

Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler

Städtisches Radverkehrskonzept

zum Ausbau eines alltagstauglichen Radverkehrsnetzes

Stand: August 2023

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler



Stadt-Land-plus GmbH

Büro für Städtebau
und Umweltplanung

Geschäftsführer:
Friedrich Hachenberg
Dipl.-Ing. Stadtplaner
Sebastian von Bredow
Dipl.-Baingenieur
HRB Nr. 26876
Registergericht: Koblenz

Am Heidepark 1a
56154 Boppard-Buchholz
T 0 67 42 - 87 80 - 0
F 0 67 42 - 87 80 - 88
zentrale@stadt-land-plus.de
www.stadt-land-plus.de



Inhalt

1.1	Einleitung	5
1.2	Lage im Raum	6
1.3	Übergeordnete Planungen	6
1.4	Rechtliche Rahmenbedingungen	9
2.	Analyse Radverkehrsnetz	12
2.1	Zielorte	12
2.2	Analyse des bestehenden Radwegenetzes (planerische Auswertung der Bestandsdaten)	13
2.3	Unfallanalyse	13
3.	Konzeption des Radverkehrsnetzes	15
3.1	Befahrung	17
4.	Beteiligung	21
4.1	Beteiligung der Ortsbeiräte	21
4.2	Beteiligung der BürgerInnen	21
5.	Handlungsempfehlungen	24
5.1	Ruhender Radverkehr	24
5.2	Optimierung der HBR-Wegweisung	26
5.3	Kostenschätzung	26
6.	Weitere Empfehlungen	28
6.1	Die Rolle der Stadt	28
6.2	Unterhaltung und Verkehrssicherung	28
6.3	Wegweisung	28
6.4	Pedelecs (E-Bikes)	28



7. Umsetzung des Radverkehrskonzepts	30
7.1 Prioritäten und Umsetzungsreihenfolge.....	30
7.2 Natur-, Umwelt- und Klimaschutz.....	30
7.3 Finanzierungsmöglichkeiten	30
8. Fazit	32
9. Anlagen	33



Abbildungsverzeichnis:

Soweit nicht anders angegeben handelt es sich bei den im Bericht genutzten Abbildungen um eigene Aufnahmen und Kartendarstellungen der Stadt-Land-plus GmbH.

Als Kartengrundlage dienen die frei verfügbaren WMS-Dienste des Landesamts für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz:

©GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2020), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> [Daten bearbeitet]; Es gelten folgende Regelungen zu Gewährleistung und Haftung; URL: <https://lvermgeo.rlp.de/de/geodaten/opendata/gewaehrleistung-haftung/>

Abbildung 1: Lage der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler	7
Abbildung 2: Radverkehrsnetz Bad Neuenahr-Ahrweiler	8
Abbildung 3: Zeigt die Verbindungsfunktionsstufen in Abhängigkeit der zu verbindenden Zentren nach Raumordnungsplan.	10
Abbildung 4: Schuleinzugsgebiet Bad Neuenahr-Ahrweiler unterteilt nach Wegelänge und Wegedauer	12
Abbildung 5: Zielebene der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler in den Umkreis (Quelle: https://radwanderland.de)	12
Abbildung 6: Partizipativ erarbeitetes Zielnetz	15
Abbildung 7: Qualität der befahrenen Strecken in Bad Neuenahr-Ahrweiler.....	17
Abbildung 8: schlechte Belagsqualität auf dem beschilderten Weg zwischen Bachem und Ramersbach.....	17
Abbildung 9: Mittlere Belagsqualität auf der Schützenstraße	17
Abbildung 10: Mittlere Belagsqualität auf der Hauptstraße in Bad Neuenahr	18
Abbildung 11: Unbefahrbare Belagsqualität auf der Alternativroute zwischen Bachem und Ramersbach	18
Abbildung 12: problematische HBR-Beschilderung zwischen Heppingen und Bad Neuenahr	18
Abbildung 13: problematische Benutzungspflicht des Radwegs an der Hauptstraße	18
Abbildung 14: Hindernis auf dem Weg zw. Carl-Weisgerber-Weg und der Kreisverwaltung	19
Abbildung 15: fehlende Querungsmöglichkeit an der Stadtbibliothek	19
Abbildung 16 fehlende Querungsmöglichkeit vor der Kreisverwaltung.....	19
Abbildung 17: Mitführung von RadfahrernInnen im Mischverkehr	19
Abbildung 18: Altersstruktur der Teilnehmenden	21
Abbildung 19: Verteilung der Radfahrertypen unter den Teilnehmenden (Antwort auf die Frage „Wie würdest du dich am ehesten beschreiben?“	22
Abbildung 20: Modal Split Stadt Bad Neuenahr – Ahrweiler und Deutschland im Vergleich	22
Abbildung 21: Fahrrad-Anlehnhalter (FGSV).....	25
Abbildung 22: Kostenschätzung der einzelnen Maßnahmen.....	27



1.1 Einleitung

Das Ahrtal gilt als eine der touristisch attraktivsten Regionen in Rheinland-Pfalz. Laut des statistischen Landesamts besuchten im Jahr 2019 über eine halbe Millionen Gäste die Tourismusregion. Aufgrund der Flutkatastrophe 2021 und Covid 19 wurden die Daten aus dem Jahr 2019 gewählt. Eine beliebte Attraktion stellt der rund 80 km lange Ahr-Radweg dar, der von der Quelle in Blankenheim bis zur Mündung in den Rhein führt.

Der Ahr-Radweg sowie einige Abschnitte des restlichen Radnetzes wurden durch das Hochwasser im Juli 2021 stark beschädigt und größtenteils zerstört. Nach der Flutkatastrophe hat der Wiederaufbau der Infrastruktur im Ahrtal begonnen. Auch wenn die Zerstörung des Ahrtals nicht fassbare Folgen für die Betroffenen nach sich zieht, ergibt sich aus der Zerstörung der ehemaligen Strukturen die Möglichkeit etwas Neues aufzubauen. Auch in Bezug auf die Radinfrastruktur stellt dies eine Chance dar, diese beim Wiederaufbau zu optimieren.

Ein besonderes Augenmerk liegt zudem auf dem Klimaschutz. Der Mensch muss sich vermehrt an extreme Wetterbedingungen, wie Dürre, Hitze oder Starkregen anpassen. Eine Möglichkeit den Schadstoffausstoß zu minimieren ist eine Verkehrsverlagerung auf den Radverkehr. Das Umweltbundesamt plädiert hinsichtlich umweltschonender und klimafreundlicher Faktoren für eine Verlagerung der Verkehrsträger auf eine vermehrte Nutzung von Fahrrädern in Deutschland.¹ Ein Umstieg auf das Fahrrad verursacht

nicht nur weniger Luftschadstoffemissionen, sondern auch weniger Lärm und CO₂. 14 % der Treibhausgase und Luftschadstoffe könnten reduziert werden, wenn der Radverkehrsanteil gegenüber dem PKW um 10 % steigen würde.² Mit den ökologischen Aspekten gehen auch gesundheitliche Faktoren einher, die für einen Verzicht auf das Auto gegenüber dem Fahrrad sprechen. Neben der geringeren Schadstoff- und Lärmbelastung fördert das regelmäßige Radfahren die Gesundheit.

Die Corona Pandemie hat bereits einen großen Wandel im Verkehrsaufkommen ausgelöst. Das Fahrrad gewinnt in allen Lebensbereichen an Bedeutung. Der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) schätzt für Deutschland knapp 80 Millionen Fahrräder, Tendenz steigend. Besonders das E-Bike eröffnet ganz neue Möglichkeiten. Die Anzahl der E-Bikes ist von 2019 bis 2020 bereits um 43,3 % angestiegen.³ Mit Hilfe des Motors können nun auch deutlich längere und steilere Strecken zurückgelegt werden. Auch der Anteil an Radreisenden in den letzten Jahren deutlich erhöht. Im Jahr 2020 gab es 1,8 Millionen Menschen, die erstmals einen Radurlaub durchgeführt haben und 40 % mehr Radausflüge in der Freizeit.⁴ Diese Entwicklung ist besonders für touristische Ausflugsziele, so auch für das Ahrtal, interessant. Im Ahrtal liegt die Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler, durch welche bereits der beliebte Ahr-Radweg führt. Allerdings ist der Radverkehrsanteil im Landkreis Ahrweiler mit 5 - 10 % noch sehr gering.

¹ Hrsg. Umwelt Bundesamt (2021): Radverkehr. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens> (Zugriff am:16.09.2021)

² Hrsg. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat Z32, Hausdruckerei.

³ Ellenbeck, Saskia; Merkle, Isabell; Fuchs, Timm; Strehmann, Jan (2021): Förderung des Radverkehrs in Städten + Gemeinden. Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB).

⁴ Hrsg. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), Bundesverband (2021): ADFC-Radreiseanalyse 2021. Verfügbar unter: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/ADFC-_Radreiseanalyse_2021_-_Handout.pdf (Zugriff am: 16.09.2021)



Die vermehrte E-Bike Nutzung bietet also ein großes Potenzial für die Region. Anstiege stellen keine großen Schwierigkeiten mehr dar, das Rad kann somit häufiger zum Pendeln eingesetzt werden. Zudem können so, die durch die langgestreckte Form im Tal begründeten längeren Fahrtwege innerhalb der Stadt schneller überwunden werden. Hinzu kommt der generelle Anstieg der Radausflüge, welcher das Aufkommen besonders auf den touristischen Radwegen ansteigen lässt

Daher ist eine Anpassung des Radnetzes an das steigende Verkehrsaufkommen nötig. Für die Planung und Umsetzung einer solchen Infrastruktur eignet sich ein entsprechendes Radverkehrskonzept. Ziel ist es, ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz für alle Radfahrenden zu schaffen.

Hierzu wird ein umfassendes und detailreiches Konzept zur Förderung des Radverkehrs erstellt. Dabei wird sich an den Zielen der übergeordneten Planung orientiert, um eine entsprechende Netzplanung entwerfen zu können. Es werden umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der bestehenden Radinfrastruktur vorgestellt. Hierzu wird im Vorfeld eine Analyse der Bestandswege und des Unfallgeschehens durchgeführt, um die Ausgangslage besser bewerten zu können. Auf Grundlage dieser können potenzielle Gefahrenstellen beseitigt und Radwege mit Optimierungsbedarf ausgebessert werden. Neben der Verbesserung des Bestandes dient das Radverkehrskonzept zum Ausbau des Radverkehrsnetzes auf dem Land und in der Stadt. Jede Nutzergruppe stellt andere Anforderungen an das Verkehrsnetz. Hier wird zwischen Fahrten im Alltags- und Freizeitverkehr unterschieden. Neben den Nutzergruppen muss das Gesamtverkehrssystem betrachtet werden. Die Radverkehrsplanung stellt nur einen kleinen Ausschnitt innerhalb der Gesamtverkehrsnetzplanung dar. Besonderes Augenmerk sollte auf dem Kraftfahrzeugverkehr liegen, da die Straßen häufig von beiden Parteien genutzt werden. Eine Zusammenarbeit mit dem

ÖPNV ist für eine vermehrte Radnutzung zunehmend von Relevanz, um den multimodalen Verkehr zu fördern.

Das Radverkehrskonzept stellt somit einen strategischen Entwicklungsplan dar, auf dessen Grundlage fundierte Entscheidungen für den kurz-, mittel- und langfristigen infrastrukturellen Ausbau getroffen werden können.

1.2 Lage im Raum

Die verbandsfreie Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler liegt im nördlichen Rheinland-Pfalz. Die Stadt besteht aus insgesamt 10 Stadtteilen und beherbergt aktuell rund 27.000 Einwohner.

Die 63,39 km² große Fläche liegt am Nordostrand des Ahrgebirges in der Osteifel. Die Ahr ist ein 85,1 km langer Fluss, der durch die Stadt fließt und 5 km später in den Rhein mündet.

Durch die Stadt verlief vor der Flut der Ahr-Radweg. Mit einer Länge von ca. 80 km erstreckte er sich von der Quelle der Ahr in Blankenheim bis zur Rheinmündung bei Remagen-Kripp. Neben Erft- und Rhein-Radweg gehört der Ahr-Radweg zum Radrundweg Drei-Flüsse-Tour. Zudem zweigen weitere Themenrouten, wie der Kalkeifel-Radweg und die Vulkan-Rad-Route, vom Ahr-Radweg ab.

1.3 Übergeordnete Planungen

Bei der Entwicklung von Radverkehrskonzepten wird sich an verschiedenen übergeordneten Planungen orientiert. Hierbei handelt es sich um Entwicklungspläne, die Ziele und daraus abgeleitete Handlungsempfehlungen enthalten. Sowohl auf Bundes- und Landesebene als auch auf Regionalebene wurden diese Pläne konzipiert und bilden somit den Grundstein der Radverkehrsplanung.

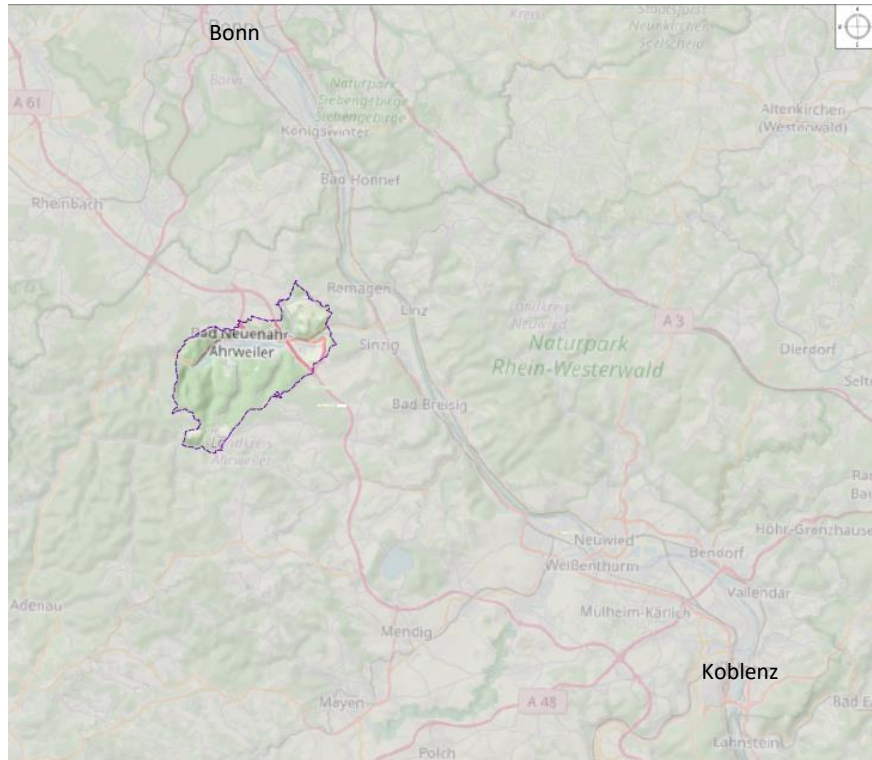


Abbildung 1: Lage der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler

Im Mittelpunkt des 2021 fertiggestellten **Nationalen Radverkehrsplans 3.0** steht die Vision „Fahrradland Deutschland 2030“. Um diese Vision zu realisieren, wurden in einem Dialog mit Expertinnen und Experten 8 Leitziele entwickelt. Diese sind wie folgt:

Eine zum Radfahren motivierende Infrastruktur ist in allen Regionen der entscheidende Schlüssel für die Höhe des Radverkehrsanteils und wird von den Radfahrenden immer stärker eingefordert. Ein **lückenloser Radverkehr in Deutschland** ist daher das oberste Leitziel. Gleichzeitig soll das Fahrrad das bevorzugte Verkehrsmittel

für den Berufsverkehr sein und Deutschland zum **Fahrrad-Pendlerland** ausgebaut werden. Um das zu erreichen, bedarf es eines gesellschaftlichen Paradigmenwechsels und eines modernen Rechtsrahmens. Eine entsprechende **Governance für einen starken Radverkehr** ist daher unerlässlich. Der **Radverkehr erobert Stadt und Land** gleichermaßen, wodurch die Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessert wird, und sich somit lebendige und attraktive Städte und Regionen entwickeln. Durch den konsequenten Aus- und Umbau der Infrastruktur sollen bis 2030 im Rahmen der **Vision Zero** die Zahl der getöteten RadfahrerInnen um mind. 40 % gegenüber 2017 reduziert werden. Im Bereich der City-Logistik sollen die Potenziale von Lastenrädern voll ausgeschöpft werden mit dem Ziel einer starken **Fahrradnutzung im Lasten- und Wirtschaftsverkehr**. Das Image sowie das Wissen über das Fahrrad und den Radverkehr sollen in der Gesellschaft als auch in der Fachöffentlichkeit konsequent verbessert und daraus entstehende Innovations- und Wirtschaftspotenziale konsequent genutzt und gefördert werden und somit **Deutschland als Fahrradstandort** etabliert werden. Ein wichtiger Treiber von Innovation ist die Digitalisierung, welche eine passgenaue Planung von Infrastruktur und Verkehrssteuerung ermöglichen, wodurch der **Radverkehr intelligent, smart und vernetzt wird**.

Im **Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz** (LEP IV Stand: Oktober 2008) werden ebenfalls Vorgaben und Entwicklungsziele für den Radverkehr benannt. Dabei sind die Bedürfnisse des Fahrrad- und Fußwegeverkehrs im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsplanung insbesondere durch die Sicherung und Entwicklung von umweg- und barrierefreier Fuß- und Radwegenetze zu berücksichtigen (G159). Die Belange des Alltags- und Freizeitverkehrs werden auf Ebene der Regionalplanung durch entsprechende Konzepte berücksichtigt (Z160), mit dem Ziel einer Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens durch den barrierefreien Ausbau bestehender und die Anlage neuer Strecken.



Der **Regionale Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald** (2017) formuliert dazu die entsprechenden Vorgaben. Demnach soll der weitere Ausbau des Radwegenetzes bevorzugt für die Radfernwege und die Radwegeverbindungen des großräumigen und regionalen Radwegenetzes (Abb. 2) vorgenommen werden (G137). Nahräumige Netzergänzungen auf Landkreis- und Gemeindeebene sollen auf die Radfernwege, die großräumigen und regionalen Radwegeverbindungen zuführen und das Netz verdichten, wobei die Belange des Radwanderns und des Alltagsradverkehrs beachtet werden. Zudem sollen Radwegenetze lückenlos, attraktiv und verkehrssicher ausgebaut werden. Gleichmaßen soll das Sicherheitsempfinden verbessert, Zielorte möglichst direkt untereinander verbunden, Steigungsstrecken vermieden und Radwege mit dem schienen- und straßengebundenen Personenverkehr verknüpft werden (G138 + G141)), wobei auch die Belange von Natur und Landschaft zu berücksichtigen sind (G140). Die Beschilderung erfolgt zudem nach einem durchgängigen Prinzip (HBR) und soll konsequent umgesetzt werden (G139).

Das Land Rheinland verfolgt bereits seit 1979 ein Konzept zur flächendeckenden Radverkehrsnetz- und Wegeplanung, dem sogenannten **Großräumigen Radwegenetz Rheinland-Pfalz (GRW)**. Ziel ist der sukzessive Aufbau großräumiger Radwegeverbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) ist im Auftrag des Verkehrsministeriums (ISIM) für die landeskonforme Qualifizierung und Verwaltung des gesamten Radverkehrsnetzes als Grundlage für die Darstellung im Routenplaner zuständig. Zusammen mit Behörden, Kommunen und dem ADFC wurde das Konzept zuletzt im Jahr 2003 durch den LBM komplett überarbeitet und aktualisiert.

Zur Unterstützung der Kommunen bei der Radwegeplanung wurde im Jahr 2004 vom LBM der HBR-Planungsleitfaden (Hinweise zur



Abbildung 2: Radverkehrsnetz Bad Neuenahr-Ahrweiler

wegweisenden und touristischen Beschilderung von Radwegen in Rheinland-Pfalz) herausgegeben. Zentrales Element ist dabei die wegweisende Beschilderung nach Vorgabe der HBR. Einen guten Einstieg in die Thematik bieten die entsprechenden Internetseiten⁵.

Im Rahmen des **Radverkehrsentwicklungsplan 2030 des Landes Rheinland-Pfalz** hat der Ausbau des Radverkehrs deutlich an Bedeutung gewonnen. Hierzu wurden Ziele und Handlungsfelder formuliert, um das Radverkehrsnetz bis 2030 für den Alltags- und Freizeitverkehr weiter auszubauen und die Sicherheit zu erhöhen.

Im Bereich des Radverkehrsnetzes soll das GRW verstärkt als landesplanerisches Instrument zur Zielsetzung eingesetzt und aktualisiert werden. Neue Radverkehrsanlagen entsprechen den Standards gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Bestehende Radverkehrsanlagen der Kommunen sowie an den Bundes- und Landesstraßen werden schrittweise entsprechend dem

⁵www.radwanderland-fachportal.de



ERA-Standard umgebaut. Bis 2030 soll zudem der Ausstattungsgrad der Landes- und Bundesstraßen mit Radverkehrsanlagen dem Bedarf entsprechend angehoben sowie sieben Pendler-Radrouten realisiert werden.

Im Handlungsfeld der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit ist die Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit als vorrangiges Ziel definiert. Die Ziele sollen sich an der Vision Zero orientieren. Die Erhöhung der subjektiven Sicherheit bei Gruppen von Verkehrsteilnehmenden mit erhöhtem Sicherheitsbedarf (Kinder, Ältere, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen/Behinderungen) steht dabei ebenfalls im Fokus. Die StVO und die zugehörige VV sowie die technischen Regelwerke sollen ebenfalls flächendeckend angewandt und verbessert werden.

Im Bereich der Nachhaltigkeit und Innovation sollen insbesondere im ländlichen Raum Schnittstellen zwischen dem Radverkehr und dem öffentlichen Verkehr entwickelt werden. Zudem sollen erforderliche Strukturen und Förderkulissen geschaffen werden, um die Radverkehrsinfrastruktur einschließlich hochwertiger Radabstellanlagen auszubauen, um somit die Verbreitung und Nutzung von Pedelecs als Treiber der Radverkehrsentwicklung zu maximieren.

In der Region werden zudem weitere übergeordnete bzw. ergänzende Konzepte verfolgt:

Durch die Flutkatastrophe finden zeitgleich verschiedene Planungen im Ahrtal statt:

Für den Landkreis Ahrweiler wird durch das Planungsbüro VIA eG derzeit ein übergeordnetes Kreis-Radverkehrskonzept entwickelt. Die Verbandsgemeinde Altenahr, die ahraufwärts an das Stadtgebiet angrenzt, ist ebenfalls in Planungen für ein Radverkehrskonzept durch die Stadt-Land-plus GmbH.

Der Wiederaufbau des bei der Flut zerstörten Ahr-Radweges wird im Auftrag des LBM durch die Sweco GmbH geplant. Zu den Planungen für den Radverkehr kommen noch Ortsentwicklungs- und Tourismuskonzepte, die zum Zeitpunkt der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes in der Planung waren.

1.4 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Konzepterstellung orientiert sich an den aktuell geltenden rechtlichen Regelwerken, welche im Kontext der Verkehrs- bzw. Radwegeplanung in Deutschland Anwendung finden:

StVO und VwV-StVO

Im Allgemeinen stellt die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die rechtlichen Rahmenbedingungen aller Teilnehmenden des Straßenverkehrs und wirkt somit nicht als Instrument der Förderung des Radverkehrs (RV), sondern gliedert ihn als ebenbürtigen Teil in den Straßenverkehr ein (Bundesministerium der Justiz und Verbraucherschutz, 2013).

Dennoch wird den politischen Entscheidungsträgern mittels der Verwaltungsvorschrift zur Umsetzung der StVO (VwV-StVO) eine Handlungsoption zur Priorisierung und Förderung bestimmter Verkehrsteilnehmenden eingeräumt: Durch die Änderung der VwV-StVO von 2009 wurde dementsprechend die Rolle des Fahrradverkehrs im Straßenverkehr gestärkt und der rechtliche Rahmen für Sonderregelungen des Radverkehrs geschaffen (Bundesrat, 2009). Damit ergibt sich die rechtliche Möglichkeit des Ausklammerns des RV aus Beschränkungen des allgemeinen Fahrverkehrs (z.B. Ausnahmen von Verkehrsverboten). Generell bieten die aktuellen Regelungen der StVO den Kommunen größere Handlungsspielräume zur nachhaltigen Förderung und Stärkung der Sicherheit des RV.



