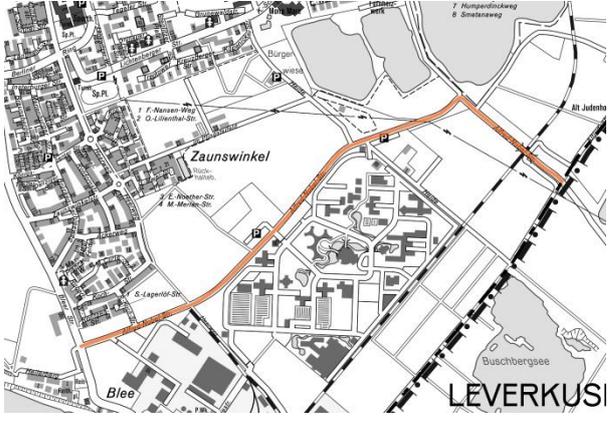
Heerweg Mitte (Erschließungsstraßen)		ABSV-Nr. S-31	
Länge	930m	RVK 2015 Nr. MON14.06 MON14.10	
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Teilweise Tempo-30-Zone, teilweise Verkehrsberuhigter Bereich, Mischverkehr auf der Fahrbahn, ein- und beidseitiges Parken, Linienbusverkehr in Teilabschnitt		
Einschränkungen / Besonderheiten	keine		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Fahrradstraße gewünscht; Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern; Radfahrer gehören auf die Straße oder einen eigenen Weg; ehemaliger Radweg wurde als Gehweg mit dem ZZ „Radfahrer frei“ ausgeschildert		
anzustrebende Führungen	Fahrradstraße		
Kosten	Abhängig von Ausgestaltung	Priorität	B
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Während dem Kfz-Verkehr entlang der Bler Straße und des Berliner Rings die höhere Bedeutung beigemessen wird, sollte an der dazwischen liegenden Achse Heerweg / Parkstraße die Funktion des Radverkehrs gestärkt und der Kfz-Verkehr auf die reine Erschließungsfunktion reduziert werden. Aufgrund der Bedeutung der Achse Heerweg / Parkstraße für den Schülerverkehr und als rückwärtige Erschließung der Schulen am Berliner Ring sollte der Heerweg langfristig als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Um die Erschließung der Grundstücke zu sichern, ist eine Freigabe für Anliegerverkehre vorzusehen.</p> <p>Eine duale Führung des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz auf Fahrbahn und parallelem Weg führt zu Unsicherheiten bei anderen Verkehrsteilnehmenden und unnötigen Konflikten mit Zufußgehenden. Aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsbelastung ist der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen.</p> <p>Zur Einhaltung und klaren Erkennbarkeit der Regelungen ist eine Umgestaltung des Straßenraums durch Markierung von Fahrradpiktogrammen, ggf. Roteinfärbung an den Einmündungen erforderlich.</p> <p>Um Konflikte mit dem Fußverkehr auf dem parallel laufenden Bahnweg zu vermeiden, ist an den Zugängen zu demselben die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn zu verdeutlichen.</p>			

Heerweg / Robert-Koch-Straße		ABS-V-Nr. KN-26	
Nr. RVK 2015	MON14.11_1		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	bestehende Wegführung verleitet zum Verbleiben auf dem Bahntrassenradweg und lenkt Radverkehr nicht ausreichend auf die Erschließungsstraßenfahrbahn		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung			
anzustrebende Führungen	Führungswechsel selbständiger Weg / Fahrbahn		
Kosten	mittel	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b>                  Anpassung bzw. Ausbau (ggf. Verbreiterung) der Rampenführung, z.B. als einheitlich asphaltierte Führung, so dass die Rampe zur Fahrbahn Heerweg eindeutig als durchgehende Radverkehrsführung erkannt und genutzt wird. Die Ausgestaltung muss derart erfolgen, dass für den Radfahrenden die Ausfahrt zur Fahrbahn Heerweg die deutlich attraktivere und zu bevorzugende Führung darstellt. Zur Verdeutlichung sollte die Maßnahme durch Beschilderung und Markierung ergänzt werden. Zusätzlich sollte am weiterführenden Bahntrassenweg gesichert werden, dass kein Radverkehr mehr stattfindet.</p>			

Heerweg Süd (selbstständige Führung)		ABSV-Nr. S-32	
Länge	250m	RVK 2015 Nr. MON14.13	
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	selbständiger Geh-/Radweg, gepflastert und beleuchtet		
Einschränkungen / Besonderheiten	keine		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	bessere Beschichtung		
anzustrebende Führungen	selbständige gemeinsame Führung mit Fußverkehr		
Kosten	mittel	Priorität	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Der Heerweg zwischen Hitdorf und Monheim stellt für den Radverkehr nicht nur im Freizeitverkehr sondern auch im Alltagsverkehr vor allem für den Schülerverkehr eine wichtige Verbindung dar, da diese beiden Nutzergruppen verstärkt Wege abseits des Kfz-Verkehrs bevorzugen. Dieser Verbindungsfunktion ist insofern gerecht zu werden, dass die Belagsqualität und damit die Berollbarkeit deutlich verbessert werden sollen. Dies kann über eine verbesserte Pflasterung oder eine Asphaltierung des Wegs erreicht werden.</p>			

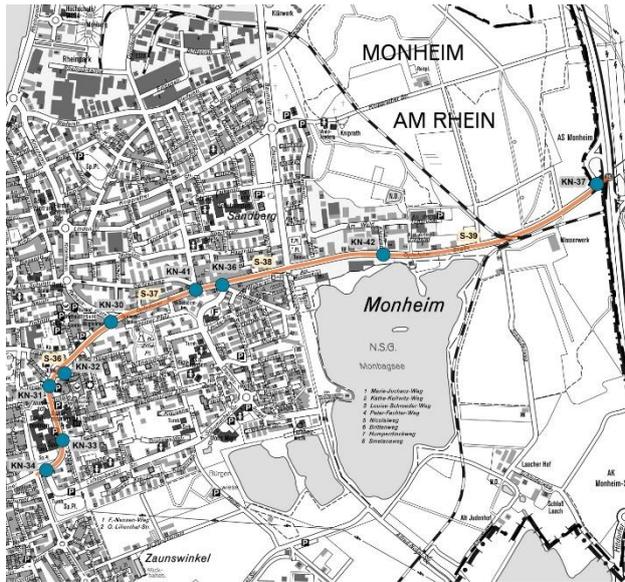
Alfred-Nobel-Straße / Heerweg		ABS-V-Nr. KN-25	
Nr. RVK 2015	MON14.14		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	fehlendes Querungsangebot für Radverkehr entlang des Heerwegs		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Ideen: Einfädelungsspur rot markieren; querenden Radverkehr auf Heerweg gegenüber A.-Nobel-Straße bevorzugen		
anzustrebende Führungen	Querung		
Kosten	Monheim am Rhein	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b>                      Einrichtung einer sicheren Querungsmöglichkeit mit Mittelinsel und komfortablen Anschlüssen an die anschließenden Führungen. (Planung besteht und wird im Zuge der Weiterentwicklungen entlang der A.-Nobel-Straße berücksichtigt)</p>			

<b>Heerweg (selbständige Führung Süd)</b>		<b>ABS-V-Nr. S-33</b>	
<b>Länge</b>	<b>750m</b>	RVK 2015 Nr. MON14.15	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	selbständiger Geh-/Radweg, unbefestigt und unbeleuchtet		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Weg liegt in Bayer-Eigentum		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Belag wird bei Regen zu sanft, bessere Beschichtung		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>selbständige gemeinsame Führung mit Fußverkehr</b>		
<b>Kosten</b>	hoch	<b>Priorität</b>	<b>A</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Der Heerweg zwischen Hitdorf und Monheim stellt für den Radverkehr nicht nur im Freizeitverkehr sondern auch im Alltagsverkehr vor allem für den Schülerverkehr eine wichtige Verbindung dar, da diese beiden Nutzergruppen verstärkt Wege abseits des Kfz-Verkehrs bevorzugen. Seitens der Stadt Leverkusen wird die Fortführung auf Leverkusener Stadtgebiet als Hauptverbindung betrachtet. Dieser Verbindungsfunktion ist insofern gerecht zu werden, dass der Weg befestigt und beleuchtet wird.</p> <p>Im Zuge eines geplanten (für den Radverkehr nachteiligen und möglichst zu vermeidenden) Ausbaus für den Kfz-Verkehr ist die Einrichtung einer sicheren und komfortablen Führung für den Radverkehr in beidseitigen Einrichtungsführungen vorzusehen. Aufgrund der Bedeutung im Schülerverkehr sollten beidseitig Radfahrstreifen angelegt werden.</p>			

