

Stadt Meerbusch

Weiterentwicklung des städtischen
Radverkehrskonzeptes

Anhang zum Schlussbericht

- Entwurf -



Stadt Meerbusch

Weiterentwicklung des städtischen Radverkehrskonzeptes

Anhang zum Schlussbericht

Entwurf

Auftraggeber: Stadt Meerbusch, Straßen und Kanäle

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Heike Prahlow
Nils Vullriede
Alexandra Böttcher

Hannover, im September 2017

Inhalt

A	Tabelle Handlungsbedarf	1
A1	Gemeindestraßen	1
A2	Kreisstraßen	45
A3	Landesstraßen.....	61
B	Tabelle Bürgerbeteiligung	91
C	Übersichtspläne	118

A Tabelle Handlungsbedarf

A1 Gemeindestraßen

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
1	Kaarster Straße Ortseingang, Höhe Pullerweg OSTERATH	Ungesicherter Übergang vom einseitigen Zweirichtungsrادweg zum Mischverkehr innerorts	Mittelinsel oder Querungshilfe (dient auch der Geschwindigkeitssenkung im Ortseingangsbereich) Kosten: ca. 30.000 Euro	2	
2	Winklerweg zwischen Wienerweg und Meerbuscher Straße OSTERATH	Westseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite (ca. 1,8-2,0 m) DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Radweg für richtungstreuen Radverkehr beibehalten ostseitig Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 14.000 Euro	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
3	Willicher Straße zwischen Giesenender Kirchweg und Westring OSTERATH	Südseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite (ca. 2 m) (Zweirichtungsverkehr) Ungünstiger Übergang von Mischverkehr auf baulichen Radweg Höhe Giesenender Kirchweg DTV ca. 3.000 – 5.000 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehr innerorts richtungstreu führen Radweg für richtungstreuen Radverkehr beibehalten nordseitig Markierungslösung prüfen (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 21.600 Euro außerorts Wegeausbau auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Kosten: ca. 27.000 Euro	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
4	Kreisverkehr Willicher Straße/ Krähenacker/ Rudolf-Lensing-Ring OSTERATH	unzureichende Sichtbeziehungen unzureichende Sicherung Zweirichtungsradverkehr im Kreis Fehlende Furtmarkierungen an Querung der Willicher Straße	Hecke/ Zaun einkürzen/versetzen ggf. Grunderwerb nötig Sicherung Zweirichtungsradverkehr im Kreis durch Piktogramme und Richtungspfeile Kosten: ca. 12.000 Euro	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
5	Bommershöfer Weg zwischen Westring und Wegeverbindung zu Zum Nauenhof OSTERATH	Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 1,0-2,0 m) Grünbewuchs	Radweg aufgeben, Radverkehr im Mischverkehr führen Kosten: ca. 600 Euro	K	
6	Struckslindenweg Übergang Max-Ernst- Straße OSTERATH	Poller Bewuchs	Poller entfernen oder durch reflektierende Poller (inkl. Bodenmarkierung) mit einer Durchfahrbreite von mind. 1,50 m ersetzen regelmäßiger Grünschnitt Kosten: ca. 2.400 Euro	K D	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
7	Am Sportplatz zwischen Uerdinger Gerichtsweg und An der Vogelruthe OSTERATH	Belagsschäden	Belagserneuerung Kosten: ca. 20.000 Euro	2	 © PGV-Alrutz
8	Schweinheimer Weg zwischen Alte Landstraße und Hingstenweg OSTERATH	Punktueller Belagsmängel	Belagsausbesserung Kosten: ca. 38.000 Euro	K	 © PGV-Alrutz

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
9	Otto-Hahn-Straße zwischen Krefelder Straße und Bahnübergang OSTERATH	Nordseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite (ca. 2- 2,5 m) (Zweirichtungsverkehr) Parkende Kfz ragen z.T. deutlich in Radweg Bewuchs	Radverkehr richtungstreu führen ggf. Markierungslösung prüfen Unterbinden von Kfz-Parken in Radweg regelmäßiger Grünschnitt Kosten: ca. 15.500 Euro	K D	

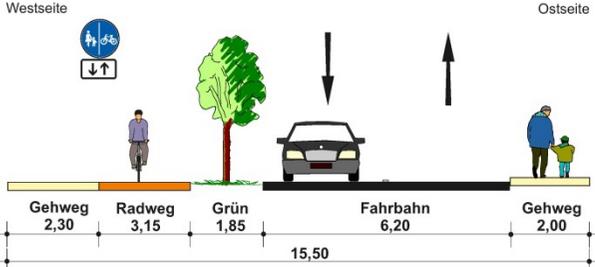
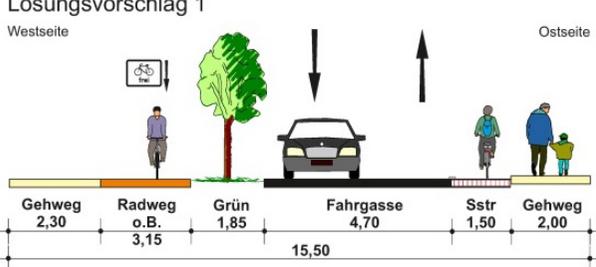
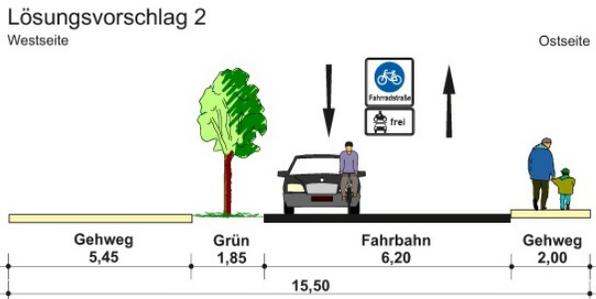
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
10	Bahnübergang Otto-Hahn-Straße/ Galgenweg OSTERATH	Poller	Poller entfernen oder durch reflektierende Poller (inkl. Bodenmarkierung) mit einer Durchfahrbreite von mind. 1,50 m ersetzen Kosten: ca. 2.400 Euro	K	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
11	Hochstraße Zwischen Bahnhofsweg und Einnündung verkehrsberuhigter Bereich (Krefelder Straße) OSTERATH HAUPTROUTE	beidseitige Radwege in unzureichender Breite (ca. 1,0 m) Führungskontinuität DTV ca. 2.000 Kfz/d (BSV 2016)	Radwege aufgeben Radverkehr im Mischverkehr führen Kosten: ca. 600 Euro	K	 © PGV-Alrutz

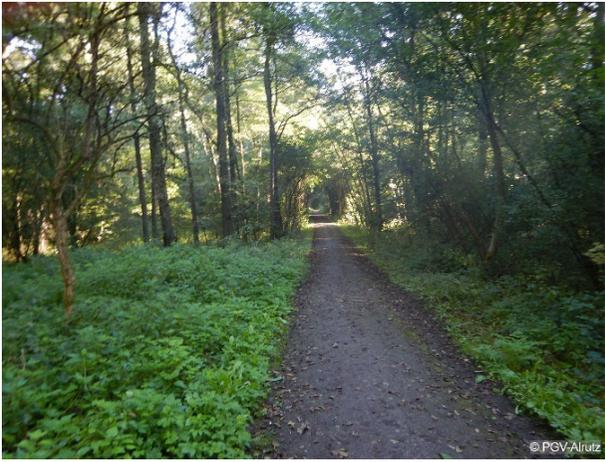
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
12	Hochstraße Zwischen Bommershöfer Weg und Willicher Straße OSTERATH HAUPTROUTE	Fußgängerzone, für Radverkehr freigegeben Belagsqualität	Einbau ebener Pflasterstreifen oder Ausgießen der Fugen Kosten: ca. 15.000 Euro	2	 <small>© PGV-Alrutz</small>
13	Im Rott zwischen Birkhuhnweg und Wegeverbindung entlang Ossumer Dorfgraben BÖSINGHOVEN	Belagsqualität	Belagserneuerung Kosten: ca. 12.300 Euro	2	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
14	Fischelner Straße zwischen Im Rott und Bösinghovener Straße BÖSINGHOVEN HAUPTROUTE	Belagsschäden	Belagserneuerung Kosten: ca. 10.000 Euro	2	 <small>© PGV-Alrutz</small>
15	Talweg zwischen Ossum und Bismarckstraße OSSUM HAUPTROUTE	Punktuelle Belagsmängel	Belagsausbesserung Kosten: ca. 2.400 Euro	2	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
16	Talweg/ Bismarckstraße OSSUM HAUPTROUTE	Ungesicherte Querung außerorts DTV ca. 3.300 Kfz/d (Straßen NRW)	Mittelinsel oder Querungshilfe ergänzen Kosten: ca. 30.000 Euro	2	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
17	Mönkesweg zwischen Auf dem Hahn und Osterather Straße STRÜMP	Westseitiger getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) Wichtige Schülerverbindung DTV ca. 1.800 Kfz/d (Straßen NRW)	Benutzungspflicht aufheben (nach StVO nicht zulässig) Radverkehr richtungstreu führen (Radweg ohne Benutzungspflicht) ggf. ostseitig Markierungslösung prüfen (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 17.000 Euro Radverkehrsführung am Knoten Osterather Straße anpassen, Radverkehr gesichert auf Fahrbahn führen (ggf. kurzer Schutzstreifen markieren) Alternativ: Einrichtung Fahrradstraße prüfen.	K	
<p>Querschnitt Mönkesweg zwischen Auf dem Hahn und Osterather Straße Bestand</p>  <p>Westseite Ostseite</p> <p>Lösungsvorschlag 1</p>  <p>Westseite Ostseite</p> <p>Lösungsvorschlag 2</p>  <p>Westseite Ostseite</p>					

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
18	Kreisverkehr Am Buschend/ Am Strümper Busch STRÜMP	Unübersichtliche Radverkehrsführung im Kreisverkehr Unzureichende Sichtbeziehungen Fehlende Fußgängerüberwege im Kreis	Radverkehr im Kreis im Mischverkehr mitführen Furtmarkierungen entfernen und durch Fußgängerüberwege ersetzen Kosten: ca. 12.000 Euro Alternativ: Fußgängerüberwege ergänzen	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
19	Wegeverbindung parallel Xantener Straße bzw. Uerdinger Straße Pappelallee zwischen Xantener Straße (Höhe A44) und Pappelallee STRÜMP – LANK-LATUM	Belagsqualität	Belagserneuerung Kosten: ca. 80.600 Euro	2	
20	Forststraße/ Josef-Kohtes-Straße STRÜMP HAUPTROUTE	Einmündung mit unzureichenden Sichtbeziehungen zum Zweirichtungsrادweg	Grün entfernen oder einkürzen. Furt rot einfärben und ggf. Piktogramme für Radverkehr aus zwei Richtungen markieren Kosten: ca. 6.000 Euro	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
21	Römerstraße zwischen Neusser Straße und OA Büderich BÜDERICH	Zweirichtungsradweg in unzureichender Breite (ca. 2,0 m) Fehlender Sicherheitstrennstreifen Unzureichende Sichtbeziehungen an Einmündung Von-Bodelschwingh-Straße DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Ostseitige Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Sicherheitstrennstreifen markieren Westseitig Markierungslösung prüfen, ggf. unter Aufgabe Kfz-Parken Ausreichende Sicherung der Einmündung Kosten: ca. 88.000 Euro Alternativ: Bei DTV < 4.000 Kfz/d Radverkehr im Mischverkehr (ggf. Gehweg, Radverkehr frei) prüfen	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
22	Weißberger Weg zwischen Lötterfelder Straße und Futher Weg BÜDERICH	Markierungslösung für Zweirichtungsverkehr Unzureichende Sicherung Zweirichtungsradverkehr	Radverkehr richtungstreu führen Nordseitige Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Südseitig Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 3.700 Euro	1	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
23	Laacher Weg zwischen Römerstraße und Lötterfelder Straße BÜDERICH	Getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 2,2 m) Fehlende Sicherheitstrennstreifen DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Nordseitige Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten, abschnittsweise Ausbau auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Kosten: ca. 43.000 Euro Südseitig Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 24.500 Euro Alternativ: beidseitige Markierungslösung prüfen	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
24	Laacher Weg zwischen Römerstraße und Neusser Straße BÜDERICH	Zweirichtungsradweg in unzureichender Breite (ca. 1,0 m) DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Nordseitige Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Sicherheitstrennstreifen markieren Südseitig Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 47.400 Euro Alternativ: beidseitige Markierungslösung prüfen	2	
25	Haus Meer zwischen Forsthausweg und Isseldyk BÜDERICH HAUPTROUTE	Absperrung mit unzureichender Durchlassbreite	Absperrung entfernen oder durch reflektierende Poller (inkl. Bodenmarkierung) mit einer Durchfahrbreite von mind. 1,50 m ersetzen Kosten: ca. 2.400 Euro	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
26	Am Breil/ Friedhofsweg BUDERICH HAUPTROUTE	Poller mit unzureichender Durchlassbreite am nördlichen und südlichen Anfang des Friedhofsbereichs Belagsschäden	Poller entfernen oder durch reflektierende Poller (inkl. Bodenmarkierung) mit einer Durchfahrbreite von mind. 1,50 m ersetzen Belagsausbesserung Kosten: ca. 6.000 Euro	K	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
27	Kanzlei BÜDERICH	Tempo 30-Zone Höhe Moerser Straße Überleitung in den Seitenraum von Süden kommend vor der Moerser Straße. Westseitiger baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht zwischen Dülsweg und Im Kamp inkl. Radverkehrsfurten an Einmündungen	Überleitung entfernen, gemeinsamer Geh- und Radweg aufgeben Radverkehr im Mischverkehr an den Knotenpunkt mit der Moerser Straße führen. Furtmarkierungen an Einmündungen entfernen Radweg zumindest an Einmündungen zurückbauen und Radverkehr durchgängig im Mischverkehr führen Kosten: ca. 12.000 Euro Langfristig Radweg durchgängig zugunsten Gehweg zurück bauen Langfristig Anlage Minikreisverkehr (Durchmesser mind. 15 m) an Kreuzung Kanzlei/Necklenbroicher Straße prüfen	K	 <p>The top photograph shows a street intersection with a crane in the background and a road sign. The bottom photograph shows a proposed blue-painted cycle path with a white arrow and a pedestrian crossing sign.</p>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
28	Siebenschmerzenweg zwischen Niederdonker Straße und Hohegrabenweg BÜDERICH	Belagsqualität (wassergebundene Decke)	Belagserneuerung (Asphalt oder ungefastes Pflaster) bzw. regelmäßige Kontrolle und Ausbesserung der wassergebundenen Decke (bzgl. Griffbarkeit der Oberfläche) Kosten: ca. 48.400 Euro	2	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
29	Kreuzweg zwischen Gut Dyckhof und Niederdonker Straße BÜDERICH	Belagsqualität unzureichend Fehlende Radverkehrsfreigabe (Fahrverbot) Poller	Abschnitt für Radverkehr freigeben Poller durch reflektierende Poller (inkl. Bodenmarkierung) mit einer Durchfahrbreite von mind. 1,50 m ersetzen Belagserneuerung Kosten: ca. 22.400 Euro	K 2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
30	Am Dyckhof zwischen Lötterfelder Straße und Gut Dyckhof BÜDERICH	Fehlender Hinweis auf Weiterführung Radverkehr am VZ 357 (StVO) Belagsqualität	VZ 357 (StVO) durch VZ 357.1 (StVO) ersetzen oder Durchlass für Radverkehr durch Aufkleber ergänzen Belagserneuerung Kosten: ca. 18.600 Euro	K 2	
31	Hohegrabenweg zwischen Kanzlei und Am Bachgrund BÜDERICH	Einseitiger getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 2,0 m) Fehlender Sicherheitstrennstreifen DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Radverkehrsanlage für richtungstremen Radverkehr beibehalten Sicherheitstrennstreifen markieren Westseitig Markierungslösung prüfen (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 47.000 Euro Alternativ: Bei DTV < 4.000 Kfz/d Radverkehr im Mischverkehr (ggf. Gehweg, Radverkehr frei) prüfen	K	