Mittels des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) formuliert der Gesetzgeber Ziele und Handlungsfelder zur Durchsetzung neu formulierter Verkehrsbedürfnisse auf Bundesebene.

ERA 2010

Die planerische Grundlage von Radverkehrsanlagen gemäß der im NRVP formulierten Maßnahmen bildet das technische Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Die ERA definiert grundsätzliche bauliche Anforderungen der Radverkehrsanlagen und zeichnet die Radverkehrsführung und explizite bauliche Bedarfsanpassungen differenziert nach verkehrstechnischen Randbedingungen. Darüber hinaus bietet sie methodische Werkzeuge der Wirkungskontrolle der angestrebten Planungsziele und zur Qualitätssicherung des Planungs- und Bauprozesses. (FGSV, 2016)

RIN 2008

Die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung beschreiben die Schritte der funktionalen Gliederung des Verkehrsnetzes und der Qualitätsvorgaben zur Gestaltung von Verkehrsnetzen und Netzelementen und erweitern diese um die Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität und um Qualitätsvorgaben für die Gestaltung von Verknüpfungspunkten. Damit stellen die RIN eine methodische Planungshilfe für die integrierte Verkehrsplanung dar und können Eingang in Bedarfspläne, Verkehrsentwicklungspläne, Einzelverkehrspläne sowie Nahverkehrspläne oder Raumordnungs- und Landesentwicklungsprogramme finden.

Abbildung 3: Zeigt die Verbindungsfunktionsstufen in Abhängigkeit der zu verbindenden Zentren nach Raumordnungsplan.

Die RIN sind in der Systematik der FGSV-Veröffentlichungen der "R1-Kategorie" zugeordnet und haben damit eine hohe Verbindlichkeit.

HBR 2021

Tabelle 4: Verbindungsfunktionsstufen für Verbindungen

Verbindungsfunktionsstufe		Einstufungskriterien		Beschreibung
Stufe	Bezeichnung	Versorgungsfunktion	Austauschfunktion	
0	kontinental	-	MR – MR	Verbindung zwischen Metropolregionen
I	großräumig	OZ – MR	OZ – OZ	Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren
II	überregional	MZ – OZ	MZ – MZ	Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren
III	regional	GZ – MZ	GZ – GZ	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
IV	nahräumig	G – GZ	G – G	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
V	kleinräumig	Grst – G	-	Verbindung von Grundstücken zu Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion

MR Metropolregion
 OZ Oberzentrum
 MZ Mittelzentrum, auch innergemeindliches Mittelzentrum
 GZ Grundzentrum, Unter- und Kleinzentren, auch innergemeindliches Grundzentrum
 G Gemeinde/Gemeindeteile ohne zentralörtliche Funktion
 Grst Grundstück
 - nicht vorhanden

Die „Hinweise zur Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz (HBR)“ sind der Planungsleitfaden und die Voraussetzung für eine einheitliche und durchgängige Prüfung, Qualifizierung und Ausschilderung des Radverkehrsnetzes. Sie sind gleichzeitig eine technische Anleitung für die Auswahl, Qualifizierung und Wartung von Radrouten, sowohl für den Alltags- als auch für den touristischen Radverkehr. Darüber hinaus werden die Beschilderung von barrierefreien Radverbindungen, von Knotenpunktsystemen und von Mountainbikestrecken bzw. -netzen behandelt sowie der Umgang mit dauerhaften oder temporär erforderlichen Anpassungen, z. B. aufgrund von baustellenbedingten Umleitungen.

Die HBR ist grundsätzlich anzuwenden bei allen Maßnahmen im Radverkehrsnetz Rheinland-Pfalz.

Exkurs: Touristischer- und Alltagsradverkehr

Das rheinland-pfälzische Wegweisungssystem baut gemäß dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (M WBR 2013) auf dem Prinzip der einheitlichen Wegweisung auf und lässt eine rein routenorientierte Wegweisung nicht zu. Damit



gibt es in Rheinland-Pfalz ein Wegweisungssystem für den touristischen (routenorientiert) und den Alltagsradverkehr (zielorientiert). Das touristische Routenlogo wird bei Vollwegweiser mit Ziel- und Entfernungsangabe als Einschubplakette eingesetzt (HBR 2014, 2.1). Das vorliegende Radverkehrskonzept identifiziert wichtige Verbindungen und geeignete Wege, die das bestehende Radverkehrsnetz sinnvoll ergänzen können. Diese Wege sollen in einem ersten Schritt mit einer zielorientierten Wegweisung versehen werden. Sobald ein adäquates Netz vorhanden ist, sollten in einem zweiten Schritt touristische Routen ergänzt werden. Hierfür sollten touristische Destinationen und Besonderheiten der Naturlandschaft in die Planung einbezogen werden. Für die Routen ist jeweils ein Thema zu finden, eine Routenplakette mit einem Logo zu entwerfen und ggf. weitere Informationen auf Informationstafeln zusammenzustellen. Die Plaketten können dann in bestehende Wegweiser eingesetzt werden.



2. Analyse Radverkehrsnetz

2.1 Zielorte

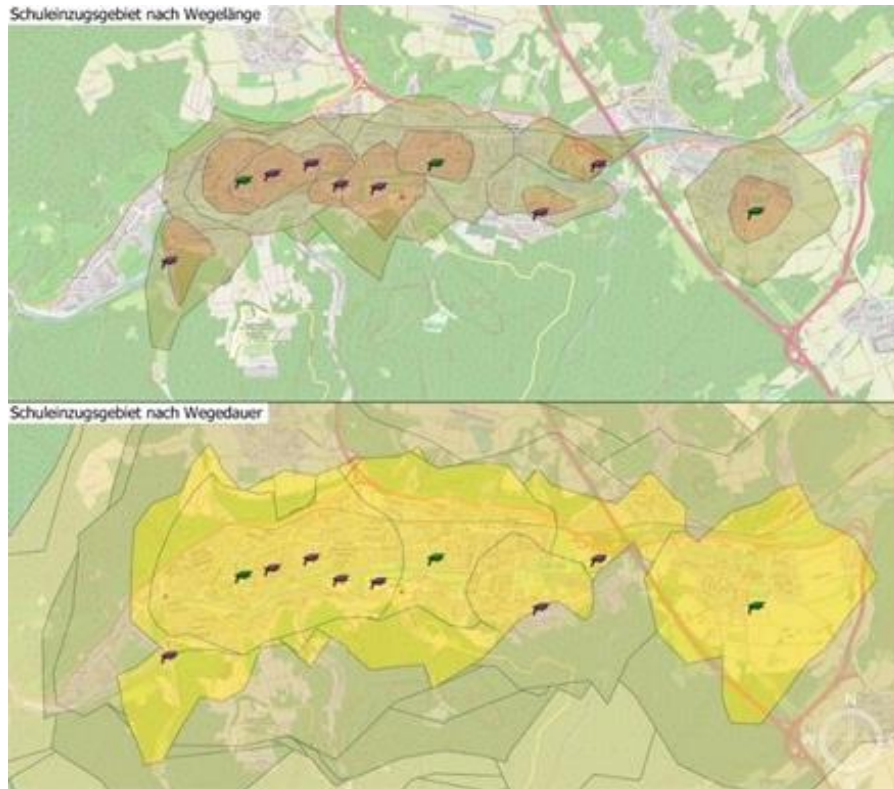


Abbildung 4: Schuleinzugsgebiet Bad Neuenahr-Ahrweiler unterteilt nach Wegelänge und Wegedauer

Das primär verfolgte Ziel des RVKs ist die Erstellung eines alltags-tauglichen Radwegenetzes, das alle Stadtteile miteinander und an die innerstädtischen Zentren und Zielorte anbindet. Außerdem sollte eine gute Anbindung zu den umliegenden Verbandsgemeinden wie der Verbandsgemeinde Altenahr oder der Gemeinde Graf-

schaft bestehen. Die Anschlüsse an den Ahr-Radweg in die Stadtteile der Gemeinden, die unmittelbar an der Ahr liegen, wurde ebenfalls miteinbezogen. So entsteht ein Luftliniennetz, dessen Verbindungen im nächsten Schritt auf das bestehende Wege- und Straßennetz übertragen werden.

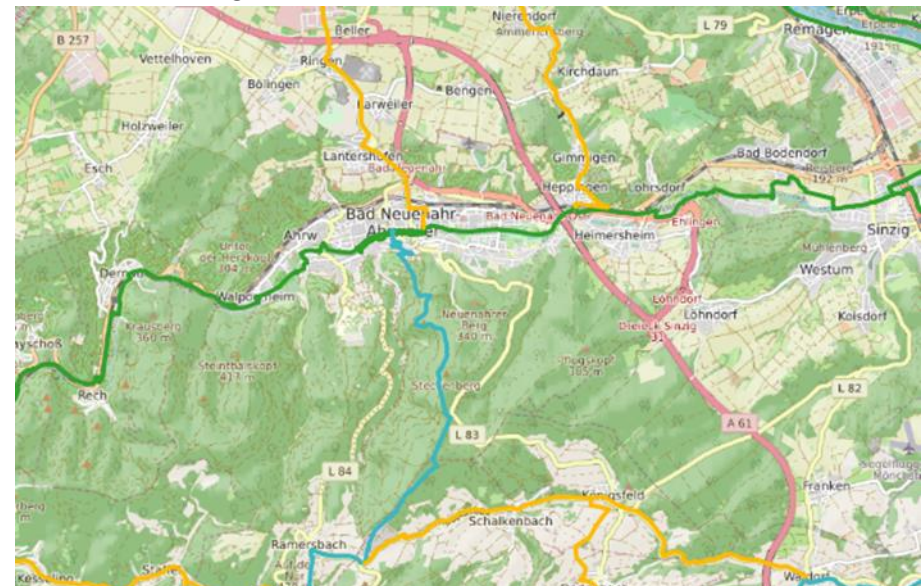


Abbildung 5: Zielebene der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler in den Umkreis (Quelle: <https://radwanderland.de>)

Zu Beginn des Planungsprozesses wurden weitere Zielorte wie Schulen, Einkaufs- und Industriegebiete und touristische Ziele mit der Stadt abgestimmt und in das Zielnetz eingearbeitet.



2.2 Analyse des bestehenden Radwegenetzes (planerische Auswertung der Bestandsdaten)

Durch die Flutkatastrophe im Ahrtal 2021 wurde der Großteil der Radinfrastruktur vom Ahr-Radweg zerstört. Dies umfasst unter anderem alle Radbrücken, Abstellanlagen und die drei öffentlichen Pedelec Ladestationen und den Großteil des Ahr-Radwegs selbst. Der Anschluss aus den umliegenden Gemeinden aus dem Landkreis Ahrweiler und denen an der Ahrmündung liegenden Städten Sinzig und Remagen und der Radverkehr innerhalb der Stadt ist somit gestört.

Durch die Ost-West Ausdehnung der Stadt liegt das Hauptaugenmerk zwar auf dem Ahr-Radweg. Dieser muss jedoch durch Parallelstraßen und Verbindungsstraßen ergänzt werden, um alle Zielorte schnellstmöglich und sicher erreichen zu können. Hierbei mangelt es erstens an der Dichte des Netzes, da bisher nicht alle Zielorte wie beispielsweise die neuen Bahnhaltdepunkte in Heimersheim und in Lohrsdorf auf Fahrradwegen erreicht werden können. Zweitens fehlt es an Direktverbindungen, da Hauptstraßen wie die B267 über keinen Radweg verfügen und RadfahrerInnen deswegen größere innerstädtische Umwege auf sich nehmen müssen. Drittens mangelt es an befestigten, gekennzeichnet und räumlich abgetrennten Radwegen, die die Sicherheit der RadfahrerInnen gewährleisten.

Besonders wichtige Verbindungen im Radverkehrsnetz der Stadt sind zudem solche, die die Außenbezirke mit dem im Tal liegenden Stadtzentrum verbinden. Für den Alltagsradverkehr liegt hier eine große Chance: über gut überwindbare Distanzen von maximal acht

Kilometern werden Arbeitsplatzschwerpunkte miteinander verbunden. Hier besteht jedoch nur unzureichende oder teilweise gar keine Anbindung.

Der Radweg, der Kirchdaun ans Ahrtal anschließt führt unbefestigt über Feldwege. Der Verlauf dieses Radwegs ist unzureichend, da er einen Kilometer östlich des Ortes liegt und über keine Radzufahrt verfügt und dann nicht Richtung Stadtzentrum führt, sondern am östlichen Stadtrand endet. Für den Stadtteil Gimmingen besteht ebenfalls kein lückenloser Anschluss. Der bestehende Radweg führt durch einige Wohnstraßen und geht später in die L80, die über keinen Radweg verfügt, über Ramersbach, der am weitesten südliche Stadtteil, ist nur durch einen unbefestigten Waldweg ans Tal angebunden. Dieser eignet sich nicht zur alltäglichen Benutzung, da dessen Zustand stark witterungsabhängig ist.

2.3 Unfallanalyse

Zur Ergründung der Unfallrate und der Unfallursachen in der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler, wurden die gemeldeten Verkehrsunfälle mit einer Fahrradbeteiligung in dem Zeitraum zwischen 2016 und 2020 betrachtet. Insgesamt wurden 142 Radunfälle erfasst, davon 23 mit Schwerverletzten und einen Unfall mit Getöteten.

Aufgrund des steigenden Radverkehrsanteils wird die Unfallrate in den nächsten Jahren vermutlich weiter zunehmen. 2022 stieg der Gesamtmarkt auf knapp 10 Millionen E-Bikes, die in Deutschland in Benutzung sind. Jährlich steigt der Marktanteil von E-Bikes im Vergleich zu normalen Fahrrädern. Der ZIV schätzt, dass 2023 erstmals mehr E-Bikes als Fahrräder verkauft werden.⁶ Das macht neue Wegstrecken attraktiv: Nun sind auch längere Strecken und topografisch anspruchsvolle Wege ohne Probleme befahrbar. Ge-

⁶ ZIV Zweirad-Industrie-Verband e. V. (2023): Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2022. Pressekonferenz 15.03.2023.



rade in den Mittelgebirgen ist daher mit einem erhöhten Radaufkommen zu rechnen. Trotz dieser erstrebenswerten Entwicklung darf das Thema Sicherheit nicht vernachlässigt werden. Aufgrund der höheren Geschwindigkeit gehören besonders E-Bike-Fahrende häufig zu den schwerverletzten Personen. Zwischen 2011 und 2016 hat sich die Anzahl der Personenschäden bei E-Bike-Fahrenden mehr als verdreifacht. Besonders Menschen zwischen 45 und 64 Jahren sind an Unfällen beteiligt. Die schwersten Unfälle erleiden allerdings Personen mit einem Alter von über 65 Jahren.⁷ Der demographische Wandel in Verbindung mit steigenden E-Bike-Absatzzahlen, lässt hinsichtlich der Unfallrate keine positive Entwicklung erwarten. Ein essenzieller Teil der Radverkehrsförderung ist daher das Erkennen und Entschärfen potenzieller Gefahrenstellen. Eine Analyse der Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes für das Stadtgebiet, soll daher Unfalloberhäufungen und Auffälligkeiten herausstellen.

Um diese Gefahrenstellen zu erkennen, wurde eine Einteilung der gemeldeten Unfälle nach Unfalltypen und Unfallarten vorgenommen. Dabei beschreiben Unfalltypen die Konfliktsituationen, die zu einem Unfall geführt haben. In der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler ist der Einbiegen-/ Kreuzenunfall in einem Drittel der Fälle der vorliegende Unfalltyp. Zusätzlich beschreibt die Unfallart die Bewegungsrichtung des Rades beim ersten Zusammenstoß oder bei der ersten Einwirkung auf einen anderen Verkehrsteilnehmenden. Hierbei konnte für etwa ein Drittel der gemeldeten Unfälle der ruhende Verkehr als Ursache festgestellt werden.

Durch die Betrachtung der räumlichen Verteilung zeigt sich, dass sich auf dem Ahr-Radweg 32 Unfälle ereigneten. Besonders auffäl-

lig ist zudem die Häufigkeit von Unfällen an den Kreuzungen Wilhelmstr./Sebastianstr./Rotweinstr. (18 Unfälle), Wilhelmstr./Bahnhofstr. (18 Unfälle) und Wilhelmstr./Dossardstr./Friedrichstr. (17 Unfälle).

Die insgesamt als niedrig zu bewertenden Fallzahlen in der Stadt sollten nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Entschärfung der entsprechenden Stellen eine erhebliche Auswirkung auf die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl für RadfahrerInnen haben können.

⁷ Uhr, Andrea; Hertach, Patrizia (2017): Verkehrssicherheit von E-Bikes mit Schwerpunkt Alleinunfälle. Verfügbar unter: https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/4377/bfu-report-75-2017_e-bikes-alleinunfaelle_de.pdf?lm=1517905172 (Zugriff am: 15.09.2021).



3. Konzeption des Radverkehrsnetzes

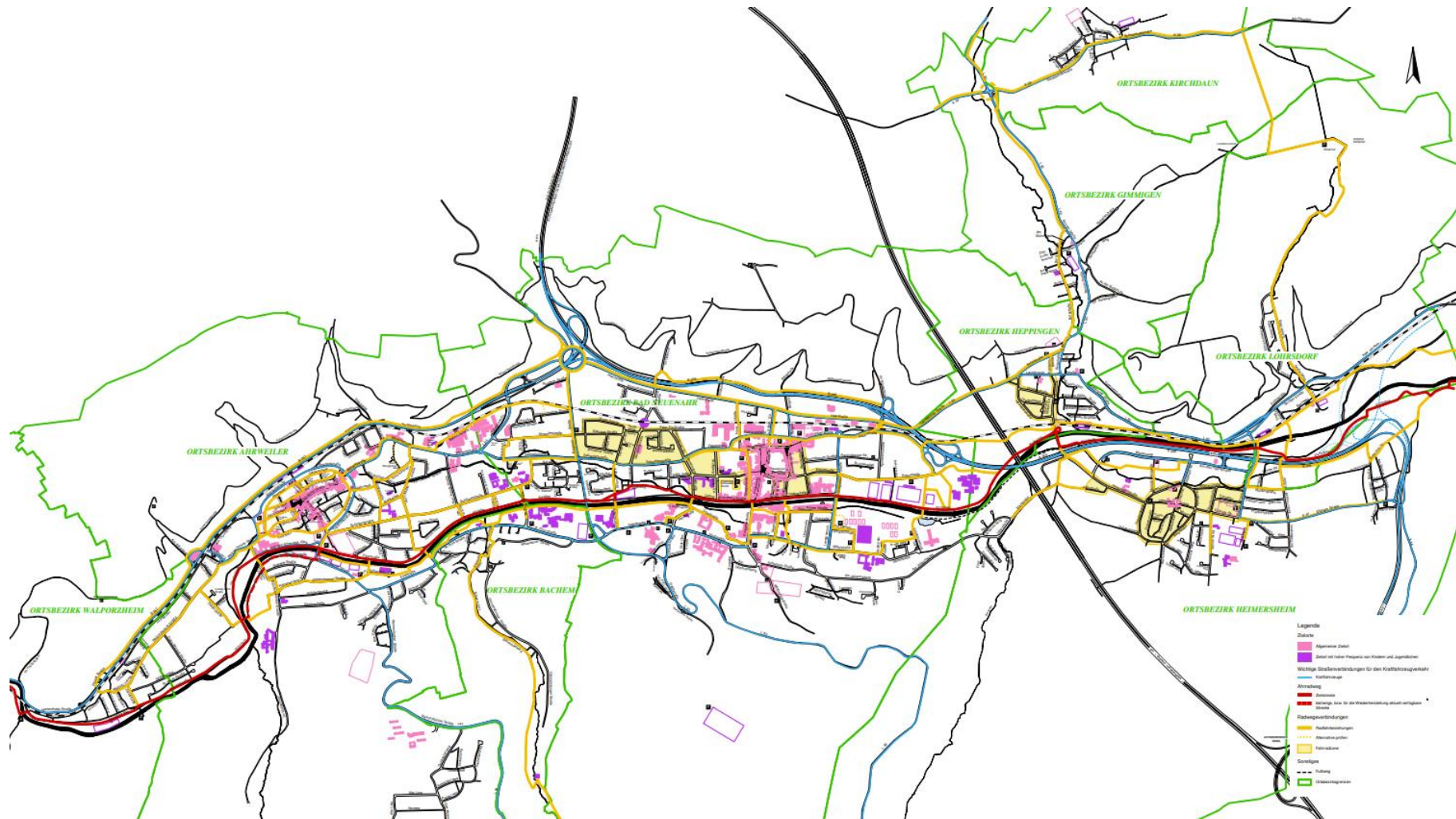


Abbildung 6: Partizipativ erarbeitetes Zielnetz



Die Erkenntnisse aus dem vorangegangenen Kapitel dienen als Grundlage für die Konzeption eines Radverkehrsnetzes für die Stadtteile.

1. Modellentwicklung

Die Entwicklung des Zielnetzes erfolgte im ersten Schritt mit einem QGIS – Modell, welches OpenStreetMap Daten mit den Höhendaten der Stadt und deren Umgebung verschneidet und auswertet. Folgende Parameter fließen in das Modell ein und führen so zu einem ersten Zielnetzvorschlag:

I. Topografie (in Form von Höhendaten auf Basis des DGM25)

II. Verkehrsstärken (DTV-Zählung 2015)

III. OSM-Daten: die Art bzw. Klassifizierung der Wege ist hier ausschlaggebend. Schmale Pfade, Autobahnen oder Private Wege, wie beispielsweise Firmengelände, werden ausgeschlossen. Straßen durch Wohngebiete, asphaltierte Feldwege oder Landwirtschaftliche Wege werden bevorzugt.

2. Definition aller Ziele

Im zweiten Schritt wurde eine auf der Basis der Wunschziele, bestehend aus Schulen, Einkaufsmärkten, öffentliche Einrichtungen, Stadtteilzentren, Bahnhaltepunkten und Sportplätzen und die sie verbindenden Wunschverbindungen der Stadtteile ein Zielnetz erarbeitet.

Der theoretische Zielnetzentwurf, welcher alle Ziele miteinander verbindet, umfasste 100 km innerhalb des Stadtgebiets (siehe Anlage 1).

3. Befahrung

Im nächsten Schritt wurde der Zielnetzentwurf vom Büro befahren und auf Eignung für den Radverkehr geprüft.

4. Überarbeitung Netzvorschlag

Anschließend wurde der durch Stadt-Land-Plus entwickelte Netzvorschlag der Stadtverwaltung präsentiert und durch diese bearbeitet. Der so entstandene Entwurf wurde dann den Ortsbeiräten, dem Stadtrat und den BürgerInnen vorgestellt.

5. Ergebnisplan Ortsbeiräte

Die jeweiligen Ortsbeiräte sowie der Stadtrat diskutierten den Entwurf in insgesamt vier Sitzungen und brachten weitere Änderungswünsche ein, die in den Netzplan integriert wurden.

6. Online-Beteiligung

Dieser Ergebnisplan der Ortsbeiräte wurde als Online-Karte aufgearbeitet und den BürgerInnen zur Bewertung zur Verfügung gestellt. Die BürgerInnen konnten die einzelnen Wege als geeignet oder ungeeignet bewerten und zu den ihrer Meinung nach ungeeigneten Strecken Alternativrouten vorschlagen. Die Streckenvorschläge wurden untersucht und vom Büro und der Stadtverwaltung bewertet. Sinnvolle Alternativrouten wurden dann dem Entwurf hinzugefügt.

7. BürgerInnen-Workshop

Für die BürgerInnen bestand in einem Workshop die Möglichkeit, Fragen und Anregungen für das Radverkehrskonzept miteinzubringen.

8. Maßnahmenplan



Im finalen Schritt wurde durch Stadt-Land-Plus ein Maßnahmenplan entwickelt, der Handlungsempfehlungen bezüglich des abgestimmten Netzentwurfes enthält.

3.1 Befahrung

Im Rahmen der Konzepterstellung für das Radverkehrskonzept in Bad Neuenahr-Ahrweiler wurde nahezu das gesamte Zielnetz befahren, um dessen Eignung für den Radverkehr zu überprüfen. Insgesamt wurden 130 Kilometer zurückgelegt, wobei der Fokus auf Streckenabschnitten lag, die eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Zielen aufweisen oder für die keine ausreichenden Grundlagedaten vorliegen.