<b>Alfred-Nobel-Straße</b>		<b>ABSV-Nr. S-34</b>	
<b>Länge</b>	<b>2270m</b>	RVK 2015 Nr. MON18.01 MON18.03_1	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	einseitige benutzungspflichtige Zweirichtungsführung, überwiegend 50 km/h, Schwerverkehr		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>			
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>			
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitige Einrichtungsführung gemeinsam mit Fußverkehr, nicht benutzungspflichtig</b>		
<b>Kosten</b>	Monheim am Rhein	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Zukünftig sollte der Radverkehr beidseitig und dann im Einrichtungsverkehr geführt werden. Im Rahmen der Entwicklung der südlichen Gewerbeflächen sowie der Ausbauplanungen in Richtung Autobahnanschluss bestehen bereits Planungen, die diese beidseitige Führung vorsehen. Aufgrund des bestehenden Schwerverkehrsanteils kann der Radverkehr im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt werden. Die Wege sind dann in mind. 2,50m Breite anzulegen. Alternativ sind beidseitig Radfahrstreifen vorzusehen. Die Anschlüsse in den Knotenpunkten und Einmündungen in alle Richtungen sind sicherzustellen.</p>			

Alfred-Nobel-Straße / Anschluss Radschnellweg / 90°-Kurve		ABS-V-Nr. KN-40	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Sehr enge Kurvenlage mit Anschlüssen an Wirtschaftswege und Führungswechsel für den Radverkehr in der Kurve ohne Querungshilfe; LKW-Verkehr; ungünstige Sichtverhältnisse; 30 km/h		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	trotz 30 km/h ist es hier schwer zu queren Vorschlag 1: Querung Fahrradfreundlicher gestalten Vorschlag 2: Warnfläche einrichten		
anzustrebende Führungen	Querung		
Kosten	hoch	Priorität	B
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Der Straßenverlauf ist dahingehend zu ändern, dass er in einem deutlich größeren Kurvenradius verläuft. Dazu ist die Fahrbahn deutlich weiter nach Süden zu verlegen. In der Vorplanung ist zu prüfen, ob mit der Verlegung ausreichende Sichtverhältnisse aus der Innenkurve in beide Fahrrichtungen gegeben sind. Ist das der Fall, ist eine Querungsinsel vorzusehen. Für den Fall, dass die erforderlichen Sichtdreiecke nicht eingehalten werden können, ist die südliche Seitenraumführung zu verlängern und die Querung in den Einmündungsbereich des nordöstliche ankommenden Wirtschaftswegs zu verlegen und durch eine Querungsinsel zu sichern.</p> <p>Es bestehen gemeinsame Planungen mit der Stadt Leverkusen, den Radschnellweg als regionale RadPendlerRoute fortzusetzen. Sollte dabei auf der Nordseite der A.-Nobel-Straße eine Zweirichtungsführung angelegt werden, erhöht sich das Querungserfordernis.</p> <p>Die Querungssituation ist in die Planungen zum Ausbau der A.-Nobel-Straße zu integrieren und mit dann genauerer Kenntnis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens neu zu beurteilen.</p>			

## 10 Berliner Ring / Opladener Straße

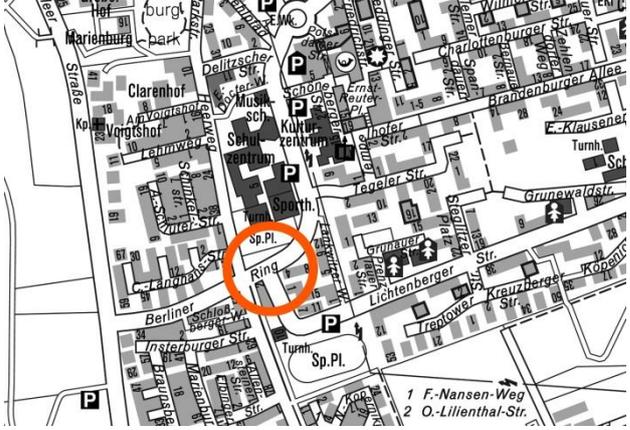


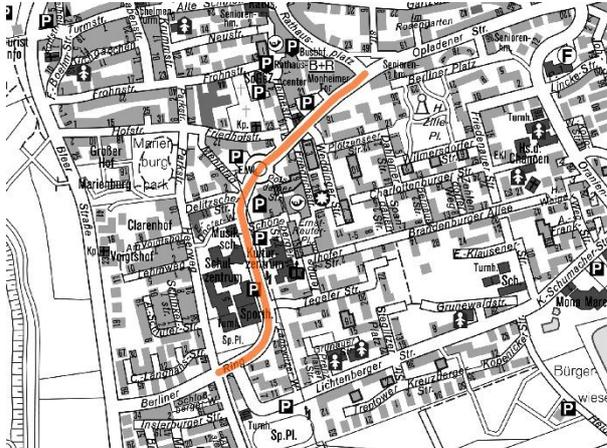
Berliner Ring und Opladener Straße stellen die wichtige Ost-West-Achse und Anbindung an Langenfeld dar. Vor allem die Anbindung an den S-Bahnhof Langenfeld birgt für den Radverkehr eine große Bedeutung im Pendlerverkehr und macht diese Achse zu einer Hauptverbindung im Radverkehrsnetz. Darüber hinaus befindet sich am Berliner Ring der größte und wichtigste Schulstandort der Stadt, was zu starken Schülerverkehren auf diesem Abschnitt der Achse führt.

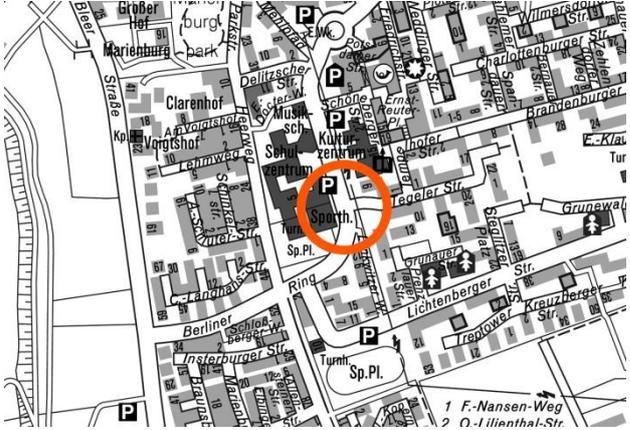
Aufgrund dieser Bedeutung sind eine attraktive durchgehende Radverkehrsführung für beide Richtungen sowie sichere und komfortable Anschlüsse an allen Einmündungen und Knotenpunkten unerlässlich.

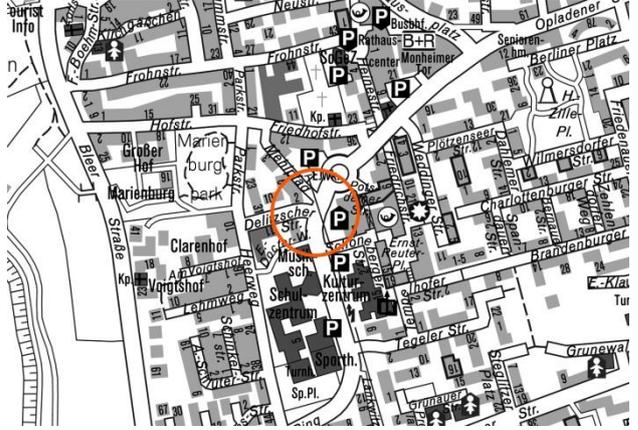
Im heutigen Zustand wird dieser Anspruch noch nicht erfüllt. Und aufgrund von abschnittswisen Flächendefiziten ist eine vollständige Zielerreichung zeitnah nicht realistisch, langfristig ist sie anzustreben.

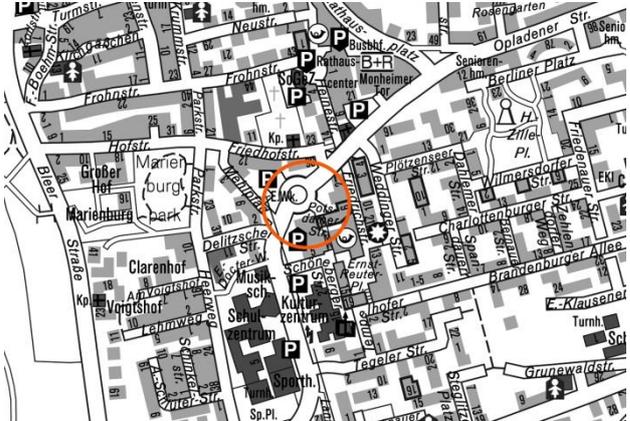
Dazu sind in erster Linie Ausbau und Sanierung der Seitenraumführungen an der Opladener Straße notwendig. Schon heute sollten die Anschlüsse an den verschiedenen Knotenpunkten verbessert werden. Für den Berliner Ring sollte im Rahmen einer Straßenraumanalyse genauer betrachtet werden, welche Führungen für die einzelnen Verkehrsarten Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr tatsächlich erforderlich sind. Vor allem im Rahmen der Schülerbefragung wurde die Situation wegen Konflikten im Seitenraum häufig kritisiert. Die bestehende Kfz-Verkehrsbelastung stellt in diesem Abschnitt keine außergewöhnlich Gefahrenlage für den Radverkehr dar, so dass eine Benutzungspflicht nicht geboten ist. Die bestehende komplexe Verkehrslage, auch aufgrund der Bushaltestellen, lässt sich aufgrund der grundsätzlich üppigen öffentlichen Flächen auf unterschiedliche Weise lösen.