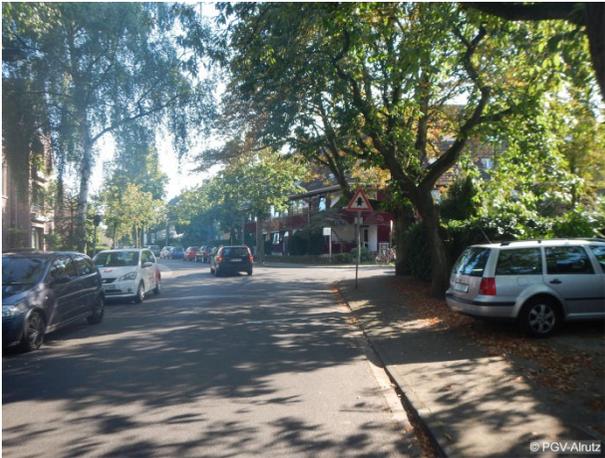
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
32	Im Bachgrund zwischen Hohegrabenweg und Düsseldorfer Straße BÜDERICH	Getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 2,0 m) Fehlender Sicherheitstrennstreifen DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Ggf. Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 23.000 Euro Alternativ: Bei DTV < 4.000 Kfz/d Radverkehr im Mischverkehr (ggf. Gehweg, Radverkehr frei) prüfen	K	
33	Lortzingstraße zwischen Düsseldorfer Straße und Witzfeldstraße BÜDERICH	Getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) Fehlende Flächen für Fußverkehr DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Gemeinsame Führung mit Fußverkehr Ggf. Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 13.000 Euro Alternativ: Bei DTV < 4.000 Kfz/d Radverkehr im Mischverkehr (ggf. Gehweg, Radverkehr frei) prüfen	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
34	Karl-Arnold-Straße zwischen Anton- Holtz-Straße und Laacher Weg BÜDERICH	Beidseitig Radwege in nur knapp ausreichender Breite (ca. 2,0 m) Fehlende Sicherheitstrennstreifen Engstelle Bushaltestelle Fehlende Flächen für Fußverkehr DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Gemeinsame Führung mit Fußverkehr Ggf. Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 26.500 Euro Alternativ: Bei DTV < 4.000 Kfz/d Radverkehr im Mischverkehr (ggf. Gehweg, Radverkehr frei) prüfen	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
35	In der Meer zwischen Im Bachgrund und Anton-Holtz-Straße BÜDERICH HAUPTROUTE	Beidseitig Radwege in nur knapp ausreichender Breite (ca. 2,0 m) Fehlende Sicherheitstrennstreifen Engstelle Bushaltestelle Fehlende Flächen für Fußverkehr DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Radverkehrsanlage für richtungstremen Radverkehr beibehalten Gemeinsame Führung mit Fußverkehr Ggf. Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 12.000 Euro Alternativ: Bei DTV < 4.000 Kfz/d Radverkehr im Mischverkehr (ggf. Gehweg, Radverkehr frei) prüfen	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
36	Poststraße zwischen Dückerstraße und Mataréstraße BÜDERICH HAUPTROUTE	Belagsqualität	Belagserneuerung Kosten: ca. 13.700 Euro	2	
37	Witzfeldstraße zwischen Düsseldorfer Straße und Poststraße BÜDERICH	Führung im Mischverkehr bei Tempo 50 DTV nicht vorliegend	DTV prüfen Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage bei DTV > 4.000 Kfz/d Kosten: ca. 2.400 Euro	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
38	Oststraße/ Witzfeldstraße BÜDERICH	Abruptes Radwegende	Radverkehr gesichert auf Fahrbahn führen Maßnahme im Zusammenhang mit Nr. 40 Kosten: ca. 6.000 Euro	1	
39	Oststraße zwischen Witzfeldstraße und Grünstraße BÜDERICH	Getrennter Geh- und Radweg mit unzureichender Breite (ca. 1,2 m) (Nordseite) Belagsqualität Trennstreifen zum Gehweg verblasst DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Radverkehrsanlage für richtungstremen Radverkehr beibehalten Ggf. Markierungslösung prüfen (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 16.500 Euro Alternativ: Bei DTV < 4.000 Kfz/d Radverkehr im Mischverkehr (ggf. Gehweg, Radverkehr frei) prüfen	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
40	Fontanestraße, Grünstraße zwischen Mataréstraße und Düsseldorfer Straße BÜDERICH	Mischverkehr DTV nicht vorliegend	DTV prüfen Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage bei DTV > 4.000 Kfz/d Kosten: ca. 2.400 Euro	K	
41	Am Eisenbrand zwischen Hülsenbuschweg und Niederdonker Straße BÜDERICH HAUPTROUTE	Belagsqualität	Belagerneuerung Kosten: ca. 52.000 Euro	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
42	Niederdonker Straße zwischen Am Eisenbrand und Lötterfelder Straße BÜDERICH HAUPTROUTE	Poller mit zu geringer Durchlassbreite	Poller durch reflektierende Poller (inkl. Bodenmarkierung) mit einer Durchfahrbreite von mind. 1,50 m ersetzen Kosten: ca. 2.400 Euro	K	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
43	<p>Niederdonker Straße zwischen Lötterfelder Straße und Karl- Arnold-Straße</p> <p>BÜDERICH</p> <p>HAUPTROUTE</p>	<p>Beidseitig getrennte Geh- und Radwege mit fehlendem Sicherheitstrennstreifen</p> <p>Engstelle Bushaltestelle</p> <p>Bauliche Trennung von Rad- und Gehweg mit Versatz</p> <p>abschnittsweise Tempo 30</p> <p>DTV nicht vorliegend</p>	<p>Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage prüfen</p> <p>Kosten: ca. 2.400 Euro</p> <p>Bei DTV < 4.000 Kfz/d (bzw. 8.000 Kfz/d bei Tempo 30) Radverkehr im Mischverkehr (ggf. Gehweg, Radverkehr frei) prüfen</p> <p>Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen</p> <p>Kosten: ca. 24.000 Euro</p>	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
44	Anton-Holtz-Straße zwischen In der Meer und Düsseldorfer Straße BÜDERICH HAUPTROUTE	Einbahnstraße Fehlende Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung	Freigabe für gegengerichteten Radverkehr einrichten Kosten: ca. 2.400 Euro Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen Kosten: ca. 24.000 Euro	K	
45	Böhlerstraße zwischen Hansaallee und Einfahrt CRM BÜDERICH	Getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 1,0 m) DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Radverkehrsanlage für richtungstremen Radverkehr beibehalten Ggf. Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 7.000 Euro Alternativ: Bei DTV < 4.000 Kfz/d Radverkehr im Mischverkehr (ggf. Gehweg, Radverkehr frei) prüfen	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
46	Böhlerstraße (Wegeverbindung entlang Bahntrasse) zwischen Hansaalle und Mataréstraße BÜDERICH HAUPTROUTE	Wegeverbindung in unzureichender Breite (ca. 2-2,5 m) Belagsqualität	Wegeausbau Belagserneuerung Kosten: ca. 107.000 Euro	2	
47	Am Pützhof BÜDERICH HAUPTROUTE	Belagsqualität	Belagsausbesserung Kosten: ca. 4.700 Euro	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
48	Friedhofweg BÜDERICH HAUPTROUTE	Fehlender Hinweis auf Weiterführung Radverkehr am VZ 357 (StVO) Belagsqualität	VZ 357 (StVO) durch VZ 357.1 (StVO) ersetzen oder Durchlass für Radverkehr durch Aufkleber ergänzen Belagsausbesserung Kosten: ca. 3.000 Euro	K	
49	Wegeverbindung zwischen Rheinpfad und Rheinweg BÜDERICH	Selbständige Wegeverbindung in unzureichender Breite (ca. 2,0 m)	Wegeausbau auf Regelbreite Kosten: ca. 16.000 Euro	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
50	Der Kreuz-Wildweg zwischen In der Isse und Rhein BÜDERICH HAUPTROUTE	Privatstraße mit Durchfahrverbot	Freigabe für Radverkehr ergänzen Ggf. Vereinbarung mit Eigentümer Kosten: ca. 2.400 Euro	K	 <p>A narrow, tree-lined private road with a 'No Through Road' sign and a 30 km/h speed limit sign.</p>
51	Friedensstraße zwischen Moerser Straße und Brühler Weg BÜDERICH	Mischverkehr kein DTV vorliegend	Markierungslösung prüfen Kosten ca. 38.400	K	 <p>A residential street with parked cars and buildings.</p>

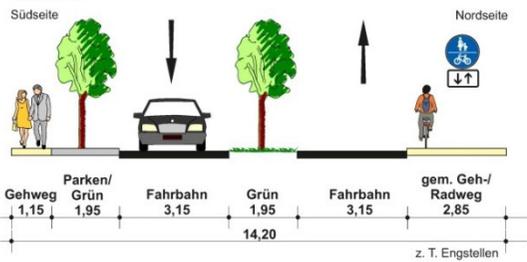
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
52	Uerdinger Straße LANK-LATUM HAUPTROUTE	Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 2,0-2,5 m) DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Ostseitige Radverkehrsanlage für richtungstremen Radverkehr beibehalten Westseitig Markierungslösung prüfen (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 109.300 Euro	1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
53	Kreisverkehr Uerdinger Straße/ Mittelstraße LANK-LATUM HAUPTROUTE	Radverkehrsführung unklar DTV nicht vorliegend	Radverkehr im Kreis im Mischverkehr mitführen Kosten: ca. 2.400 Euro Alternativ: Radverkehrsführung verdeutlichen Fußgängerüberwege ergänzen	2	

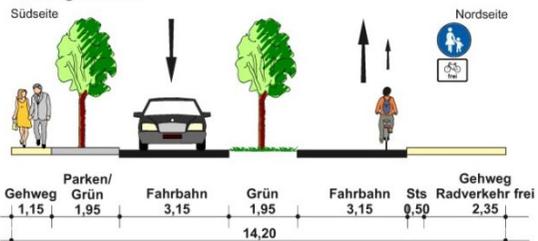
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
54	<p>Claudiusstraße zwischen Schulstraße und Gonellastraße</p> <p>LANK-LATUM</p>	<p>Nordseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) fehlender Sicherheitstrennstreifen</p> <p>DTV nicht vorliegend</p>	<p>Radverkehr richtungstreu führen Aus Gründen der Führungskontinuität kann der nördlicher Seitenraum nur bei Wegeausbau (Gonellastraße - zwischen Mittelinsel und Querung Hauptstraße) für richtungstreuen Radverkehr freigegeben werden</p> <p>Südseitig Schutzstreifen markieren</p>	<p>in Planung</p>	 <p>© PGV-Alrutz</p>

Claudiusstraße, Höhe Hausnummer 10

Bestand



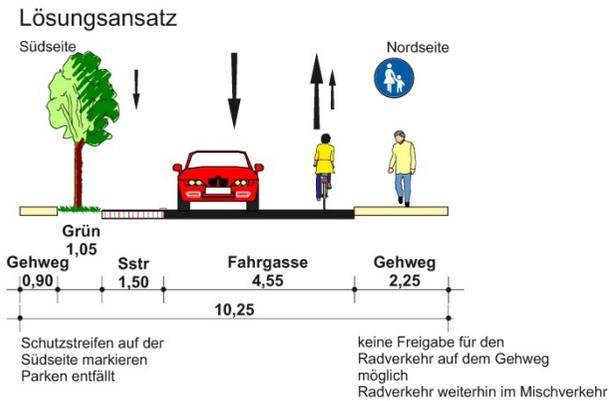
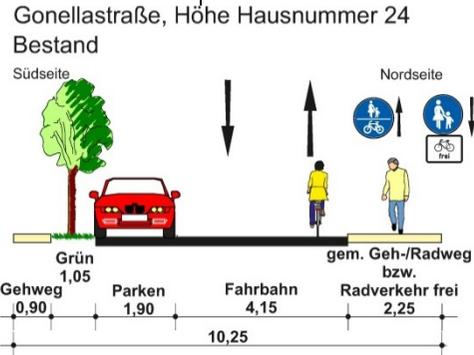
Lösungsansatz



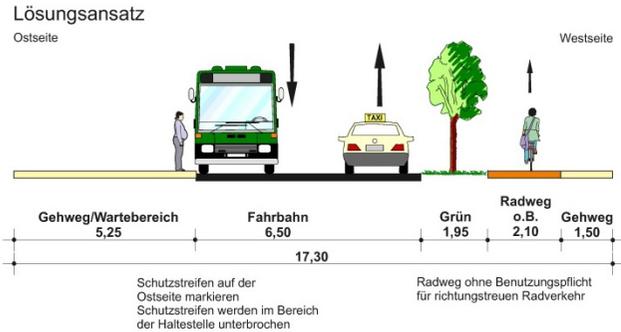
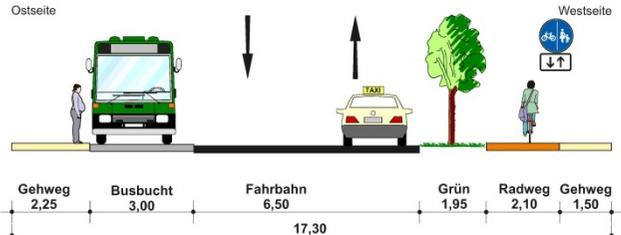
Radverkehr im Mischverkehr
Schutzstreifen nur möglich
wenn Parken oder Mittelstreifen
aufgegeben wird

Freigabe für richtungstreuen
Radverkehr bei knapp aus-
reichender Breite möglich

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
55	Gonellastraße zwischen Hauptstraße und Josef-Tovornik- Straße LANK-LATUM HAUPTROUTE	Nordseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 2,3 m) DTV nicht vorliegend	Radverkehr richtungstreu führen Aus Gründen der Führungskontinuität kann der nördlicher Seitenraum nur bei Wegeausbau (Gonellastraße - zwischen Mittelinsel und Querung Hauptstraße) für richtungstreuen Radverkehr freigegeben werden Südseitig Schutzstreifen markieren	in Planung	

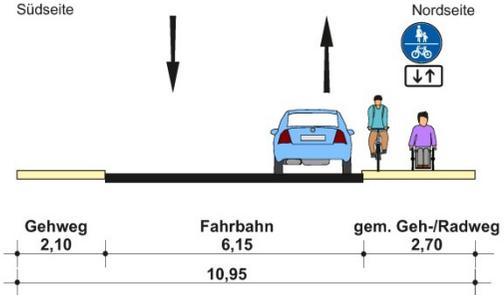


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
56	Josef-Tovornik-Straße zwischen Webergasse und Rheinstraße LANK-LATUM HAUPTROUTE Josef-Tovornik-Straße, Höhe Bushaltestelle Bestand	Westseitiger getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 2,10 m) DTV ca. 1.500 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehr richtungstreu führen Westseitige Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Ostseitig Schutzstreifen markieren	in Planung	



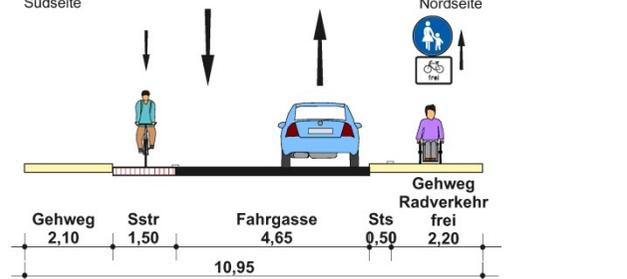
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
57	Rheinstraße zwischen Josef- Tovornik-Straße und Nierster Straße LANK-LATUM HAUPTROUTE	Einseitiger getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) fehlender Sicherheitstrennstreifen DTV ca. 1.500 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehr richtungstreu führen Vorhandene Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Gegenrichtung Schutzstreifen markieren	in Planung	

Rheinstraße, Höhe Hausnummer 21
Bestand



10,95

Rheinstraße, Höhe Hausnummer 21
Lösungsansatz



10,95

Schutzstreifen auf der Ostseite markieren
Schutzstreifen werden im Bereich der Haltestelle unterbrochen

Engstelle zwischen Kurvenbereich und westliches Ende Friedhof (60 m), sonst Seitenraum 3,40 m