Die Strecken wurden nach Belagsqualität, Wegebreite und Art der Mitführung des Radverkehrs bewertet. Die Karten dazu befinden sich in Anlage 2 + 3.

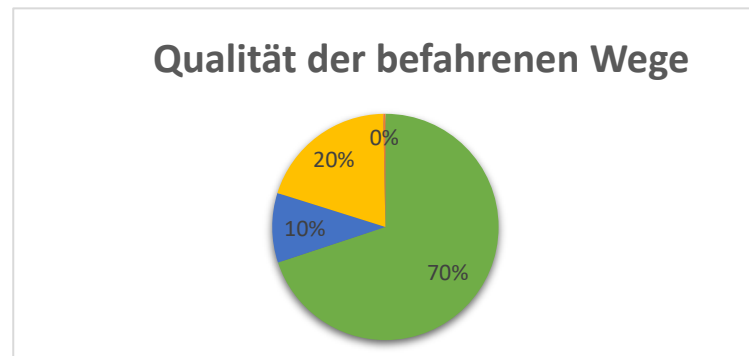


Abbildung 7: Qualität der befahrenen Strecken in Bad Neuenahr-Ahrweiler

Die Ergebnisse zeigen, dass 49 Kilometer des befahrenen Streckennetzes eine gute Qualität aufweisen, während sieben Kilometer eine mittlere Qualität besitzen.



Abbildung 8: schlechte Belagsqualität auf dem beschilderten Weg zwischen Bachem und Ramersbach



Abbildung 9: Mittlere Belagsqualität auf der Schützenstraße

14 Kilometer der befahrenen Strecken weisen eine schlechte Qualität auf. Insbesondere zwischen Bad Neuenahr-Ahrweiler und Ramersbach fielen viele Streckenabschnitte in diese Kategorie. Un-



gefähr ein Kilometer der schlechten Strecke befindet sich außerdem innerhalb des Stadtgebiets. Unbefahrbar ist nur eine Strecke von 200 m in der Nähe von Ramersbach.



Abbildung 10: Mittlere Belagsqualität auf der Hauptstraße in Bad Neuenahr



Abbildung 11: Unbefahrbare Belagsqualität auf der Alternativroute zwischen Bachem und Ramersbach

Ergänzend zur Qualität der Strecken wurden punktuelle Mängel in Hinblick auf eine potenzielle Radwegführung entlang der Strecke erfasst. Dazu zählen Hindernisse auf dem Weg, Belagsschäden oder Beschilderungen nach StVO, die z.B. das Radfahren auf der Strecke verbietet.



Abbildung 12: problematische HBR-Beschilderung zwischen Heppingen und Bad Neuenahr



Abbildung 13: problematische Benutzungspflicht des Radwegs an der Hauptstraße



Komplexere Mängel wie Querungen viel befahrener Straßen oder die kritische Mitführung des Radverkehrs im Mischverkehr machen ebenfalls einen hohen Anteil aus.



Abbildung 14: Hindernis auf dem Weg zw. Carl-Weisgerber-Weg und der Kreisverwaltung



Abbildung 15: fehlende Querungsmöglichkeit an der Stadtbibliothek



Abbildung 16 fehlende Querungsmöglichkeit vor der Kreisverwaltung

Bei der Art der Mitführung sind etwa 19 % der Strecken im Stadtgebiet als kritisch anzusehen. Vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen ist die Mitführung für den Radverkehr im Mischverkehr problematisch. Dies liegt daran, dass diese Strecken aufgrund der hohen Verkehrsdichte besonders gefährlich für Radfahrende sind, aber keine Angebote für den Radverkehr vorhanden sind.



Abbildung 17: Mitführung von RadfahrernInnen im Mischverkehr



Insgesamt zeigt die Befahrung des Zielnetzes, dass noch Handlungsbedarf besteht, um die Eignung des Streckennetzes für den Radverkehr zu verbessern. Vor allem die Streckenabschnitte mit schlechter Qualität und die kritischen Strecken müssen überarbeitet werden, um die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen.

Der Zielnetzentwurf und die Ergebnisse der Befahrung wurden der Stadtverwaltung präsentiert. Darauf aufbauend bearbeitete die Stadtverwaltung den Entwurf weiter (siehe Abbildung 6).

Das fertige Zielnetz befindet sich in Anlage 6.



4. Beteiligung

4.1 Beteiligung der Ortsbeiräte

Während der Projektlaufzeit fanden drei Workshops mit den Ortsbeiräten aus Bad Neuenahr-Ahrweiler statt. In diesen Treffen wurde der aktuelle Projektstand und die weitere Vorgehensweise besprochen und Änderungswünsche besprochen.

Am 11. Mai 2023 fand das Treffen mit den westlichen Ortsbeiräten der Stadtteile Walporzheim, Ahrweiler, Bachem und Ramersbach statt. In diesem Treffen wurden potenzielle Konfliktsituationen von RadfahrerInnen mit Fußgängern am Ahrufer, der Ahralle und am Radweg südlich der Ahr in Bachem besprochen und durch alternative Streckenführungen und räumliche Trennungen aufgelöst. Außerdem wurde der Wunsch nach mehr Fahrradstellplätzen geäußert.

Am 24. Mai 2023 wurde der Ortsbeirat von Bad Neuenahr beteiligt, um die straßenrechtliche Situation in Fahrradstraßen, das Fahrradfahren auf Probe in der Fußgängerzone in Bad Neuenahr und die Streckenführung mehrerer Radwege an kritischen Stellen wie Brücken oder Kreiseln zu besprechen.

Am 25. Mai fand der Workshops Workshop der östliche Ortsbeiräte aus Heppingen, Gimmigen, Heimersheim, Lohrsdorf, Kirchdaun statt. In diesem Termin wurde über die bessere Anbindung von Kirchdaun an Gimmigen und über die Entschärfung von Gefahrenpunkten in Gimmigen und Heppingen diskutiert. Außerdem wurde sich auf die Errichtung einer Fahrradzone in historischen Ortskern von Heimersheim verständigt.

Am 15. Juni wurde das Konzept mit dem Stadtrat diskutiert.

4.2 Beteiligung der BürgerInnen

Um Erfahrungen und Anregungen der BürgerInnen der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler zum Radverkehr zu sammeln, fand im Juli 2023 eine Online-Befragung statt, die von 151 teilweise und davon von 64 Personen komplett ausgefüllt wurde. Zudem wurde noch ein Workshop für die BürgerInnen am 6. Juli 2023 angeboten. Das Ergebnis der Beteiligung befinden sich auch nochmal in einer Langfassung im Anlage 4.

Hintergrund der Befragten

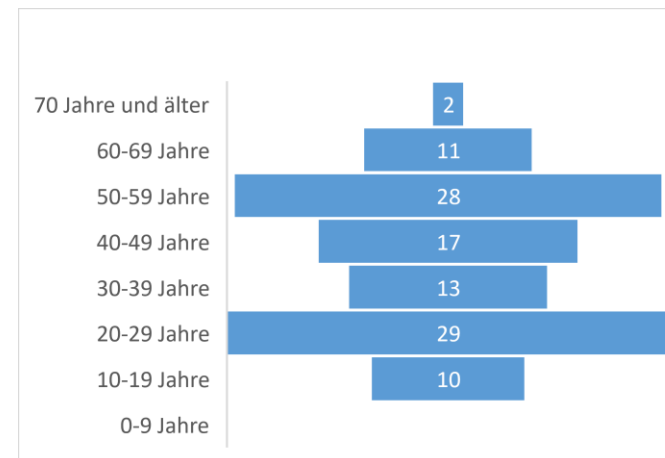


Abbildung 18: Altersstruktur der Teilnehmenden

In der Umfrage wurden die Teilnehmenden dazu aufgefordert einige Angaben zu ihrem Hintergrund, darunter Alter, Wohnort und Fahrstil zu machen, um bei der Auswertung der Daten zwischen verschiedenen „Profilen“ differenzieren zu können. Angaben zu Alter und Wohnort ermöglichen zudem eine Einschätzung der Repräsentativität der Teilnehmenden, bezogen auf die Gesamtbevölkerung der Verbandsgemeinde. Abbildung 18 zeigt, dass Teilnehmende fast jeder Altersgruppe vertreten sind.



Um abzuschätzen, zu welchem Zweck die Befragten das Rad verwenden, wurden sie dazu aufgerufen, sich einem bestimmten Radfahr-Typen zuzuordnen (siehe Abbildung 19). Die Befragten sollten zudem verschiedene Gründe für die Nutzung des Fahrrades bewerten. Die Ergebnisse zeigen, dass der Großteil der RadfahrerInnen das Fahrrad für alltägliche Erledigungen (55%), Gelegenheitsfahrten (13%) und zur sportlichen Betätigung (12%) nutzt.

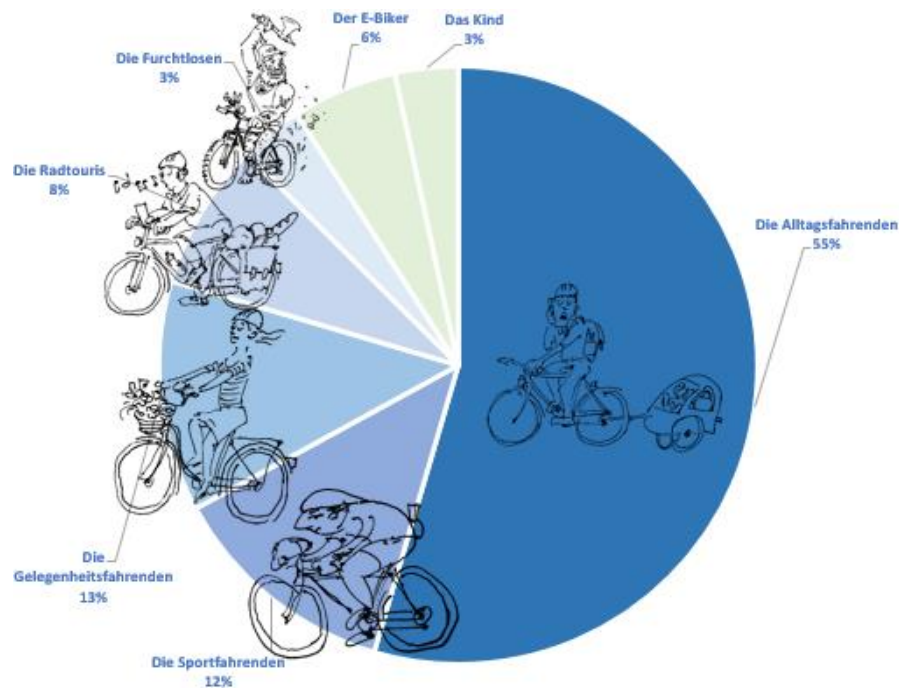


Abbildung 19: Verteilung der Radfahrtypen unter den Teilnehmenden (Antwort auf die Frage „Wie würdest du dich am ehesten beschreiben?“)

Modal Split

Der Modal Split (Abbildung 20) ist eine verkehrsstatistische Methode zur Bestimmung der Verkehrsmittelwahl. Hierbei wird betrachtet, welche Fortbewegungsmittel für wie viele Wege genutzt

werden. Auf Grundlage der Antworten aus der Befragung konnte für das Stadtgebiet ein Modal Split erstellt werden. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Teilnehmenden einer Befragung zum Thema Radverkehr vermutlich empfänglicher für die Thematik sind und daher tendenziell häufiger das Rad nutzen als die durchschnittliche Bevölkerung. Bus und Bahn werden in Bad Neuenahr - Ahrweiler im Vergleich zu Gesamtdeutschland 6 % weniger genutzt. 11 % der Teilnehmenden nutzen ein E-Bike, 44 % ein normales Fahrrad, E-Bike oder Pedelec.

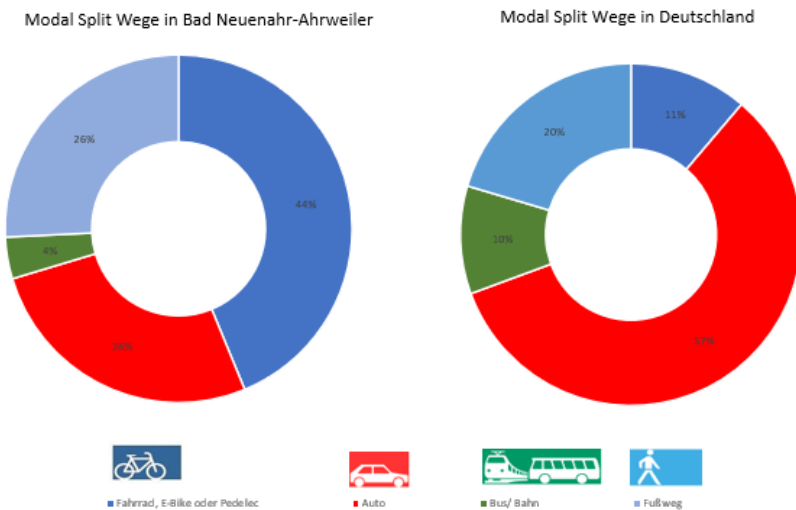


Abbildung 20: Modal Split Stadt Bad Neuenahr – Ahrweiler und Deutschland im Vergleich

Mit Hilfe einer Geo-Budgetierung, bei dem die Teilnehmenden ein Budget für verschiedene Projekte im Bereich Radinfrastruktur ausgeben konnten, zeigte sich, dass die Teilnehmenden dieses Budget vor allem für den Ausbau von Radwegen (32%) und den Neubau von Radwegen (46%) verplanten. Mengenmäßig wurde sich am häufigsten die Markierung von Schutzstreifen (76-mal) und von Anlehnbügel (63-mal) gewünscht.



Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit ihre Meinung zum erarbeiteten Radverkehrskonzept zu äußern. Positiv bewertet wurde in erster Linie der Ahr-Radweg und der Radweg parallel zur B266. Ergänzend gewünscht wurden sich eine noch höhere Radwegdichte im Innenstadtbereich.

Unfall- und Gefahrenstellen

Um das künftige Radwegenetz für alle Verkehrsteilnehmenden sicher zu gestalten, ist auch die Verortung von Unfallstellen von großer Bedeutung. Zwar sind Unfallanalysen bereits ein fundamentaler Bestandteil jedes Radverkehrskonzepts, jedoch beruhen diese ausschließlich auf offiziellen Unfallmeldungen. Dabei tauchen lange nicht alle Unfälle in der Statistik auf. Um auch in Zukunft die Sicherheit - tatsächlich wie gefühlt - aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten, ist es wichtig, so viele Unfallstellen wie möglich zu erfassen und im Planungsprozess zu berücksichtigen.

Da in der Unfallstatistik nur die offiziellen Unfallmeldungen aufgeführt werden, wurden diese ebenfalls in der Befragung erfasst, um ein noch umfassenderes Bild zur Sicherheitslage zu erhalten. Auch in diesem Fall ereigneten sich die meisten der 25 Unfälle auf der Wilhelmstraße und deren Kreuzungen.

Abstellmöglichkeiten und Mountainbiking

Erfasst wurde zudem der Wunsch nach mehr Abstellmöglichkeiten. Diese werden vor allem in Form in der Innenstadt, an Autoparkplätzen und an den Bahnhöfen in Form von überdachten Anlehnbügel (52%) und allgemeinen Anlehnbügel (30%) gewünscht.

Außerdem wurde die Meinung zum Mountainbiking abgefragt. Hier wünschen sich 17% ein legales Mountainbiking Angebot.



5. Handlungsempfehlungen

Aus der Analyse der Befahrungsergebnisse ergeben sich Handlungsbedarfe an bestehenden und neuen Radverkehrsstrecken, die in der Maßnahmenplanung konkretisiert werden.

Der Radverkehr darf bei bis zu 2.500 Fahrzeugen am Tag auf der Straße mitgeführt werden. Dieser Wert ist für unsichere RadfahrInnen jedoch schon deutlich zu hoch. Bei Mitführungen muss daher im Einzelfall geprüft werden, welche Maßnahmen im Straßenraum ergriffen werden können oder ob die Mitführung nicht tragbar ist und daher ein Radweg gebaut werden muss.

Im Rahmen der Handlungsempfehlungen wurden verschiedene Standorte genauer betrachtet. Bei diesen Maßnahmen Schwerpunkten wurde für jeden Standort ein Maßnahmensteckbrief erarbeitet, der einen Lösungsvorschlag darstellt. Die Steckbriefe, inklusive fachlicher Empfehlung und Kostenschätzung, finden sich in Anlage 5.

5.1 Ruhender Radverkehr

Fahrradabstellanlagen sind bauliche Einrichtungen zum sicheren Abstellen von Fahrrädern. Dazu gehören meist mehrere Fahrradhalter, ggf. eine Überdachung oder Einzäunung oder auch eine Zugangskontrolle.

Dabei wird generell zwischen Kurzzeit- und Langzeitparken differenziert, was unterschiedliche Anforderungen an die Ausstattung stellt. Stellplätze für Kurzzeitparker finden sich überwiegend vor Einkaufsmärkten oder Freizeiteinrichtungen, während Radabstellanlagen für Langzeitparker an Arbeits- und Ausbildungsstätten, Schulen oder Bushaltestellen vorzufinden sind.

Allen Anlagen gemein sind die Anforderungen an die Fahrradhalter:

- Das Ein- und Ausparken soll möglichst einfach und ohne Beschädigung funktionieren,
- Der Fahrradhalter soll dem Fahrrad eine gute Standsicherheit verleihen, sodass es auch ohne Fahrradständer oder angelegtes Schloss nicht umkippt oder wegrollt,
- Für den Diebstahlschutz ist es erforderlich, dass Rahmen und Laufrad an eine „feste Struktur“ angeschlossen werden können (Anforderung der meisten Versicherungen)
- Ein guter Fahrradhalter erfüllt die vorgenannten Anforderungen für alle Fahrradtypen unabhängig von Rahmengröße, Geometrie oder Anbauten wie Satteltaschen, Kindersitz usw.

„Anlehnhalter erfüllen die vielfältigen Grundanforderungen an Fahrradhalter insgesamt am besten. Sie stellen somit den Standard für Fahrradhalter insbesondere im öffentlichen Straßenraum dar“ (Hinweise zum Fahrradparken, FGSV (2012): 3.2.1).

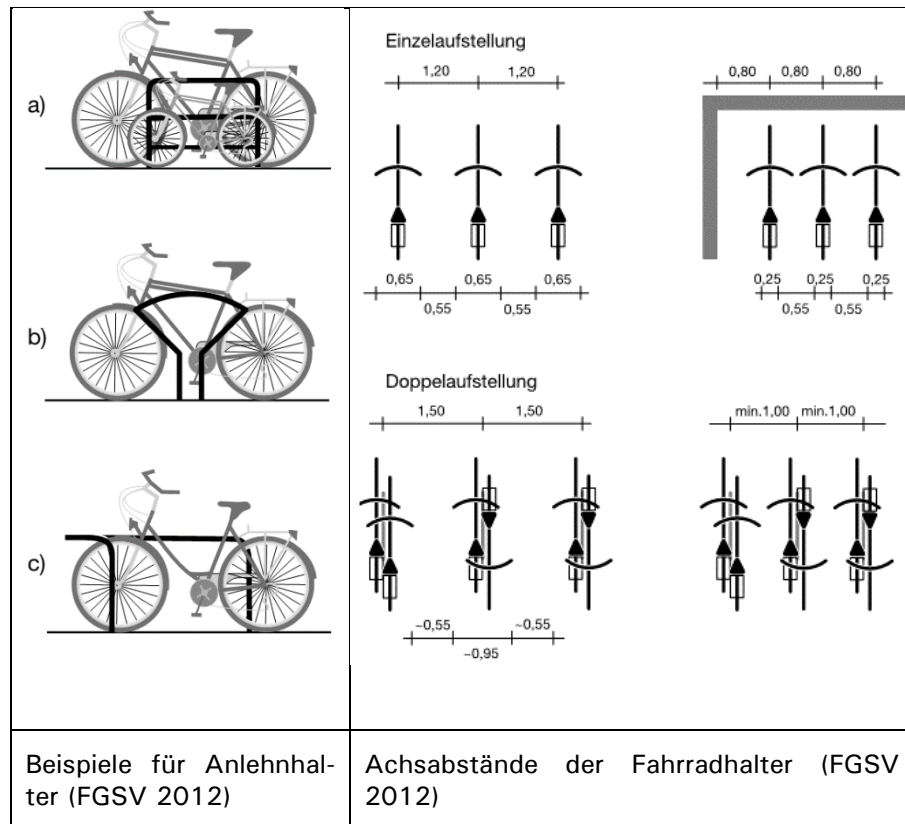


Abbildung 21: Fahrrad-Anlehnhalter (FGSV)

Die Höhe der Anlehnhalter sollte mindestens 0,65 m, besser 0,80 m betragen. Die Länge sollte mindestens 0,65 m, besser 1,30 m betragen. In der größeren Ausführung bieten die Bügel auch beim Beladen oder dem Auf- und Absitzen eines Kindes guten Halt. Ein Unterholm auf 0,40 m Höhe ermöglicht es zudem auch Kinderfahrräder anzuschließen. Solche Anlehnhalter sollten daher an Standorten, an denen mit Kindern zu rechnen ist, ge-

wählt werden. Bei anderen Standorten kann auch eine Kombination sinnvoll sein. Wenn die Anlehnbügel im öffentlichen Raum aufgestellt werden und sie potenziell im Bewegungsraum von sehbehinderten Menschen liegen, ist ein 0,10 m breiter Unterlaufschutz auf maximal 0,15 m Höhe anzubringen.

Ein Mangel an sicheren Abstellanlagen für Fahrräder kann ein zentrales Hindernis für die Fahrradnutzung sein. Insbesondere Pedelecs (E-Bikes) kosten mehrere Tausend Euro und sollten daher stets an Laufrad und Rahmen angeschlossen werden. Bei einer längeren Parkdauer sollten Fahrräder zudem witterungsgeschützt abgestellt werden können.

Gute Fahrradabstellanlagen sind daher geeignet, den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Gemäß § 62 der Landesbauordnung RLP gehören Fahrradabstellanlagen bis zu 50 m² Grundfläche zu den genehmigungsfreien Vorhaben (Ausgenommen sind Anlagen im Außenbereich und in der Umgebung von Kultur- und Naturdenkmälern). Wenn kommunale Flächen zur Verfügung stehen, die Gemeinde ihren Bedarf benennen und den finanziellen Eigenanteil (Investition und Unterhaltung) tragen kann, steht der kurzfristigen Umsetzung dieser Maßnahme nichts im Wege.

Abstellanlagen müssen an günstigen Punkten angebracht und bedarfsgerecht gestaltet sein. „Fahrradparkplätze“ für Kurzparker sind im öffentlichen Straßenraum, vor Einkaufsmärkten oder Freizeiteinrichtungen platziert, während Stellplätze für Mittel- und Langzeitparker bei Arbeits- und Ausbildungsstellen, Schulen sowie Bushaltestellen und Bahnhöfen vorzufinden sind. Je länger das Fahrrad geparkt werden soll, desto höher sind die Ansprüche an die Diebstahlsicherung und den Witterungsschutz. Die Anzahl der Pedelecs (E-Bikes) ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Aus diesem Grund ist eine Installation von Ladestationen, am besten integriert in Abstellsysteme wünschenswert. Freistehende Ladesäulen, ohne sichere Abstellanlagen, wie sie von einigen Energieversorgern angeboten werden, sind meist unbrauchbar. Besser geeignet sind



Schließfachanlagen mit integrierter Lademöglichkeit, die in sichere Fahrrad-Abstellanlagen integriert werden.

Der Stellplatzbedarf kann gemäß den Hinweisen zum Fahrradparken (FGSV 2012) erhebungsbasiert oder kenngrößenbasiert ermittelt werden. Die Schaffung eines attraktiven Angebotes kann eine deutlich verstärkte Nachfrage auslösen. Daher ist in jedem Fall sinnvoll sich bereits vorab Gedanken über Erweiterungsmöglichkeiten oder Stufenlösungen zu machen.