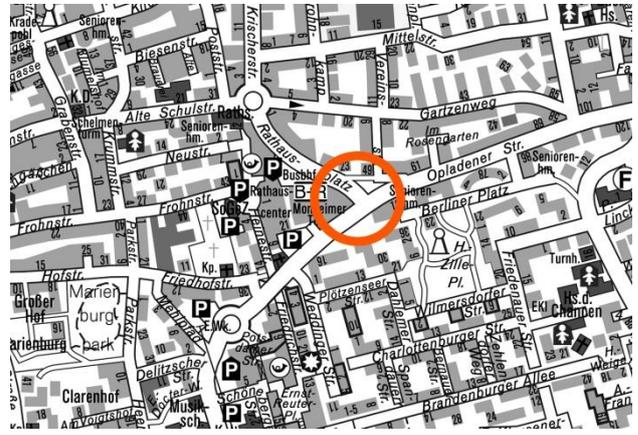
Berliner Ring / Lichtenberger Straße		ABSV-Nr. KN-34	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt, RV-Führung einseitig im Seitenraum, ungünstige Sichtverhältnisse für von Süden kommenden Radverkehr zum wartepflichtigen Kfz-Verkehr aus Lichtenberger Straße – Vorfahrtverstöße		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Kreuzung sicherer machen Ungünstige Sichtverhältnisse		
anzustrebende Führungen	Führungswechsel Seitenraum / Fahrbahn		
Kosten	gering	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Die Bürgeranregungen machen deutlich, dass hier der Vorrang des Radverkehrs gegenüber dem Verkehr aus der Lichtenberger Straße trotz rot eingefärbter Furt nicht ausreichend gewährt wird. Um den Vorrang zu verdeutlichen, sollte eine angehobene Radwegüberfahrt eingerichtet werden.</p> <p>Im Zuge der Aufgabe der Tempo-30-Regelung in der Lichtenberger Straße ist eine Signalisierung des Knotenpunkts zu prüfen. In jedem Falle ist die Verbesserung der Sichtverhältnisse an der Einmündung Lichtenberger Straße anzustreben.</p>			

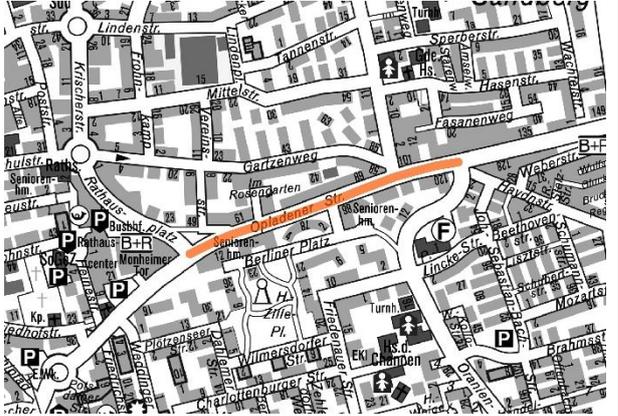
Berliner Ring (Lichtenberger Straße - Rathausplatz)		ABS-V-Nr. S-36	
Länge	970m	RVK 2015 Nr. MON17.02 MON17.03 MON17.05 MON17.07	
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	30-50 km/h, wechselnde Führungen im Seitenraum, Linienbusverkehr, starker Schülerverkehr, hoher Querungsbedarf aufgrund der Schulstandorte, Konflikte im Seitenraum aufgrund hohem pulkartigen Fußverkehrsaufkommen		
Einschränkungen / Besonderheiten	Starker Kfz-Verkehr		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Engstellen - sichere und breite Radwege schaffen; Radweg zu schmal; Glasscherben oft über mehrere Wochen; starke Verschwenkung des Radwegs, Radweg vor Achathotel zu schmal, ungünstige Führung und Überleitung vor der Schule, SchülerInnen sind die Radfahrenden von morgen – sichere Radverkehrsanlagen für Schülerverkehre schaffen; Laternenmaste und Verkehrszeichen auf Radwegen.		
anzustrebende Führungen	<b>Beidseitige Einrichtungsführungen getrennt / gemeinsam mit Fußverkehr ohne Benutzungspflicht</b>		
Alternativen	Beidseitige Schutz- oder Radfahrstreifen nach Querschnittsumbau		
Kosten	hoch	Priorität	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>nordwestl. Seite: Sanierung und Ausbau des gem. Geh-/Radwegs soweit mgl. auf 3,00m Breite Abschnitte mit getrennter Führung: mind. Sanierung und ggf. Asphaltierung des Radwegs in mind. 2,00m Breite und Einrichtung eines taktilen Trennstreifens zwischen Geh- und Radweg;</p> <p>Bei der Einrichtung und Sanierung der Seitenräume ist darauf zu achten, dass Laternenmasten, Pfosten und sonstige Einrichtungen einheitlich in einer Achse installiert und dementsprechend ggf. versetzt werden, so dass für Radfahrende und Zufußgehende keine Slalomstrecken entstehen.</p> <p>einseitige Schutzstreifenführung im südlichen Kurvenbereich: Demarkierung der mittleren Leitlinie - asymmetrische Führung (Realisierung 2020)</p> <p>Grundsätzlich kann der Radverkehr am Berliner Ring aufgrund des bestehenden Verkehrsaufkommens und der reduzierten Geschwindigkeiten vor den Schulstandorten auch auf Schutz- oder Radfahrstreifen geführt werden, wenn der gesamte Querschnitt dementsprechend umgebaut wird. Damit einhergehen würde eine deutliche Konfliktreduktion mit Fußgängern im Seitenraum.</p>			

Berliner Ring / Tegeler Straße		ABS-V-Nr. KN-33	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Vorrangeregelter Knotenpunkt mit Seitenraumführung entlang Berliner Ring; Überleitung zur Fahrbahn (Westseite) erfolgt hinter der Einmündung, so dass Radverkehr von Norden in Richtung Tegeler Straße nur umwegig oder regelwidrig abbiegen kann		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Einfädellungsspur rot markieren		
anzustrebende Führungen	Führungswechsel Seitenraum / Fahrbahn		
Kosten	gering	Priorität	B
			
<p><b>Maßnahmen</b>                      Einrichtung einer Radwegüberfahrt an der Einmündung Tegeler Straße zur Verdeutlichung des Vorrangs und Sicherung des Schülerradverkehrs.                      Westseite: Einrichtung einer komfortablen und ggf. baulich gesicherten Überleitung nördlich der Einmündung Tegeler Straße (Sicherung Anschluss an Tegeler Straße) und ggf. Verlegung der Bushaltestelle.</p>			

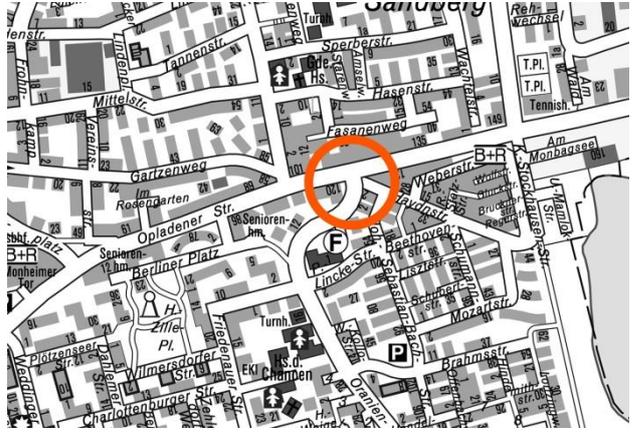
<b>Berliner Ring / Delitzscher Straße</b>		<b>ABS-V-Nr. KN-31</b>	
<b>Nr. RVK 2015</b>	<b>MON17.04</b>		
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Vorrangeregelter Knotenpunkt mit umwegiger und sehr kurviger Führung für den Radverkehr und teilweise zu schmalen Wegen in den Zufahrten		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Ggf. eingeschränkte Flächenverfügbarkeit, Grunderwerb erforderlich		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Sehr kurvige Führung, die begradigt werden sollte		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Bevorrechtigte Querung</b>		
<b>Kosten</b>	mittel	<b>Priorität</b>	<b>A</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Um die Querung der untergeordneten Delitzscher Straße zu verbessern sind vor allem eine direktere Führung, eine kürzere Querungslänge sowie die Verdeutlichung des Vorrangs des Radverkehrs erforderlich. Daher sollte die Einmündung z.B. durch Rückbau des Fahrbahnteilers eingeeengt werden. Der Radverkehr sollte zukünftig direkt nahe an der Fahrbahn Berliner Ring geführt werden, um im Blickfeld des Kfz-Verkehrs zu sein. Die eigentliche Querung ist durch eine Furt zu sichern. Die Einrichtung einer erhöhten Radwegüberfahrt anstelle der Furt kann ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn und eine deutliche Komfortsteigerung für den Radverkehr leisten.</p> <p>Eine Verbesserung der Querung des Berliner Rings, kann vor allem für Fußgänger durch FGÜ an der Mittelinsel erreicht werden.</p> <p>Der gem. Geh-/Radwegs vor dem Achat-Hotel ist zu verbreitern, z.B. durch Ankauf privater Flächen und Verlegung mind. eines Laternenstandorts.</p>			

