

Rückmeldungen per E-Mail

Kategorie	Variante	Bereich	Inhalt
Allgemein	beide	Kreuzung Kempener Straße	Vorgeschlagene Änderung der Zufahrt gegenüber und der Zufahrt in den Hinterhof des Gebäudekomplexes, Engse Einbahnstr./Sackgasse. Probleme zu erwarten. Plan B gewünscht
Allgemein	1	Mittenflexibilität	Mittenflexibilität wird bevorzugt
Allgemein	beide	Paken/Mittenflexibilität	kein Schrägbord empfohlen, um irreguläres Kfz-Parken vor dem Supermarkt zu erschweren
Allgemein	beide	Gesamt	in beiden Fällen ist u. E. eine sorgfältige straßenverkehrsrechtliche Güterabwägung angezeigt und prophylaktisch eine alternative Planung zu erstellen um Zeitverluste in die nächste Legislaturperiode hinein und eine Gefährdung des Gesamtprojektes zu vermeiden.
Allgemein	beide	Kreuzung Kempener Straße	Verzicht auf Grundstücksankauf
Ausstattung	1	Mittenflexibilität	Bäume auf Mittelinsel behindern Sicht
Ausstattung	2	Parken	statt Bäumen lieber Parkplätze
Bauliche Maßnahme	beide	Kreuzung Kempener Straße	Auf ansteigendem Bereich (unterer Teil der Südseite wird die Hochbordführung empfohlen (kein Schrägbord, um irreguläres Kfz-Parken vor dem Supermarkt zu erschweren)
Bauliche Maßnahme	beide	Gesamt	Die Trennungsmarkierung (25cm Breitstrichmarkierung) sollte zusätzlich mit einer Protektion ausgestattet werden (z. B. Sichtzeichen ("Bischofsmützen"), Radwegtrenner (ORCA)
Beschilderung	beide	Kreuzung Kempener Straße	Radverkehr von der A.D.Str. in Kemp. Str. wird vomn Kfz-Verkehr geschnitten --> Leitborde/reflektierende Sichtzeichen auf Boden für bessere Sichtbarkeit
Fahrradparken	2	Parken	Fahrradständer vor Geschäften einrichten und Stellplätze für Lastenfahrräder schaffen

Kategorie	Variante	Bereich	Inhalt
LSA	beide	Kreuzung Kempener Straße	LSA mit Anforderungstaster
LSA	beide	zwischen Kirche - Lev. Str.	Bus per Ampelschaltung bevorzugen
LSA	beide	Außerhalb	Einmündung in den Odenthaler Markweg oft behindert durch Rückstau --> dadurch entsteht Stau auf dem Fahrstreifen in Richtung GL, die in den OM abbiegen wollen --> Ampelschaltung A.D.Str. optimieren
LSA	beide	Außerhalb	Pförtnerampeln einrichten
Parken	2	Parken	Parkplätze werden dringend benötigt
Parken	2	Parken	möglichst viele Parkplätze erhalten
Parken	2	Parken	Erhalt aller Parkplätze auf der westlichen Seite
Parken	beide	Paken/Mittenflexibilität	<p>In der aktuellen Planung wird im Bereich der Parkplätze in der aktuellen Planung der Radverkehr auf dem Hochbord zwischen Parkstreifen und Fußweg geführt.</p> <p>- Auf beiden Seiten sind 0,75m breite Sicherheitstrennstreifen geplant. Vorschlag des ADFC: Führung auf RFS auf der Fahrbahn. Dies ermöglicht - durch Entfall des nördlichen Sicherheitstrennstreifens- einen Breitengewinn von 0,75 und somit eine RFS-Breite von 2,0m (inkl. Breitstrich) auf der einen Seite und Möglichkeit zur Verbreiterung des Gehwegs auf der anderen Seite (siehe Schema M. Funcke). Die Reduzierung der Fahrstreifen auf 3,25m ergibt diesbezüglich weiteres Potential</p>
Verkehrsführung	beide	Kreuzung Kempener Straße	Zusammenlegen der Richtungsfahrstreifen wird kritisiert
Verkehrsführung	beide	Kreuzung Kempener Straße	Verlust Fußgängerüberweg wird kritisiert
Verkehrsführung	beide	Kreuzung Kempener Straße	Erreichbarkeit verschlechtert sich --> Querung muss erhalten bleiben