Bei der Befahrung wurden sinnvolle Standorte für Radabstellanlagen erfasst. Vielerorts existieren zwar bereits Vorderradklemmbügel, diese sind jedoch nicht mehr zeitgemäß. Die Standard-Reifengrößen von Trekking und Mountainbikes passen nicht mehr in die Bügel. Mit Hilfe der Befahrungsergebnisse und der Auswertung der Online-Beteiligung wurden geeignete Standorte für die Abstellanlagen ermittelt. Eine Übersicht zu der empfohlenen Anzahl, Art der Stellplätze und dem genauen Standort der einzelnen Abstellanlagen ist in Anlage 6 zu finden.

5.2 Optimierung der HBR-Wegweisung

Das Zielnetz unterscheidet sich an einigen Strecken von der jetzigen HBR-Wegweisung. Zukünftig sollte die HBR-Wegweisung über das gewählte Zielnetz verlaufen. Die Wegweisung kann allerdings erst erfolgen, wenn die Maßnahmen auf den einzelnen Streckenabschnitten, die ausgeschildert werden sollen, erfolgt ist. In Anlage 7 befindet sich eine Übersichtskarte der optimierten HBR-Wegweisung.

5.3 Kostenschätzung

Für die vorgenannten Maßnahmensteckbriefe wurde eine grobe Kostenschätzung vorgenommen (siehe Abschnitt Kostenschätzung in den einzelnen Maßnahmensteckbriefen). Die dabei aufgelisteten Preise basieren auf Referenzwerten aus ähnlichen Maßnahmen bei anderen Projekten. Zum jetzigen Zeitpunkt lassen sich

allerdings die Kosten nur sehr grob abschätzen. Eine genauere Kostenberechnung würde dann bei einer möglichen Umsetzung der Maßnahme erfolgen. Besonders bei der Anpassung der Kosten für die Umstrukturierung der Knotenpunkte lassen sich die Kosten zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer abschätzen. Daher konnte hier nur ein grobe Kostenspanne angegeben werden.

Abbildung 22 zeigt die Kosten der einzelnen Maßnahmen. Erfahrungsgemäß liegt der zu stemmende Eigenanteil der Kommunen bei einer Förderung, beispielsweise über „Stadt und Land“, bei ca. 25 Prozent.

Bei einer Förderung der Maßnahmen liegt der zu stemmende Eigenanteil der Kommune zwischen zehn und 50 Prozent. In Kapitel 7.3 werden Finanzierungsmöglichkeiten erläutert. Um den Eigenanteil weiter zu minimieren, bietet es sich zudem an, im Bereich der Stadt-, Kreis- oder Landesgrenzen, den Ausbau der Wege gemeinsam mit den Nachbarkommunen anzustreben.

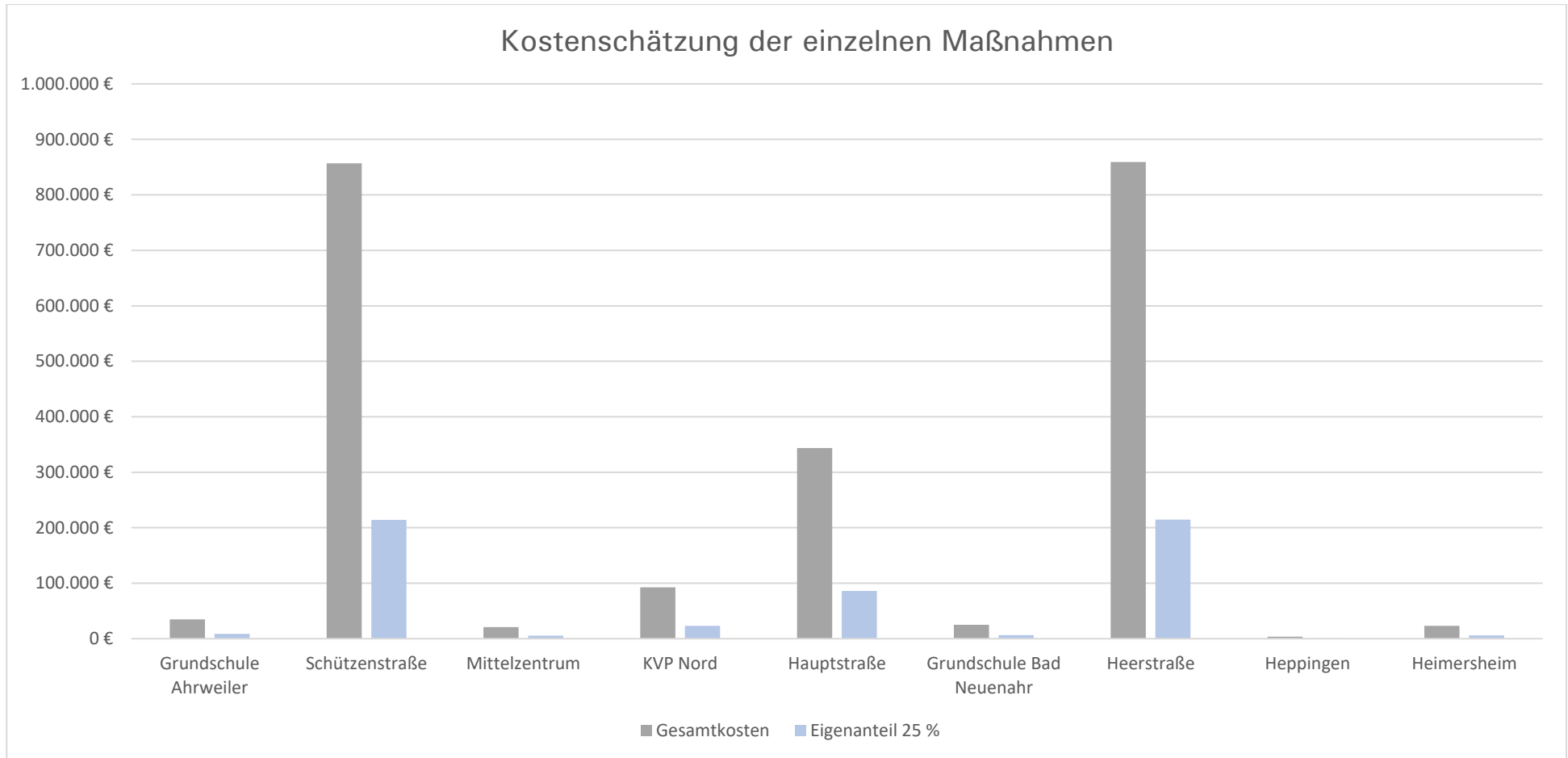


Abbildung 22: Kostenschätzung der einzelnen Maßnahmen



6. Weitere Empfehlungen

6.1 Die Rolle der Stadt

6.2 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Scherben, Schlaglöcher oder fehlende Wegweiser sind nicht nur für Autofahrer ein Ärgernis, sondern stellen insbesondere für RadfahrerInnen ein ernstzunehmendes Sicherheitsrisiko dar. Radverkehrsanlagen unterliegen der Verkehrssicherungspflicht. Sie sind, wie die übrigen Straßen auch, von Laub, Dreck und Geröll zu befreien. Im Winter müssen insbesondere benutzungspflichtige Geh- und Radwege von Schnee und Eis befreit werden. Um den begrenzten Kapazitäten des Winterdiensts entgegenzukommen, kann ein zusammenhängendes Netz der wichtigsten Radverkehrsverbindungen definiert werden – Das Winternetz (ERA 2010 11.2.2).

Wer ist für die Verkehrssicherung auf welchem Weg zuständig?

Auf welchem Weg soll Winterdienst geleistet werden?

Wie genau sollen Verkehrssicherung und Winterdienst ausgestaltet werden?

6.3 Wegweisung

Es gibt in RLP ein einheitliches Wegweisungssystem für den Radverkehr. Um Die Qualität der Radrouten und der Beschilderung dauerhaft sicherzustellen, sollte mindestens alle zwei Jahre eine Wartungsbefahrung und Behebung der Mängel an HBR beschilderten Routen durchgeführt werden.

6.4 Pedelecs (E-Bikes)

Ein Pedelec ist ein Elektrofahrrad mit Muskeleinsatz, aber Tretunterstützung bis 25 km/h. Sie werden umgangssprachlich häufig mit E-Bikes gleichgesetzt. Diese gelten allerdings als motorisiertes

Kleinkraftrad, das ohne Muskeleinsatz bis 25 km/h unterstützt. E-Bikes sind Kraftfahrzeuge, Pedelecs sind Fahrräder.

In den letzten Jahren haben sich Pedelecs in Deutschland rasch verbreitet. Die Umfrage in Bad Neuenahr- Ahrweiler ergab, dass Pedelecs bereits fast genauso verbreitet sind wie „normale“ Fahrräder. Von der elektrischen Unterstützung machen nach und nach alle Altersgruppen Gebrauch. Es gibt bereits die ersten Pedelecs für Kinder. Am weitesten verbreitet sind sie derzeit aber bei den älteren Radfahrenden. Der „eingebaute Rückenwind“ motiviert insbesondere schwächere und daher unsichere Menschen vermehrt Rad zu fahren. Durch die Verbreitung von Pedelecs und damit einhergehende höhere Geschwindigkeiten im Radverkehr ergeben sich mehrere Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur:

- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auch in Mittelgebirgen, da die Zahl der Radfahrenden steigt,
- Ausreichend breite Wege, um sichere Überholvorgänge zu ermöglichen,
- Größere Kurvenradien und rutschfester Belag,
- Barrierefreie, diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen,
- Ladeinfrastruktur.

Die Radverkehrsinfrastruktur muss also zum einen an eine zunehmende Auslastung, an steigende Geschwindigkeiten aber zum anderen auch an die Bedürfnisse unsicherer Nutzer angepasst werden.

Wie relevant eine Ladeinfrastruktur ist, wird kontrovers diskutiert. Die Reichweite ist für übliche Pendlerstrecken mehr als ausreichend. Zudem dauert der Ladevorgang, um einen Akku voll zu laden, mehrere Stunden. Eine Ladestation für Pedelecs kann eine normale (Außen-) Steckdose sein, Schließfächer mit Steckdosen,



oder eine überdachte Abstellanlage, in der es alle gängigen Ladegeräte gibt. Es ist sinnvoll die Gastronomie zu sensibilisieren, so dass dort auf (kostenlose) Lademöglichkeiten hingewiesen wird. Das kann die Hemmschwelle bei Radfahrenden senken, die nach einer Lademöglichkeit suchen.



7. Umsetzung des Radverkehrskonzepts

7.1 Prioritäten und Umsetzungsreihenfolge

Das vorliegende Radverkehrskonzept soll den Entscheiderinnen und Entscheidern der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler dabei helfen, in den kommenden Jahren ein sicheres und durchgängiges Radverkehrsnetz aufzubauen.

Die Umsetzung muss schrittweise erfolgen und wird viel Zeit und Geduld erfordern. Es ist wichtig, dass schnell erste Erfolge sichtbar werden. Daher sollten anfangs Maßnahmen angeschoben werden, die einfach umsetzbar sind, weil keine Genehmigungen erforderlich sind oder weil die Stadtverwaltung ohnehin dafür zuständig ist. Wir würden empfehlen, in einem ersten Schritt die Bestandswege zu optimieren. Parallel dazu sollten aber auch schon erste schwierige Maßnahmen, bspw. Lückenschlüsse angegangen werden, da mit langen Bearbeitungs- und Genehmigungszeiträumen zu rechnen ist.

Die Maßnahmenvorschläge sollen in einem ersten Schritt Grundlage für weitere Diskussionen und Abstimmungen sein. Den einzelnen Baumaßnahmen sind daher noch Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorzuschalten. Dabei kann auch herauskommen, dass einzelne Maßnahmen nicht so wie geplant umgesetzt werden können. In diesem Fall müssen alternative Wege gefunden werden.

7.2 Natur-, Umwelt- und Klimaschutz

Als ein wichtiger Baustein der Verkehrswende soll der Radverkehr gestärkt werden. Der Radverkehr hat auf kurzen und mittleren Strecken erhebliche Potenziale für den Klimaschutz.

Pro Personenkilometer werden 140 g Treibhausgas-Emissionen im Vergleich zum Auto eingespart. Die benötigte Fläche für den Radverkehr ist erheblich geringer als für den motorisierten Verkehr.

Lückenschlüsse im Radwegenetz sind also ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele. Durch die Nutzung bereits vorhandener Rückegassen, Wirtschafts- oder Forstwege und die Nutzung der Radwege sowohl für Radverkehr, als auch im Bedarfsfall für forstwirtschaftlichen Verkehr wird die Beeinträchtigung der Natur deutlich begrenzt. Eine Mehrfachnutzung macht jedoch eine Asphaltierung unumgänglich, da wassergebundene Wege durch die Mehrbelastung zerstört würden. Eine Asphaltierung der Wege, sorgt für eine komfortablere Nutzung sowohl für die Forstwirtschaft als auch für den Radverkehr. Zudem wird einer nachträglichen Verdichtung des Bodens entgegengewirkt. Wo eine Mehrfachnutzung nicht möglich ist, können Wege parallel oder in geringem Abstand zu bereits bestehenden Straßen die Zerschneidung von Lebensräumen minimieren. Ist dennoch der Neubau eines eigenständigen Weges erforderlich, sollte der Nutzen des Radweges für die menschliche Gesundheit, den Klimaschutz und somit langfristig auch für den Naturschutz im Vordergrund stehen.

Die Auswirkungen auf Natur und Umwelt müssen dennoch bei jeder Baumaßnahme vorab untersucht werden. Eingriffe, bspw. durch zusätzliche Versiegelung, müssen ausgeglichen werden. Ein Ökoko-Konto ermöglicht es, erforderliche Kompensationsmaßnahmen zeitlich von den Baumaßnahmen zu entkoppeln. Ein gut gefülltes Ökoko-Konto stellt daher eine Möglichkeit dar, die Umsetzung des Radverkehrskonzepts zu beschleunigen.

7.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Für die Finanzierung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept ist in der Regel der Baulastträger der jeweiligen Straße zuständig. Radwege, die an Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen verlaufen oder dort laut Konzept gebaut werden sollten, sind demnach nicht durch die Stadt zu finanzieren. Alle Maßnahmen abseits des klassifizierten Netzes fallen in die Zuständigkeit der Stadt.



Eine Besonderheit stellen erforderliche Änderungen an der Verkehrsinfrastruktur dar, die aufgrund querender Radwege erforderlich werden: Wenn die Stadt eine Radroute plant und bspw. für die sichere Querung einer klassifizierten Straße eine Querungshilfe gebaut werden muss, dann greift das so genannte Verursacherprinzip – Die Stadt muss die Querungshilfe zahlen.

Um „böse Überraschungen“ zu vermeiden, sollte daher frühzeitig eine Abstimmung mit dem LBM gesucht werden.

Für die Förderung von Radverkehrsmaßnahmen gibt es einen ganzen Strauß an Förderprogrammen. Allerdings ist die Förderlandschaft ständig in Bewegung, sodass es wenig Sinn macht, die derzeit verfügbaren Förderprogramme näher zu beleuchten.

Die aktuell verfügbaren Förderprogramme können hier abgerufen werden:

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel>

https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/radverkehr_node.html

Der Landesbetrieb Mobilität in Rheinland-Pfalz bietet darüber hinaus eine Fördermittelberatung an:

foerderberatung-radwege@lbm.rlp.de

Telefon: 0261 / 30 43 96 1 (werktags 09:00 – 15:00 Uhr)

In den allermeisten Fällen muss der Vorhabenträger trotz der attraktiven Förderkulisse einen Eigenanteil aufbringen. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 sieht einen Finanzbedarf von 30 Euro je Person und Jahr für Bund, Länder und Kommunen vor. Je nach Förderprogramm ist mit einem Eigenanteil zwischen 10 und 50 Prozent zu rechnen. Hinzu kommen nicht förderfähige Kosten (je nach

Programm unterschiedlich) für Grunderwerb, Ausgleichsmaßnahmen oder Planung. Ein Finanzbedarf von 10 bis 15 Euro je Einwohner und Jahr wird daher für die Stadt als realistisch angesehen: ca. 290.000 Euro bis 435.000 Euro.



8. Fazit

Um dem steigenden Anteil der RadfahrerInnen künftig gerecht werden und den Anteil weiter anheben zu können, legt das vorliegende Konzept den Grundstein für langfristige Planungen. Das konzipierte Zielnetz mit den erstellten Maßnahmensteckbriefen, hilft der Stadt dabei, fundierte und nachhaltige Entscheidungen - im Bereich des Radwegebbaus - zu treffen.

Die Maßnahmensteckbriefe können im weiteren Verfahren abgestimmt und im Falle einer Weiterverfolgung konkretisiert werden. Durch sie kann das vorhandene Bestandswegenetz ausgebaut und ein zukunftsfähiges Grundgerüst geschaffen werden, das über die nächsten Jahre weiterwachsen kann.

Aufgrund der zahlreichen parallel stattfindenden Planungen im Kreis Ahrweiler sollte die Umsetzung möglichst zügig angestoßen werden. Aktuell wird zudem ein Radverkehrskonzept für den Landkreis Ahrweiler erstellt und der Wiederaufbau des Ahr-Radweges geplant. Diese Planungen fanden im RVK für die Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler Berücksichtigung und wurden mit den planenden Büros (Sweco GmbH und Planungsbüro VIA eG) regelmäßig abgestimmt. Eine Abstimmung sollte auch nach Beschluss des RVK bei der Umsetzung der Maßnahmen weiterhin stattfinden, damit die Planungen ineinandergreifen können.

Im Zuge der Umsetzung einzelner Maßnahmen können sich, aufgrund verkehrsrechtlicher, genehmigungsplanerischer oder naturschutzrechtlicher Einschränkungen, Änderungen der geplanten Radwegetrassen ergeben. Um die Akzeptanz für den Radverkehr zu erhalten und noch zu stärken ist daher bei der Umsetzung eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar.

Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

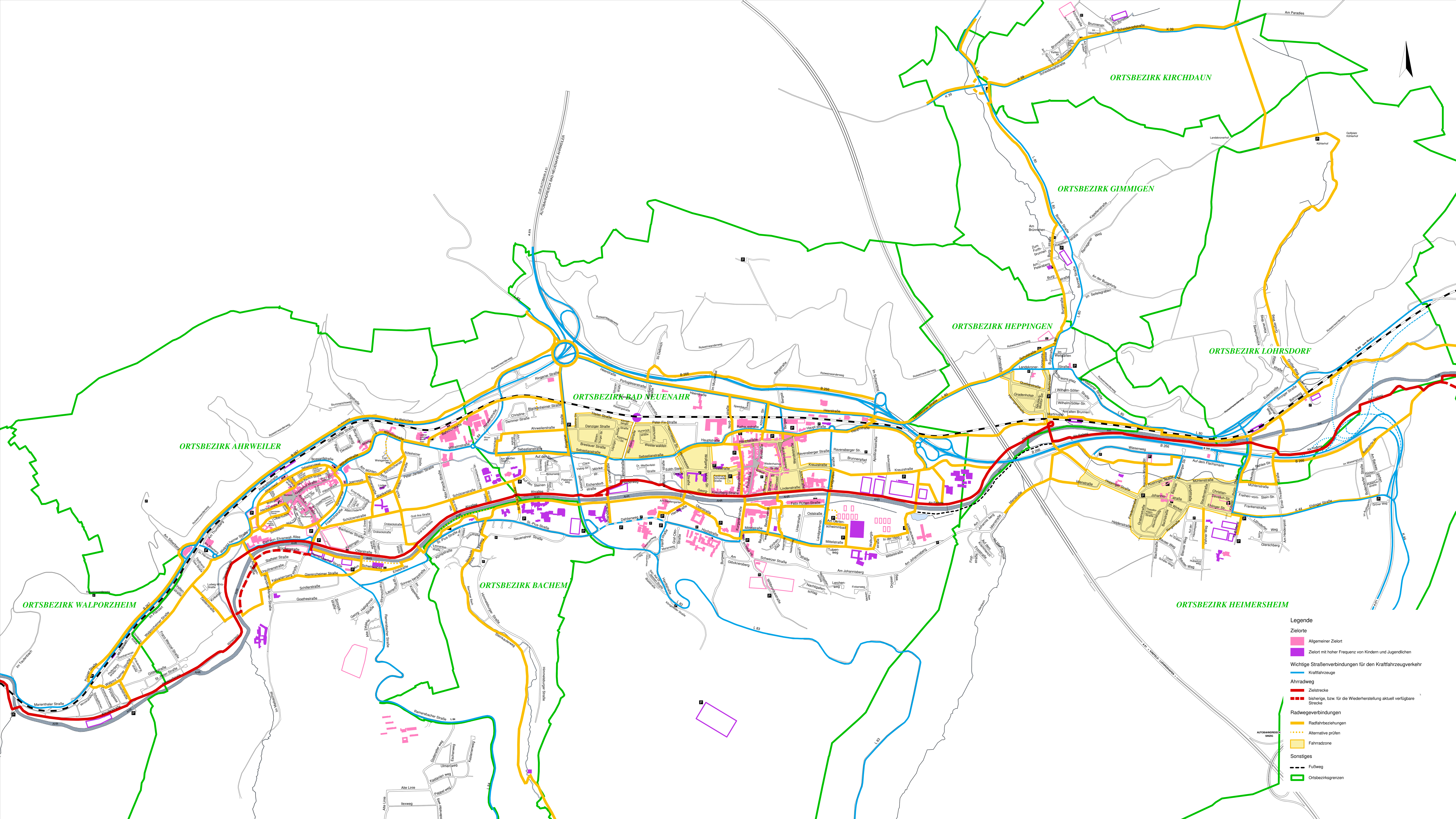
i. A. Paul Schaup-Middendorf
B. Sc. Bauingenieurwesen

Boppard-Buchholz, den 31.08.2023



9. Anlagen

- Anlage 1 Zielnetzentwurf
- Anlage 2 Befahrungsergebnis Wegequalität
- Anlage 3 Befahrungsergebnis Mitführung im Mischverkehr
- Anlage 4 Auswertung Online-Beteiligung
- Anlage 5 Maßnahmensteckbriefe
- Anlage 6 Zielnetz mit Standorten für Abstellanlagen
- Anlage 7 Optimierung der HBR-Beschilderung



ORTSBEZIRK AHRWEILER

ORTSBEZIRK WALPORZHEIM

ORTSBEZIRK BACHEM

ORTSBEZIRK BAD NEUENAUH

ORTSBEZIRK HEPPINGEN

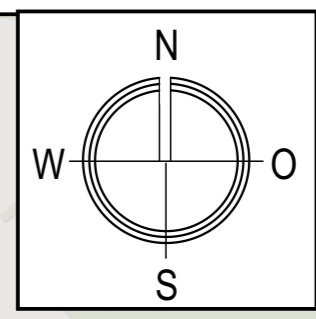
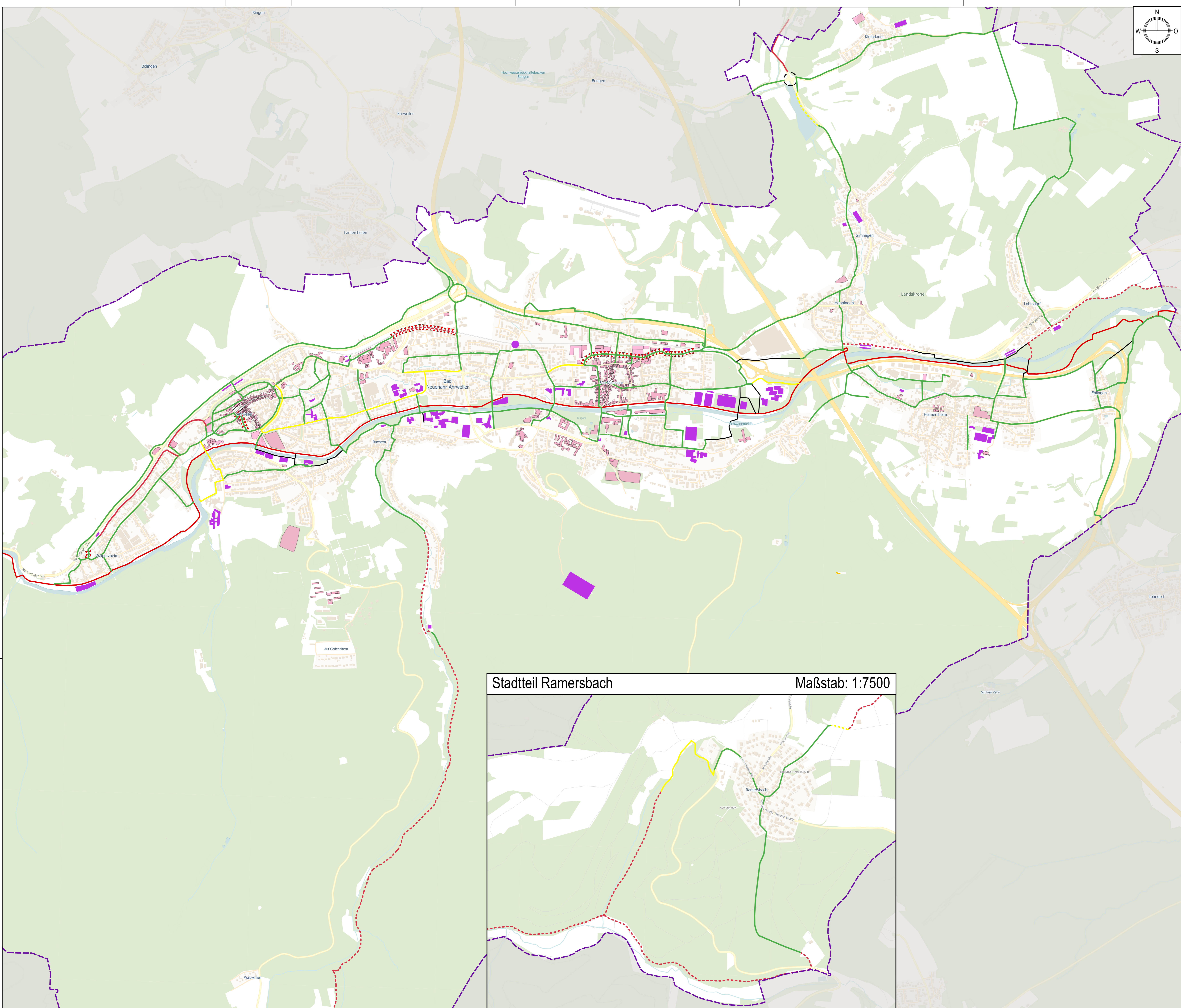
ORTSBEZIRK GIMMIGEN