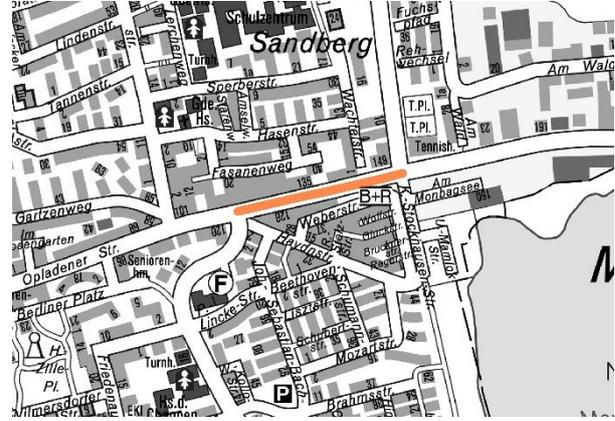
Berliner Ring / Potsdamer Straße		ABSV-Nr. KN-32	
Nr. RVK 2015	MON17.04_1		
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Kreisverkehr mit umlaufender benutzungspflichtiger RV-Führung ohne einheitliche Bevorrechtigung an den Knotenpunktzufahrten		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Aufstellflächen auf den Mittelinseln sind teilweise zu klein für Fahrräder mit Anhänger		
anzustrebende Führungen	Kreisverkehr mit umlaufender bevorrechtigter Führung		
Kosten	gering	Priorität	B
			
<p><b>Maßnahmen</b>                  Einrichtung von Furten und Fußgängerüberwegen an den Knotenpunktzufahrten zur Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs, so dass das Anhalten auf den Mittelinseln (die mit ca. 3,00m überwiegend genügend Aufstellflächen bieten) nur in Ausnahmesituationen erforderlich wird.</p>			

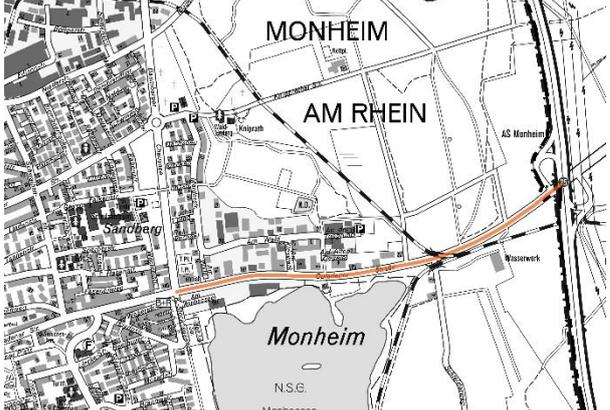
<b>Berliner Ring / Rathausplatz</b>		<b>ABSV-Nr. KN-30</b>	
<b>Nr. RVK 2015</b>	<b>MON17.09</b>		
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Signalisierter Knotenpunkt mit Radverkehrsführung im Seitenraum und unkomfortablen Übergängen, zu kleinen Aufstellbereichen, teilweise ungünstigen Sichtbeziehungen		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>			
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Gefährliche Situation; Einfädelungsspur von alter Opladener Straße rot markieren Ungünstige Führung vom Berliner Ring zum Rathauscenter, Radweg zu schmal		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Kreisverkehr mit umlaufender Führung</b>		
<b>Kosten</b>	Monheim am Rhein	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b>                  Einrichtung eines Kreisverkehrs mit sicheren und komfortablen Übergängen zwischen Fahrbahn- und Seitenraumführung. Die Planungen zum Umbau des Knotenpunkts laufen seitens der Stadt Monheim am Rhein und sehen komfortable Übergänge und eine bevorrechtigte umlaufende Seitenraumführung vor.</p>			

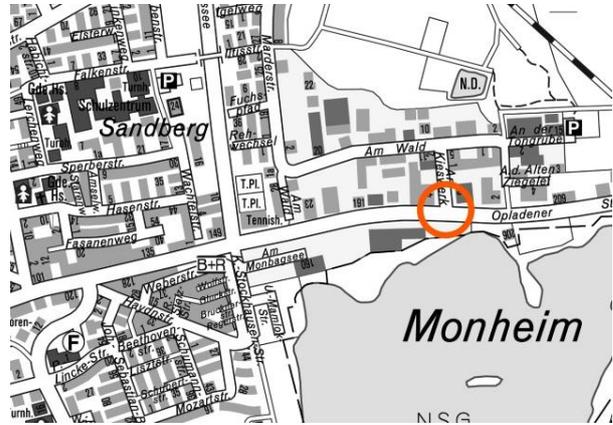
Opladener Straße West		ABS-V-Nr. S-37	
Länge	570m	RVK 2015 Nr. MON17.08	
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	50 km/h, beidseitige Einrichtungsführung gemeinsam mit Fußverkehr, Linienbusverkehr, diverse Belagsschäden im Pflaster, Konflikte mit Fußverkehr z.B. in Haltestellenbereichen		
Einschränkungen / Besonderheiten	Eingeschränkte Flächenverfügbarkeit		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Ampelschaltung eine Katastrophe; Bauschilder auf Fahrradweg, nicht mit Reflektoren gekennzeichnet; Geh- und Radweg (stellenweise) zu schmal; Höhe ARAL ist der Belag schlecht; einige Fußwege führen zur Opladener Straße - keine Einsicht, viele Grundstücksausfahrten, Müllgefäße im Weg Idee: Verbreiterung der Radwege auf 4,00m		
anzustrebende Führungen	<b>Beidseitige Einrichtungsführung mit Fußverkehr in möglichst 3,00m Breite, benutzungspflichtig</b>		
Kosten	hoch	Priorität	<b>B</b>
			
<p>Maßnahmen</p> <p>Südseite: Ankauf privater Fläche und Verbreiterung des gemeinsamen Geh-/Radwegs auf möglichst 3,00m, auch um die Situation an den einmündenden Gehwegen zu verbessern</p> <p>Nordseite: Sanierung des Seitenraums; Prüfung der Möglichkeit, Masten und Pfosten in einer Linie zu setzen, um Hindernisse zu reduzieren.</p>			

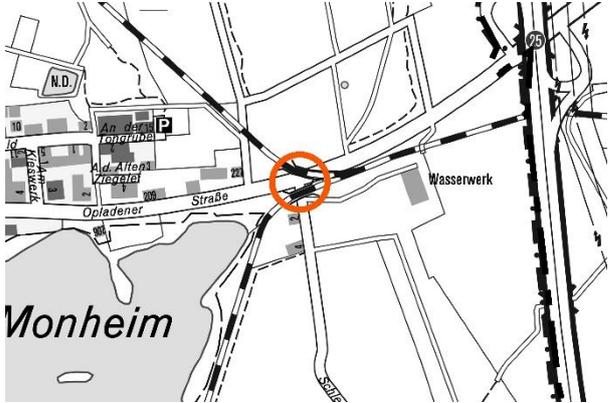
Opladener Straße /Schwalbenstraße		ABS-V-Nr. KN-41	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	signalisierter Knotenpunkt mit Radverkehrsführung im Seitenraum (Opladener Straße) und auf der Fahrbahn (Schwalbenstraße); fehlende Überleitung für den nach Osten linksabbiegenden Radverkehr		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung			
anzustrebende Führungen	LSA		
Kosten	mittel	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Der aus Richtung Schwalbenstraße kommende Radverkehr muss in die Seitenraumführungen der Opladener Straße geführt werden. Der linksabbiegende Radverkehr sollte direkt mit dem Kfz-Verkehr abbiegen. Dafür sind im südlichen Seitenraum Opladener Straße eine Bordabsenkung und eine komfortabel befestigte Fläche, die auch als Aufstellfläche bei Querverkehr auf dem Radweg genutzt werden kann, im Grünstreifen einzurichten. Die Einfahrt ist eindeutig zu markieren und mit VZ 240 zu beschildern. Sollte die Möglichkeit bestehen, den Gehweg vor der Tankstelle an der Schwalbenstraße zu verbreitern (Grunderwerb Grünfläche), kann der rechts abbiegende Radverkehr vor der LSA in den Seitenraum geführt werden, um abzubiegen.</p> <p>Zu prüfen ist, ob die beiden Abbiegespuren zusammengelegt und um einen Schutzstreifen ergänzt werden können, der dann zu einem aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) bei gleichzeitig zurückgesetzter Haltlinie für den Kfz-Verkehr führt.</p> <p>Weiterhin ist die Einrichtung einer östlichen Furt über die Opladener Straße anzustreben, so dass der linksabbiegende Radverkehr aus der Opladener Straße (West) in Richtung Schwalbenstraße so queren kann, dass er direkt auf der rechten Fahrbahnseite der Schwalbenstraße ankommt.</p>			