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
58	Tilsiter Straße/ Wittenberger Straße LANK-LATUM	Poller mit unzureichender Durchlassbreite	Poller entfernen oder durch reflektierende Poller (inkl. Bodenmarkierung) mit einer Durchfahrbreite von mind. 1,50 m ersetzen Kosten: ca. 2.400 Euro  Fotomontage	K	
59	Wegeverbindung zwischen Große Gasse und Brunnenstraße LANK-LATUM	Wegeverbindung mit unzureichender Breite (ca. 2,0 m) Belagsqualität	Wegeausbau Kosten: ca. 18.000 Euro	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
60	Am Oberen Feld zwischen Am Siegershof und Hofterweg NIERST	Fehlender Hinweis auf Weiterführung Radverkehr am VZ 357 (StVO) Belagsqualität	VZ 357 (StVO) durch VZ 357.1 (StVO) ersetzen oder Durchlass für Radverkehr durch Aufkleber ergänzen Belagsausbesserung Kosten: ca. 8.300 Euro	K 2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
61	Am Siegershof zwischen Kullenberg und Am Oberen Feld NIERST	Belagsqualität	Belagsausbesserung Kosten: ca. 4.800 Euro	2	 <small>© PGV-Alrutz</small>

A2 Kreisstraßen

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
K 1	Am Weilerhof (K 6) Anbindung Meyersweg OSTERATH – BÖSINGHOVEN HAUPTROUTE	Ungesicherte Querung außerorts DTV nicht vorliegend	Notwendigkeit einer Querungshilfe bei DTV > 2.500 Kfz/d prüfen Kosten: ca. 2.400 Euro	K	
K 2	Bismarckstraße (K 1)/ Großer Ossumer Weg OSSUM HAUPTROUTE	Ungesicherte Querung außerorts DTV ca. 3.300 Kfz/d (Straßen NRW)	Mittelinsel oder Querungshilfe ergänzen Kosten: ca. 30.000 Euro	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
K 3	Bergfeld (K 9)/ Strümper Berg STRÜMP HAUPTROUTE	Einmündung mit unzureichenden Sichtbeziehungen zum Zweirichtungsweg und abgefahrener Furtmarkierung	Hecke entfernen oder einkürzen. Furt rot einfärben und ggf. Piktogramme für Radverkehr aus zwei Richtungen markieren Kosten: ca. 6.000 Euro	K	

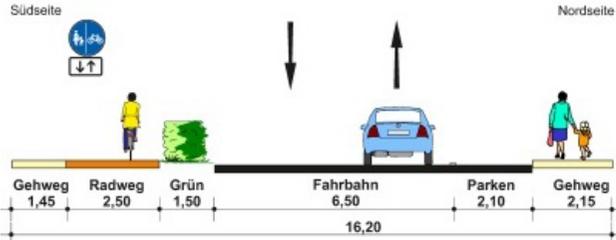
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
K 4	Bergfeld (K 9) zwischen Moerser Straße und Strümper Berg STRÜMP HAUPTROUTE	Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 1,5-2,5 m) und fehlender Sicherheitstrennstreifen (T50) DTV ca. 5.000 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehr richtungstreu führen Wegebau auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen und einseitige Markierungslösung prüfen (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 219.000 Euro Alternativ: Radverkehr im Mischverkehr führen	1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
K 5	Bismarckstraße (K 1) zwischen OE Lank- Latum und Uerdinger Straße LANK-LATUM HAUPTROUTE	unklare Führungsform („baulicher Fahrstreifen“ für den Radverkehr) DTV ca. 3.400 Kfz/d (Straßen NRW)	Asphaltieren der gesamten Fahrbahn ggf. Markierungslösung prüfen Kosten: ca. 40.000 Euro	2	
K 6	Kaiserswerther Straße (K 1) zwischen Uerdinger Straße und In der Wasserstadt LANK-LATUM	Mischverkehr DTV ca. 3.900 Kfz/d (Straßen NRW)	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten (z.B. Einengungen, Plateau-Aufpflasterung) Kosten: ca. 6.000 Euro	K	

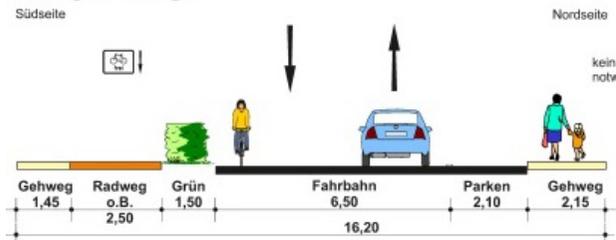
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
K 7	Kaiserswerther Straße (K 1) zwischen In der Wasserstadt und Nierster Straße LANK-LATUM	Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in nur knapp ausreichender Breite (ca. 2,2-2,8 m) DTV ca. 3.900 Kfz/d (Straßen NRW)	Aufhebung Benutzungspflicht und Zweirichtungsführung Radverkehr richtungstreu führen Nordseitige Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten (ohne Benutzungspflicht) Südseitig Markierungslösung prüfen (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 22.600 Euro Alternativ: Radverkehr im Mischverkehr	K 2	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
K 8	Kierster Straße (K 1) zwischen Nierster Straße und Webergasse LANK-LATUM	Einseitiger getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) DTV ca. 1.800 Kfz/d (Straßen NRW)	Aufhebung Benutzungspflicht und Zweirichtungsführung Radverkehr richtungstreu führen ggf. Radweg ohne Benutzungspflicht für richtungstreuen Radverkehr beibehalten - Neuverteilung zugunsten Fußverkehr prüfen Kosten: ca. 2.400 Euro ggf. Markierungslösung prüfen Kosten: ca. 24.000 Euro	K 2	

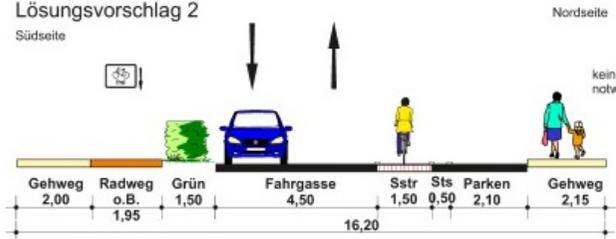
**Querschnitt Kierster Straße
zwischen Nierster Straße und Webergasse
Bestand**



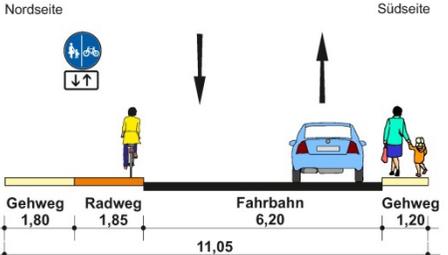
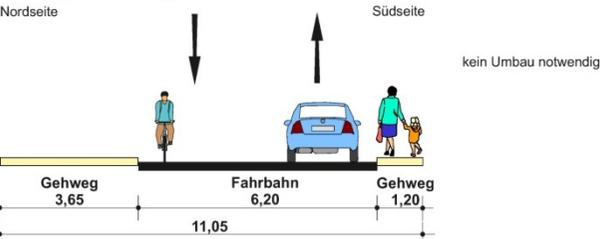
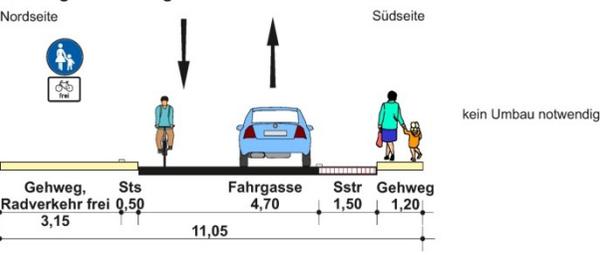
Lösungsvorschlag 1



Lösungsvorschlag 2



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
K 9	Kierster Straße (K 1), Langster Straße (K 1) zwischen Lank-Latum und Langst-Kierst LANK-LATUM – LANGST-KIERST	Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite (ca. 2,0 m) außerorts	Ausbau Radweg auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Kosten: ca. 242.000 Euro	2	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
K 10	Nierster Straße (K 16) zwischen Kierster Straße und Wittenberger Straße LANK-LATUM HAUPTROUTE	Einseitiger getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) mit unzureichender Breite (ca. 1,85 m) Engstelle an Bäumen DTV ca. 1.800 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehrsanlage aufgeben Radverkehr im Mischverkehr führen Kosten: ca. 2.400 Euro Alternativ: Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführung - richtungstreu	K	
Querschnitt Nierster Straße zwischen Kierster Straße und Wittenberger Straße Bestand					
					
Lösungsvorschlag 1					
					
Lösungsvorschlag 2					
					

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
K 11	Kreisverkehr Nierster Straße (K 16)/ Wittenberger Straße LANK-LATUM HAUPTROUTE	unklare Regelung im Kreis	Radverkehr im Kreis im Mischverkehr führen Kosten: ca. 2.400 Euro	K	
K 12	Große Gasse/ Brunnenstraße (K 16) LANK-LATUM HAUPTROUTE	Ungesicherte Querung außerorts DTV nicht vorliegend	Notwendigkeit einer Querungshilfe bei DTV > 2.500 Kfz/d prüfen Kosten: ca. 2.400 Euro	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
K 13	Brunnenstraße (K 16)/ Pappelallee LANK-LATUM HAUPTROUTE	Ungesicherte Querung außerorts DTV nicht vorliegend	Notwendigkeit einer Querungshilfe bei DTV > 2.500 Kfz/d prüfen Kosten: ca. 2.400 Euro	K	
K 14	Lanker Straße (K 16)/ Stratumer Straße (K 9) NIERST	Abruptes Radwegende am Knotenpunkt DTV ca. 1.800 Kfz/d (Straßen NRW)	Mittelinsel oder Querungshilfe zur Verdeutlichung der Mischverkehrsführung innerorts (dient auch der Geschwindigkeitssenkung im Ortseingangsbereich) Kosten: ca. 30.000 Euro	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
K 15	Kreisverkehr Kullenberg (K 9)/ Ilvericher Straße (K 9) LANGST-KIERST HAUPTROUTE	beidseitige Benutzungspflicht im Vorfeld des Kreisverkehrs nicht zulässig Furtmarkierung verblasst	südseitigen Radweg (bis Kreis) aufgeben Radverkehr im Zuge Zur Rheinfähre bis zum Kreis im Mischverkehr führen Erneuerung der Piktogramme und Richtungspfeile im Zuge der Radverkehrsfurt Kosten: ca. 6.000 Euro	K	

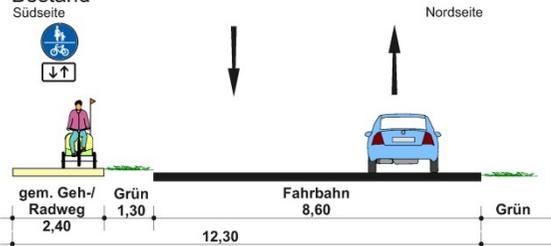
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
K 16	Ilvericher Straße (K 9) zwischen Kullenberg und Langster Straße LANGST-KIERST HAUPTROUTE	Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) mit fehlendem Sicherheitstrennstreifen und unzureichender Breite (ca. 2,0-2,5 m) DTV ca. 3.500 Kfz/d (Straßen NRW)	Ausbau Radweg auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Kosten: ca. 12.000 Euro	2	
K 17	Ilvericher Straße (K 9)/ Alt Langst LANGST-KIERST HAUPTROUTE	unzureichende Sicherung Zweirichtungsverkehr an Einmündung	Piktogramme und Richtungspfeile im Zuge Radverkehrsfurt ergänzen Kosten: ca. 600 Euro	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
K 18	Ilvericher Straße (K 9)/ Am Oberbach LANGST-KIERST HAUPTROUTE	unzureichende Sicherung Zweirichtungsverkehr an Einmündung	Piktogramme und Richtungspfeile im Zuge Radverkehrsfurt ergänzen Kosten: ca. 600 Euro	K	 <p>© PGV-Alrutz</p>
K 19	Ilvericher Straße (K 9)/ Am Langenbruchbach LANGST-KIERST HAUPTROUTE	unzureichende Sicherung Zweirichtungsverkehr an Einmündung	Piktogramme und Richtungspfeile im Zuge Radverkehrsfurt ergänzen Kosten: ca. 600 Euro	K	 <p>© PGV-Alrutz</p>

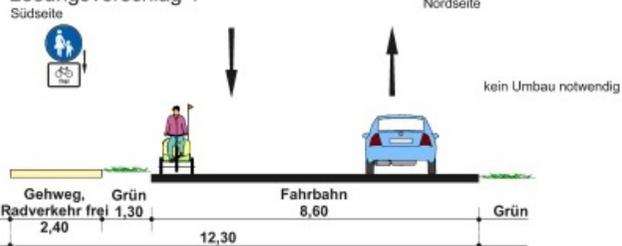
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
K 20	Ilvericher Straße (K 9)/ Obere Straße/ Am Oberbach LANGST-KIERST HAUPTROUTE	Ungesicherte Querung außerorts DTV ca. 3.500 Kfz/d (Straßen NRW)  Fotomontage einer Mittelinsel Luftbildquelle: http://maps.rhein-kreis-neuss.de/geoportal/	Mittelinsel oder Querungshilfe (dient auch der Geschwindigkeitssenkung) Kosten: ca. 30.000 Euro	1	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz <i>(inkl. überschlägige Kostenschätzung)</i>	Priorität	Foto
K 21	Langster Straße (K 1) zwischen Ilvericher Straße und Am Nierster Pfad LANGST-KIERST	Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 2,4 m) DTV ca. 1.800 Kfz/d (Straßen NRW)	Radweg aufgeben Radverkehr im Mischverkehr führen Ggf. nicht benutzungspflichtige Führung für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Kosten: ca. 2.400 Euro Alternativ: Schutzstreifen markieren (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln)	K	

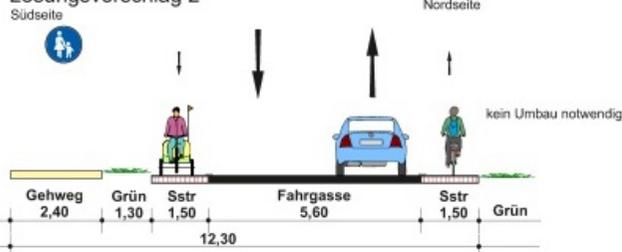
Querschnitt Langster Straße
zwischen Ilvericher Straße und Am Nierster Pfad
Bestand



Lösungsvorschlag 1



Lösungsvorschlag 2



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
K 22	Langster Straße (K 1) zwischen Am Nierster Pfad und westl. Ende der Bebauung LANGST-KIERST	Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg(Zweirichtungsverkehr) mit fehlendem Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn DTV ca. 1.800 Kfz/d (Straßen NRW)	Radweg aufgeben Radverkehr im Mischverkehr führen Ggf. nicht benutzungspflichtige Führung für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Kosten: ca. 2.400 Euro Alternativ: Schutzstreifen markieren (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln)	K	
K 23	Langster Straße (K 1)/ Schützenstraße LANGST-KIERST	Einmündung mit unzureichenden Sichtbeziehungen und fehlendem Hinweis auf Radverkehr aus zwei Richtungen	Bei Aufgabe Radverkehrsanlage bzw. Beibehaltung Gehweg, Radverkehr frei (richtungstreu) kein Handlungsbedarf vgl. Nr. K 22	1	

A3 Landesstraßen

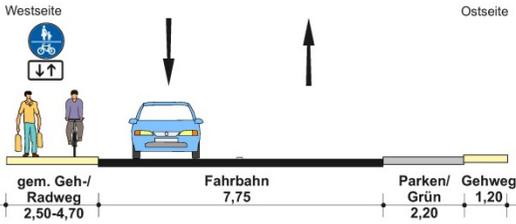
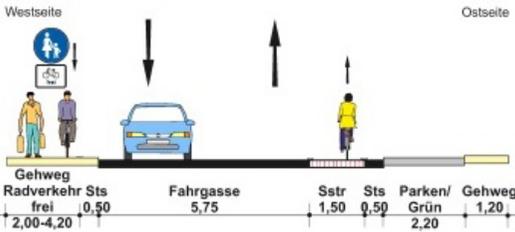
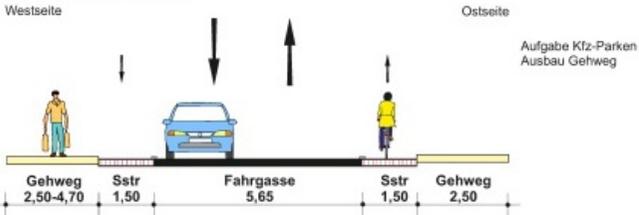
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 1	Meerbuscher Straße (L 476) zwischen Erschsträßchen und Alte Poststraße OSTERATH HAUPTROUTE	Tempo 20-Zone Mischverkehr Belagsqualität	Asphaltieren oder Ausgießen der Fugen Alternativ: Einbau ebener Pflasterstreifen Kosten: ca. 20.600 Euro	2	 A photograph of a street in Meerbusch, showing a cobblestone-paved road and buildings on either side. The street is lined with multi-story buildings, some with balconies. A blue car is parked on the right side of the road. The sky is clear and blue. A small copyright notice '© PGV-Alrutz' is visible in the bottom right corner of the photo.