Kategorie	Variante	Bereich	Inhalt
Verkehrsführung	beide	Kreuzung Kempener Straße	Haltelinie KFZ-Verkehr zurückziehen und dafür LSA-Fußgängerquerung ermöglichen
Verkehrsführung	beide	Kreuzung Kempener Straße	Zufahrt Irish Pub erhalten
Verkehrsführung	beide	Kreuzung Kempener Straße	<p>Führung auf dem Hochbord, gemeinsam mit dem Fußverkehr - Diese Form ist im Abschnitt 1 im Hinblick auf den Fußverkehr durch Geschäftstätigkeit nicht kompartibel mit Radverkehr und daher nach ERA nicht zulässig</p> <p>Die geplante Führung des Radverkehrs über einen diagonalen RFS in Richtung Kempener Str. beinhaltet ein hohes Konfliktpotential durch Überfahren und Missachtung des Radverkehrs beim Abbiegen von PKW und LKWs in Richtung Dünwald.</p> <p>Vorschlag des ADFC: die Abbiegespur in Stil einer "geschützten Kreuzung" umzuplanen.</p>
Verkehrsführung	beide	Kreuzung Kempener Straße	-Dazu sollte die Fahrradspur aus Richtung Osten bis zum Knotenpunkt auf einem Hochbord und dort erst (ungefähr senkrecht zur KFZ-Spur Richtung Dünwald) in Richtung Kempener Str. auf die Fahrbahn geführt werden (S. Abbildung M. Funcke)
Verkehrsführung	beide	Kreuzung Kempener Straße	<p>Die Fahrradspur in Richtung Dünwald sollte dabei erst nach dem Knotenpunkt wieder auf die Fahrbahn geführt werden.</p> <p>- Alternativ ist ein direktes Linksabbiegen von der ADS in die Kempener Str. (mit ARAS?) für geübte Radfahrende weiter möglich.</p>
Verkehrsführung	1	Mittenflexibilität	Querungshilfe: Mittelinsel ist nur beschränkt zum Überholen nutzbar
Verkehrsführung	beide	Kirche	Fußverkehrsführung über das Kirchengelände wird kritisiert

Kategorie	Variante	Bereich	Inhalt
Verkehrsführung	beide	Kirche	Fußverkehrsführung über Herz-Jesu-Kirche ist kritisch --> gemeinsamen Geh-/Radweg einrichten
Verkehrsführung	beide	Kirche	Fußverkehrsführung über Herz-Jesu-Kirche ist kritisch --> getrennten Geh-/Radweg anrichten und Bushaltestelle am bestehenden Standort belassen
Verkehrsführung	beide	Kirche	Fußverkehrsführung über Herz-Jesu-Kirche ist kritisch --> Parken neu ordnen und Fußgängerbereich auf dem Kirchengelände markieren
Verkehrsführung	beide	Kirche	Busbucht am bestehenden Standort belassen und stattdessen Parkplätze vor dem Broich Gelände einrichten
Verkehrsführung	beide	Kirche	Ablehung und Gegenwind befürchtet bei Ableitung des Fußverkehrs vom derzeitigen Hochbord über den Kirchparkplatz mit seinen senkrechten PKW-Parkständen
Verkehrsführung	beide	Kirche	Verlegung der Busbucht vor die Einfahrt zum Park-und Markplatz neben Haus-Nr. 141. Die Beeinträchtigung der Einmündung bzw. Ausfahrt ist objektiv gering, aber wird vermutlich ein relevanter negativer Stimmungsmacher
Verkehrsführung	beide	Kreuzung Leverkusener Str.	Der Kreuzungsbereich wird nicht umgeplant und verbessert
Verkehrsführung	beide	Gesamt	Empfehlung der Führungsform ADFC empfiehlt für den größten Teil des Abschnitts 1 die Führung über RFS
Verkehrsführung	beide	Gesamt	Radweg statt Radfahrstreifen anlegen plus Dooring-Schutzbereich
Verkehrsführung	beide	Gesamt	stationäres Blitzgerät einrichten, um Tempo 30 zu kontrollieren
Verkehrsführung	beide	Außerhalb	Radwege abseits der Straßen einrichten
Verkehrsführung	beide	Gesamt	Radweg aus Richtung Odenthal durchgängig fortführen
Verkehrsführung	beide	zwischen Kirche - Lev. Str.	Diese Form sollte nur auf kurzen Abschnitten zur Anwendung kommen und nur, wenn es keine bessere Lösung gibt. Die Breite sollte deutlich über der ERA-Mindestbreite von 1,50m hinausgehen (Bsp. Odenthaler Str.)
Verkehrsführung	beide	Gesamt	Führung über Radfahrstreifen (RFS, nach ERA mindestens, 1,85m) Ein RFS ermöglicht eine klare Trennung des Radverkehrs sowohl vom Kfz-Verkehr also auch vom Fußverkehr. Eine Trennung wird von allen Verkehrsteilnehmenden bevorzugt.