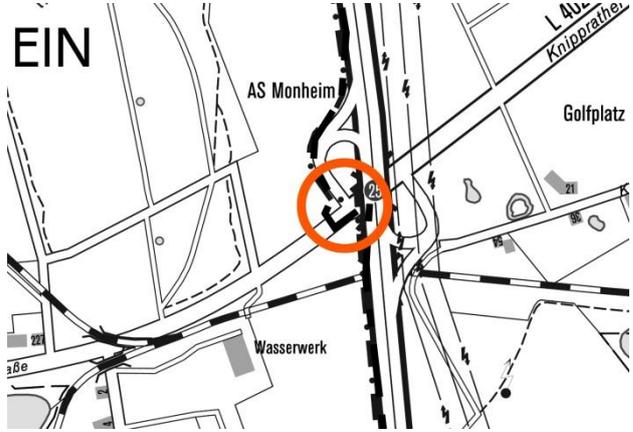
Opladener Straße / Oranienburger Straße		ABSV-Nr. KN-36	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	signalisierter Knotenpunkt mit Radverkehr auf der Fahrbahn (Oranienburger Str.) und im Seitenraum (Opladener Straße), Übergänge nicht vollständig ausgestaltet		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	keine		
anzustrebende Führungen	LSA		
Kosten	gering	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Für den Radverkehr aus der Oranienburger Straße ist durch das Zurücksetzen der Haltlinie des Kfz-Verkehrs ein ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) vor der Haltlinie des Kfz-Verkehrs in mind. 3,00m Tiefe einzurichten.</p> <p>Die Übergänge in die Seitenräume der Opladener Straße sind durch komfortable Bordabsenkungen, klare Beschilderung und ergänzende Markierungen zu verdeutlichen. Darüber hinaus ist eine klare und sichere Überleitung des im Seitenraum ankommenden Radverkehrs auf die Fahrbahn der Oranienburger Straße erforderlich. Diese Überleitung sollte direkt hinter der Furt beginnen und auf der Fahrbahn mindestens durch Roteinfärbung gesichert werden.</p>			

Opladener Straße Mitte		ABSV-Nr. S-38	
Länge	320m	RVK 2015 Nr. MON17.08	
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	50 km/h, beidseitige Einrichtungsführung gemeinsam mit Fußverkehr, Linienbusverkehr, diverse Belagsschäden im Pflaster, Konflikte mit Fußverkehr z.B. in Haltestellenbereichen		
Einschränkungen / Besonderheiten	Starker Kfz-Verkehr, ggf. eingeschränkte Flächenverfügbarkeit		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Ampelschaltung eine Katastrophe; einige Fußwege führen zur Opladener Straße - keine Einsicht, viele Grundstücksausfahrten, Müllgefäße im Weg		
anzustrebende Führungen	<b>Beidseitige Einrichtungsführung mit Fußverkehr in möglichst 3,00m Breite, benutzungspflichtig</b>		
Kosten	hoch	Priorität	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Südseite: Sanierung des gemeinsamen Geh-/Radwegs und Ausbau auf möglichst 3,00m (so weit möglich, teilweise Grunderwerb erforderlich)</p> <p>Nordseite: Sanierung des Seitenraums; Prüfung der Möglichkeit, Masten und Pfosten in einer Linie zu setzen, um Hindernisse zu reduzieren.</p> <p>Langfristig: Prüfung der Möglichkeit eines Querschnittsumbaus (ca. 14m). Mit Verlegen der Fahrbahn (7,00m) nach Süden können der nördliche Seitenraum (3,50m) verbreitert und eine verbesserte Radverkehrsführung eingepasst werden. Zu berücksichtigen sind die unterschiedlichen Belange des Verkehrs (Kfz-, Rad- und Fußverkehr), sowie die bestehende Straßenraumbegrünung (Südseite) und weitere gestalterische Ansprüche.</p> <p>Die Einrichtung von Schutzstreifen ist aufgrund des starken Kfz-Verkehrs und dem starken Bürgerwunsch nach getrennten Führungen nicht zielführend. Für Radfahrstreifen stehen nicht genügend Flächenkapazitäten zur Verfügung.</p>			

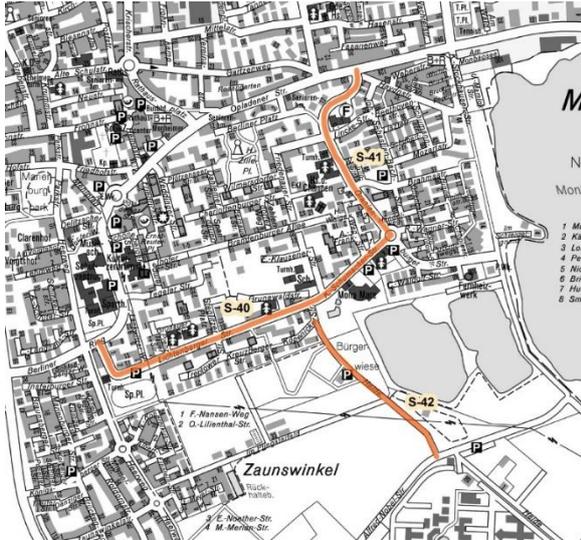
<b>Opladener Straße Ost</b>		<b>ABSV-Nr. S-39</b>	
<b>Länge</b>	<b>1680m</b>	RVK 2015 Nr. MON17.10	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	50 - 70km/h, beidseitige Einrichtungsführung, abschnittsweise einseitige Zweirichtungsführung gemeinsam mit Fußverkehr, Linienbusverkehr, diverse Belagsschäden, Konflikte mit Fußverkehr z.B. in Haltestellenbereichen (Waldschlösschen)		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Ausbau ist bereits in der Umsetzung		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Gehweg beidseitig weiterführen; sollte ausgebaut werden; (Tunnel) ohne Ampelanlage im Bereich Autobahn; schnelle, direkte Verbindung zum S-Bahnhof, Verbreiterung auf 4,00m; Bauschilder auf Fahrradweg, nicht mit Reflektoren gekennzeichnet; Geh- und Radweg (stellenweise) zu schmal Idee: Verbreiterung der Radwege auf 4,00m		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Einseitige Zweirichtungsführung in mind. 3,00m Breite, benutzungspflichtig</b>		
<b>Kosten</b>	Monheim am Rhein	<b>Priorität</b>	-
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Neuausbau läuft; Wechsel zwischen beidseitiger und einseitiger Führung in der Einmündung Schleiderweg;</p> <p>Überprüfung und Anpassung der LSA-Zeiten zugunsten des Radverkehrs an allen signalisierten Knotenpunkten im Abschnitt.</p> <p>Eine durchgehende beidseitige Führung stadtauswärts (ab Schleiderweg) ist derzeit aufgrund des bereits erfolgten Baufortschritts nicht realistisch.</p>			

Opladener Straße /Am Kieswerk		ABSV-Nr. KN-42	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	signalisierter Knotenpunkt mit Radverkehrsführung im Seitenraum, 50 km/h		
Einschränkungen / Besonderheiten			
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Ampel für Ausfahrt Jenoptik ungünstig für Radverkehr geschaltet; Radverkehr sollte Dauergrün haben, dass nur durch Anforderung durch Kfz-Verkehr an Ausfahrt Jenoptik unterbrochen wird		
anzustrebende Führungen	LSA		
Kosten	mittel	Priorität	B
			
<p>Maßnahmen</p> <p>Überprüfung der LSA-Steuerung und wenn möglich Einrichten von Kontaktschleifen in Kombination mit bedarfsabhängiger LSA-Schaltung dahingehend, dass der Radverkehr mit weniger Zeitverlusten geführt werden kann.</p> <p>Anmerkung Stadt Monheim: Für den Radverkehr sind bereits so wenig Zeitverluste wie möglich eingerechnet. Ich hatte die selbe Meldung bereits vor einiger Zeit per Mail beantwortet. Die Überfahrt für Radfahrer über die Jenoptikzufahrt hat Konfliktströme mit denen Sie gar nicht verträglich ist, weshalb die Fußgänger LSA auf rot schalten muss.</p>			

Opladener Straße /Schleiderweg		ABSV-Nr. KN-46	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	signalisierte Querung für Führungswechsel für den Radverkehr (Einrichtungsführung – Zweirichtungsführung im Seitenraum)		
Einschränkungen / Besonderheiten	Starker Kfz-Verkehr		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	keine		
anzustrebende Führungen	Fußgänger-LSA		
Kosten	mittel	Priorität	C
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Signalisierung über eine FG-LSA, die erst auf Tastendruck reagiert, führt zu Zeitverlusten im Radverkehr und ggf. regelwidrigem und gefährlichem Queren bei Rot.</p> <p>Mit der Einrichtung der Fahrradstraße Schleiderweg und Umbau der Bahntrasse zum Panoramaradweg ist zukünftig an der Einmündung mit stärkerem Radverkehr zu rechnen. Daher sollte die nördliche Haltlinie vor den Einmündungsbereich verlegt werden. Die Ausfahrt Schleiderweg sollte mit einer Kontaktschleife versehen werden, so dass bei ankommendem Radverkehr die Sperrzeit der LSA für den Ost-West-Verkehr angefordert wird. Der vom Schleiderweg ankommende Radverkehr muss zwangsläufig die Opladener Straße queren, und kann dies mit der Anforderung schneller erreichen. Ggf. ist eine bedarfsabhängige Vollsignalisierung erforderlich.</p> <p>Für den Radverkehr aus der westlichen Opladener Straße kann eine Kontaktschleife nicht eingerichtet werden, da nicht vorauszusetzen ist, das ankommende Radverkehr tatsächlich queren und nicht in den Schleiderweg abbiegen will.</p>			