ORTSBEZIRK KIRCHDAUN

ORTSBEZIRK LOHRSDORF

ORTSBEZIRK HEIMERSHEIM

- Legende**
- Zielorte
 - Algemeiner Zielort
 - Zielort mit hoher Frequenz von Kindern und Jugendlichen
 - Wichtige Straßenverbindungen für den Kraftfahrzeugverkehr
 - Kraftfahrzeuge
 - Ahrradweg
 - Zielstrecke
 - bisherige, bzw. für die Wiederherstellung aktuell verfügbare Strecke
 - Radwegeverbindungen
 - Radfahrbeziehungen
 - Alternative prüfen
 - Fahradzone
 - Sonstiges
 - Fußweg
 - Ortsbezirksgrenzen



Zeichenerklärung

Befahrene Strecke nach Oberflächenqualität	
zu schmal (< 2,50 m)	
befestigt, Oberfläche gut	
befestigt, Oberfläche mittel	
befestigt, Oberfläche schlecht	
unbefestigt, Oberfläche gut	
unbefestigt, Oberfläche mittel	
unbefestigt, Oberfläche schlecht	
Kein befahrbarer Weg	
Aktuell kein Weg vorhanden	
Ahrradweg	
Fußgängerzone	
Zielorte:	
Allgemeiner Zielort	
Zielort mit hoher Frequenz von Kindern und Jugendlichen	

Kartengrundlagen

© GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2019), dl-delby-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> [Daten bearbeitet]

© OpenStreetMap Mitwirkende

© Daten aus der zentralen Radwegdatenbank des Landes Rheinland-Pfalz übergeben durch den LBM RLP am 18.01.2021

Für die Analyse wurde das Onlin-Portal www.mapillary.com und das freierfügbare, Open Source QGIS verwendet.

radwanderland.de

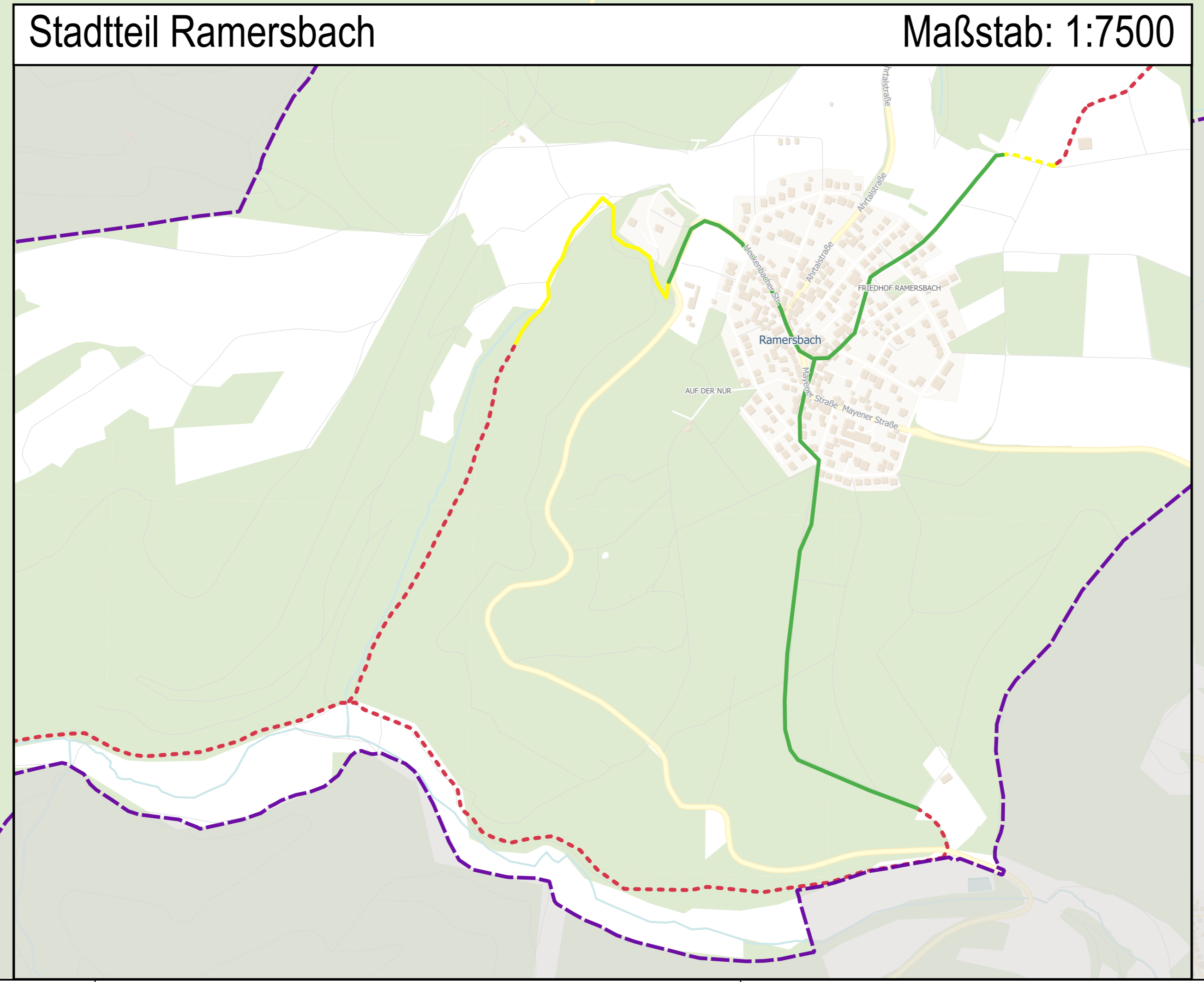
Förderung:
 Die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes wird gefördert durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER). Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete



im Rahmen des rheinland-pfälzischen Entwicklungsprogramms "Umweltmaßnahmen, Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft, Ernährung" (Eule)



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz



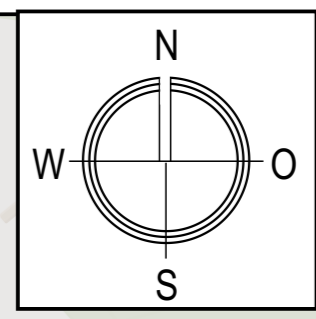
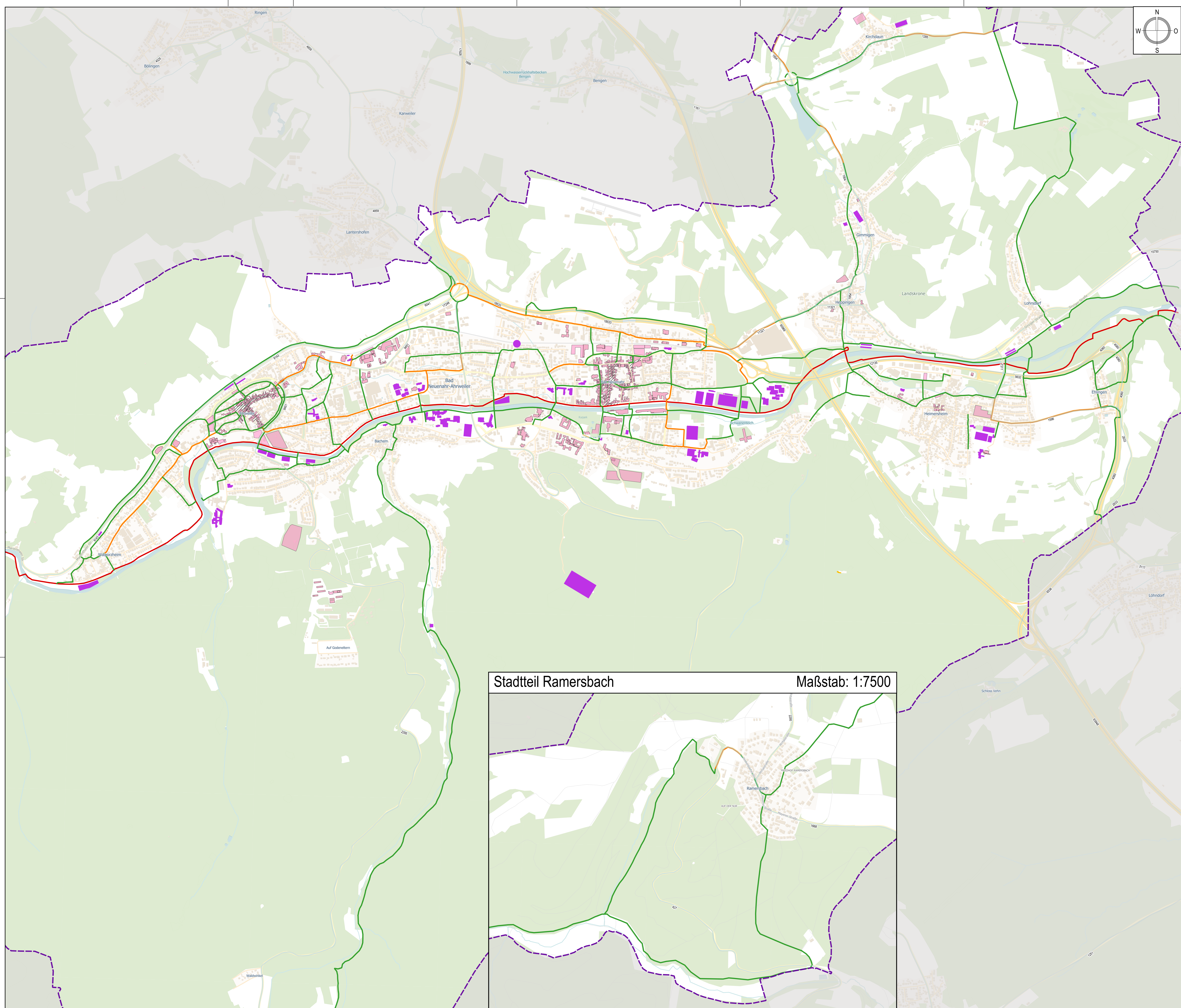
WZDR	Datum	Name	Anlagen-Nr.:	Plan-Nr.:	Maßstab:
berk	März 2023	P.Schnap	2	1	1:10.000
we	August 2023	P.Schnap			
we	August 2023	a.brechenzer			

Landkreis Ahrweiler
 Stadt Bad Neuenahr - Ahrweiler

Radverkehrskonzept
 Befahrungsergebnis

Büro für Städtebau und Umweltplanung
 Geschäftsführer: Friedrich Fraunberg
 Dipl.-Ing. Stadtplaner Sebastian von Borsow
 Dipl.-Bauplaner
 Am Hainpark 1a
 54554 Bissdorf-Buchholz
 T 0 67 42 - 87 80 - 0
 F 0 67 42 - 87 80 - 85
zweidek@stadt-lund-plus.de
www.stad-lund-plus.de

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Bad Neuenahr - Ahrweiler



- ### Zeichenerklärung
- Befahrene Strecke nach Mitführung
 - unkritisch —
 - kritisch —
 - Fußgängerzone - - -
 - Ahrradweg —
 - Zielorte:
 - Allgemeiner Zielort ■
 - Zielort mit hoher Frequenz von Kindern und Jugendlichen ■

Tagesverkehrszahlen (DTV) Stand 2015
Anzahl Kfz / Tag

Eine kritische Mitführung des Radverkehrs im Mischverkehr liegt dann vor, wenn...
 ...der Radverkehr an Hauptverkehrsrouten mitgeführt wird
 ...der Radverkehr an Strecken mit hohem durchschnittlichen Verkehr mitgeführt wird
 ...der Radverkehr außerorts auf Straßen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung mitgeführt wird
 ...auf diesem Streckenabschnitt besonders viel Radverkehr durch SchülerInnen zu erwarten sind

Kartengrundlagen
 © GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2019), dl-delby-2-0, http://www.lvermgeo.rlp.de [Daten bearbeitet]
 © OpenStreetMap Mitwirkende
 © Daten aus der zentralen Radwegdatenbank des Landes Rheinland-Pfalz übergeben durch den LBM RLP am 18.01.2021
 Für die Analyse wurde das Onlin-Portal www.mapillary.com und das freierfügbare, Open Source QGIS verwendet.



Förderung:
 Die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes wird gefördert durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER). Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

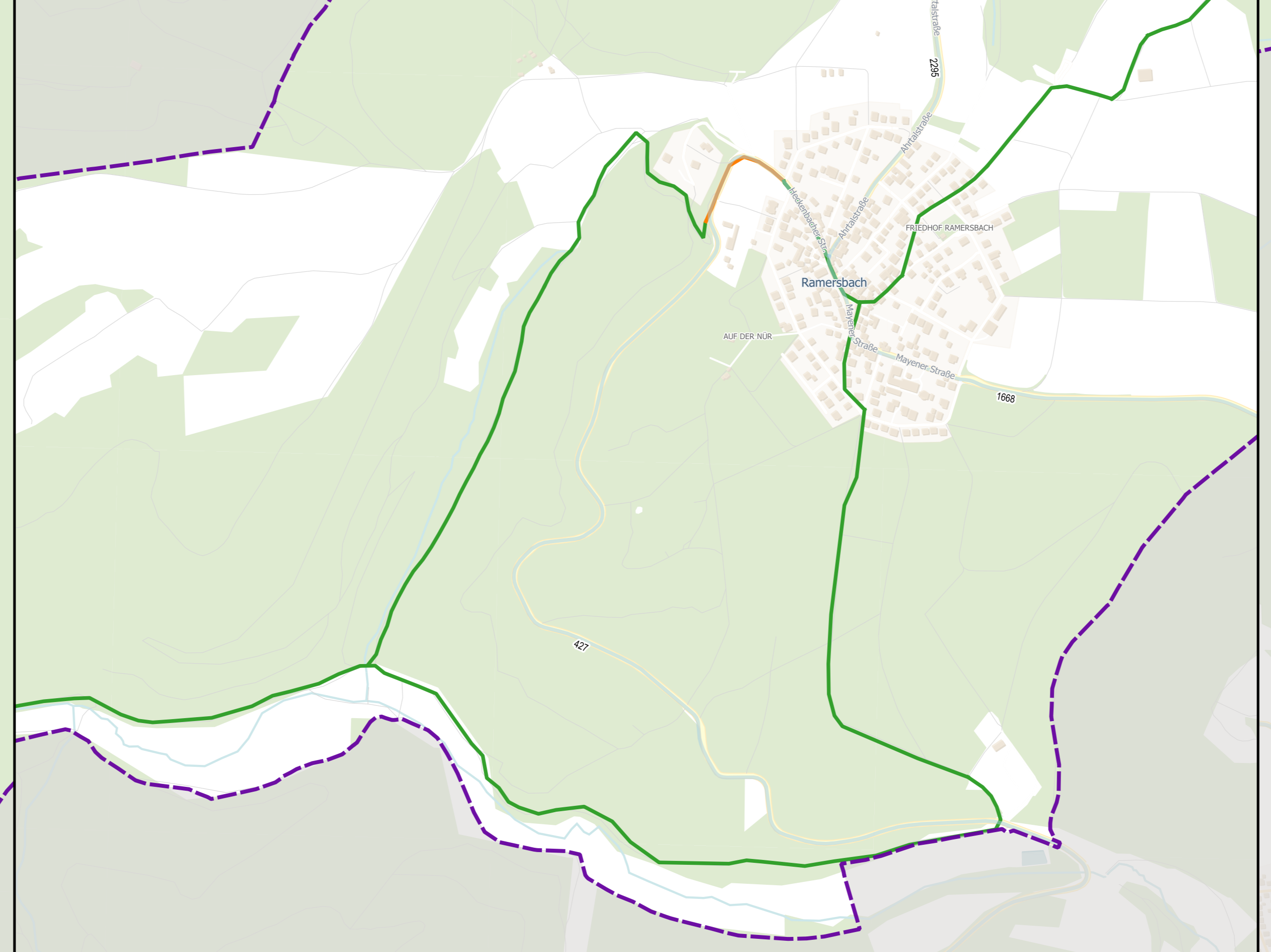


im Rahmen des rheinland-pfälzischen Entwicklungsprogramms "Umweltmaßnahmen, Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft, Ernährung" (Eule)



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Stadtteil Ramersbach Maßstab: 1:7500



WZNR	Datum	Name	Anlagen-Nr.:	Plan-Nr.:	Maßstab:
ber	März 2023	P.Schnap	3	1	1:10.000
we	August 2023	P.Schnap			
we	August 2023	a.brechenser			

Landkreis Ahrweiler
 Stadt Bad Neuenahr - Ahrweiler

Radverkehrskonzept

Befahrungsergebnis

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Bad Neuenahr - Ahrweiler

Stadt-Land-Plus GmbH

Blau für Städtebau und Umweltplanung
 Geschäftsführer: Friedrich Fraunberg
 Dipl.-Ing. Stadtplanung
 Sebastian von Bredow
 Dipl.-Bauplaner

Am Hainpark 1a
 54154 Biebrich-Büchel
 T 0 67 42 - 87 80 - 0
 F 0 67 42 - 87 80 - 85
 zentral@stadt-land-plus.de
 www.stad-land-plus.de

Bad Neunahr-Ahrweiler

**Auswertung der Online-Beteiligung zum Radverkehr
in der Stadt Bad Neunahr-Ahrweiler**

Stand: 31. August 2023

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Bad Neunahr-Ahrweiler

Stadt-Land-plus GmbH

Büro für Städtebau
und Umweltplanung

Geschäftsführer:
Friedrich Hachenberg
Dipl.-Ing. Stadtplaner

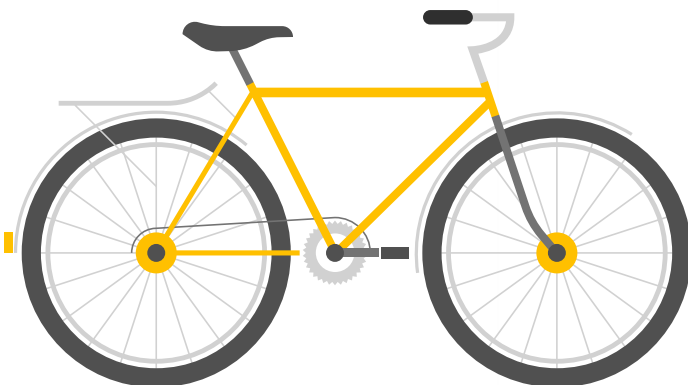
Sebastian von Bredow
Dipl.-Bauingenieur

HRB Nr. 26876
Registergericht: Koblenz

Am Heidepark 1a
56154 Boppard-Buchholz

T 0 67 42 - 87 80 - 0
F 0 67 42 - 87 80 - 88

zentrale@stadt-land-plus.de
www.stadt-land-plus.de





Inhaltsverzeichnis

Online-Beteiligung	3
Hintergrund der Befragten	3
Alter, Wohnort und Fahrstil.....	3
Modal Split	4
Bestandsnetz	5
Unfall- und Gefahrenstellen.....	5
Zielnetz	7
Gewünschte Abstellanlagen	8
Geo-Budgetierung	9
Mountainbike	12
Fazit	12



Online-Beteiligung

Um Erfahrungen und Anregungen der BürgerInnen der Stadt Bad Neunahr-Ahrweiler zum Radverkehr zu sammeln, fand im Juli 2023 eine Online-Befragung statt. Die Umfrage wurde von 151 Menschen teilweise und davon von 64 Personen komplett ausgefüllt wurde. Die Ergebnisse werden im Folgenden ausgewertet und anschließend Handlungsbedarfe sowie Potenziale für den Radverkehr abgeleitet. Die Beteiligungsergebnisse sollen im Anschluss in den Planungsprozess einfließen, um diesen möglichst praxisorientiert und alltagsgerecht zu gestalten.

Hintergrund der Befragten

Alter, Wohnort und Fahrstil

In der Umfrage wurden die Teilnehmenden dazu aufgefordert einige Angaben zu ihrem Hintergrund, darunter Alter, Wohnort und Fahrstil zu machen, um bei der Auswertung der Daten zwischen verschiedenen „Profilen“ differenzieren zu können. Angaben zu Alter und Wohnort ermöglichen zudem eine Einschätzung der Repräsentativität der Teilnehmenden, bezogen auf die Gesamtbevölkerung der Stadt.