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 2	Meerbuscher Straße (L 476)/ Bahnhofsweg OSTERATH HAUPTROUTE	„Radfahrer absteigen“	Bei richtungstreuer Führung Radverkehr (vgl. Nr. L 3) Richtung Westen vor Knoten Bahnweg gesichert auf den südseitigen Radweg führen Übergang in Mischverkehr nach Knoten durch Querungshilfe erleichtern Kosten: ca. 30.000 Euro	1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 3	Meerbuscher Straße (L 476) zwischen 50 m westlich Bahntrasse und Ivangsweg (50 m westlich A57) OSTERATH HAUPTROUTE	südseitiger baulicher Radweg im Zweirichtungsverkehr in z.T. unzureichender Breite (ca. 1,9-2,0 m) unzureichende Sichtbeziehungen an Einmündung Dörper Weg (Hecke) DTV ca. 8.400 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehr richtungstreu führen südseitigen Radweg für richtungstreuen Radverkehr beibehalten – Furtmarkierungen, ggf. Belag anpassen nordseitig Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) regelmäßiger Grünschnitt Kosten: ca. 56.000 Euro	1 D	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 4	Meerbuscher Straße (L 476) zwischen Ivangsweg (50 m westl. A57) und Ortstafel Osterath OSTERATH HAUPTROUTE	Einseitiger Zweirichtungsradweg in unzureichender Breite (ca. 1,8 m) innerorts z.T. fehlender Sicherheitstrennstreifen eher Außerortscharakter DTV ca. 6.400 - 8.300 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehrsanlage durchgängig auf Regelbreite inkl. Sicherheitstrennstreifen ausbauen Kosten: ca. 65.000 Euro	2	

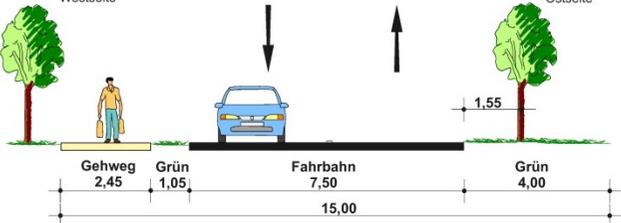
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 5	Meerbuscher Straße (L 476) zwischen Ortstafel Osterath und Ortstafel Buderich OSTERATH – BÜDERICH HAUPTROUTE	Einseitiger Zweirichtungsradweg in unzureichender Breite (ca. 1,9 m) außerorts DTV ca. 6.400 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehrsanlage durchgängig auf Regelbreite inkl. Sicherheitstrennstreifen ausbauen Kosten: ca. 102.600 Euro	2	
L 6	Kaarster Straße (L 476)/ Hardt (K19) OSTERATH	Ungesicherte Querung im Kurvenbereich	Mittelinsel oder Querungshilfe ergänzen Kosten: ca. 30.000 Euro	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 7	Krefelder Straße (L 476) zwischen Strümper Straße und Comeniusstraße OSTERATH HAUPTROUTE	Westseitige Radverkehrsanlage (Zwei richtungsverkehr) in z.T. unzureichender Breite (ca. 2,5-4,7 m) z.T. fehlende Sicherheitstrennstreifen Wechsel zwischen gemeinsamer Geh- und Radweg und Radweg DTV ca. 11.200 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehr richtungstreu führen Markierungslösung prüfen (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln) Sicherheitstrennstreifen markieren Kosten: ca. 32.000 Euro	2	
<p>Querschnitt Krefelder Straße zwischen Strümper Straße und Comeniusstraße Bestand</p>  <p>Lösungsvorschlag 1</p>  <p>Lösungsvorschlag 2</p> 					

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 8	Comeniusstraße/ Krefelder Straße (L 476) OSTERATH HAUPTROUTE	Fehlende bzw. umwegige Radverkehrsführung im Knoten freier Rechtsabbieger	Radverkehrsführung am Knoten verdeutlichen (ggf. Radverkehrsfurten ergänzen bzw. gesicherte Überleitung auf Fahrbahn) Kosten: ca. 6.000 Euro Langfristig Rückbau freier Rechtsabbieger bzw. Einbindung in Signalisierung	K	 A photograph of a street intersection in Osterath, showing a traffic light and a red sign with a bicycle symbol. The image shows a clear view of the road and surrounding greenery under a blue sky. A small copyright notice '© PGV-Alrutz' is visible in the bottom right corner of the photo.

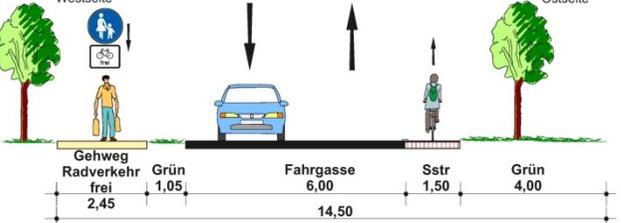
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 9	Krefelder Straße (L 476) zwischen Comeniusstraße und Westring OSTERATH HAUPTROUTE	Mischverkehr DTV ca. 11.200 Kfz/d (Straßen NRW)	Beidseitig Radverkehrsanlagen in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen einrichten ggf. Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 39.000 Euro	1	

Querschnitt Krefelder Straße zwischen Comeniusstraße und Westring Bestand



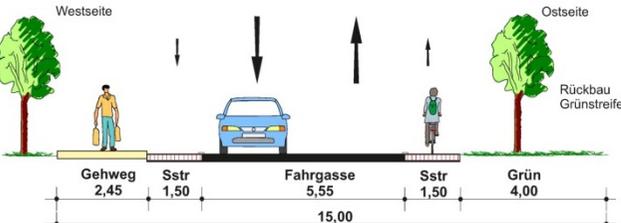
Westseite Ostseite

Lösungsvorschlag 1



Westseite Ostseite

Lösungsvorschlag 2

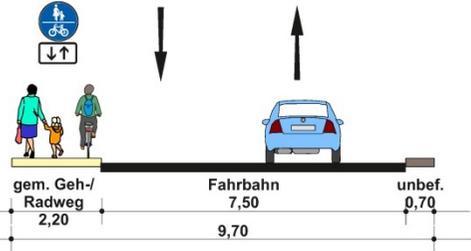
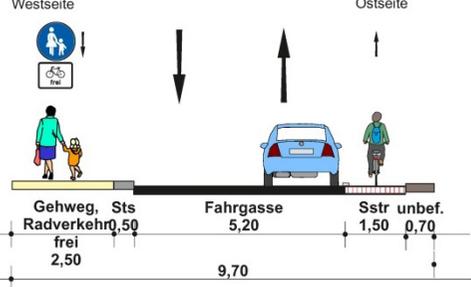
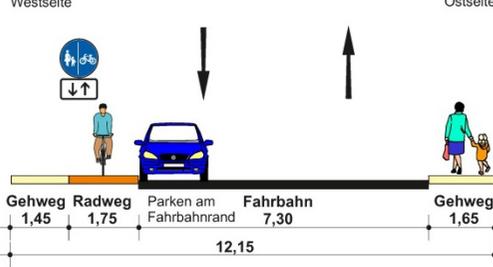
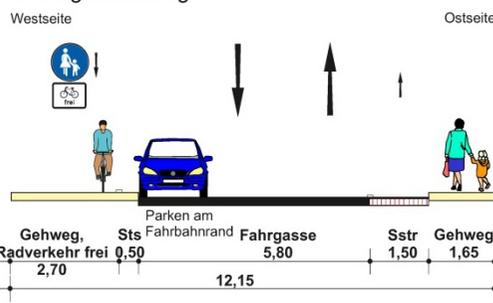


Westseite Ostseite Rückbau Grünstreifen

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 10	Krefelder Straße (L 476)/ Westring OSTERATH HAUPTROUTE	Umgewige Radverkehrsführung am Knoten freier Rechtsabbieger	Radverkehrsführung am Knoten verdeutlichen (ggf. Radverkehrsfurten ergänzen bzw. gesicherte Überleitung auf Fahrbahn) Kosten: ca. 6.000 Euro Langfristig: Rückbau freier Rechtsabbieger bzw. Einbindung in Signalisierung	K	
L 11	Krefelder Straße (L 476) nördl. Westring OSTERATH HAUPTROUTE	Führungskontinuität Gemeinsamer Geh- und Radweg wird für ca. 20 m aufgehoben Engstelle	Durchgängige Radverkehrsanlage in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen einrichten Kosten: ca. 24.000 Euro	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 12	Krefelder Straße (L 476) zwischen Westring und A 44 OSTERATH HAUPTROUTE	Südseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts (Zweirichtungs- verkehr) in z.T. unzureichender Breite (ca. 2,0-3,0 m) Belagsschäden	Belagsausbesserung Kosten: ca. 2.400 Euro Durchgängiger Wegeausbau auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Kosten: ca. 100.600 Euro	K 2	
L 13	Krefelder Straße (L 476)/ Autobahnauffahrt A44 OSTERATH HAUPTROUTE	Freier Rechtsabbieger unzureichende Sichtbeziehungen Markierung Radverkehrsfurt nicht zulässig bei untergeordneter Führung	Furtmarkierung entfernen Kosten: ca. 6.000 Euro Langfristig: Rückbau freier Rechtsabbieger bzw. Einbindung in Signalisierung	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 14	Viehgasse Übergang in Krefelder Straße (L 476) OSTERATH	Poller Engstelle zum Erreichen des Knotens bzw. der Lichtsignalanlage	Poller entfernen oder durch reflektierende Poller (inkl. Bodenmarkierung) mit einer Durchfahrbreite von mind. 1,50 m ersetzen Anbindung an nordseitige Radverkehrsanlage (vgl. Nr. L 9) herstellen Kosten: ca. 8.400 Euro	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 15	Strümper Straße (L 154) zwischen Kalverdonkweg und Bahnhofsweg OSTERATH HAUPTROUTE	Westseitige Radverkehrsanlage (Zweirichtungsverkehr) in z.T. unzureichender Breite (ca. 2,2 m) Führungskontinuität (mehrfacher Wechsel zwischen gemeinsamer Geh- und Radweg und Radweg) z.T. fehlende Sicherheitstrennstreifen DTV ca. 5.200 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehr richtungstreu führen Westseitige Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten und auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen ausbauen Kosten: ca. 237.000 Euro Ostseitig Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 43.000 Euro	1	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>Querschnitt Strümper Straße zwischen Kalverdonkweg und Am Sportplatz Bestand</p> <p>Westseite Ostseite</p>  <p>gem. Geh-/Radweg 2,20 Fahrbahn 7,50 unbef. 0,70 ----- 9,70</p> <p>Lösungsvorschlag</p> <p>Westseite Ostseite</p>  <p>Gehweg, Sts Radverkehr frei 0,50 Fahrgasse 5,20 Sstr unbef. 1,50 0,70 ----- 9,70</p> <p>Wegeausbau Westseite</p> </div> <div style="width: 48%;"> <p>Querschnitt Strümper Straße zwischen Kapellenstraße und Bahnhofsweg Bestand</p> <p>Westseite Ostseite</p>  <p>Gehweg 1,45 Radweg 1,75 Parken am Fahrbahnrand 7,30 Gehweg 1,65 ----- 12,15</p> <p>Lösungsvorschlag</p> <p>Westseite Ostseite</p>  <p>Gehweg, Radverkehr frei 0,50 Sts 2,70 Parken am Fahrbahnrand 5,80 Fahrgasse 1,50 Sstr 1,65 Gehweg 1,65 ----- 12,15</p> <p>kein Umbau notwendig</p> </div> </div>					

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 16	Bismarckstraße (K 1)/ An der Autobahn (L 386) BÖSINGHOVEN HAUPTROUTE	Ungesicherte Querung außerorts DTV ca. 7.700 Kfz/d (Straßen NRW)	Mittelinsel oder Querungshilfe ergänzen Kosten: ca. 30.000 Euro	1	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 18	Schloßstraße (L 386)/ Osterather Straße (L 154) STRÜMP HAUPTROUTE	Unklare Radverkehrsführung im Knoten Markierung stark abgefahren Außerortscharakter	Bei bevorrechtigter Führung Radverkehrsfurt fahrbahnnah markieren und Zweirichtungsverkehr deutlich kennzeichnen Bei wartepflichtiger Führung Radverkehrsfurten entfernen und Vz 205 für Radverkehr ergänzen Kosten: ca. 12.000 Euro	1	
L 19	Schloßstraße (L 386)/ Brucknerstraße STRÜMP HAUPTROUTE	Unzureichende Sicherung Zweirichtungsverkehr Ungünstige Sicht	Bei Beibehaltung der Zweirichtungsführung (vgl. Nr. 0) Piktogramme und Richtungspfeile auf Radverkehrsfurt ergänzen Hecke entfernen oder zurücksetzen (ggf. Grunderwerb nötig) Kosten: ca. 12.000 Euro	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 20	Xantener Straße (L 137) zwischen Schloßstraße und Buschstraße STRÜMP HAUPTROUTE	Ostseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite (Zweirichtungsverkehr) (ca. 2,2-2,5 m) DTV ca. 13.700 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehr richtungstreu führen Ostseitige Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Westseitig Markierungslösung prüfen (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln) Ausreichende Sicherung des Radverkehrs an Einmündungen Übergang auf einseitigen Zweirichtungsradsverkehr südlich Buschstraße im Knoten Buschstraße berücksichtigen Kosten: ca. 30.000 Euro	2	
L 21	Xantener Straße (L 137) zwischen Buschstraße und Forststraße STRÜMP HAUPTROUTE	Ostseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite (Zweirichtungsverkehr) (ca. 2,2-2,5 m)	Radweg auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen ausbauen Kosten: ca. 149.700 Euro	2	

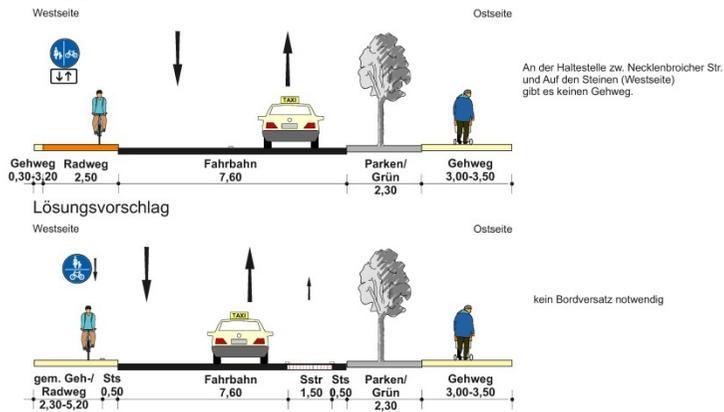
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 22	Schloßstraße (L 386)/ Am Weilerhof STRÜMP – BÖSINGHOVEN HAUPTROUTE	Unzureichende Sicht	Regelmäßiger Grünschnitt	D	
L 23	Meerbuscher Straße (L 476) Höhe Einmündung Moerser Straße HAUPTROUTE	Einseitiger Zweirichtungsradweg Engstelle	Radverkehrsanlage durchgängig auf Regelbreite inkl. Sicherheitstrennstreifen ausbauen Kosten: ca. 24.000 Euro	1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 24	Haus Meer/ Moerser Straße (L 137) BÜDERICH HAUPTROUTE	Umgewige Radverkehrsführung im Knoten Unzureichende Sicht Unklare Regelung	Klare Regelungen für Radverkehr Sicherung links abbiegender Radverkehr auf Moerser Straße Kosten: ca. 12.000 Euro	K	 The top photograph shows a road intersection with a stop sign, a 'STOP' sign, and a 'X' sign. A signpost with 'Jacquiers' and other logos is visible. The bottom photograph shows a bicycle lane with a 'X' sign on the right side, surrounded by trees and a clear path.