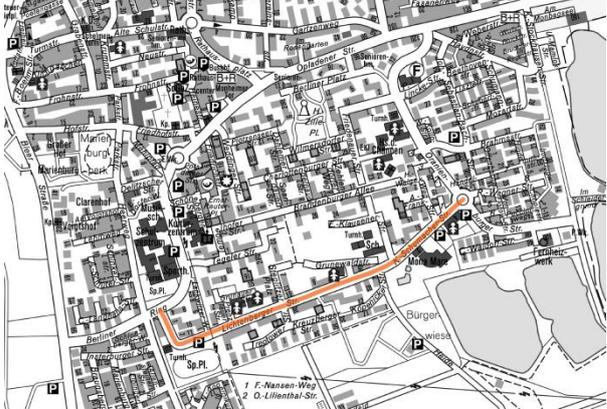
Opladener Straße / Autobahnauffahrt		ABSV-Nr. KN-37	
Nr. RVK 2015			
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	signalisierter Knotenpunkt mit Radverkehrsführung im Seitenraum; lange, meist mehrere Wartezeiten auch für geradeausfahrenden Radverkehr aufgrund drei zu querender Furten		
Einschränkungen / Besonderheiten	Starker Kfz-Verkehr Stadtgebiet Langenfeld		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Lange Wartezeit an LSA, gezwungen zweimal auf Grün zu warten, teilweise starke Blendwirkung durch Kfz-Verkehr		
anzustrebende Führungen	LSA Seitenraum		
Kosten	mittel	Priorität	A
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Im Zuge des Radwegs ist für beide Richtungen der Einbau von Kontaktschleifen in der Knotenzufahrt vorzunehmen. Darüber hinaus ist die LSA-Steuerung zugunsten des Radverkehrs so anzupassen, dass der Radverkehr den Knotenpunkt geradeaus in einem Zug queren kann. Wenn möglich sind die Freigabezeiten so zu verändern, dass sich für den Radverkehr kürzere Wartezeiten ergeben. Die Anpassung der LSA ist derzeit in der Prüfung.</p>			

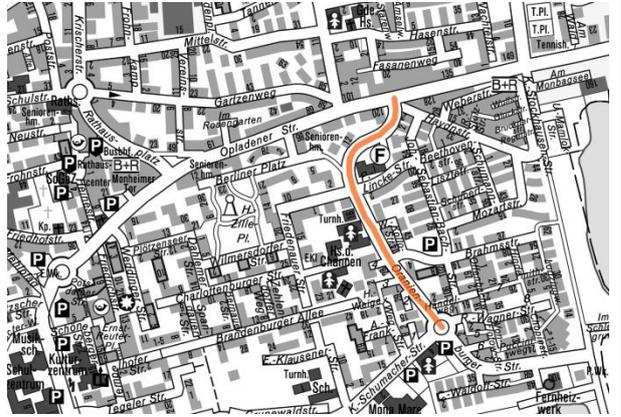
## 11 Berliner Viertel

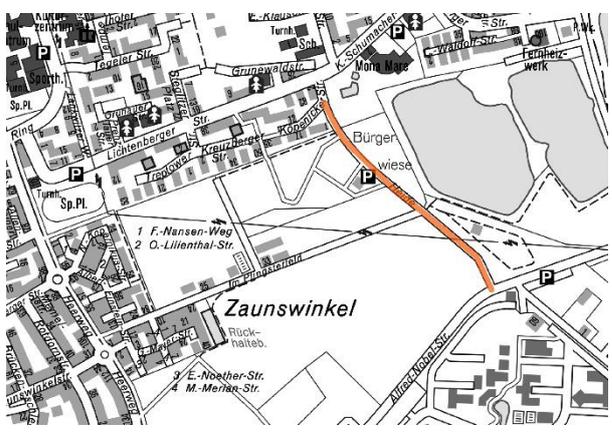


Im Berliner Viertel wird der Verkehr überwiegend in Tempo-30-Zonen geführt. Ergänzend bestehen vor allem für den Rad- und Fußverkehr diverse Verbindungswege abseits des Kfz-Verkehrs. An den beiden vergleichsweise breiten Hauptachsen des Berliner Viertels, Lichtenberger Straße und Oranienburger Straße, auf denen auch Linienbusverkehr abgewickelt wird und die das Freizeitbad Mona Mare erschließen, werden die zulässigen Geschwindigkeiten häufig überschritten. Zukünftig soll über die Straßen verstärkt zusätzlicher Kfz-Verkehr in Richtung Ida-Siekmann-Straße und Autobahnanschluss geführt werden. Damit verändert sich der Charakter beider Straßen und gleichzeitig sinkt u.U. die Verträglichkeit für den Radverkehr bei gleichbleibender Geschwindigkeitsübertretung.

Eine Lösung der Problematik kann darin bestehen, die Ausweisung der Tempo-30-Zone auf die angrenzenden Erschließungsstraßen zu begrenzen. An den beiden Hauptachsen würden dann nur im Bereich der Sportanlagen 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit gelten (Ausweisung Streckengeschwindigkeit). Statt der Tempo-30-Zone werden zur Sicherung des Radverkehrs beidseitig Schutzstreifen eingerichtet. Damit einhergehen muss die Aufgabe des Parkens am Fahrbahnrand.

<b>Lichtenberger Straße / Kurt-Schumacher-Straße</b>		<b>ABS-V-Nr. S-40</b>	
<b>Länge</b>	<b>1190m</b>	RVK 2015 Nr.	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Tempo-30-Zone, Mischverkehr mit Kfz-Verkehr, teilweise Parken am Fahrbahnrand, Konflikte durch überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, Linienbusverkehr		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	keine		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitig Schutzstreifen in 1,50m Breite</b>		
<b>Kosten</b>	<b>mittel</b>	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Aufheben der T-30-Ausweisung und (nur dann) Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen in 1,50m Breite sowie Aufgabe aller Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand. An den Einmündungen sind Furten mit Fahrradpiktogrammen zu markieren.</p> <p>Bereich der baulichen Stellplätze: Fahrbahnbreite reicht nicht für beidseitige Schutzstreifen und erforderliche Sicherheitsräume zum Parken aus - Lösung: Aufgabe auch der baulichen Stellplätze oder Unterbrechung des Schutzstreifens in dem Abschnitt</p>			