Um abzuschätzen, zu welchen Zwecken die Befragten das Rad verwenden, wurden sie dazu aufgefordert, sich einem bestimmten Radfahr-Typen zuzuordnen (siehe Abbildung 2). Die Ergebnisse zeigen, dass der Großteil der Radfahrer das Fahrrad für alltägliche

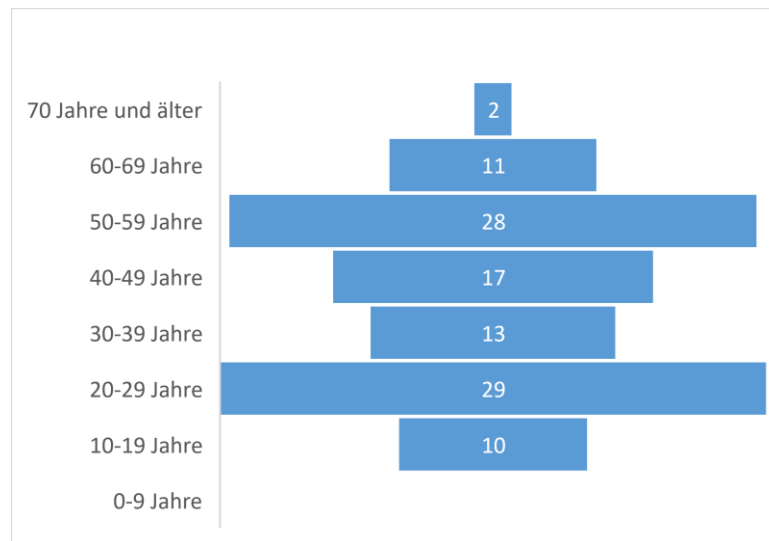
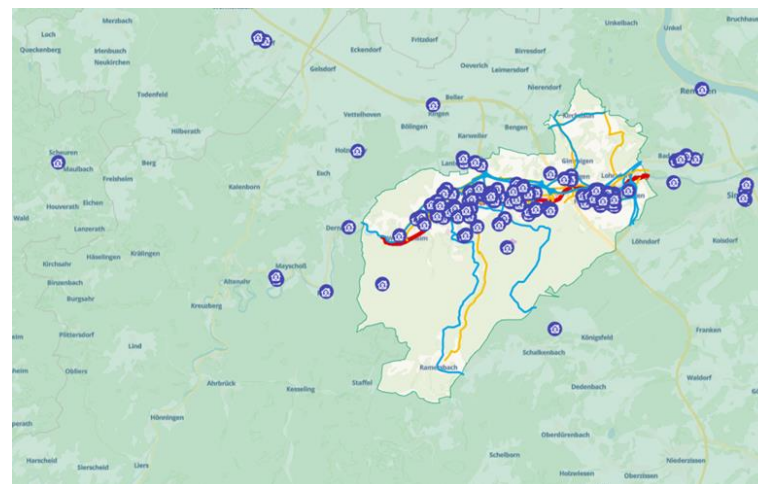


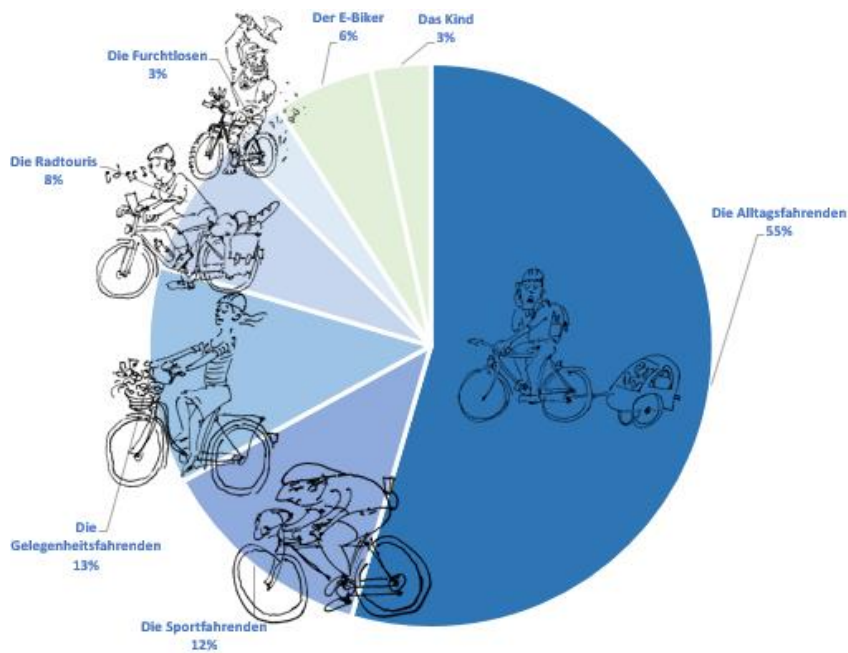
Abbildung 1: Altersstruktur der Teilnehmenden





Erledigungen (55%), Gelegenheitsfahrten (13%) und zur sportlichen Betätigung (12%) nutzt.

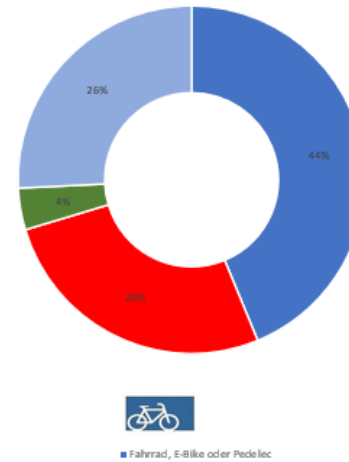
Modal Split



Der Modal Split ist eine verkehrsstatistische Methode zur Bestimmung der Verkehrsmittelwahl. Hierbei wird betrachtet, welche Fortbewegungsmittel für wie viele Wege genutzt werden. Auf Grundlage der Antworten auf die Frage des Schemas „Wie häufig

benutzt du...?“ und „Wie viele Kilometer fährst du mit ...? konnte für die Stadt ein Modal Split erstellt werden.

Modal Split Wege in Bad Neunahr-Ahrweiler



Modal Split Wege in Deutschland

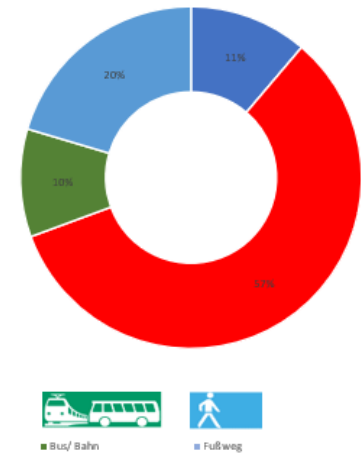


Abbildung 2: Modal Split nach Wege

Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Teilnehmenden einer Befragung zum Thema Radverkehr vermutlich empfänglicher für die Thematik sind und daher tendenziell häufiger das Rad nutzen als die durchschnittliche Bevölkerung.

E-Bike, Fahrrad und Pedelec (44%) werden von den Befragten viermal so häufig verwendet, wie im deutschen Durchschnitt. Wohingegen Bus und Bahn (4%) eine deutlich geringe Bedeutung als im Bundesdurchschnitt (10%) haben.

Bei der Anzahl der zurückgelegten Kilometer dominieren weiterhin die Fahrräder, was ins besonders auf die höhere Reichweite von E-Bikes und Pedelecs zurückgeführt werden kann. An Bedeutung



gewinnt hierbei vor allem Bus und Bahn und das Auto, wessen Benutzung aber weniger als halb so hoch wie im bundesweiten Durchschnitt ist.

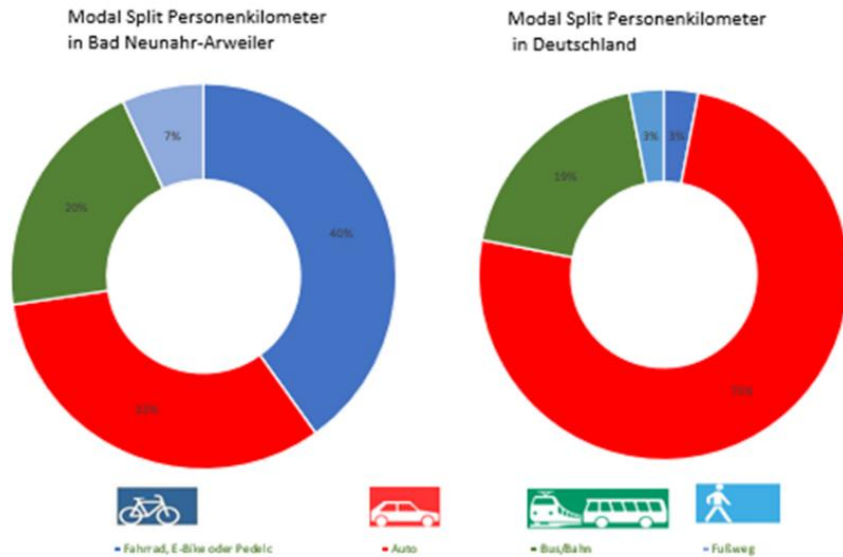


Abbildung 3: Modal Split nach Kilometern

Bestandsnetz

Unfall- und Gefahrenstellen

Um Radwegenetz für alle Verkehrsteilnehmenden sicher zu gestalten, ist auch die Verortung von Unfall- und Gefahrenstellen von großer Bedeutung. Zwar sind Unfallanalysen bereits ein fundamentaler Bestandteil jedes Radverkehrskonzepts, jedoch beruhen diese ausschließlich auf offiziellen Unfallmeldungen. Dabei tauchen lange nicht alle Unfälle in der Statistik auf. Um auch in Zukunft die Sicherheit - tatsächlich wie gefühlt - aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten, ist es wichtig, so viele Unfallstellen wie möglich zu erfassen und im Planungsprozess zu berücksichtigen.

Durch die Befragung konnten 25 Unfallorte und 387 Gefahrenstellen identifiziert werden.

Die Gefahrenstellen befinden sich vor allem auf dem Ahrradweg, an den Hauptstraßen im Stadtgebiet und an den größeren Verkehrsknotenpunkten, wie dem Kreisverkehr im Norden, dem Knotenpunkt Sebastianstraße – Ringener Str. oder im Kreisverkehr Wilhelmstraße – Friedrichstraße.

Innerhalb der Stadt blieben 13 Unfälle ohne Verletzung, bei 8 Unfällen gab es leichte Verletzungen. Die Unfallstellen lagen insbesondere im Bereich der Rathausstr./Hauptstr./Sebastianstr./Wilhelmstr. und der Heerstraße.

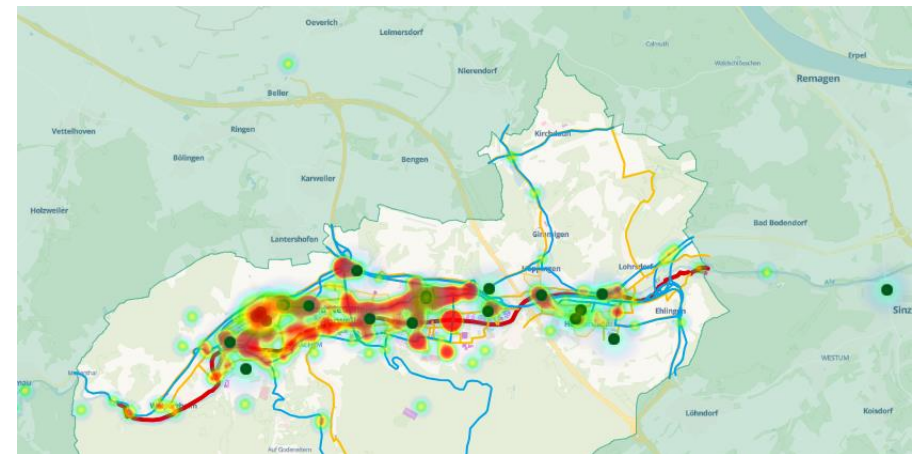


Abbildung 4: Unfallstellen (schwarze Punkte) und Gefahrenstellen (rote Punkte)



Neben der geographischen Verortung der Unfallstellen, sollten Teilnehmende der Umfrage auch den Grund für einen potenziellen oder tatsächlichen Unfall einschätzen.

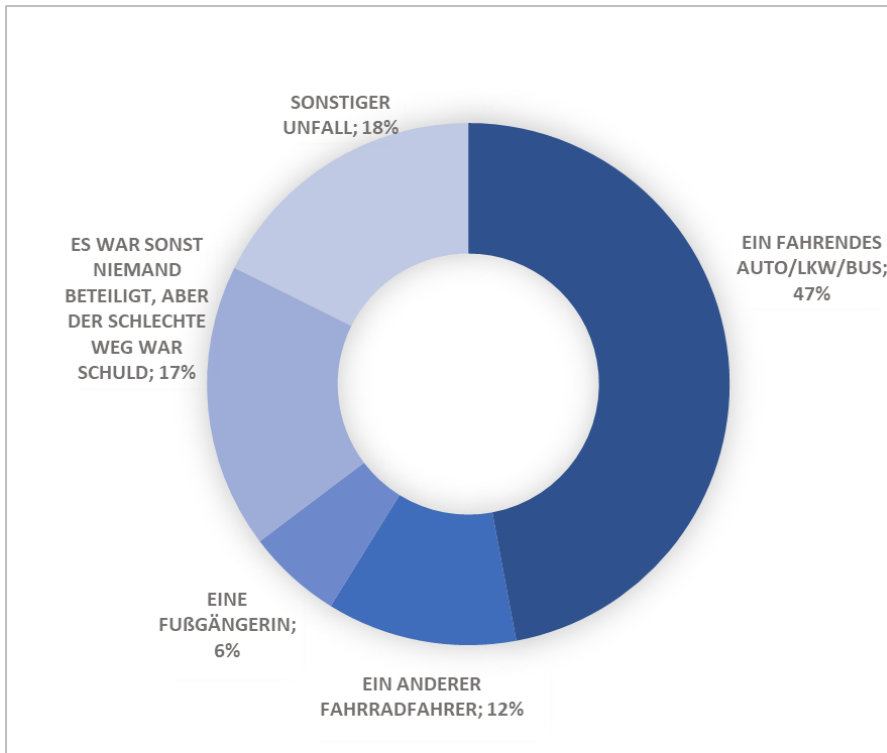


Abbildung 6: Grund des Unfalls

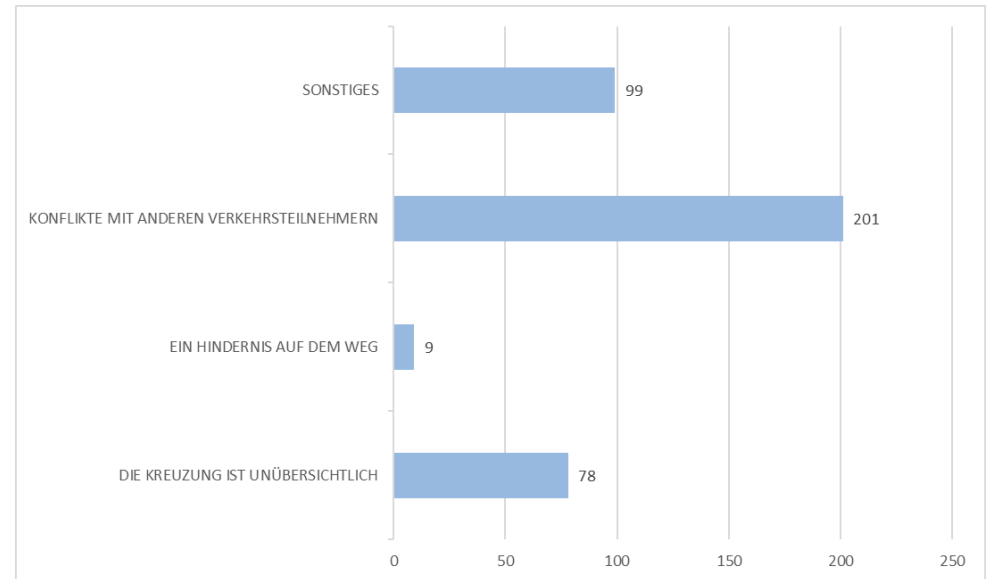


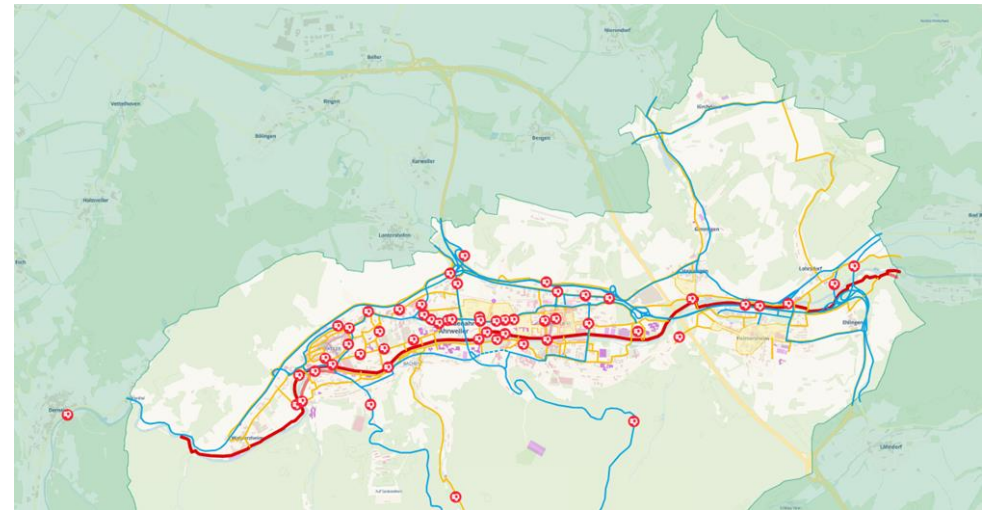
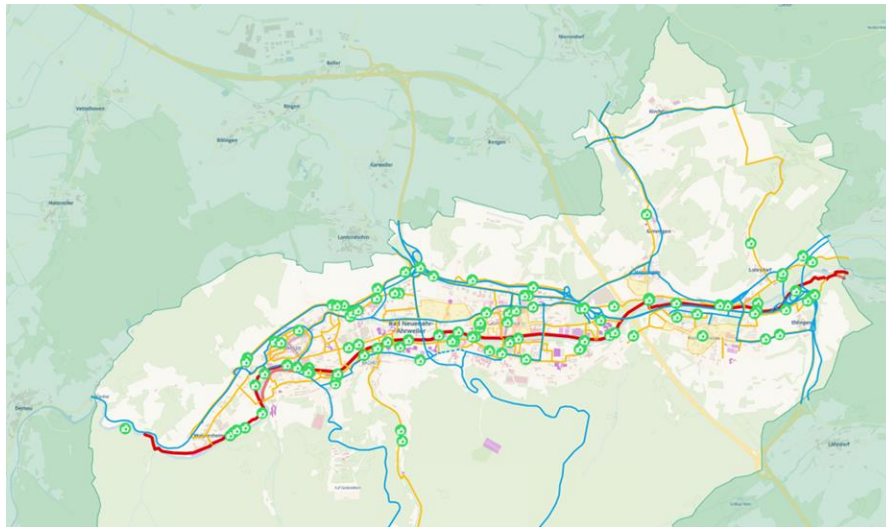
Abbildung 5: Grund des Unfalls



Zielnetz

Außerdem hatten die BürgerInnen die Möglichkeiten das vorhandene Zielnetz zu bewerten. Der Ahr-Radweg wurde am häufigsten positiv bewertet.

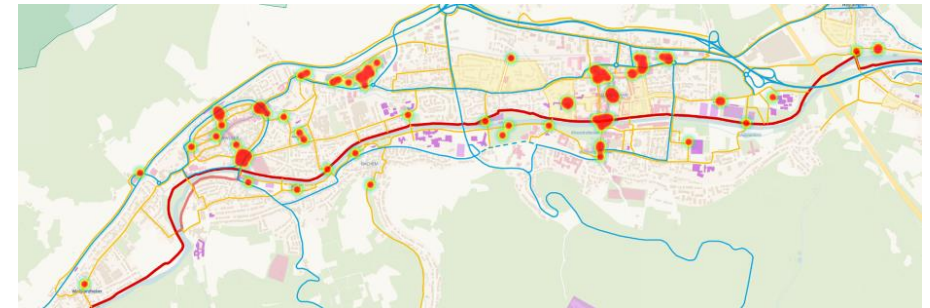
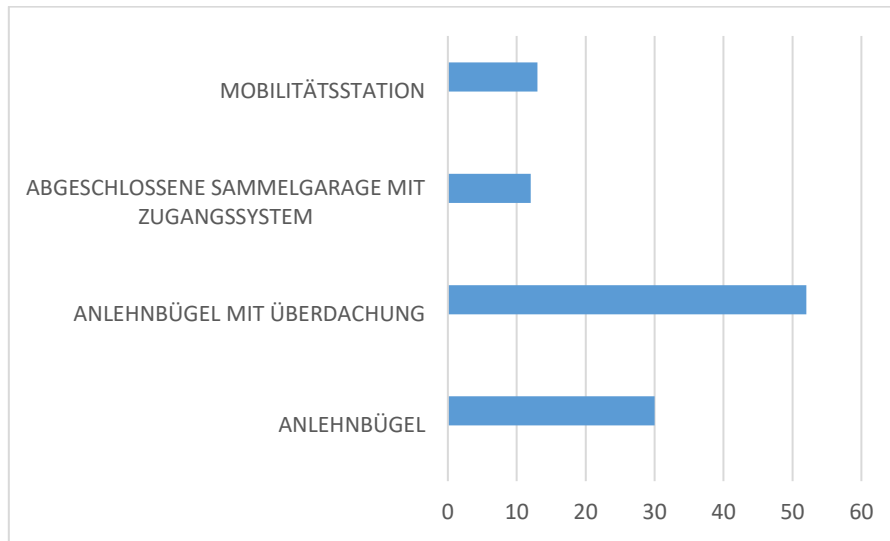
Negativ wurden vor allem die Verbindungen entlang der Hauptverkehrsstraßen bewertet. Vermutlich kommen die negativen Bewertungen dadurch zustande, dass es zum jetzigen Zeitpunkt kein Angebot für den Radverkehr bei diesen Verbindungen besteht und der Radfahrende im Mischverkehr mitfahren muss.





Gewünschte Abstellanlagen

Durch die Umfrage konnten im Stadtgebiet 107 Standorte mit gewünschten Abstellanlagen identifiziert werden.



Am häufigsten wurden Abstellanlagen mit Überdachung ausgewählt, wobei die Variante mit Lademöglichkeit den größten Anteil hat. Die Standorte verteilen sich vor allem auf den Stadtteil Ahrweiler, das größere Einkaufszentrum und rund um den Bereich der Fußgängerzone im Stadtteil Bad Neuenahr.



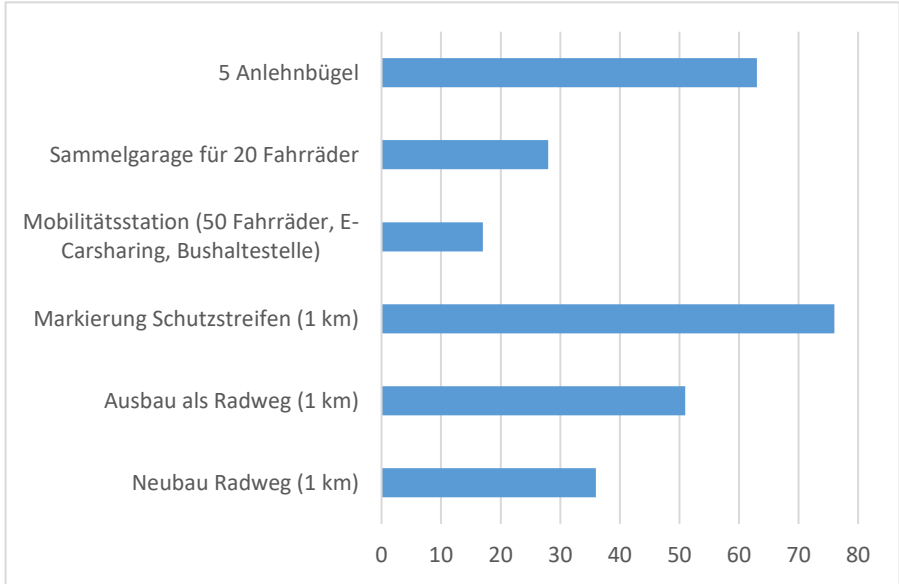
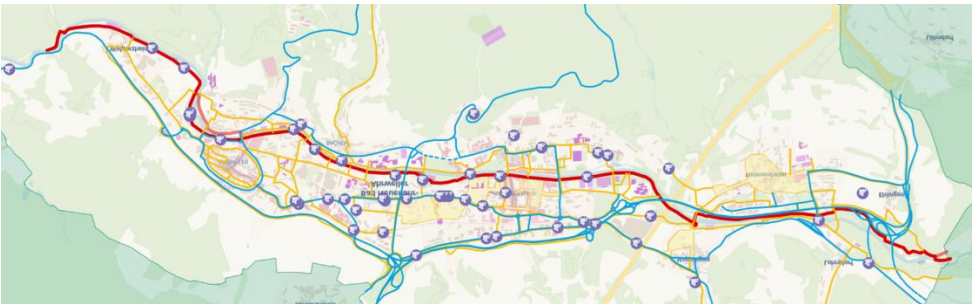
Geo-Budgetierung

Im Zuge einer sogenannten Geo-Budgetierung wurden die Teilnehmenden zu einem Gedankenexperiment eingeladen: „Du bist Bürgermeister*in deiner Gemeinde. Welche Maßnahmen würdest du in den ersten zwei Jahren finanzieren wollen?“. Hierzu konnte virtuell ein Budget von einer Millionen Euro auf verschiedene Projekte, wie den Neu- und Ausbau von Radwegen, die Markierung von Schutzstreifen oder die Errichtung von Sammelgaragen, Mobilitätsstationen und Anlehnbügel, aufgeteilt werden. Die einzelnen Maßnahmen waren mit den jeweilig abgeschätzten Kosten versehen und konnten auf der Karte an gewünschte Orte gesetzt werden. So konnten die Teilnehmenden priorisieren, welche Maßnahmen ihrer Meinung nach in welchen Bereichen am sinnvollsten sind.