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 25	Moerser Straße (L 137) zwischen Meerbuscher Straße und Dorfstraße BÜDERICH HAUPTROUTE	Einseitiger getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 2,5 m) Fehlende Flächen für Fußverkehr Fehlender Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz Unzureichende Sichtbeziehungen an Einmündung Florastraße sowie an Einfahrt JET-Tankstelle zwischen Am Breil und Kanzlei Unzureichende Sicht wegen Grünbewuchs DTV ca. 9.000 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehr richtungstreu führen Westseitige Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Gemeinsame Führung mit Fußverkehr Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn markieren Ostseitig Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Radverkehrsfurten an Einmündungen und stark befahrenen Grundstückszufahrten durch Piktogramme verdeutlichen Regelmäßiger Grünschnitt Kosten: ca. 186.600 Euro	1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 26	<p>Düsseldorfer Straße (L 137) zwischen Dorfstraße und Römerstraße</p> <p>BÜDERICH</p> <p>HAUPTROUTE</p>	<p>Einseitiger getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 2,5 m)</p> <p>Fehlende Flächen für Fußverkehr</p> <p>Fehlender Sicherheitstrennstreifen</p> <p>Engstelle an Bushaltestelle</p> <p>Weit abgesetzte Furt an Einmündung Auf den Steinen</p> <p>DTV ca. 8.300 Kfz/d (Straßen NRW)</p>	<p>Radverkehr richtungstreu führen</p> <p>Westseitige Radverkehrsanlage für richtungstremen Radverkehr beibehalten</p> <p>Gemeinsame Führung mit Fußverkehr</p> <p>Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn markieren</p> <p>Radverkehrsfurten an Einmündungen fahrbahnnah führen</p> <p>Ostseitig Markierungslösung prüfen (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln)</p> <p>Rückbau Bushaldebucht zugunsten Seitenraum. Alternativ Radverkehr durch Markierung über Bushalt führen.</p> <p>Kosten: ca. 95.000 Euro</p>	1	

Querschnitt Düsseldorfer Straße zwischen Poststraße und Dorfstraße Bestand



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 27	Düsseldorfer Straße (L 137) zwischen Römerstraße und Abzweigung zur Witzfeldstraße BÜDERICH HAUPTROUTE	Beidseitig getrennte Geh- und Radwege in unzureichender Breite (ca. 1,2 m) Fehlende Führungskontinuität DTV ca. 8.200 Kfz/d (Straßen NRW)	Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen ggf. Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 35.400 Euro	1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 28	Düsseldorfer Straße (L 137) zwischen Abzweigung zur Witzfeldstraße und Böhlerstraße BÜDERICH HAUPTROUTE	Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 2,2-2,5 m) Fehlender Sicherheitstrennstreifen DTV ca. 8.200 Kfz/d (Straßen NRW)	Neu- bzw. Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen ggf. Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 489.500 Euro	1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 29	Düsseldorfer Straße (L 392)/ Böhlerstraße BÜDERICH HAUPTROUTE	Ungesicherte Querung DTV ca. 8.200 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehr im Vorfeld der Kreuzung gesichert auf Fahrbahn leiten und Querung im Mischverkehr ermöglichen Mittelinsel oder Querungshilfe ergänzen Kosten: ca. 36.000 Euro Alternativ: Kreuzung signalisieren	1	
L 30	Neusser Straße (L 137) zwischen Römerstraße und Marienburger Straße BÜDERICH HAUPTROUTE	Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 2,3-2,5 m) Fehlender Sicherheitstrennstreifen DTV ca. 14.000 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehr richtungstreu führen Westseitige Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn markieren Ostseitig Markierungslösung prüfen (Kfz- Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 29.600 Euro	1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 31	<p>Neusser Straße (L 137), Kevelaerer Straße zwischen Marienburger Straße und Laacher Weg</p> <p>BÜDERICH</p> <p>HAUPTROUTE</p>	<p>Gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 1,5-2,0 m)</p> <p>Abruptes Ende der Radverkehrsanlage Höhe Marienburger Straße</p> <p>DTV ca. 14.000 Kfz/d (Straßen NRW)</p>	<p>Beidseitiger Aus- bzw. Neubau Radverkehrsanlage auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen</p> <p>Kosten: ca. 356.000 Euro</p>	1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 32	Neusser Straße (L 137) zwischen Laacher Weg und OA Büderich BÜDERICH HAUPTROUTE	Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege in unzureichender Breite (ca. 1,5-2,0 m) DTV ca. 14.000 Kfz/d (Straßen NRW)	Beidseitiger Aus- bzw. Neubau Radverkehrsanlage auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Kosten: ca. 212.300 Euro	1	
L 33	Laacher Weg/ Neusser Straße (L 137) BÜDERICH	Ungesicherte Querung Fehlende Erreichbarkeit Radverkehrsanlage im Zuge Neusser Straße DTV ca. 14.000 Kfz/d (Straßen NRW)	Bordabsenkung ostseitige Radverkehrsanlage im Zuge Neusser Straße Sicherung Radverkehr im Knoten Kosten: ca. 24.000 Euro	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 34	Badendonker Straße (L30) zwischen Broicherseite und Beginn Wirtschaftsweg östl. Mühlenbach BÜDERICH	Fehlende Radverkehrsanlage außerorts DTV nicht vorliegend	DTV prüfen Notwendigkeit einer anforderungsgerechten Radverkehrsanlage prüfen (außerorts bei DTV über 2.500 Kfz/Tag) Kosten: ca. 2.400 Euro Alternativ: Netzänderung und Belagssanierung der Wegeverbindung östl. des Mühlenbachs Richtung Norden	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 35	Necklenbroicher Straße (L 30) zwischen Düsseldorfer Straße und Am Eisenbrand BÜDERICH	Mischverkehr Ungünstige Sichtbeziehungen durch Kurven DTV ca. 5.000 Kfz/d (Straßen NRW)	Markierungslösung prüfen, ggf. einseitig oder alternierend (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln) Kosten: ca. 59.600 Euro	1	
L 36	Dorfstraße (L 30) zwischen Düsseldorfer Straße und Brühler Weg BÜDERICH	Mischverkehr Abschnittsweise Tempo 30 DTV ca. 10.000 Kfz/d (Straßen NRW)	Durchgängige Anordnung Tempo 30 Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten (z.B. Einengungen, Plateau-Aufpflasterung) Kosten: ca. 8.400 Euro Hinweis: Radverkehrsanlagen nur bei Neuaufteilung Straßenquerschnitt und Aufgabe Baumstandorte möglich	K 1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 37	Dorfstraße (L 30) zwischen Brühler Weg und Niederlöricker Straße BÜDERICH	Gemeinsamer Geh- und Radweg Richtung stadteinwärts in zum Teil unzureichender Breite und fehlender Sicherheitstrennstreifen (ca. 2,0-3.0 m) Abruptes Radwegende ohne Weiterführung Radverkehr („Radfahrer absteigen“) DTV ca. 10.000 Kfz/d (Straßen NRW)	Radverkehr richtungstreu führen Nordseitig Sicherheitstrennstreifen ergänzen und Radverkehr im Vorfeld der Einmündung Brühler Weg gesichert auf Fahrbahn führen Südseitig Schutzstreifen markieren, ggf. unter Aufgabe von Kfz-Parkplätzen Kosten: ca. 36.000 Euro	1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 38	<p>Niederlöricker Straße (L 30) zwischen Dorfstraße und Lettweg</p> <p>BÜDERICH</p>	<p>Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege in z.T. unzureichender Breite (ca. 2,0-2,5 m)</p> <p>Einmündung Johannes-Kirschbaum-Straße mit unzureichenden Sichtbeziehungen</p> <p>Sichteinschränkungen und weit abgesetzte Radverkehrsfurt Kantstraße und Hegelstraße</p> <p>DTV ca. 10.000 Kfz/d (Straßen NRW)</p>	<p>Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen</p> <p>Ausreichende Sicherung des Radverkehrs an Einmündung</p> <p>Radverkehrsfurt Kantstraße und Hegelstraße fahrbahnnah führen</p> <p>Kosten: ca. 266.500 Euro</p> <p>Alternativ: Markierungslösung prüfen (Kfz-Parken ggf. neu zu regeln)</p>	1	 <p>The top photograph shows a wide asphalt road with a narrow, unpaved bicycle lane on the right side, adjacent to a railway track. A car is driving on the road. The bottom photograph shows a similar road section with a newly paved, wider bicycle lane on the right side, featuring a white dashed line marking and a tree in the foreground.</p>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand/ Problem	Lösungsansatz (inkl. überschlägige Kostenschätzung)	Priorität	Foto
L 39	Niederlöricker Straße (L 30) zwischen Lettweg und Niederlörick BÜDERICH	Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) in unzureichender Breite (ca. 2,0 m) außerorts	Radverkehrsanlage durchgängig auf Regelbreite inkl. Sicherheitstrennstreifen ausbauen Kosten: ca. 95.500 Euro	2	
L 40	In der Meer/ Düsseldorfer Straße (L 392) BÜDERICH HAUPTROUTE	Poller mit unzureichender Durchlassbreite	Poller durch reflektierende Poller (inkl. Bodenmarkierung) mit einer Durchfahrbreite von mind. 1,50 m ersetzen Kosten: ca. 2.400 Euro	K	

B Tabelle Bürgerbeteiligung

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Allgemein	Allgemein	Mängelmeldung via E-Mail	Heinz Groß 26.10.2016	Pflege der Fahrbahn­ränder zu viel Vegetation (entlang der B 9 (zw. Bover­ t u. Buderich))	Zur möglichen Nutzung der gesamten Breite von Radverkehrsanlagen oder auch von Anlagen für den Fußgänger­verkehr ist ein regelmäßiger Grünschnitt nötig. Auch das Entfernen von eingewachsenen Grasrändern in die Verkehrswege sollte regelmäßig durchgeführt werden. Die Notwendigkeit des regelmäßigen Grünschnitts wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes aufgezeigt. Hierüber sollten auch die Grundstückseigentümer informiert werden. Für den Radweg entlang der B 9 wird der Handlungsbedarf entsprechend ergänzt.
Am Weilerhof	Bösinghoven	Wikimap		Radweg Richtung Krefeld endet abrupt an der Kreis / Stadtgrenze Führung auf der Fahrbahn	Der Abschnitt liegt außerhalb des Stadtgebietes Meerbusch. Der Hinweis sollte von der Stadtverwaltung an die Nachbarkommune weitergeleitet werden.
Bismarckstraße im Bereich Ossum	Bösinghoven	Wikimap		„Leider werden neue und renovierte Radwege nicht mit einem "Baumwurzelschutz" versehen, so dass bereits nach rel. kurzer Zeit die Baumwurzeln den Belag zerstören. Das ist z.B. für das Inlinern oder Skaten auf den Radwegen ärgerlich und unfallträchtig.“	Die Belagsqualität im Zuge Bismarckstraße entspricht in den Seitenrändern nicht den Anforderungen an eine komfortable Radverkehrsführung. Entsprechende Hinweise auf die Belagsproblematik werden im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes aufgenommen.
Strecke: Bösinghoven – Krefeld	Bösinghoven	Mängelmeldung via E-Mail	Walter Femers 29.10.2016	Einrichten eines Radweges	Der Abschnitt liegt außerhalb des Stadtgebietes Meerbusch. Der Hinweis sollte von der Stadtverwaltung an die Nachbarkommune weitergeleitet werden.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Allgemein	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Eva Grabert 26.10.2016	<p>Möglichst beidseitige Radverkehrsanlagen schaffen</p> <p>Furtmarkierungen rot einfärben</p> <p>Separate Fahrradampeln schaffen</p> <p>Zusätzliche Fahrradabstellanlagen schaffen</p> <p>Morgendlicher Schülerradverkehr chaotisch: Parkende Lieferfahrzeuge auf Radwegen, an Büdericher Grundschulen fehlende Radwege</p>	<p>In einer Bestandserfassung wurden konkrete Mängel bezüglich der Radwegeinfrastruktur erfasst und Lösungsansätze abgeleitet.</p> <p>Darüber hinaus wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß den Regelwerken im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes thematisiert. Hieraus kann u.a. entsprechend abgeleitet werden, inwieweit Radwege im Umfeld von Grundschulen nötig sind.</p> <p>Ein Handlungsfeld in der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes befasst sich mit dem Fahrradparken in Meerbusch.</p> <p>Neben generellen Hinweisen zur Optimierung des Fahrradparkens in Meerbusch werden stichprobenhaft öffentlicher Abstellanlagen betrachtet und bewertet. Darauf aufbauend werden Vorschläge zur Verbesserung und Erweiterung der Abstellanlagen an diesen Zielpunkten erarbeitet.</p> <p>Durch eine stetige Öffentlichkeitsarbeit sollte generell ein verträgliches Miteinander von motorisiertem und nicht motorisiertem Straßenverkehr erzielt werden. Dabei bieten sich für eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zahlreiche Themen an (z. B. Kfz-Parken auf Radwegen, Verhalten bei Radverkehr auf der Fahrbahn).</p>
			Margot Knies 27.10.2016	<p>Radwege oft nur einseitig</p> <p>man wird zum Absteigen/Schieben „gezwungen“ – teilweise durch Beschilderung</p> <p>Nebenstraßen sind zugesperrt</p>	<p>Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß den Regelwerken im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes thematisiert.</p> <p>Die Thematik durchgängiger Radverkehrsführungen auch an Engstellen (z.B. Unterführungen) wird aufgenommen.</p>