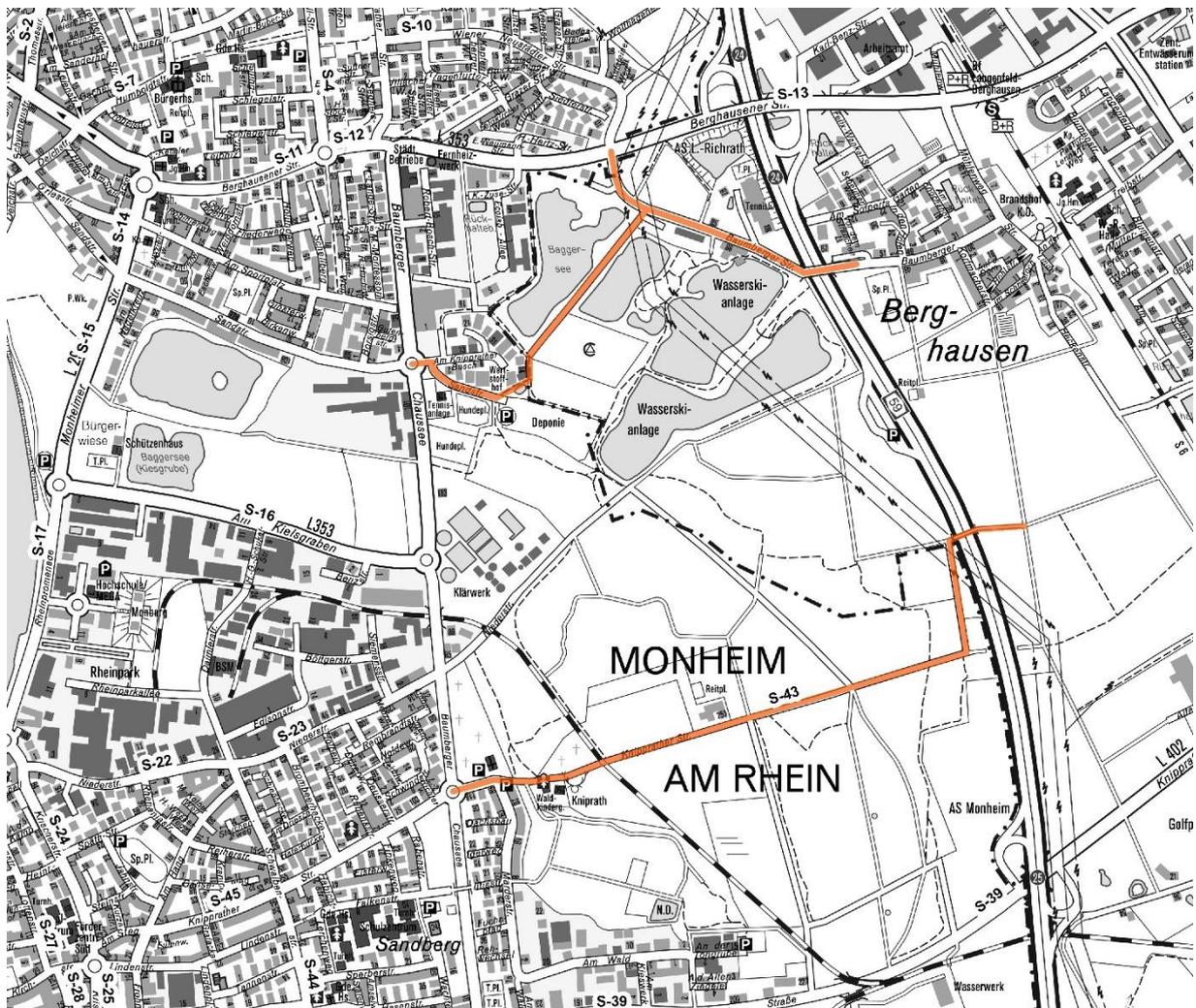
Oranienburger Straße		ABSV-Nr. S-41	
Länge	680m	RVK 2015 Nr.	
Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)	Tempo-30-Zone, Mischverkehr mit Kfz-Verkehr, teilweise Parken am Fahrbahnrand, Konflikte durch überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, Linienbusverkehr		
Einschränkungen / Besonderheiten	keine		
Ergebnisse Bürgerbeteiligung	Radweg aufheben aufgrund T30-Zone		
anzustrebende Führungen	Beidseitig Schutzstreifen in 1,50m Breite		
Kosten	mittel€	Priorität	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Die Benutzungspflicht am ehemaligen Radweg wurde bereits aufgehoben, die Markierungen der Furchen und im Seitenraum bestehen noch, so dass ein nicht benutzungspflichtiger Radweg de facto existiert.</p> <p>Aufheben der T-30-Ausweisung und (nur dann) Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen in 1,50m Breite sowie Aufgabe aller Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand. An den Einmündungen sind neue Furchen mit Fahrradpiktogrammen im Zuge der Schutzstreifen zu markieren.</p> <p>Demarkierung von Fahrradpiktogrammen und Furchen an den Einmündungen (im Zuge des ehemaligen Radwegs) sowie von Piktogrammen und Überleitungen im Seitenraum. Ggf. Umbau der Seitenräume durch Zusammenführung beider Wege und Verbreiterung der Gehwege für den Fußverkehr oder Einrichtung eines breiteren Grünstreifens.</p>			

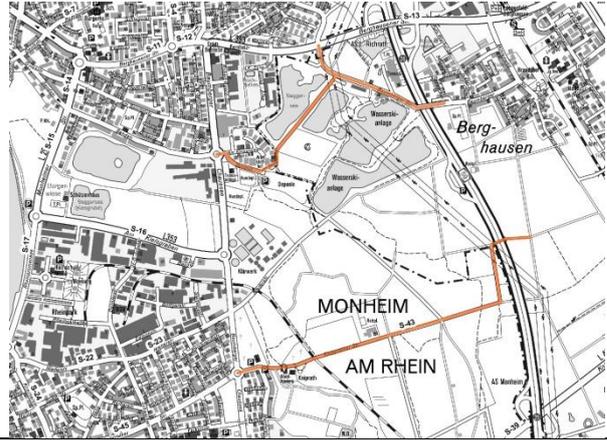
<b>Ida-Siekmann-Straße</b>		<b>ABSV-Nr. S-42</b>	
<b>Länge</b>	<b>630m</b>	RVK 2015 Nr.	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Abschnittsweise Tempo-30-Zone, abschnittsweise Wirtschaftsweg		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Schlechte Fahrbahndecke, Pfützen – dadurch verschmutzte Kleidung		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Beidseitig Schutzstreifen in 1,50m Breite</b>		
<b>Kosten</b>	Monheim am Rhein	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Straße wird u.a. aufgrund weiterer Straßenplanungen in Teilabschnitten verlegt und komplett ausgebaut. Sie wird mit attraktiven Rad- und Fußverkehrsanlagen versehen. Anlage von beidseitig 1,50m Schutzstreifen und 2,50m Gehwegen.</p>			

## 12 Verbindung Langenfeld

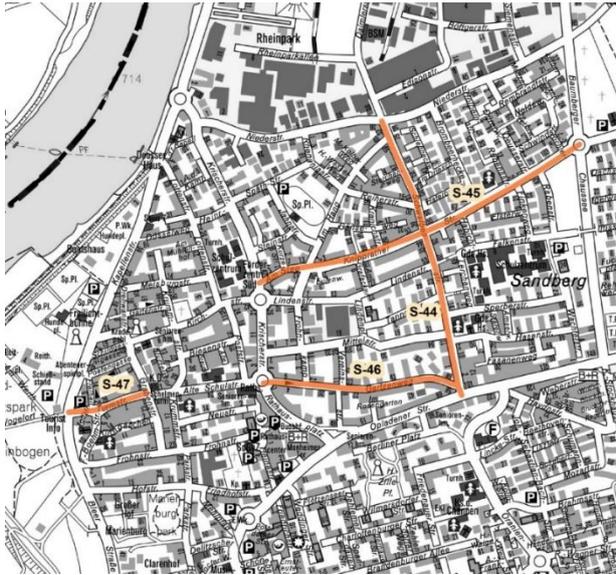
Die bestehenden Verbindungen in Richtung Langenfeld führen heute entlang der Hauptverkehrsstraßen Berghäuser Straße und Opladener Straße und weisen teilweise eine nicht regelkonforme Breite und unzureichende Oberflächenqualität auf. Darüber hinaus bestehen an der Opladener Straße kaum Flächenkapazitäten, um die zu schmalen Wege zu verbreitern. Attraktive Wege abseits der Hauptstraßen, z.B. im Erschließungsstraßennetz bestehen derzeit nicht. Als einzige alternative Wegeanbindung besteht eine Führung durch den Knipprather Wald über teilweise private Wege. Diese Verbindung wird heute schon von einigen Radfahrenden genutzt, die jedoch darauf hinweisen, dass der Weg nicht ausreichend befestigt ist und bei nassem Wetter nicht mehr befahrbar ist.

Da Langenfeld als direkte Nachbarkommune ein attraktives Ziel des Radverkehrs sowohl im Pendler-, als auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr darstellt, ist zumindest eine attraktive Verbindung in Richtung Langenfeld abseits des starken Kfz-Verkehrs anzustreben.



<b>Verbindungsweg Richtung Langenfeld</b>		<b>ABSV-Nr. S-43</b>	
<b>Länge</b>	<b>2080m</b>	RVK 2015 Nr.	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Einzelne unbefestigte Waldwege in Richtung Langenfeld, abseits des Kfz-Verkehrs in Naherholungsgebiet, schlechte Oberflächenqualität		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Stadtgebiet Langenfeld, Eigentum Graf von Nesselrode Freizeitnutzung, bewirtschafteter Wald		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Verbindungswege in Richtung Langenfeld und Hitdorf abseits des Kfz-Verkehrs anlegen; mehr Verbindungen zu den S-Bahnen und Nachbargemeinden abseits des Straßenverkehrs Waldweg in Richtung Langenfeld ist sicherer als Radweg an der Straße, aber bei schlechtem Wetter nicht befahrbar		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>selbständige gemeinsame Führung mit Fußverkehr, forstwirtschaftliche Verkehre frei</b>		
<b>Kosten</b>	hoch	<b>Priorität</b>	<b>B</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Der nördlichen Anbindung über die Sandstraße fehlt heute nur ein kurzer Abschnitt, der noch nicht befestigt ist. Diese Netzlücke sollte aufgrund des geringen Umfangs und der deutlichen Verbesserung der Netzdurchlässigkeit ausgebaut werden.</p> <p>Um auch die Verbindung aus dem nördlichen Monheim heraus nach Langenfeld zu verbessern und eine Alternativroute abseits der Hauptverkehrsstraßen anzubieten, sollte der Weg durch den Knipprather Wald langfristig befestigt werden. Chance ist dabei auch, den Radverkehr im Naherholungsgebiet zu bündeln. In Abstimmung mit der Forstwirtschaft ist zu klären, in welcher Breite der Weg zu befestigen ist, um auch die Belange der forstwirtschaftlichen Verkehre zu berücksichtigen. Eine ggf. erforderliche Widmungsänderung zur Klärung der Verkehrssicherungspflicht ist zu prüfen.</p>			