Kategorie	Variante	Bereich	Inhalt
Verkehrsführung/ bauliche Maßnahme	beide	Kirche	<p>Änderungsvorschlag und Alternative für Problembereich vor Parkplatz Kirche (südliche Seite) und verlegter Bushaltestelle (nördliche Seite):</p> <p>ADFC fordert seit langem, dass die im FaNaG festgelegte Gleichberechtigung von Fuß-, Rad-, ÖPNV- und Kfz-Verkehr bei Planungen zur Aufteilung des Straßenraums angemessen berücksichtigt wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die derzeit geplante Verdrängung des Fußverkehrs aus dem Straßenraum mit Ausweichen über den Kirchparkplatz sollte zurückgenommen werden mit einer Fußverkehrsfläche in der Größenordnung von mindestens des jetzigen Bestandes. - Die Breite kann ermöglicht werden durch Verzicht auf die geplante Verlegung der Bushaltestelle. - Wenn das nicht möglich sei kann auch die separate Führung des Radfahrstreifens um die Busbucht herum verzichtet werden (Breitengewinn 1,85m). Als Alternative wird der RFS geradlinig geführt und im Bereich der Busbucht unterbrochen werden, was nicht unüblich ist.
Verkehrssicherheit	beide	Gesamt	stationäres Blitzgerät einrichten, um Tempo 30 zu kontrollieren
Verkehrssicherheit	beide	Kreuzung Kempener Straße	Führung im Mischverkehr ist für Abschnitt 1 abzulehnen. Für viele potenzielle Radfahrer*innen wegen fehlendem subjektiven Sicherheitsempfinden der Hauptgrund das Rad nicht zu nutzen. Erfahrenen Radfahrer*innen bietet er aufgrund von Rückstaus vor den Knoten und LSA keine Geschwindigkeitsvorteile gegenüber Kfz. Er verleitet zum gefährlichem engem Vorbeifahren und den Radverkehr zu regelwidrigem Ausweichen auf den Fußweg
Verkehrssicherheit	beide	Kreuzung Kempener Straße	in Abschnitt 1 ist zu bedenken, dass unsicher Radfahrende durch das hohe Verkehrsaufkommen (durch Schwerlast und Busverkehrsanteil) an der Stelle u. U. mit regelwidrigem Ausweichen auf den Fußweg reagieren bzw. damit zu rechnen ist.

Kategorie	Variante	Bereich	Inhalt
Verkehrssicherheit	beide	Kreuzung Kempener Straße	Radfahrende müssen zunächst vom RFS auf einen Hochbordradweg wechseln und anschließend eine engere Kurve fahren, mithin stärker abbremsen. Sie befinden sich jedoch vor der Querung im Sichtfeld des KFZ-Verkehrs, was die Sicherheit deutlich erhöht.
Verkehrssicherheit	beide	Kirche	Selbst wenn die Kirche die Verkehrsführung (und Sicherungspflicht?) akzeptiert, werden viele Fußgänger*innen eine Verkehrsgefährdung sowie eine Benachteiligung als gleichberechtigte gegenüber dem Rad- und Kfz-Verkehr geltend machen.
Verkehrssicherheit	beide	Kirche	Führung auf dem Hochbord, getrennt vom Gehweg. Diese Führung liefert eine subjektiv höhere gefühlte Sicherheit vor dem Kfz-Verkehr. Auch objektiv vorteilhaft.
Verkehrssicherheit	beide	Kirche	Bei schnell bergab fahrendem Radverkehr sind aber Konflikte mit Fußgängern auf dem Radweg bzw. überholenden Radfahrern auf dem Gehweg zu erwarten und beeinträchtigen diese Form daher auf dem unteren Segment auf der nördlichen Seite des Abschnittes 1
Verkehrssicherheit	beide	Paken/Mittenflexibilität	begrüßt, dass in beiden Varianten die derzeit regelwidrige und gefährliche Bestandssituation mit zu schmalen Schutzstreifen ohne Sicherheitsstreifen zu parkenden Kfz auf beiden Seiten entfällt.
Verkehrssicherheit	beide	Gesamt	Die Führung über RFS sollte aus Sicherheitsgründen aber - wo immer möglich - mit einer Breite von 2,0m statt 1,85m sein
Verkehrssicherheit	beide	Gesamt	Barrierefreiheit berücksichtigen
Verkehrssicherheit	beide	Gesamt	stationäres Blitzgerät einrichten, um Tempo 30 zu kontrollieren