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
			Bodo Schmitz 07.11.2016	Radverkehr auch durch Werbung und Projekte attraktiver machen (Fahrradtage, Plakate, Broschüren etc.)	Durch eine stetige Öffentlichkeitsarbeit sollte einerseits für das Radfahren in Meerbusch geworben, andererseits Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen "rund um's Rad" verbreitet werden. Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas. Das Thema Öffentlichkeitsarbeit wird bereits im Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung thematisiert. Einzelne Aktionen sind bereits umgesetzt, weitere in Planung.
Am Breil	Büderich	Wikimap		Belag	Die Belagsqualität im Zuge Am Breil entspricht nicht den Anforderungen an eine komfortable Radverkehrsführung. Entsprechende Hinweise auf die Belagsproblematik werden im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes aufgenommen.
Am Flehkamp	Büderich	Wikimap		Einrichten von Fahrradparkanlagen - abschließbar	Ein Handlungsfeld in der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes befasst sich mit dem Fahrradparken in Meerbusch. Neben generellen Hinweisen zur Optimierung des Fahrradparkens in Meerbusch werden stichprobenhaft öffentlicher Abstellanlagen betrachtet und bewertet. Darauf aufbauend werden Vorschläge zur Verbesserung und Erweiterung der Abstellanlagen an diesen Zielpunkten erarbeitet.
Am Pützhof	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Gabriele Dölle 26.10.2016	Belag linienhaft – loser Kies, Schlaglöcher	Die Belagsqualität im Zuge Am Pützhof entspricht nicht den Anforderungen an eine komfortable Radverkehrsführung. Entsprechende Hinweise auf die Belagsproblematik werden im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes aufgenommen.
Badendonker Straße	Büderich	Wikimap		Belag - Landwirtschaftsweg häufig sehr verdreckt	Um eine ständige behinderungs- und gefahrungsfreie Benutzbarkeit des Radverkehrsnetzes zu gewährleisten, sollten die wichtigen Verbindungen in die Befahrungspläne für Reinigung und Winterdienst aufgenommen werden. Eine entsprechende generelle Empfehlung diesbezüglich wird aufgenommen.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Brühler Weg	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Familie Blaum 01.12.2016	digitale Geschwindigkeits- beschränkung (30, 40 km/h) farbige Radfahrstreifen Unfallverhütung, durch z.B. Fernsehspots (Tragen von Helmen, Schutzwesten etc.), Schulungen zum Umgang von E-Bikes – insbesondere für Senioren LSAs durch Kreisverkehre ersetzen (auch aus Umweltsicht)	Die Möglichkeit von Markierungsmaßnahmen wird im Rahmen des Projektverlaufs auf den genannten Abschnitten überprüft. Insbesondere bei den hier überwiegend schmalen Seitenräumen sind Markierungslösungen sinnvolle Maßnahmen. Der Einsatz von Kreisverkehren wird thematisiert. Das Thema Öffentlichkeitsarbeit wird bereits im Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung thematisiert. Einzelne Aktionen sind bereits umgesetzt, weitere in Planung.
Dorfstraße	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail Wikimap	Heike Rieder 26.10.2016	Einrichten eines Radweges (allgemein) Aufhebung von Benutzungspflicht des Geh- Radweges – zw. Landsknecht und Bühler Weg (Höhe Lindenhof) Die Dorfstraße muss durchgehend einen beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrer erhalten. (Höhe Alter Kirchturm) „Obwohl kleine Markierungen zu erkennen sind, fahren viele Fahrräder auf dem Bürgersteig und schieben das Rad nicht, vor allem Kinder...“ (Höhe Einkaufszentrum) Errichtung eines FGU	Die Möglichkeit von Markierungsmaßnahmen wird im Rahmen des Projektverlaufs auf den genannten Abschnitten überprüft. Insbesondere bei den hier überwiegend schmalen Seitenräumen sind Markierungslösungen sinnvolle Maßnahmen, die jedoch nur bei ausreichenden Fahrbahnbreiten möglich sind. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes werden für die Dorfstraße eine durchgängige Anordnung von Tempo 30 und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z.B. Einengungen, Plateau-Aufpflasterungen) empfohlen.
Düsseldorfer Straße	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Wolfgang Merken 26.10.2016	Parken auf dem Radweg und in zweiter Reihe Zu wenig Platz für Fußgänger	Durch eine stetige Öffentlichkeitsarbeit sollte generell ein verträgliches Miteinander von motorisiertem und nicht motorisiertem Straßenverkehr erzielt werden.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
			Familie Blaum 01.12.2016	digitale Geschwindigkeits- beschränkung (30, 40 km/h) farbige Radfahrstreifen Unfallverhütung, durch z.B. Fernsehspots (Tragen von Helmen, Schutzwesten etc.), Schulungen zum Umgang von E-Bikes – insbesondere für Senioren LSAs durch Kreisverkehre ersetzen (auch aus Umweltsicht) (KP Bachrund, Auf den Steinen, Feldstr., Poststr.	Dabei bieten sich für eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zahlreiche Themen an (z. B. Kfz- Parken auf Radwegen, Verhalten bei Radverkehr auf der Fahrbahn). Der Einsatz von Kreisverkehren wird thematisiert. Das Thema Öffentlichkeitsarbeit wird bereits im Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung thematisiert. Einzelne Aktionen sind bereits umgesetzt, weitere in Planung. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird für die Düsseldorfer Straße eine richtungstreue Führung des Radverkehrs empfohlen.
			Michael Hoffmann 10.11.2016 (Anwohner auf Rollstuhl angewiesen)	nur Radweg – kein Gehweg – auf Grundstückshöhe (41 a) dieses ist auf Düsseldorfer Straße mehrfach der Fall fehlende Beschilderung für gemeinsamen Geh- und Radweg Hinweisschilder, zum langsameren Fahren für Radfahrer Wunschlösung: Radweg zu Gehweg machen und RV auf Fahrbahn verlagern (Hausnummer 41 a)	
Ecke Im Bachgrund/in der Meer	Büderich	Wikimap		KP schlecht einsehbar Einrichten eines FGÜ/LSA	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wurde kein Handlungsbedarf festgestellt.
Gesamtschule (ehm. Realschule)	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Bodo Schmitz 07.11.2016	Belag – Neu-Asphaltierung	Die Notwendigkeit einer anforderungsgerechten Belagsqualität wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes thematisiert.
Friedhofweg	Büderich	Wikimap		Belag – Belagsprobleme asphaltieren	Die Belagsqualität im Zuge Friedhofweg entspricht nicht den Anforderungen an eine komfortable Radverkehrsführung. Entsprechende Hinweise auf die Belagsproblematik werden im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes aufgenommen.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Grünstraße	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Rudi Küppers 07.11.2016	Verbreiterung des Weges Befestigung des Weges Besserer Rückschnitt der Vegetation	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß den Regelwerken thematisiert. Dabei werden auch die nötigen Breiten von Radverkehrsanlagen sowie Hinweise zu Belag und Grünschnitt aufgezeigt. Vorhandene Radwege sollten dahingehend auf ihre Regelkonformität geprüft und ggf. ausgebaut werden. Eine entsprechende generelle Empfehlung diesbezüglich wird aufgenommen.
		Wikimap		Radweg fehlt komplett KFZ fahren zu schnell	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird für die Grünstraße empfohlen eine Überprüfung der DTV vorzunehmen. Die Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage wäre bei einer DTV > 4.000 Kfz/Tag gegeben.
Kanzlei	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Heike Rieder 26.10.2016	Radweg verlängern	Die Möglichkeit von Markierungsmaßnahmen wird im Rahmen des Projektverlaufs auf den genannten Abschnitten überprüft. Insbesondere bei den hier überwiegend schmalen Seitenräumen sind Markierungslösungen sinnvolle Maßnahmen. Der Einsatz von Kreisverkehren wird thematisiert. Das Thema Öffentlichkeitsarbeit wird bereits im Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung thematisiert. Einzelne Aktionen sind bereits umgesetzt, weitere in Planung. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird im Zuge Kanzlei eine
			Familie Blaum 01.12.2016	digitale Geschwindigkeitsbeschränkung (30, 40 km/h) farbige Radfahrstreifen Unfallverhütung, durch z.B. Fernsehspots (Tragen von Helmen, Schutzwesten etc.), Schulungen zum Umgang von E-Bikes – insbesondere für Senioren LSAs durch Kreisverkehre ersetzen (auch aus Umweltsicht)	

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
		Wikimap		<p>Radweg endet Kinder müssen auf die Fahrbahn Einbahnstraße, Sperrung oder Halteverbot in den Morgenstunden wäre sinnvoll (Ecke Im Kamp) Einrichten einer Tempo-30-Zone Einführung von Parkverbot oder Parkgebühren PKW nutzen Geh- Radweg mit Aufstellen von Pollern an den Bordkanten (zwischen Necklenbroicher und Hohegrabenweg)</p>	<p>Führung auf der Fahrbahn empfohlen. Durch eine stetige Öffentlichkeitsarbeit sollte generell ein verträgliches Miteinander von motorisiertem und nicht motorisiertem Straßenverkehr erzielt werden. Dabei bieten sich für eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zahlreiche Themen an (z. B. Kfz-Parken auf Radwegen, Verhalten bei Radverkehr auf der Fahrbahn).</p>
			Ecke Necklenbroicher Straße	<p>„Querungshilfe /Ampel /Zebrastreifen erforderlich. Schulweg zu den weiterführenden Schulen. Hohe Frequentierung durch Kinder auch Richtung Sportanlagen. Derzeitige Insel reicht nur für 2 Fahrräder nebeneinander.“ Hier treffen Fahrzeuge aus der Kanzlei und der Necklenbroicher Straße sowie sehr viele Schulkinder mit Fahrrädern aufeinander. Hier sollte eine Ampel aufgestellt werden.“ „Diese Kreuzung ist sehr schlecht einzusehen. Von der Kanzlei kommend hat man in alle Richtungen schlechte Sichtverhältnisse. Der Spiegel ist oft nicht nutzbar, weil beschlagen. Dazu kommen noch kreuzenden Fußgänger und Radfahrer (Kinder/ Schulweg!).“</p>	<p>Das Thema Radverkehrführung im Knotenbereich wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes thematisiert. Inwieweit am genannten Knoten eine zusätzliche Lichtsignalanlage nötig ist, muss durch weitere Detailplanungen geklärt werden.</p>

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Landsknecht	Büderich	Wikimap		Anbindung Meerbuschs an Fahrrad-Sharing-Modellen – analog zu Düsseldorf	Ein Handlungsfeld in der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes befasst sich mit dem Fahrradparken in Meerbusch. Neben generellen Hinweisen zur Optimierung des Fahrradparkens in Meerbusch wird auch die Möglichkeit einer Fahrradstation betrachtet. Bei dieser könnten entsprechende weitergehende Serviceelemente integriert werden.
Moerser Str. zw. Büderich und Strümp	Büderich	Wikimap		Pflege – Äste ragen auf Kopfhöhe in den Radweg	Zur möglichen Nutzung der gesamten Breite von Radverkehrsanlagen oder auch von Anlagen für den Fußgängerverkehr ist ein regelmäßiger Grünschnitt nötig. Auch das Entfernen von eingewachsenen Grasrändern in die Verkehrswege sollte regelmäßig durchgeführt werden. Die Notwendigkeit des regelmäßigen Grünschnitts wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes aufgezeigt. Hierüber sollten auch die Grundstückseigentümer informiert werden. Für den Radweg entlang der Mörser Straße wird der Handlungsbedarf entsprechend ergänzt.
				Radweg zwischen Strümp und Büderich beleuchten – zwischen Bover und Büderich ebenfalls	Um die Sicherheit des Radverkehrs auch außerorts bzw. auf selbständig geführten Radwegen zu gewährleisten, leistet eine entsprechende Beleuchtung der Radwege einen wesentlichen Beitrag. Um die finanziellen Gesichtspunkte sowie Umweltaspekte hierbei zu berücksichtigen können neben energiesparenden Lampen auch dynamische Beleuchtungssysteme eingesetzt werden. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird eine Beleuchtung von selbständig geführten Radwegen außerorts als sinnvoll angesehen und empfohlen, wenn sie Bedeutung für den Alltagsradverkehr zur Schule oder zu Arbeitsstätten haben.
Necklenbroicher Straße	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Werner Adams 26.10.2016	Morgendlicher Stau macht Fahren auf Fahrbahn unmöglich und zwingt Radfahrer den Seitenraum zu benutzen (zw. Kanzlei und Kirche)	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die Prüfung einer Markierungslösung empfohlen.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
			Natascha Wickerath 28.10.2016	Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges Durch ruhenden Verkehr schmale Fahrbahn KFZ drängen Radfahrer Die Straße wird als Schulweg genutzt	Der Einsatz von Kreisverkehren wird thematisiert. Das Thema Öffentlichkeitsarbeit wird bereits im Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung thematisiert. Einzelne Aktionen sind bereits umgesetzt, weitere in Planung. Die Möglichkeit von Markierungsmaßnahmen wird im Rahmen des Projektverlaufs auf den genannten Abschnitten überprüft. Insbesondere bei den hier überwiegend schmalen Seitenräumen sind Markierungslösungen sinnvolle Maßnahmen. Für die Necklenbroicher Straße werden Markierungslösungen zur Führung des Radverkehrs empfohlen
			Familie Blaum 01.12.2016	digitale Geschwindigkeitsbeschränkung (30, 40 km/h) farbige Radfahrstreifen Unfallverhütung, durch z.B. Fernsehspots (Tragen von Helmen, Schutzwesten etc.), Schulungen zum Umgang von E-Bikes – insbesondere für Senioren LSAs durch Kreisverkehre ersetzen (auch aus Umweltsicht)	
		Wikimap		Einführen von Tempo 30 Breite Gehweg - extrem schmal (Kurve vor Montessori Kinderhaus)	
Neusser Straße	Büderich	Wikimap		Radverkehrsanlage zu schmal und durch Grünwuchs eingeschränkt Fehlende Querungsmöglichkeit für Rad- und Fußverkehr (Ecke Laacher Weg)	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird ein beidseitiger Aus- bzw. Neubau der Radverkehrsanlage auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen empfohlen.
Niederdonker Straße	Büderich	Wikimap		Geschwindigkeit der Radfahrer sehr hoch im Keuzungsbereich (Ecke Hohegrabenweg) Tempo 30 vor der Schule Kontrollen des Radfahrverhaltens Ruhender Verkehr löst morgens Chaos aus. Parkverbot einrichten (Ecke Karl Arnold Straße)	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird aufgrund des DTV die Prüfung der Notwendigkeit einer geeigneten Radverkehrsanlage, alternativ die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Niederlöricker Straße	Büderich	Wikimap		Radweg endet abrupt (stadtauswärts) Führung des Radverkehrs über Hauptstraße einrichten Vorfahrtsregelung ist zu Ungunsten des RV ausgelegt (Ecke Grabenstraße) auf gegenüberliegender Seite Spiegel anbringen Radfahrer werden übersehen – Gefahrenpunkt (Ecke Johannis Kirschbaumstraße)	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird ein Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen empfohlen. An den Einmündungen sollte eine ausreichende Sicherung des Radverkehrs und fahrbahnahe Führung erfolgen.
Oststraße	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Wolfgang Merken 26.10.2016	Parken auf dem Radweg und in zweiter Reihe Zu wenig Platz für Fußgänger fehlender Radweg Schilder zu gemeinsamer Nutzung wurden entfernt (hinter Grünstraße Richtung Böhler)	Durch eine stetige Öffentlichkeitsarbeit sollte generell ein verträgliches Miteinander von motorisiertem und nicht motorisiertem Straßenverkehr erzielt werden. Dabei bieten sich für eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zahlreiche Themen an (z. B. Kfz-Parken auf Radwegen, Verhalten bei Radverkehr auf der Fahrbahn). Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird für die Oststraße eine richtungstreue Führung des Radverkehrs empfohlen. Die Möglichkeit einer Markierungslösung sollte geprüft werden.
Poststraße	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Jonas Grunau 26.10.2016	Belagsprobleme Breite – durch ruhenden Verkehr Radfahrstreifen (insbesondere i.R. Dückerstraße) sinnvoll (zw. Landsknecht und Dückerstraße)	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die Führung im Mischverkehr im Zuge der Poststraße als vertretbar bewertet. Die Belagsqualität der entspricht jedoch nicht den Anforderungen an eine komfortable Radverkehrsführung. Die Ausbesserung des Belages wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes aufgenommen. Die Markierung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen ist in einer Tempo 30-Zone rechtlich nicht zulässig. Zwischen Düsseldorfer Straße u. Dückerstraße wird die Poststraße bevorrechtigt geführt.
		Wikimap		Belag – Belagssanierung (Bereich zwischen Mataré und Dückersstraße) Radfahrer sollten hier beim Queren Vorrang bekommen gilt auch für den weiteren Verlauf der Poststraße (zw. Düsseldorfer Straße und Dückersstraße)	

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Radweg zw. Am Junkerstrauch und Laacher Weg	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Gabriele Dölle 26.10.2016	Breite – zu schmal	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß der Regelwerke thematisiert. Dabei werden auch die nötigen Breiten von Radverkehrsanlagen aufgezeigt. Vorhandene Radwege sollten dahingehend auf ihre Regelkonformität geprüft und ggf. ausgebaut werden. Eine entsprechende generelle Empfehlung diesbezüglich wird aufgenommen.
Radweg auf dem Rheindeich	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Jonas Grunau 26.10.2016	unangeleinte Hunde	Durch eine stetige Öffentlichkeitsarbeit sollte generell ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer erzielt werden. Dabei bieten sich für eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zahlreiche Themen an (z. B. Kfz-Parken auf Radwegen, Verhalten bei Radverkehr auf der Fahrbahn).
		Wikimap		Aufstellen eines Fahrradbarometers wünschenswert (Kilometer 750)	Automatische Zählstellen für den Radverkehr dienen überwiegend der Förderung des Fahrradklimas. Durch die regelmäßige Auswertung der ermittelten Daten können darüber hinaus die Entwicklung des Radverkehrs im Tages-, Wochen- bzw. Jahresverlauf sowie Einflüsse von Witterung auf das Radverkehrsaufkommen aufgezeigt werden. Das Thema Öffentlichkeitsarbeit wird bereits im Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung thematisiert. Einzelne Aktionen sind bereits umgesetzt, weitere in Planung.
Römerstraße	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Bodo Schmitz 07.11.2016	ruhender Verkehr auf dem Radweg (Höhe Kiosk/Tankstelle)	Durch eine stetige Öffentlichkeitsarbeit sollte generell ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer erzielt werden. Dabei bieten sich für eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zahlreiche Themen an (z. B. Kfz-Parken auf Radwegen, Verhalten bei Radverkehr auf der Fahrbahn).