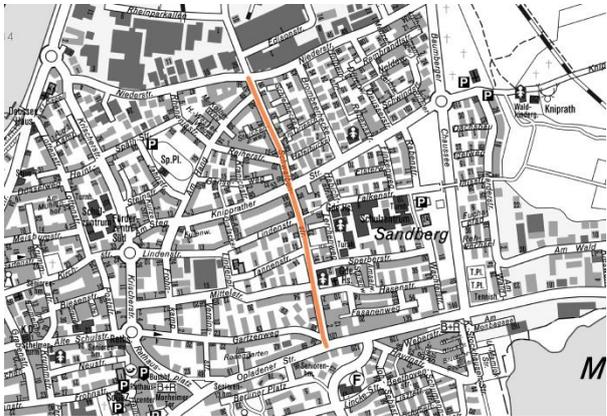
### 13 Erschließungsstraßen Monheim

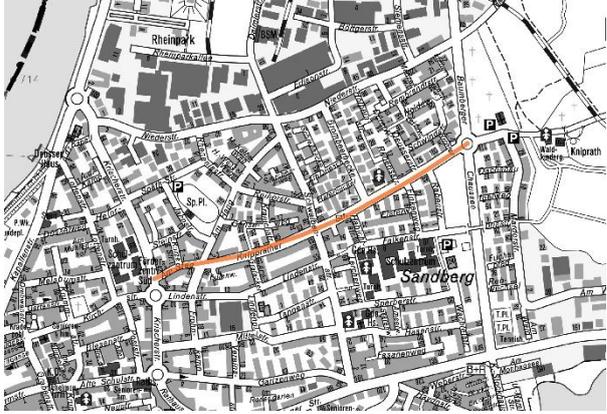


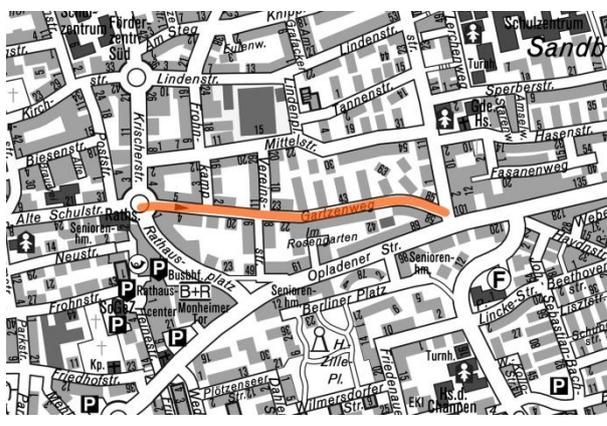
Das Erschließungsstraßennetz im Ortsteil Monheim ist überwiegend als Tempo-30-Zone ausgewiesen, was grundsätzlich eine sehr gute Voraussetzung für eine verträgliche Führung des Radverkehrs in der Mischung mit dem Kfz-Verkehr ist. Allerdings bestehen in den meisten betrachteten Straßen, die neben der Erschließung durch den Kfz-Verkehr auch eine Verbindungsfunktion im Radverkehr haben, Konflikte mit dem Kfz-Verkehr. Ähnlich Baumberg werden diese vor allem durch überhöhte Geschwindigkeiten, Konflikte durch falsch oder ein- und ausparkende Kfz sowie zu geringe Überholabstände verursacht.

Auch diese Fahrbahnen weisen teilweise Breiten bis 7,00m auf, die mindestens einseitig zum Parken am Fahrbahnrand genutzt werden. Ergänzend sind in der Schwalbenstraße mehrere FGÜ zur Schulwegsicherung markiert, die in Tempo-30-Zonen eigentlich entbehrlich sein sollten. In der Knipprather ist einseitig ein Schutzstreifen (100m) markiert, was innerhalb einer Tempo-30-Zone nicht zulässig ist. Diese Maßnahmen weisen darauf hin, dass die angestrebte Verträglichkeit von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr hier noch nicht gegeben ist.

Das Ziel sollte es in diesen Straßenräumen sein, eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Möglichkeiten dazu werden im Kapitel der prototypischen Maßnahmen beschrieben. Die Möglichkeiten infrastruktureller Maßnahmen, wie der Ausgestaltung des Fahrbahnrandparkens in gepflasterten Flächen oder der Einrichtung von Straßenraumbegrünung zur Einengung der Fahrgasse, sind u.U. in Abschnitten mit Linienbusverkehr, je nach Taktdichte, beschränkt. Daher sind vor allem die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durch Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Rücksichtnahme und Regeleinhaltung zu begleiten. Kapitel 7.1.1 zur Verkehrsberuhigung gibt dazu eine Auswahl an Möglichkeiten.

<b>Schwalbenstraße</b>		<b>ABSV-Nr. S-44</b>	
<b>Länge</b>	<b>920m</b>	RVK 2015 Nr.	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Tempo-30-Zone, Parken am Fahrbahnrand, Konflikte durch teilweise überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, Linienbusverkehr		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Schwalbennest sicherer machen; 30 km/h, viel Schülerverkehr und überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Fahrbahnführung im Mischverkehr</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>C</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Eine engmaschige und regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle ist erforderlich, so dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten besser eingehalten werden. Sollten diese erforderlichen Kontrollen nicht realisierbar sein, kann die (temporäre) Montage von Geschwindigkeitsanzeigetafeln eine Verbesserung und Reduzierung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus erreichen.</p> <p>Die Sicherung querender Fußverkehre sollte zukünftig durch reduzierte Kfz-Geschwindigkeiten z.B. aufgrund reduzierter Fahrgassenbreiten, aufgepflasterter Knotenpunkte und Fahrbahnverschwenke gesichert werden. Die FGÜ sollten zukünftig überflüssig werden.</p>			

<b>Knipprather Straße</b>		<b>ABSV-Nr. S-45</b>	
<b>Länge</b>	<b>1120m</b>	RVK 2015 Nr. MON 16.02	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Tempo-30-Zone, Parken am Fahrbahnrand, Konflikte durch teilweise überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, Linienbusverkehr, einseitiger Schutzstreifen		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	keine		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Fahrbahnführung im Mischverkehr</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>C</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Eine engmaschige und regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle ist erforderlich, so dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten besser eingehalten werden. Sollten diese erforderlichen Kontrollen nicht realisierbar sein, kann die (temporäre) Montage von Geschwindigkeitsanzeigetafeln eine Verbesserung und Reduzierung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus erreichen.</p> <p>Demarkierung des Schutzstreifens, der innerhalb einer Tempo-30-Zone nicht zulässig ist. Der Radverkehr ist stattdessen durch die Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten zu sichern. Dazu ist der gesamte Straßenraum klarer zu strukturieren, die Knotenpunkte ggf. aufzupflastern und die Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand zu pflastern. Mit Fahrbahnverschnen durch alternierendes Parken (z.B. östlicher Abschnitt) lassen sich ebenso wirkungsvoll eventuelle Durchgangsverkehre verhindern und die gefahrenen Geschwindigkeiten reduzieren.</p>			

<b>Gartzenweg</b>		<b>ABSV-Nr. S-46</b>	
<b>Länge</b>	<b>580m</b>	RVK 2015 Nr. MON 15.03	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Tempo-30-Zone, Parken am Fahrbahnrand (teilweise markiert)		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	keine		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Fahrradstraße einrichten		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Fahrbahnführung im Mischverkehr</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>C</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Als Alternativverbindung zur Opladener Straße im Erschließungsstraßennetz ist die Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht zwingend erforderlich; zu prüfen ist die Erforderlichkeit von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Steigerung der Verträglichkeit von Rad- und Kfz-Verkehr.</p> <p>Sollte mit der Steigerung des Radverkehrsaufkommens die Achse Gartzenweg als Alternative zur Opladener Straße intensiver genutzt werden, ist langfristig die Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen.</p>			

<b>Turmstraße</b>		<b>ABS-V-Nr. S-47</b>	
<b>Länge</b>	<b>260m</b>	RVK 2015 Nr. MON 15.01	
<b>Bestand / Mängel / Konflikte (Regelung, Parken, etc.)</b>	Tempo 30 Zone, Einbahnstraße mit Freigabe für entgegengerichteten Radverkehr, teilweise gepflastert und schlecht überrollbar		
<b>Einschränkungen / Besonderheiten</b>	Straßenraumgestaltung in historischer Altstadt		
<b>Ergebnisse Bürgerbeteiligung</b>	Altstadtpflaster nicht befahrbar		
<b>anzustrebende Führungen</b>	<b>Fahrbahnführung im Mischverkehr</b>		
<b>Kosten</b>	Abhängig von Ausgestaltung	<b>Priorität</b>	<b>C</b>
			
<p><b>Maßnahmen</b></p> <p>Im Rahmen der historischen Altstadt ist eine fahrradfreundlichere Ausgestaltung der Fahrbahnoberfläche (Pflaster) nur in Abstimmung mit stadtgestalterischen Vorgaben zu prüfen.</p> <p>Sollte die Turmstraße als Fußgängerzone ausgewiesen werden, ist eine Freigabe für den Radverkehr anzustreben. In diesem Fall ist langfristig auch im Sinne der Barrierefreiheit mobilitätseingeschränkter Personen mit Rollstuhl oder Rollator die komfortable Berollbarkeit des Belags zu prüfen.</p>			