Budget-Neubau:

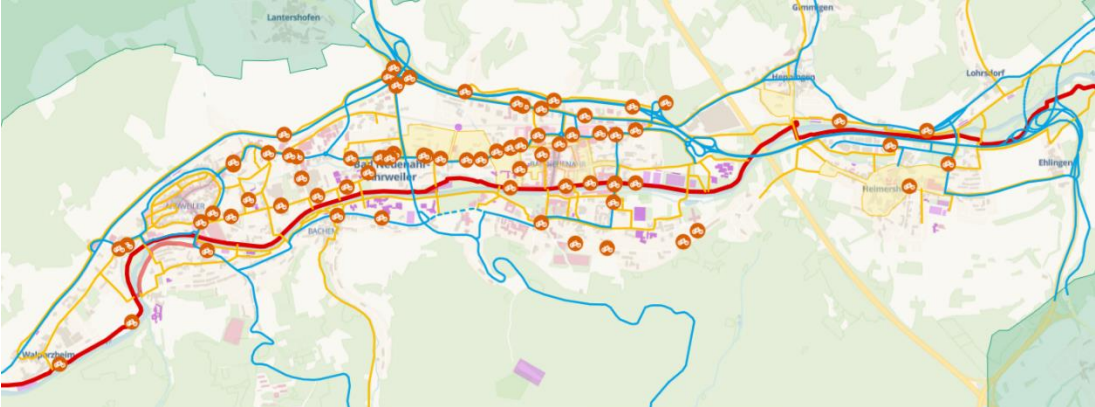


Budget-Ausbau:





Budget-Schutzstreifen:

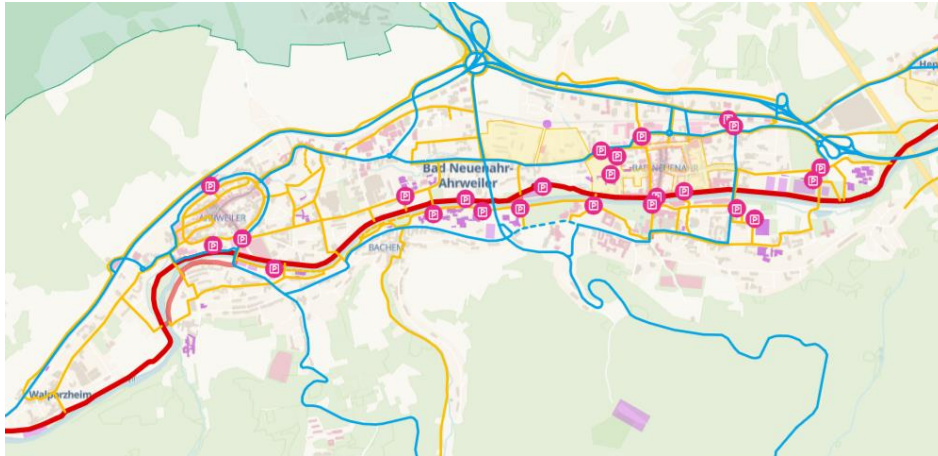


Budget-Mobilitätsstation:

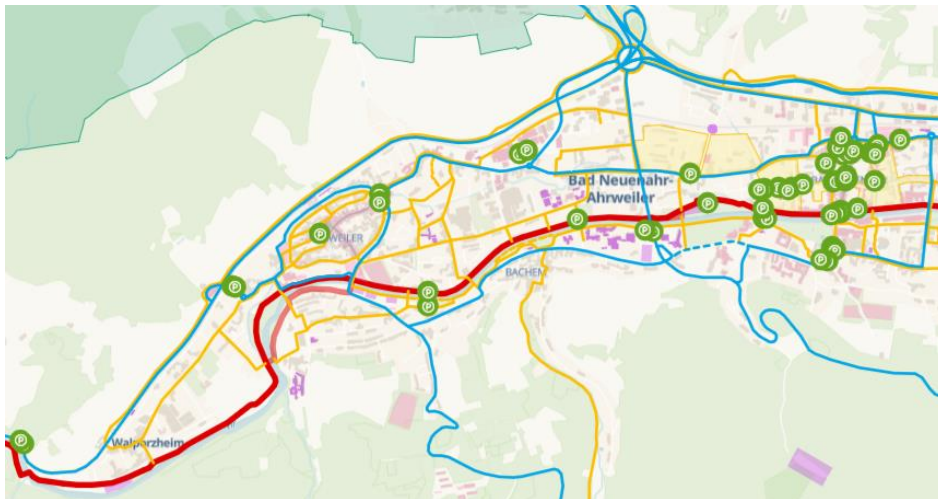




Budget- Sammelgaragen:



Budget-Anlehnbügel:





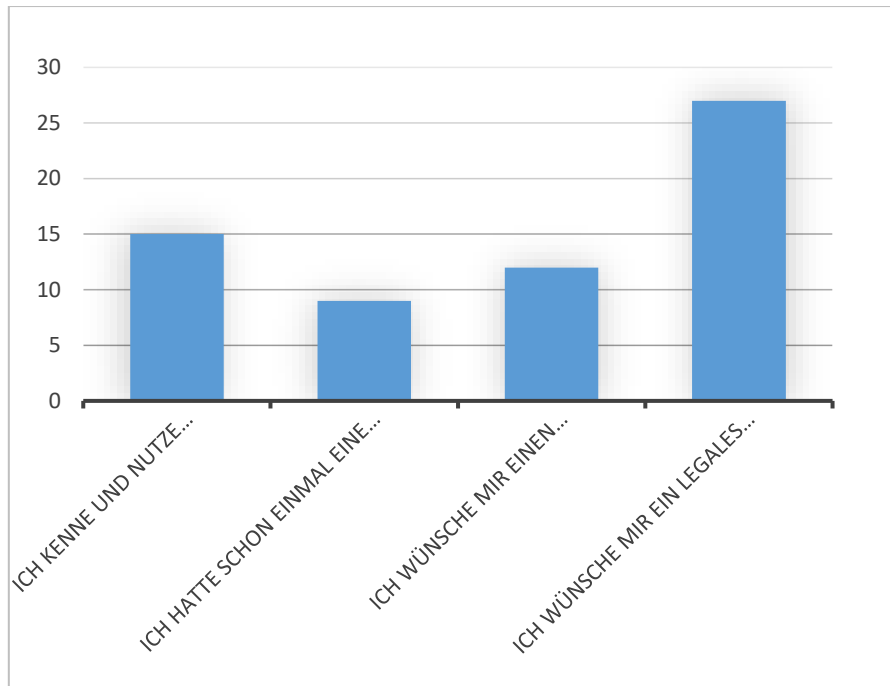
Mountainbike

Das Ergebnis der letzten Frage in der Online-Beteiligung verdeutlicht, dass in der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler ein großes Potenzial im Bereich **Mountainbike** steckt.

Teilnehmende wünschen sich ein legales Angebot zum Mountainbiken. Mehrere der Befragten waren schon einmal in einer Konfliktsituation mit oder als Mountainbiker (10 %) und wünschen sich auch legale Mountainbiking Routen (18%). Ein erster Austausch zu dem Thema könnte in Form eines Workshops im Rahmen der weiteren Beteiligungsangebote des Radverkehrskonzeptes angeboten werden.

Fazit

Nach der ersten Ergebnisanalyse zeichnet die Online-Beteiligung zum Radverkehrskonzept in der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler als voller Erfolg ab. Die meisten Rückmeldungen sind für die weitere Arbeit am Radverkehrskonzept sehr wertvoll, da gerade mit den Gefahrenstellen und den schlechten Bewertungen beim Zielnetz die Handlungsbedarfe besser sichtbar werden.



Maßnahmenvorschlag		Lage: Landkreis Ahrweiler Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler Maßnahme 1		
STAND: 31.08.2023	STATUS: <input checked="" type="checkbox"/> Prüfung <input type="checkbox"/> Freigegeben	PROJEKT-NR.: MO2208		
<u>Projekt:</u> Radverkehrskonzept Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler				
Grundschule Ahrweiler				
Grundlagen				
Klassifizierung:				
<input type="checkbox"/> Bundesstraße	<input type="checkbox"/> Landesstraße	<input type="checkbox"/> Kreisstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestraße	Schützenstr., Römerstr., Blankartstr.
Netzknoten:		Lage: Innerorts		
Stationierung:		Kfz-Bel. / DTV2015: unbekannt		
Länge der Strecke: 450 m		Kfz-Bel. / Tageshöchstwert: unbekannt		
Max. Längsneigung: unbekannt		Best. zulässige Geschwindigkeit: 30 km/h		
Fahrbahnbreite: 7,00 – 7,50 m, teilweise abzüglich Parkstände				
Sichtweitenanalyse: (siehe Abb. 2)				
<input type="checkbox"/> Erfolgt		<input checked="" type="checkbox"/> Nicht erforderlich		
Parken im Bestand:				
<input checked="" type="checkbox"/> Möglich	<input type="checkbox"/> eingeschränkt möglich	<input type="checkbox"/> nicht möglich		
Anzuwendende technische Richtlinien:				
<input checked="" type="checkbox"/> RASt	<input checked="" type="checkbox"/> ERA	<input type="checkbox"/> Sonstiges:		
Ermittlung der Belastungsbereiche:				
<input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> II	<input type="checkbox"/> III / IV		
Netzbedeutung Radverkehr:				
<input type="checkbox"/> GRW Radfernweg	<input type="checkbox"/> GRW Großräumige Verbindung	<input type="checkbox"/> GRW Regionale Ergänzung	<input checked="" type="checkbox"/> Radverkehrskonzept	



1. Übersicht / Bestandssituation

Das Umfeld der Grundschule Ahrweiler wird geprägt von Straßen mit Tempo 30 und zahlreichen Parkständen. Von der Blankartstraße wird auch die Kindertagesstätte St. Laurentius erreicht. Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden vier Gefahrenstellen benannt, u.a. mit dem Vermerk: „Verkehrsumgebung der Grundschule Ahrweiler für radfahrende Kinder nicht geeignet: ungeordneter Auto-Abholverkehr, zu schmale Gehwege für radfahrende Kinder, Straßenquerungen nicht gekennzeichnet oder gesichert“.

Grundsätzlich ist der Radverkehr auf der Fahrbahn unterwegs. Hauptgefahrenpunkt ist hierbei der ruhende Kfz-Verkehr bzw. der Pkw.-Verkehr zu den Zeiten des Schulbeginns und des Schulendes. Insbesondere das Öffnen von Türen bei Fahrzeugen in Längsaufstellung („Dooring“) stellt eine große Unfallgefahr dar. Da Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auf dem Gehweg fahren müssen und bis zum zehnten Lebensjahr dürfen, ist im Umfeld der Grundschule und der Kindertagesstätte von einer starken Gehwegnutzung durch junge Radfahrer auszugehen.

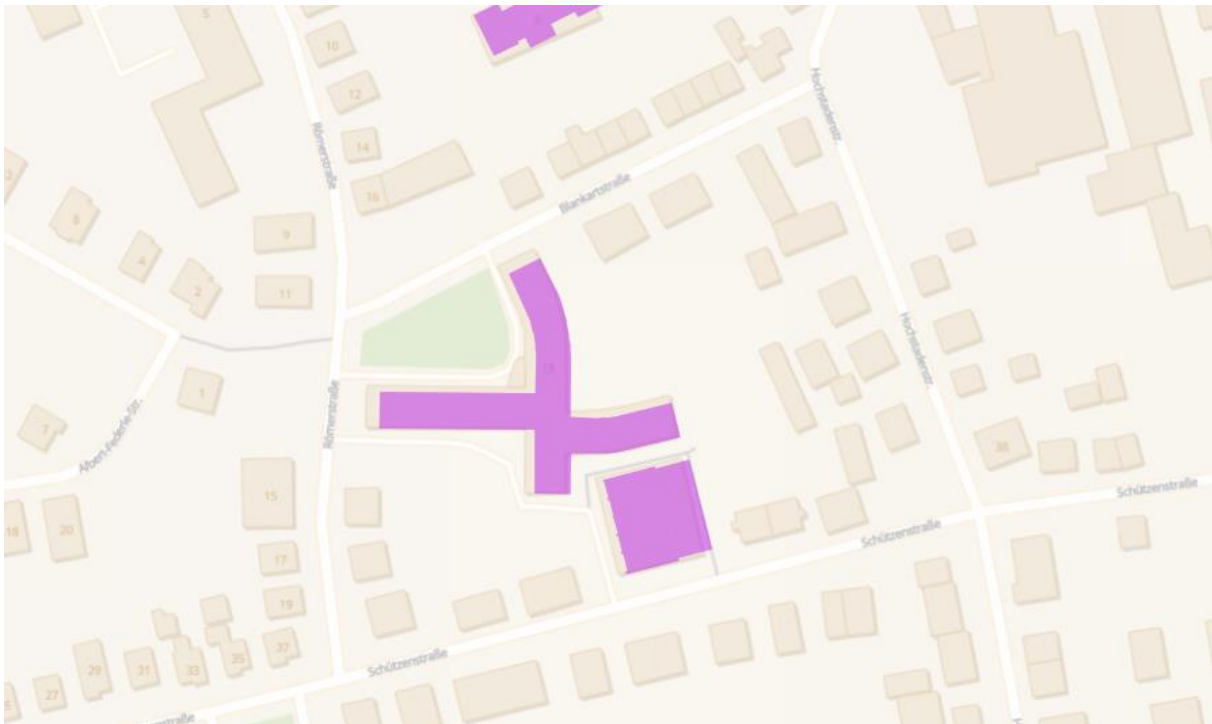


Abb.1: Übersichtskarte; Quelle: Maptionnaire / OpenStreetMap



Foto 1: Bestandssituation; Blankartstraße, Schrägaufstellung der Parkstände



Foto 2: Bestandssituation; Blankartstraße, Mittelinsel



Foto 3: Bestandssituation; Römerstraße / Blankartstraße, Bushaltestelle und Geh- und Radweg zur Ernst-Kley-Straße



Foto 4: Bestandssituation: Schützenstraße, Fußgängerüberweg an Einmündung der Römerstraße

2. Beschreibung des Maßnahmenvorschlags

Hauptziel sollte die Vermeidung von Konflikten zwischen Radfahrern auf Fahrbahn und Gehweg mit dem ruhenden Kfz-Verkehr sein. Im Umfeld der Grundschule wird angeregt, daher möglichst wenige Parkstände vorzusehen. Die Parkstände sollten allgemein auf gute Einsehbarkeit hin geprüft werden. Die Längsparkstände können als Kiss-and-Ride Parkplätze ausgewiesen werden, bei denen eine Person nur abgesetzt oder abgeholt werden kann und ein längeres Verweilen verboten ist.

Um den Konflikt mit Begegnungsverkehr zu vermeiden und um die Flächenverfügbarkeit im Straßenraum zu erhöhen, wird ein Einbahnstraßensystem in Römer- und Blankartstraße vorgeschlagen. Die Einbahnstraßen wären dann für den Radverkehr in Gegenrichtung befahrbar.

Durch das Einbahnstraßensystems, den Längsparkständen auf der linken Seite der Fahrbahn und dem Rechtsfahrgebot für den Radverkehr kann das Problem durch Dooring reduziert werden.

Wo es möglich ist, könnten die Gehwege verbreitert werden. Insbesondere in den Kreuzungsbereichen könnten die Flächen zugunsten der Gehwege umverteilt werden, um die Querungsbreite möglichst gering zu halten und gute Sichtverhältnisse herzustellen.

Zusätzliche Flächen abseits der Fahrbahn könnten auch für Baumpflanzungen im Sinne einer kleinklimatischen Verbesserung genutzt werden.

Es wird vorgeschlagen, die Schützenstraße im Zuge von Maßnahme 2 in ihrer Durchgängigkeit einzuschränken mit dem Ziel, eine erhebliche Verkehrsreduzierung zu erreichen.

Der folgende Planungsvorschlag ist eine skizzenhafte Darstellung einer Umsetzungsmöglichkeit, die im weiteren Verfahren abgestimmt, diskutiert und im Falle einer Weiterverfolgung konkretisiert werden müsste.



3. Planungsvorschlag/Musterlösung

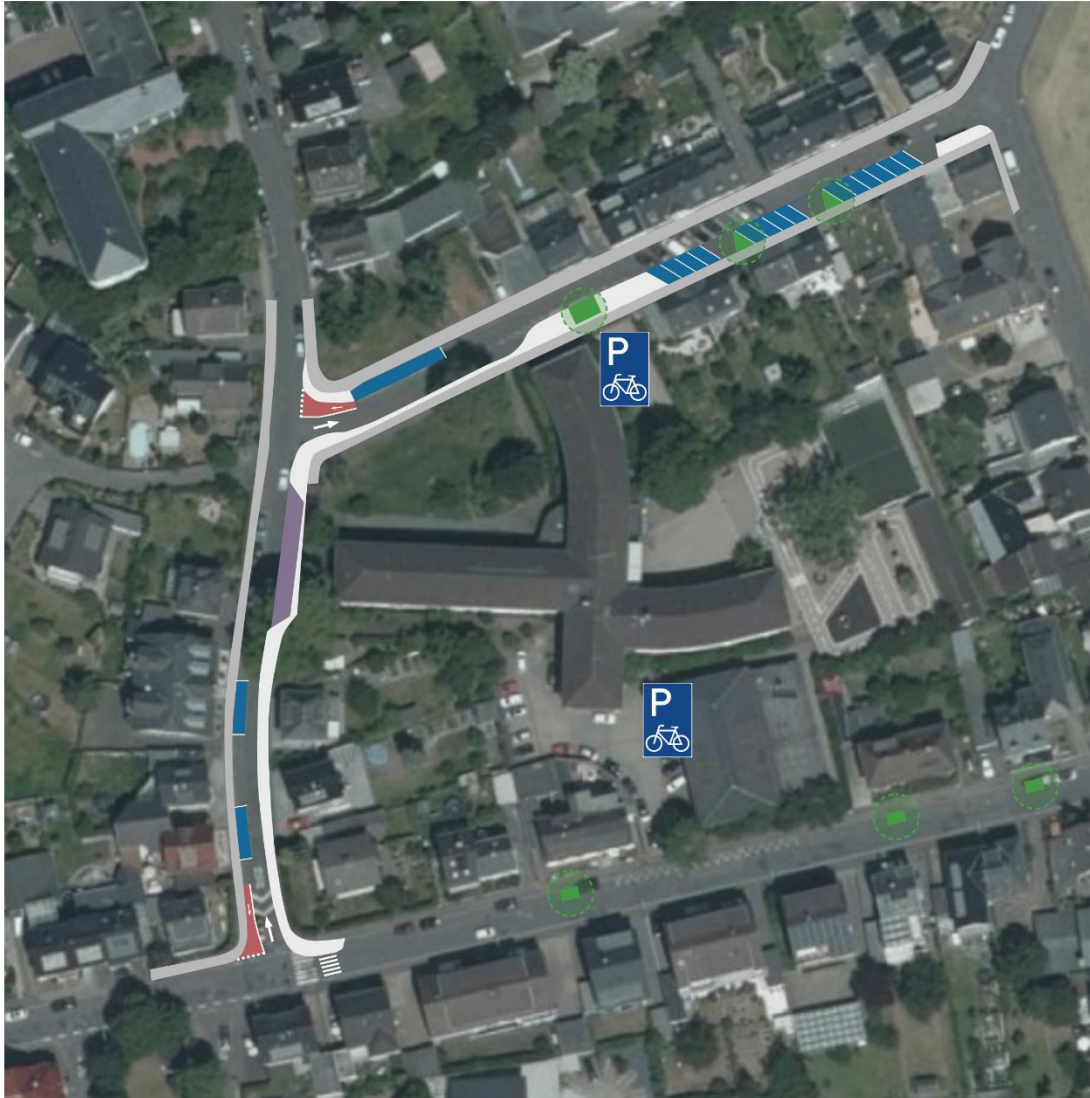











Abb. 2: Skizze Einbahnstraßen im Umfeld der Grundschule; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Radwanderland / Copernicus Sentinel

Legende					
	Fahrbahn mit Fahrtrichtung		Radverkehrsanlage mit Fahrtrichtung		Fahrrad-Abstellanlage
	Gehsteig Bestand		Parkstand		Grünfläche neu
	Gehsteig neu		Bushaltestelle		Baumpflanzung



4. Kostenschätzung (netto)

Verbreiterung Gehweg inkl. Erdarbeiten, Oberbau und Verkehrssicherheit (200 m):

130 €/m = 26.000 €

Änderung der StVO – Beschilderung:

300 €

Markierungsarbeiten (150 m):

50 €/m = 7500 €

Demarkierungsarbeiten (ca. 60 m):

10 €/m = 600 €

Piktogramm (je einzelner Buchstabe, Symbol, Pfeil, inkl. Verkehrssicherung) (4 Stück):

150 €/Stück = 600 €

Gesamt: 35.000 €

Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Gregor Hüblich
Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplanung
Boppard-Buchholz, den 31.08.2023

Maßnahmenvorschlag		Lage: Landkreis Ahrweiler Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler Maßnahme 2
STAND: 31.08.2023	STATUS: <input checked="" type="checkbox"/> Prüfung <input type="checkbox"/> Freigegeben	PROJEKT-NR.: MO2208
Projekt: Radverkehrskonzept Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler		
Schützenstraße		
Grundlagen		

Klassifizierung:				
<input type="checkbox"/> Bundesstraße	<input type="checkbox"/> Landesstraße	<input type="checkbox"/> Kreisstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestraße	Schützenstraße und Umfeld
Netzknoten:		Lage: Innerorts		
Stationierung:		Kfz-Bel. / DTV2015: unbekannt		
Länge der Strecke: 1,2 km		Kfz-Bel. / Tageshöchstwert: unbekannt		
Max. Längsneigung: unbekannt		Best. zulässige Geschwindigkeit: 30 km/h, 50 km/h zwischen Hochstadtstraße und Max-Planck-Straße		
Fahrbahnbreite: 7,00 – 7,50 m abzüglich Parkstände, teilweise breiter bei Abbiegestreifen				

Sichtweitenanalyse: (siehe Abb. 2)	
<input type="checkbox"/> Erfolgt	<input checked="" type="checkbox"/> Nicht erforderlich

Parken im Bestand:		
<input checked="" type="checkbox"/> Möglich	<input type="checkbox"/> eingeschränkt möglich	<input type="checkbox"/> nicht möglich

Anzuwendende technische Richtlinien:		
<input checked="" type="checkbox"/> RASt	<input checked="" type="checkbox"/> ERA	<input type="checkbox"/> Sonstiges:

Ermittlung der Belastungsbereiche:		
<input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> II	<input type="checkbox"/> III / IV

Netzbedeutung Radverkehr:			
<input type="checkbox"/> GRW Radfernweg	<input type="checkbox"/> GRW Großräumige Verbindung	<input type="checkbox"/> GRW Regionale Ergänzung	<input checked="" type="checkbox"/> Radverkehrskonzept



1. Übersicht / Bestandssituation

Die Schützenstraße verläuft in gerader Linie zwischen Friedrichstraße L 84 und Sebastianstraße. Neben Ziel- und Quellverkehr wird die Straße auch als Abkürzung / „Schleichweg“ genutzt.

Der Radverkehr ist grundsätzlich auf der Fahrbahn unterwegs. Hauptgefahrenpunkte sind hierbei Überholvorgänge und der ruhende Kfz-Verkehr. Insbesondere das Öffnen von Türen bei Fahrzeugen in Längsaufstellung („Dooring“) stellt eine große Unfallgefahr dar. Die Überholvorgänge sind vor allem dort kritisch, wo auch parkende Kfz stehen, da die Restfahrbahnbreite nur noch gut 5 m beträgt (mit Sicherheitsraum zu ruhendem Verkehr von 0,75 m, eigener Breite des Rads von ca. 1,00 m (lichter Raum) und Überholabstand von min. 1,50 m bleiben dem überholenden Kfz in der Regel weniger als 2,00 m).

Im Rahmen der Onlinebeteiligung wurden zwölf Meldungen für Gefahrenstellen entlang der Schützenstraße abgegeben, u.a. mit dem Vermerk: „Die vielen am Straßenrand parkenden Fahrzeuge sind für Radfahrer vor allem dann ein Problem, wenn Pkw ohne vorausschauend zu fahren überholen, aber anschließend wegen Gegenverkehrs warten müssen und so Radfahrer ausbremsen.“ An der Kreuzung Schützenstraße / St.-Pius-Brücke wurde vermerkt: „Keine Spuren und Übergänge für die vielen fahrradfahrenden Schüler.“

Zwei Meldungen beziehen sich im Umfeld außerdem auf die Kreuzung an der Brücke der Bachemer Straße.