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
			Familie Blaum 01.12.2016	digitale Geschwindigkeitsbeschränkung (30, 40 km/h) farbige Radfahrstreifen Unfallverhütung, durch z.B. Fernsehspots (Tragen von Helmen, Schutzwesten etc.), Schulungen zum Umgang von E-Bikes – insbesondere für Senioren LSAs durch Kreisverkehre ersetzen (auch aus Umweltsicht)	Die Möglichkeit von Markierungsmaßnahmen wird im Rahmen des Projektverlaufs auf den genannten Abschnitten überprüft. Insbesondere bei den hier überwiegend schmalen Seitenräumen sind Markierungslösungen sinnvolle Maßnahmen. Der Einsatz von Kreisverkehren wird thematisiert. Das Thema Öffentlichkeitsarbeit wird bereits im Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung thematisiert. Einzelne Aktionen sind bereits umgesetzt, weitere in Planung. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird für die Römerstraße eine richtungstreue Führung des Radverkehrs inkl. der Sicherung der Einmündungen empfohlen. Die Möglichkeit einer Markierungslösung sollte geprüft werden.
		Wikimap		Kurzzeitparker auf Radweg (aus Ri. Düsseldorfer Straße kommend)	Durch eine stetige Öffentlichkeitsarbeit sollte generell ein verträgliches Miteinander von motorisiertem und nicht motorisiertem Straßenverkehr erzielt werden. Dabei bieten sich für eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zahlreiche Themen an (z. B. Kfz-Parken auf Radwegen, Verhalten bei Radverkehr auf der Fahrbahn).
				Benachteiligung des Rad- und Fußverkehrs durch Ampelschaltung (Anforderungs-LSA) (KP Laacher Weg)	Der Einsatz von Lichtsignalanlagen kann im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes nicht geprüft werden. Generell wird jedoch die gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsarten an Lichtsignalanlagen thematisiert.
Strecke: Bovert – Büberich	Büberich	Mängelmeldung via E-Mail	Frank Richter 28.10.2016	Breite Strecke zu schmal (hohe Nutzung und im Sommer zusätzliche Verengung durch die Vegetation)	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird ein durchgängiger Ausbau der Radverkehrsanlage auf Regelbreite empfohlen. Zur möglichen Nutzung der gesamten Breite von Radverkehrsanlagen oder auch von Anlagen für den Fußgängerverkehr ist ein regelmäßiger Grünschnitt nötig. Auch das Entfernen von eingewachsenen Gräserändern in die Verkehrswege sollte regelmäßig durchgeführt werden.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Strecke Landsknecht-Böhler entlang Trasse U 76	Büderich	Wikimap		Verbindungsweg Landsknecht-Lörick: - asphaltieren - beleuchten	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird ein Wegeausbau mit Belagserneuerung empfohlen.
		Mängelmeldung via E-Mail	Aiko Schellhorn 26.10.2016	Asphaltierung des Weges	
Witzfeldstraße	Büderich	Mängelmeldung via E-Mail	Margot Knies 27.10.2016	Einrichtung eines Radweges – Kinder fahren zur Adam-Riese-Schule	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen die Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage anhand der Verkehrsstärke zu prüfen. Die Möglichkeit von Markierungsmaßnahmen wird im Rahmen des Projektverlaufs auf den genannten Abschnitten überprüft. Insbesondere bei den hier überwiegend schmalen Seitenräumen sind Markierungslösungen sinnvolle Maßnahmen. Der Einsatz von Kreisverkehren wird thematisiert. Das Thema Öffentlichkeitsarbeit wird bereits im Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung thematisiert. Einzelne Aktionen sind bereits umgesetzt, weitere in Planung.
			Familie Blaum 01.12.2016	digitale Geschwindigkeitsbeschränkung (30, 40 km/h) farbige Radfahrstreifen Unfallverhütung, durch z.B. Fernsehspots (Tragen von Helmen, Schutzwesten etc.), Schulungen zum Umgang von E-Bikes – insbesondere für Senioren LSAs durch Kreisverkehre ersetzen (auch aus Umweltsicht)	
Am Oberbach	Ilverich	Wikimap		Gefahrenpunkt für Fußgänger und Radfahrer. Es ist unverständlich wieso kurz vor der Querung (Langst-Kierst in Richtung Ilverich) das Tempolimit von 50 auf 70 auch noch erhöht wird. (Obere Straße/Eingang Langst Kierst/Kreuzung Am Oberbach/Grüner Weg zu schnelle Rennräder auf dem Radweg (Hausnummer 40)	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird der Bau einer Mittelinsel oder Querungshilfe empfohlen. Durch eine stetige Öffentlichkeitsarbeit sollte generell ein verträgliches Miteinander im Straßenverkehr erzielt werden. Dabei bieten sich für eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zahlreiche Themen an (z. B. Rücksichtnahme, Kfz-Parken auf Radwegen, Verhalten bei Radverkehr auf der Fahrbahn).
		Mängelmeldung via E-Mail	Marelle Albertz 03.12.2016	Gefahrenstelle Autofahrer sehen querenden Fuß- und Radverkehr erst spät (KP Ilvericher Str.)	

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Claudiusstraße	Lank-Latum	Wikimap		<p>Geschwindigkeit der PKW – besonders direkt auf Höhe der LSA (Ecke Uerdinger Str.)</p> <p>Einführen von: 30 km/h Zone und/oder Radfahrspurmarkierungen auf der Straße</p> <p>Konflikte zw. Radfahren und Fußgängern auf dem Gehweg</p> <p>Einführen Tempo-30-Zone</p> <p>Ständig gefährden Radfahrer Fußgänger auf dem Gehweg. Grundschüler werden touchiert u. beschimpft. Das ist auf einem Gehweg inakzeptabel u. verängstigt die Kinder. Kontrollen, Hinweissteine auf dem Fußweg (s. Buderich) u. Tempo 30 würden helfen.</p>	<p>Durch eine stetige Öffentlichkeitsarbeit sollte generell ein verträgliches Miteinander im Straßenverkehr erzielt werden. Dabei bieten sich für eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zahlreiche Themen an (z. B. Rücksichtnahme, Kfz-Parken auf Radwegen, Verhalten bei Radverkehr auf der Fahrbahn).</p> <p>Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die durchgängige Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen.</p> <p>Die Umgestaltung der Strecke befindet sich derzeit in Planung.</p>

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Gonellastraße	Lank-Latum	Wikimap		<p>„Die Ausfahrt/Einfahrt Kaisers Parkplatz (Gonellastr.) sollte zum Schutz der Radfahrer und Fußgänger verbessert werden!“</p> <p>Schutzstreifen in der Gonellastr. einrichten – zw. Claudiusstr. bis zur Rheinstraße (auf Südseite)</p> <p>der einseitige Zweirichtungsweg auf der Nordseite ist viel zu schmal</p> <p>Hohe Unfallhäufigkeit mit Radfahrern</p> <p>fehlende Sicht der Autofahrer beim Abbiegen auf die Gonellastraße – durch zu hohes Buschwerk im Sichtbereich. (Ecke Matthias-von Hallberg-Str)</p> <p>Der vorhandene Überweg führt bei Fußgängern und Autofahrern zu Missverständnissen, da die Rechte hier nicht eindeutig sind. Hier würde ein Zebrastreifen Klarheit bringen und dies für alle Verkehrsteilnehmer“ (Ecke Claudiusstr.)</p> <p>Gefährliche Ecke, hier gehört eine Ampel hin.</p> <p>Gefährliche Stelle, absolut. Ich würde einen Kreisverkehr bevorzugen.</p> <p>Eine Ampel halte ich nicht für zielführend, da sich durch eine Ampel vermutlich Verkehr Rückstauen würde. Das bringt dann andere Nachteile. Für besser halte ich einen Fußgängerüberweg mit einem Zebrastreifen. Nötigenfalls könnte ein oranges Blinklicht oder eine Bedarfsampel für weitere Sicherheit sorgen.</p> <p>- Vielleicht wäre eine Bedarfsampel für Fußgänger eine Lösung. Kinder im Grundschulalter kann man hier wegen der vielen abbiegenden und zum Teil schnellen PKW nicht alleine überlassen.</p> <p>(Ecke Josef Tovornik Str.)</p>	<p>Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird eine richtungstreue Führung des Radverkehrs empfohlen. Die derzeitigen Radverkehrsanlagen sind zu schmal, sie sollen aufgegeben werden.</p> <p>Am Knoten Gonellastraße – Josef-Tovornik-Straße ist geplant die Vorfahrtregelung zu ändern.</p> <p>Die Umgestaltung der Strecke befindet sich derzeit in Planung.</p>

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
		Mängelmeldung via E-Mail	Marvin Liebisch 07.12.2016	Thema geplanter Radweg: - Radweg gegenüber ausreichend! - Wegfall von Parkplätzen - nächste Parkmöglichkeiten weit entfernt – ungünstig für ältere Anwohner - ruhender Verkehr senkt die Geschwindigkeit der KFZ - Querung der Straße bereits jetzt gefährlich - besonders für Ältere - Schaden für Einzelhandel durch fehlende Parkmöglichkeiten (Höhe Pfarrheim)	
			Wolfram Holtkötter 03.12.2016	Gefahrenstelle Kfz-Verkehr sieht Radverkehr erst spät – nach Haltelinie Radweg wird daher von vielen Radfahren gemieden Aufbringen von Symbolen auf dem Radweg – und farblich markieren Hinweisschild auf Radfahrer (KP Matthias-von-Halberg-Str.)	
Hauptstraße	Lank-Latum	Wikimap		Radweg ist zu gefährlich – besonders für Kinder „eigentlich eine Einbahnstraße und Fußgängerzone. Trotzdem rollt der Verkehr unkontrolliert in beide Richtungen.“	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß der Regelwerke thematisiert. Vorhandene Radwege sollten dahingehend auf ihre Regelkonformität geprüft und ggf. ausgebaut werden. Eine entsprechende generelle Empfehlung diesbezüglich wird aufgenommen.
Josef-Tovornik-Str /Brunnenstraße	Lank-Latum	Wikimap		„Raserstrecke ! Hier wäre eine Blitzanlage von Nöten. Der Radweg-Übergang sowie Fußgänger-übergang -leider ohne Zebrastreifen- wird hier zur absoluten "Gefahrenzone" da die meisten KFZ & Motorräder hier schon mit Höchstgeschwindigkeit ankommen.“	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird eine richtungstreue Führung des Radverkehrs empfohlen. Die Umgestaltung der Strecke befindet sich derzeit in Planung.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Kaiserswerther Str.	Lank-Latum	Wikimap		<p>zu hohe Geschwindigkeit der KFZ verkehrsberuhigenden Maßnahmen Gefahrenpunkt für Radfahrer „Der schmale Bürgersteig wird gezwungenermaßen durch das hohe Verkehrsaufkommen als Fahrradweg mitbenutzt - hohe Unfallgefahr für Anwohner und Radfahrer“ KP ist unübersichtlich Anbringen eines Spiegels Einrichtung LSA (Ecke Mühlenstraße) einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Nordseite, der an der nächsten Kreuzung verspringt - Einrichten eines Schutzstreifens auf der Südseite der Kaiserswerther Str. (Höhe Friedhof)</p>	<p>Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes werden für den Bereich zwischen Uerdinger Straße und In der Wasserstadt Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten (z.B. Einengungen, Plateau-Aufpflasterung) empfohlen. Zwischen In der Wasserstadt und Nierster Straße sollte auf der Nordseite die Benutzungspflicht aufgehoben (nicht benutzungspflichtiger Radweg) und auf der Südseite eine Markierungslösung angelegt werden.</p>
Pappelallee	Lank-Latum	Wikimap		<p>Belag beschädigte Asphaltdecke durch Wurzeln stark genutzter Radweg – dadurch Belagsschäden Eindeckung mit Asphalt (Verlängerung Richtung Große Gasse)</p>	<p>Die Belagsqualität im Zuge Pappelallee entspricht nicht den Anforderungen an eine komfortable Radverkehrsführung. Entsprechende Hinweise auf die Belagsproblematik werden im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes aufgenommen.</p>
Ortseingang Lank von Iverich kommend	Lank-Latum	Wikimap		<p>„Dieser Ortseingang ist als einziger nicht (merklich) beruhigt. Die entsprechend hohen Geschwindigkeiten sind wegen des querenden Radwegs unverantwortlich, das Warnschild einfach nur hilflos“</p>	<p>Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen eine Mittelselt oder Querungshilfe anzulegen.</p>

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Rheinstraße Ecke ehemaliges Pförtnerhaus / Verwaltungsgebäude Celluloidwerk	Lank-Latum	Wikimap		„Unfallverhütung! Diese Stelle ist für Fußgänger und Fahrradfahrer gleichermaßen unübersichtlich und gefährlich. Ein Spiegel würde Abhilfe schaffen können.“	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß der Regelwerke thematisiert. Vorhandene Radwege sollten dahingehend auf ihre Regelkonformität geprüft und ggf. ausgebaut werden. Eine entsprechende generelle Empfehlung diesbezüglich wird aufgenommen.
Allgemein	Meerbusch	Mängelmeldung via E-Mail	Michael Nolte 01.11.2016	Rückbau von LSA und anderen Elementen Errichtung von Kreisverkehren und FGÜ mit/ohne gesonderter RV-furt	Der Einsatz von Lichtsignalanlagen kann im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes nicht geprüft werden. Generell wird jedoch die gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsarten an Lichtsignalanlagen thematisiert. Zur Führung des Radverkehrs an innerörtlichen Kreisverkehren gab es in den letzten Jahren unterschiedliche Expertenmeinungen. Daraufhin wird derzeit eine Vertiefungsuntersuchung der GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.) durchgeführt. Bis deren Ergebnisse vorliegen, gelten die gängigen Regelwerke (RASt, ERA 2010), die besagen, dass der Radverkehr im Kreis ebenfalls bevorrechtigt geführt werden soll. Innerorts wird empfohlen, den Radverkehr im Mischverkehr durch den Kreisverkehr zu führen. Sollte es aus örtlichen Gründen sinnvoll sein, Radwege anzulegen, sollten diese aufgrund von Sicherheitsaspekten nach derzeitigem Kenntnisstand wartepflichtig ausgebildet werden.
Allgemein - Benutzungspflicht	Osterath	Mängelmeldung via E-Mail	Uwe Lagac 26.10.2016	Toleranz für Radverkehr auf Fahrbahn schaffen Gemeins. Geh- u. Radwege in Gehwege, RV frei ändern	Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist. Im Rahmen der Konzepterarbeitung werden Hinweise zum Umgang mit der Radwegebenutzungspflicht sowie entsprechende Empfehlungen aufgeführt.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Bahnhof Osterath	Osterath	Wikimap		Fahrradparken Einrichten von abschließbaren Boxen	Ein Handlungsfeld in der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes befasst sich mit dem Fahrradparken in Meerbusch. Neben generellen Hinweisen zur Optimierung des Fahrradparkens in Meerbusch werden stichprobenhaft öffentlicher Abstellanlagen betrachtet und bewertet. Darauf aufbauend werden Vorschläge zur Verbesserung und Erweiterung der Abstellanlagen an diesen Zielpunkten erarbeitet. Für den Bahnhof Osterrath wurden Potenziale zur Einrichtung einer Fahrradstation abgeleitet.
Dörper Weg	Osterath	Mängelmeldung via E-Mail	Manfred Weigand 02.11.2016	Ausfahrt Dörper Weg – Radfahrer sind schwer zu sehen Anbringen eines Spiegels Rückschnitt der anliegenden Hecke	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird ein regelmäßiger Grünschnitt am Einmündungsbereich empfohlen.
Ecke Theodor-Heuss-Str./ Alte Poststr.	Osterath	Wikimap		Anbringen eines Hinweisschildes auf kreuzende Radfahrer	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß der Regelwerke thematisiert. Vorhandene Radwege sollten dahingehend auf ihre Regelkonformität geprüft und ggf. ausgebaut werden. Eine entsprechende generelle Empfehlung diesbezüglich wird aufgenommen.
Meerbuscher Straße	Osterath	Mängelmeldung via E-Mail	Uwe Lagac 26.10.2016	Am KP Bahnhofsweg/ Meerbuscher Str. wird der RV über eine abknickende Vorfahrtsstraße mit dem VZ „Vorfahrt achten“ und Absteigehinweis geführt. (KP Bahnhofsweg)	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird eine richtungstreue Führung des Radverkehrs empfohlen. Der Radweg auf der Südseite sollte beibehalten werden, auf der Nordseite sollte eine Markierungslösung geprüft werden.
			Anita Pauls 09.11.2016 Kathrin Todtenhöfer 12.11.2016	Bahnübergang Schild („Fahrradfahrer absteigen“) entfernen! Belag – seitliches Gefälle, glatte Oberfläche Veränderung des Fahrbahnbelags (zw. Bäckerei Kamps und Gaststätte Dörper)	Am Knoten Bahnhofsweg sollte der Radverkehr Richtung Westen vor dem Knoten gesichert auf den südseitigen Radweg geführt werden. Der Übergang sollte durch eine Querungshilfe erleichtert werden. Zwischen Ivangsweg und Ortstafel Buderich ist die Radverkehrsanlage durchgängig auf Regelbreite inkl. Sicherheitstrennstreifen ausbauen – dies beinhaltet

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
		Wikimap		Belag Wurzeln sorgen für Belagsschäden (vor Apotheke) Breite „der Radweg ist viel zu schmal und in einem miesen Zustand. Sehr viele Wurzeln drücken den Weg hoch und zwei sich begegnende Fahrräder passen nicht ohne Probleme (I) Der kombinierte Rad- und Fußweg ist an dieser Stelle viel zu schmal. (II)“ (Radweg am Meerbuscher Wald)	auch die Herrichtung in anforderungsgerechtem Belag
KP Mollsfeld/Krefelder Straße	Osterath	Wikimap		LSA an dem KP Im Kreuzungsbereich Mollsfeld/Krefelder Straße ist dringend eine Ampel / Kreis erforderlich. Durch das neue Baugebiet muss die Kreuzung täglich von vielen Kindern überquert werden.	Es gibt bereits eine Querungsinsel mit guten Sichtverhältnissen. Der Einsatz von Lichtsignalanlagen kann im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes nicht geprüft werden. Generell wird jedoch die gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsarten an Lichtsignalanlagen thematisiert.
Rudolf-Lensing-Ring	Osterath	Mängelmeldung via E-Mail	Anita Pauls 09.11.2016	Ständig wechselnde Verkehrsführung/Vorfahrtsreglung alle Einmündungen rot markieren, um den RV zu führen/schützen	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß der Regelwerke thematisiert. Vorhandene Radwege sollten dahingehend auf ihre Regelkonformität geprüft und ggf. ausgebaut werden. Eine entsprechende generelle Empfehlung diesbezüglich wird aufgenommen.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Schützendelle	Osterath	Wikimap		Einbahnstraße für Radfahrer freigeben	<p>Die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr gilt heute im Hinblick auf die Realisierung flächendeckender Radverkehrsnetze mit direkten und umwegfreien Verbindungen als eine Standardmaßnahme der kommunalen Radverkehrsförderung. Sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen, sollten Einbahnstraßen grundsätzlich für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen freigegeben werden.</p> <p>Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einer Mindestfahrbahnbreite von 3 m (bei Busverkehr 3,50 m) können in der Regel ohne weitere Maßnahmen für den gegengerichteten Radverkehr freigegeben werden. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird darüber hinaus ein gestuftes Maßnahmenrepertoire aufgezeigt, das eine Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs auch in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ermöglicht.</p> <p>Zur Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs an Knotenpunktbereichen oder Einmündungen können Piktogramme oder sogenannte „Einfahrtaschen“ markiert werden.</p> <p>Die Markierung einer Einfahrtasche wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes z. B. in der Zufahrt zur Lichtentaler Allee vom Klosterplatz kommend empfohlen.</p>
Strümper Straße	Osterath	Mängelmeldung via E-Mail	Carola Schulz 26.10.2016	zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg (insbesondere durch Bushaltestelle und Rollstühle – im Bereich der Reha-Klinik) Querungsinsel stellt Sichteinschränkung dar	<p>Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen den Radverkehr richtungstreu zu führen.</p> <p>Die westseitige Radverkehrsanlage kann dabei für den richtungstreuen Radverkehr beibehalten und auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen ausgebaut werden</p> <p>Ostseitig ist eine Markierungslösung zu prüfen</p> <p>Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die Anlage einer Mittelinsel oder Querungshilfe empfohlen.</p>
		Wikimap	Radweg	Breite – zu schmal Ausfahrt Klinik unübersichtlich Gefahrenpunkt (Zufahrt Mauritiusklinik)	

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
			Andreas Knaup 28.10.2016	Einrichtung eines Radweges – fehlendes Stück auf ca. 1,5 Km (zur Haltestelle Grundend)	Der Abschnitt liegt außerhalb des Stadtgebietes Meerbusch. Der Hinweis sollte von der Stadtverwaltung an die Nachbarkommune weitergeleitet werden.
Strümper Weg	Osterath	Mängelmeldung via E-Mail	Barbara Kuhlmann	Einmündung am Sportplatz: Anbringen eines Spiegels (gegenüber), um Autofahrern das Linksabbiegen zu erleichtern und Radfahrer zu sichern Einmündung Therapieklinik: Sicherung des Radverkehrs, durch Aufstellen eines Stoppschildes o.Ä.	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß der Regelwerke thematisiert. Vorhandene Radwege sollten dahingehend auf ihre Regelkonformität geprüft und ggf. ausgebaut werden. Eine entsprechende generelle Empfehlung diesbezüglich wird aufgenommen.
Unterführung Hohlenweg Gladiolenweg	Osterath	Wikimap		Engstelle Schikanen verhindern Durchfahrt mit Anhänger o.Ä.	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes werden für den Einsatz von Pollern oder Umlaufsperrern folgende Empfehlungen aufgeführt: <ul style="list-style-type: none"> • Eine Durchfahrbreite von mind. 1,50 m ist zu gewährleisten • Es werden reflektierende Poller bzw. Umlaufsperrern verwendet • Die Einengung wird durch Bodenmarkierungen (nach den ERA "in einem 20m langen Keil aus weißer Randmarkierung") verdeutlicht.
Weg nördlich vom Aschenplatz Krähenacker	Osterath	Wikimap		Belag - Belagsschäden	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß der Regelwerke thematisiert. Dabei werden auch die nötigen Breiten von Radverkehrsanlagen sowie Hinweise zu Belag und Grünschnitt aufgezeigt. Vorhandene Radwege sollten dahingehend geprüft und ggf. ausgebaut werden.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Willicher Straße	Osterath	Mängelmeldung via E-Mail	Anita Pauls 09.11.2016	Ständig wechselnde Verkehrsführung/Vorfahrtsreglung alle Einmündungen rot markieren, um den RV zu führen/schützen	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen den Radverkehr innerorts richtungstreu zu führen. Der Radweg auf der Südseite sollte für richtungstreuen Radverkehr beibehalten werden, auf der Nordseite sollte die Möglichkeit einer Markierungslösung geprüft werden. Außerorts sollte der Weg auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen ausgebaut werden. Eine Rotmarkierung solle Bereichen mit hohem Konfliktpotenzial vorbehalten werden.
Zugang Spielplatz Insterburger Straße	Osterath	Wikimap		Engstelle Schikanen verhindern Durchfahrt mit Anhänger o.Ä.	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes werden für den Einsatz von Pollern oder Umlaufsperrn folgende Empfehlungen aufgeführt: <ul style="list-style-type: none"> • Eine Durchfahrbreite von mind. 1,50 m ist zu gewährleisten • Es werden reflektierende Poller bzw. Umlaufsperrn verwendet • Die Einengung wird durch Bodenmarkierungen (nach den ERA "in einem 20m langen Keil aus weißer Randmarkierung") verdeutlicht.
Hoosterweg	Rheingemeinden (Ilverich, Langst - Kierst, Nierst)	Wikimap		Reiter auf dem Geh- und Radweg Belagsschäden und Verschmutzung	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß der Regelwerke thematisiert. Dabei werden auch die nötigen Breiten von Radverkehrsanlagen sowie Hinweise zu Belag und Grünschnitt aufgezeigt. Vorhandene Radwege sollten dahingehend geprüft und ggf. ausgebaut werden.
Schützenstraße	Rheingemeinden (Ilverich, Langst - Kierst, Nierst)	Wikimap		Belag – Belagsschäden in der Asphaltdecke	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß der Regelwerke thematisiert. Dabei werden auch die nötigen Breiten von Radverkehrsanlagen sowie Hinweise zu Belag und Grünschnitt aufgezeigt. Vorhandene Radwege sollten dahingehend geprüft und ggf. ausgebaut werden.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Auf der Gath	Strümp	Mängelmeldung via E-Mail	Werner Wankum 10.11.2016	neue Führung nach Umbau fehlende Beschilderung – wann beginnt der Radweg wieder? Gehweg nach Kurve auch für RV frei – Beschilderung?	Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird hier bei den vorherrschenden DTV als sinnvoll und regelkonform erachtet. Vor der Xantener Straße mit dem Ende der T30-Zone wird der Radverkehr in den Seitenraum geleitet und dies ist auch beschildert.
Bergfeld	Strümp	Mängelmeldung via E-Mail	Frank Layes 08.11.2016	gemeinsamer Geh- und Radweg Breite – zu schmal (besonders in Kurven) Strecke ist viel befahren Belag – Belagsschäden durch Wurzeln etc. Engstellen – durch Vegetation angrenzender Grundstücke Fahren auf der Fahrbahn zu gefährlich – KFZ fahren zu schnell (zw. Camesallee u. Strümper Berg)	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird ein Wegeausbau auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen und eine einseitige Markierungslösung empfohlen.
		Wikimap		zu hohe Geschwindigkeit im Zuge Bergfeld Breite Geh- und Radweg – zu schmal (Ecke Auf der Gath)	
Der Kreuz-Wildweg	Strümp	Wikimap		„Ein Feldweg, der nur für Landwirtschaft und Radfahrer freigegeben ist: Trotzdem jeden Morgen Berufsverkehr in Richtung Klärwerk Düsseldorf Nord - die meisten Kennzeichen aus Viersen und Moers.“	Zur Einhaltung der angeordneten Verkehrsführung sollten regelmäßige polizeiliche Kontrollen auf landwirtschaftlichen Wegen durchgeführt werden. Eine entsprechende Empfehlung wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes aufgenommen.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Kapellengraben	Strümp	Wikimap		PKW parken auf dem Radweg Markierungen erneuern Poller wieder aufstellen	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß der Regelwerke thematisiert. Vorhandene Radwege sollten dahingehend auf ihre Regelkonformität geprüft und ggf. ausgebaut werden. Eine entsprechende generelle Empfehlung diesbezüglich wird aufgenommen. Das Kfz-Parken auf Radverkehrsanlagen sollte regelmäßig kontrolliert und polizeilich geahndet werden.
Kreisverkehr am Strümp Busch/Heinrich Heine Straße	Strümp	Wikimap		„Die Radwegführung ist unverständlich. Soll man in beiden Richtungen durch die Spielstraße? Was soll das Durchfahrt verboten-Schild? Was sollen die zwei Furten im weiteren Verlauf. Es wäre besser auf der rechten Seiten einen Radstreifen einzurichten.“ Das "Radfahrer absteigen"- Schild muss weg. Im Kreisverkehr haben Radfahrer die gleichen Rechte wie PKW. Die einfahrenden Autos müssen laut Verkehrsschild "Vorfahrt achten".	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen den Radverkehr im Kreis im Mischverkehr mitzuführen, die Furtmarkierungen zu entfernen und durch Fußgängerüberwege zu ersetzen.
Osterather Straße vor der Brücke über A57	Strümp	Wikimap		Belag - Belagssanierung	Der Abschnitt wurde im Rahmen der Bestandserfassung bewertet. Eine Erforderlichkeit der Belagssanierung lag zum Zeitpunkt der Befahrung nicht vor.
Schloßstraße	Strümp	Mängelmeldung via E-Mail	Hans-Werner Schwertges 26.10.2016	Radweg auf Höhe der Tankstelle rot markieren Punktuelle Belagsprobleme	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird für die Schloßstraße der durchgängige Ausbau des Radweges auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen empfohlen. Die beinhaltet auch eine entsprechende Belagsqualität. Darüber hinaus wird empfohlen die Radverkehrsfurt Höhe der Tankstelle rot einzufärben.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Verlängerung Forststraße	Strümp	Wikimap		Belag – Asphaltierung des Weges fehlender Radweg südlich des Gymnasiums	Die Verlängerung der Forststraße südlich des Gymnasiums wurde als perspektivische Netzerweiterung für das Radverkehrsnetz Meerbusch mit aufgenommen.
Xantener Str.	Strümp	Mängelmeldung via E-Mail	Hans-Werner Schwertges 26.10.2016	Radweg unübersichtlich und gefährlich	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen zwischen Schloßstraße und Buschstraße auf der Westseite eine Markierungslösung zu prüfen und die Radverkehrsanlage auf der Ostseite für richtungstreue Radverkehr beizubehalten. Zwischen Buschstraße und Forststraße wird empfohlen den vorhandenen Radweg auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen auszubauen. An den Einmündungen sollte eine ausreichende Sicherung des Radverkehrs gewährleistet werden.
		Wikimap		Gefahrenpunkt PKW parken auf dem Gehweg Radfahrer auf dem Gehweg (KP Buschstr./ Auf der Gath)	
Zur alten Burg	Strümp	Wikimap		„Verbindungsweg Zur Alten Burg - Am Weilerhof für Fußgänger und Radfahrer nicht nutzbar da privat abgesperrt.“	Der Abschnitt liegt außerhalb des Stadtgebietes Meerbusch. Der Hinweis sollte von der Stadtverwaltung an die Nachbarkommune weitergeleitet werden.
Kreuzung AB 44 Abfahrt Lank-Latum	Zwischen Lank und Strümp	Wikimap		„Viele Linksabbieger fahren hier zuerst rechts (Ri. Strümp) und wenden dann auf der Uerdinger/Xantener Str. Dabei werden die Randstreifen zerstört und besonders im Dunkeln Radfahrer gefährdet“	Durch eine stetige Öffentlichkeitsarbeit sollte generell ein verträgliches Miteinander von motorisiertem und nicht motorisiertem Straßenverkehr erzielt werden. Dabei bieten sich für eine intensive Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zahlreiche Themen an (z. B. Kfz- Parken auf Radwegen, Verhalten bei Radverkehr auf der Fahrbahn).
Weg zwischen Strümp & Lank	Zwischen Lank und Strümp	Wikimap		„Der gesamte Grünstreifen müsste abgepollert werden (bis Strümp), damit nicht immer über den Fahrradweg gedreht wird.“	
Radweg zw. Strümp und Osterath	Strümp – Osterath	Mängelmeldung via E-Mail	Hannelore Furchheim 1.11.2016	Belag – Hinweisschilder auf schlechten Belag lösen das Problem nicht Sanierung des Radweges von Strümp nach Osterath Ein- Ausfahrt zur Mauritiusklinik: Gefahrenpunkt	Die Belagsqualität im Zuge des Radweges zwischen Strümp und Osterath entspricht nicht den Anforderungen an eine komfortable Radverkehrsführung. Die Erneuerung des Belages wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes aufgenommen. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen eine Mittelsinsel oder Querungshilfe anzulegen.

Betrifft... (Thema oder Streckenabschnitt)	Ortsteil	Plattform	Absender/ Eingang	Anregung	Stellungnahme PGV
Weg entlang A44	Strümp	Wikimap		öfftl. Weg ist zugewachsen und durch ein Tor versperrt	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wird die generelle Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen gemäß der Regelwerke thematisiert. Vorhandene Radwege sollten dahingehend auf ihre Regelkonformität geprüft und ggf. ausgebaut werden. Eine entsprechende generelle Empfehlung diesbezüglich wird aufgenommen.
	Zwischen Lank und Strümp			Einrichten eines Radweges parallel zur Autobahn (ab BAB-Auffahrt Lank)	Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes wurde ein Radverkehrsnetz entwickelt, dass die wichtigsten Ziele des Radverkehrs verbindet. Für die angeführte Fahrtrichtung stehen Verbindungen im Zuge Uerdinger Straße sowie Pappelallee zur Verfügung.
	Osterath			Signalisierung der LSA – Radverkehr und KFZ gleichschalten (Radweg Richtung Krefeld vor Autobahnauffahrt A44)	Der Einsatz von Lichtsignalanlagen kann im Rahmen der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes nicht geprüft werden. Generell wird jedoch die gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsarten an Lichtsignalanlagen thematisiert.

C Übersichtspläne