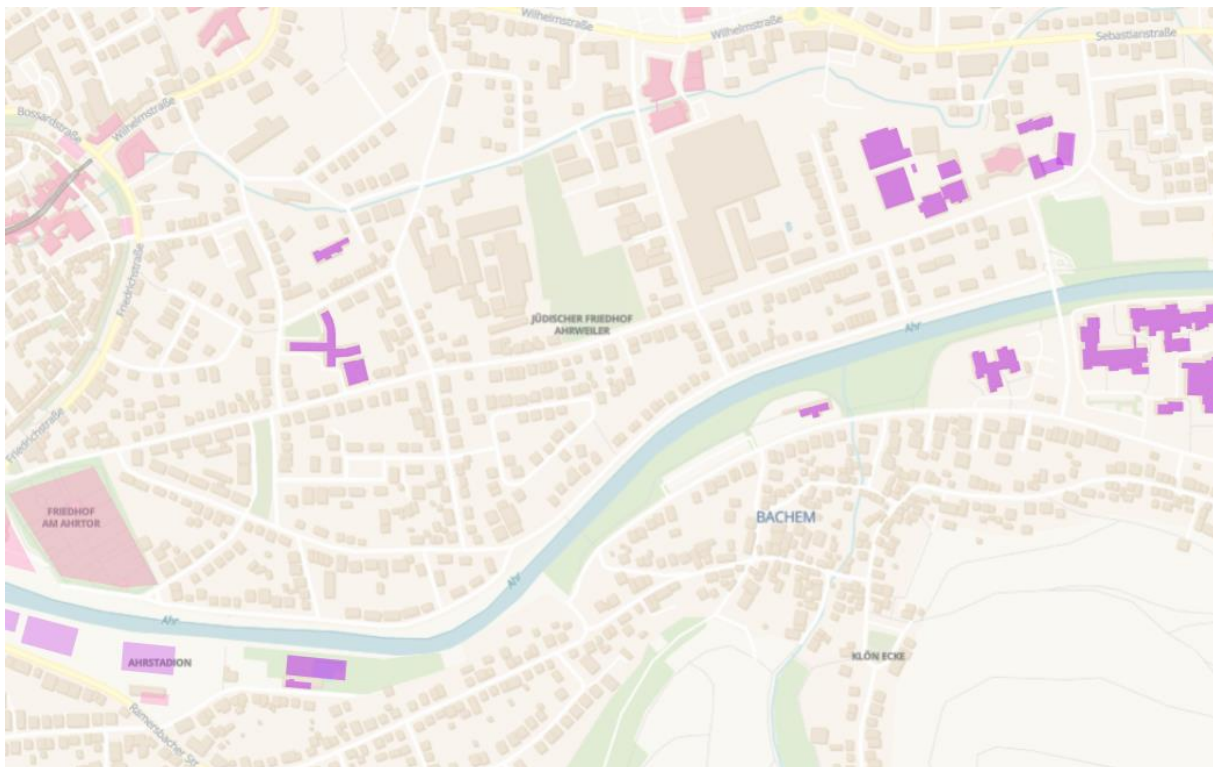


Abb.1: Übersichtskarte Schützenstraße zwischen Bachemer Straße und Sebastianstraße; Quelle: Maptionnaire / OpenStreetMap



Foto 1: Bestandsituation; Parkende Fahrzeuge in der Schützenstraße



Foto 2: Bestandsituation; Kreuzung Schützenstraße / St.-Pius-Brücke

2. Beschreibung der Maßnahmen

Hauptziel sollte die Vermeidung von Durchgangsverkehr auf der Schützenstraße sein. Hierzu wird vorgeschlagen, die Durchlässigkeit für den motorisierten Verkehr einzuschränken. Um dies zu erreichen, könnte neben der Zufahrtsbeschränkung über StVO-Beschilderung auch eine bauliche Beschränkung umgesetzt werden.

Dies könnte durch Kreisverkehrsplätze an den beiden Kreuzungen Schützenstraße / Hochstadenstraße und Schützenstraße / Max-Planck-Straße erreicht werden, die jeweils die Ausfahrt nach Westen bzw. Osten nur für den Radverkehr ermöglichen. Für den Busverkehr sollte in diesem Falle geprüft werden, ob eine neue Routenführung bzw. Ein- und Ausstiegsmöglichkeit gewählt werden kann.

In den Bereichen mit ruhendem Verkehr wird vorgeschlagen, die Fahrbahnbreite der Schützenstraße so weit zu verringern, dass ein Überholen des Radverkehrs durch Kfz dort nicht mehr zulässig wäre. Begegnungsverkehr wäre an diesen Stellen dann nicht mehr möglich und der Gegenverkehr müsste durchgelassen werden. Dies wirkt Verkehrsberuhigend und verhindert, dass an Engstellen der Radverkehr in einem zu geringen Abstand überholt wird, da der Mindestabstand nicht eingehalten werden kann.

Die in erster Linie Kfz-freundlich gestaltete Kreuzung Schützenstraße / St.-Pius-Brücke könnte zu einem Kreisverkehrsplatz mit umlaufendem bevorrechtigtem Radweg umgestaltet werden.

Grundsätzlich sollte geprüft werden, ob im gesamten Verlauf der Schützenstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden kann. Eine Fahrradstraße mit Freigabe für andere Verkehrsarten oder Anlieger kommt natürlich ebenfalls in Betracht, brächte aber insbesondere bei Freigabe für alle Kfz außer der Symbolik keinen signifikanten Mehrwert.

Damit die Ahrallee nicht zum neuen „Schleichweg“ würde, wird vorgeschlagen auch im Umfeld der Schützenstraße dem Kfz-Verkehr über Einbahnregelungen eine direkte Durchgängigkeit zu verwehren. Konkret könnten Einbahnstraßen ergänzt werden: In der Bacher Straße zwischen Römerstraße und Hochstadenstraße in östlicher Fahrtrichtung, in der Max-Planck-Straße südlich der Schützenstraße in nördlicher Fahrtrichtung sowie in der Robert-Koch-Straße in südlicher Fahrtrichtung.

Die folgenden Planungsvorschläge sind skizzenhafte Darstellungen von Umsetzungsmöglichkeiten, die im weiteren Verfahren abgestimmt und im Falle einer Weiterverfolgung konkretisiert werden müssten.



3. Planungsvorschlag/Musterlösung

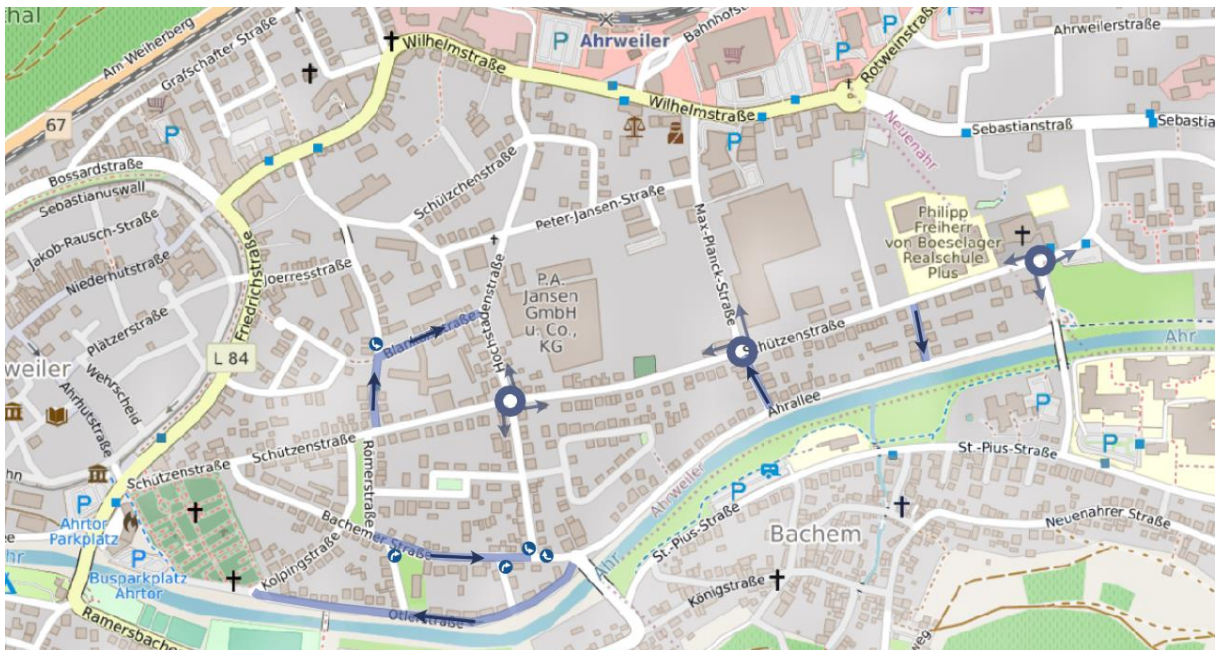


Abb.2: Konzeption von Kreisverkehrsplätzen und Einbahnstraßen im Umfeld der Schützenstraße;
Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der OpenStreetMap



Abb. 3: Skizze Kreisverkehrsplatz an der Kreuzung Schützenstraße / Hochstadenstraße mit Ausfahrt nach Westen nur für den Radverkehr;
Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Radwanderland / Copernicus Sentinel










Abb. 4: Skizze Kreisverkehrsplatz an der Kreuzung Schützenstraße / Max-Planck-Straße mit Ausfahrt nach Osten nur für den Radverkehr;
Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Radwanderland / Copernicus Sentinel



Abb. 5: Skizze Kreisverkehrsplatz an der Kreuzung Schützenstraße / St.-Pius-Brücke mit umlaufendem bevorrechtigtem Radweg; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps

Legende

	Fahrbahn mit Fahrtrichtung		Radverkehrsanlage mit Fahrtrichtung		Grünfläche neu
	Gehsteig Bestand		Bushaltestelle		Baumpflanzung
	Gehsteig neu				

4. Kostenschätzung (netto)

Umstrukturierung zum Mini-Kreisverkehr (Außendurchmesser 15 m – 20 m):

Ca. 200.000 € - 300.000 €

Umstrukturierung zum kleinen Kreisverkehr (Außendurchmesser 25 m – 30 m):

Ca. 300.000 € - 450.000 €

Gesamt Mittelwert: 875.000 €



Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Gregor Höblich
Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplanung
Boppard-Buchholz, den 31.08.2023

Maßnahmenvorschlag		Lage: Landkreis Ahrweiler Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler Maßnahme 3		
		LBM Cochem-Koblenz		
STAND: 31.08.2023	STATUS: <input checked="" type="checkbox"/> Prüfung <input type="checkbox"/> Freigegeben	PROJEKT-NR.: MO2208		
Projekt: Radverkehrskonzept Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler				
Mittelzentrum				
Grundlagen				
Klassifizierung:				
<input type="checkbox"/> Bundesstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Landesstraße	<input type="checkbox"/> Kreisstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestraße	L 84 / Ahrweilerstraße
Netzknoten: 5408089		Lage: Innerorts		
Stationierung: 0,3		Kfz-Bel. / DTV2015: 9.451 (2) Kfz/d		
Länge der Strecke: ca. 50 m		Kfz-Bel. / Tageshöchstwert: ca. 1.200 Kfz		
Max. Längsneigung: unbekannt		Best. zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h		
Fahrbahnbreite: 7,70 m				
Sichtweitenanalyse: (siehe Abb. 2)				
<input type="checkbox"/> Erfolgt		<input checked="" type="checkbox"/> Nicht erforderlich		
Parken im Bestand:				
<input type="checkbox"/> Möglich	<input type="checkbox"/> eingeschränkt möglich	<input checked="" type="checkbox"/> nicht möglich		
Anzuwendende technische Richtlinien:				
<input checked="" type="checkbox"/> RASt	<input checked="" type="checkbox"/> ERA	<input type="checkbox"/> Sonstiges:		
Ermittlung der Belastungsbereiche:				
<input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> II	<input type="checkbox"/> III / IV		
Netzbedeutung Radverkehr:				
<input type="checkbox"/> GRW Radfernweg	<input type="checkbox"/> GRW Großraumverbindung	<input type="checkbox"/> GRW Regionale Ergänzung	<input checked="" type="checkbox"/> Radverkehrskonzept	



1. Übersicht / Bestandssituation

Die Ahrweiler Straße mündet mit zwei Fahrstreifen in die L 84: Die Hauptfahrtrichtung geht zum Rechtsabbieger, davon abzweigend markiert ist der Fahrstreifen geradeaus und links kombiniert. Auf der anderen Seite der L 84 führt die Rotweinstraße als Gemeindestraße weiter mit Anbindung an den Weg parallel zur Ahrthalbahn / zur Bahnhofstraße. Eine Querungsstelle befindet sich ca. 70 m weiter südlich, kann jedoch nur über einen zu schmalen Gehweg erreicht werden.

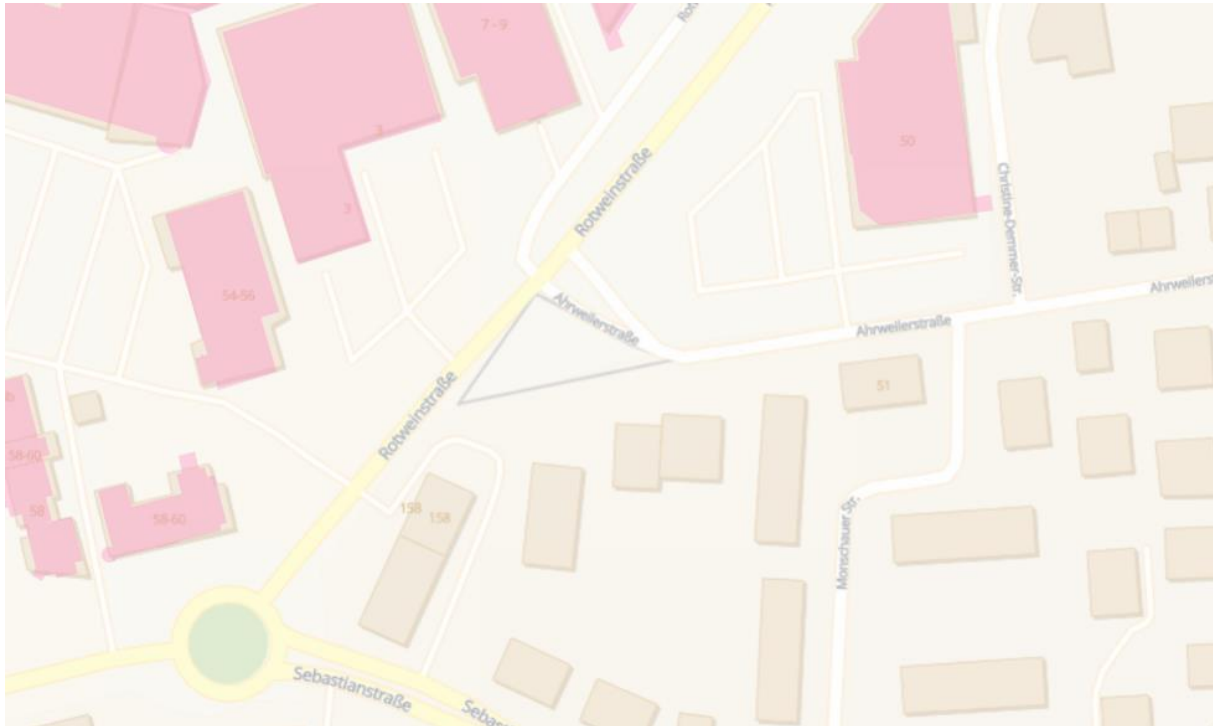


Abb.1: Übersichtskarte L 84 / Ahrweilerstraße; Quelle: Maptionnaire / OpenStreetMap



2. Beschreibung des Maßnahmenvorschlags

Der Radverkehr muss sich von der Ahrweilerstraße kommend links der Hauptfahrtrichtung zum Rechtsabbiegestreifen einsortieren um die Fahrbahn der L 84 geradeaus zu überqueren. Hierbei muss in der Kurve die Fahrbahn überquert werden und die Aufstellung an der L 84 mitten im Kreuzungsbereich erfolgen.



Um die Situation für den Radverkehr zu verbessern, wird vorgeschlagen, die Hauptfahrtrichtung mitsamt einem rot markierten Schutzstreifen auf den Geradeaus- und Linksabbiegestreifen zu führen – der rechts abbiegende Kfz-Verkehr müsste den Schutzstreifen entsprechend queren. Zur sicheren Platzierung vor dem Kfz-Verkehr an der Einmündung könnte aus der einfachen Vorfahrt (VZ 205) ein Haltegebot (VZ 206) mit vorgezogener Aufstellfläche und Haltlinie für den Radverkehr markiert werden. Bei dieser Anordnung stehen Radfahrer stets im Blickfeld des Kfz-Verkehrs.

Um die erforderliche Fahrbahnbreite in der Ahrweilerstraße zu erreichen, müssten für diesen Vorschlag etwa 1,00 m bis 1,50 m des Grünstreifens in Anspruch genommen werden.

Der gegenüberliegende Gehweg ist aktuell 2,50 m breit und könnte mit einer Verbreiterung auf min. 3,00 m (2,50 m zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) auch für den Radverkehr freigegeben werden. Somit wäre die Zufahrt zu den Gewerbetrieben ca. 70 m weiter südlich ohne Mitführung auf der L 84 möglich.

Der folgende Planungsvorschlag ist eine skizzenhafte Darstellung einer Umsetzungsmöglichkeit, die im weiteren Verfahren abgestimmt und im Falle einer Weiterverfolgung konkretisiert werden müsste.

3. Planungsvorschlag/Musterlösung



Abb.2: Skizze Schutzstreifen und vorgezogene Aufstellfläche für den Radverkehr; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps

Legende

- | | | | |
|---|----------------------------|---|-------------------------------------|
|  | Fahrbahn mit Fahrtrichtung |  | Radverkehrsanlage mit Fahrtrichtung |
|  | Fahrbahn breiter |  | Geh- und Radweg breiter |



4. Kostenschätzung (netto)

Fahrbahnaufweitung im Bereich des Knotenpunktes inkl. Erdarbeiten, Oberbau und Verkehrssicherung (60 m²):

130 €/m² = 7.800 €

Verbreiterung des Gehwegs inkl. Erdarbeiten, Oberbau und Verkehrssicherheit (70m):

130 €/m = 9.100 €

Markierungsarbeiten (60 m):

50 €/m = 3.000 €

Piktogramm (je einzelne Buchstabe, Symbol, Pfeil, inkl. Verkehrssicherung) (4 Stück):

150 €/Stück = 600 €

Busch- und Strauchwerk roden, inkl. Wurzelstöcke (60 m²):

10 €/m² = 600

Gesamt: 21.100 €

Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Gregor Hüblich
Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplanung
Boppard-Buchholz, den 31.08.2023

Maßnahmenvorschlag		Lage: Landkreis Ahrweiler Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler Maßnahme 4		
		LBM Cochem-Koblenz		
STAND: 31.08.2023	STATUS: <input checked="" type="checkbox"/> Prüfung <input type="checkbox"/> Freigegeben	PROJEKT-NR.: MO2208		
Projekt: Radverkehrskonzept Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler				
Kreisverkehrsplatz Ortseingang Nord				
Grundlagen				
Klassifizierung:				
<input type="checkbox"/> Bundesstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Landesstraße	<input type="checkbox"/> Kreisstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestraße	L 83 / L 84 / Heerstraße
Netzknoten: 5408083 A, 5408083 B, 5408083 O, 548090 C		Lage: Außerorts		
Stationierung:		Kfz-Bel. / DTV2015: L 83: 4.859 (5) Kfz/d; L 83: 1.508 (2) Kfz/d; L 84: 6.041 (4) Kfz/d		
Länge der Strecke: ca.170 m		Kfz-Bel. / Tageshöchstwert: 500-800 Kfz		
Max. Längsneigung: unbekannt		Best. zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h		
Fahrbahnbreite: 8,20 m		Außendurchmesser: 60 m		
Sichtweitenanalyse: (siehe Abb. 2)				
<input type="checkbox"/> Erfolgt		<input checked="" type="checkbox"/> Nicht erforderlich		
Parken im Bestand:				
<input type="checkbox"/> Möglich	<input type="checkbox"/> eingeschränkt möglich	<input checked="" type="checkbox"/> nicht möglich		
Anzuwendende technische Richtlinien:				
<input checked="" type="checkbox"/> RASt	<input checked="" type="checkbox"/> ERA	<input checked="" type="checkbox"/> Sonstiges:		
Ermittlung der Belastungsbereiche:				
<input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> II	<input type="checkbox"/> III / IV		
Netzbedeutung Radverkehr:				
<input type="checkbox"/> GRW Radfernweg	<input type="checkbox"/> GRW Großraumverbindung	<input checked="" type="checkbox"/> GRW Regionale Ergänzung	<input checked="" type="checkbox"/> Radverkehrskonzept	



1. Übersicht / Bestandssituation

Am Kreisverkehrsplatz am Ortseingang Nord wird der Kfz-Verkehr von der A 573 / B 266 / B 267 über die L 84 und L 83 in die Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler geleitet. Angebunden sind außerdem die L 83 in Richtung Lantershofen und die Heerstraße. Der Kreisverkehrsplatz hat zwei Fahrstreifen und am Außenrand in der Regel einen breiten schraffierten Sperrbereich.

Der Radverkehr verläuft hier im Zuge einer Regionalen Ergänzung gemäß GRW zwischen Lantershofen und Bad Neuenahr-Ahrweiler auf einem straßenbegleitenden Geh- und Radweg (ohne Benutzungspflicht), der um die westliche Hälfte des Kreisverkehrsplatzes herum verläuft. Der Weg umläuft nicht den gesamten Kreisverkehrsplatz. Er ist nicht bevorrechtigt, was an jeder Einmündung in beide Fahrtrichtungen mit VZ 205 signalisiert ist. Im weiteren Verlauf der K 83 Ringener Straße nach Bad Neuenahr-Ahrweiler hinein gibt es in beide Fahrtrichtungen angeschlossene getrennte Rad- und Gehwege (ohne Benutzungspflicht, erkennbar am zu schmalen roten Pflaster und den Radwegefurten).

Im Rahmen der Onlinebeteiligung sind im direkten Umfeld des Kreisverkehrsplatzes 16 Meldungen zu Gefahrenstellen abgegeben worden, u.a. mit der Bemerkung: „Von Süden kommend Richtung Lantershofen findet nur der Ortskundige den kürzesten Weg links herum.“

Schwerpunkt mit allein sieben Meldungen ist die westliche Zufahrt, zu deren Querung u.a. vermerkt wird: „Autofahrer fahren fast immer durch und nehmen die Radfahrer und auch Wanderer irgendwie nicht wahr.“

Auf die Fortführung auf dem getrennten Rad- und Gehweg nach Bad Neuenahr-Ahrweiler gibt es den Kommentar: „Radfahrer im absoluten Zwiespalt. Wer hat Vorfahrt. Eine Seite der Straße mit roten Pflaster geteilt, aber niemand weiß, wer da gehen oder fahren soll (Ringener Straße in Richtung Unterkreisel).“



Abb.1: Übersichtskarte Kreisverkehrsplatz L 83 / L 84 / Heerstraße; Quelle: Maptionnaire / OpenStreetMap



Foto 1: Bestandssituation; die als Gefahrenstelle meistgenannte Zufahrt der L 84



Foto 2: Bestandssituation; Ende des umlaufenden Wegs an der Zufahrt Heerstraße



Foto 3: Bestandssituation; Zufahrt L 83 Ringener Straße



Foto 4: Bestandssituation; Getrennter Rad- und Gehweg auf der L 83 Ringener Straße

2. Beschreibung des Maßnahmenvorschlags

Bei einem Kreisverkehr mit einem vorhanden Außendurchmesser von 60 m empfiehlt das Merkblatt für die Anlagen für Kreisverkehre¹ einen Kreisverkehr mit zwei Fahrspuren. Laut Merkblatt reicht jedoch für die vorhandene Verkehrsstärke von ca. 12.000 Kfz/d ein einspuriger Kreisverkehr aus, damit der Verkehr reibungslos abfließen kann. Für die Leistungsfähigkeit wäre also ein zweispuriger Kreisverkehr nicht erforderlich. Um einen umlaufenden Geh- und Radweg zu ermöglichen könnte der schraffierte Sperrbereich und Teile der Fahrbahn im nordöstlichen Kreisring in Anspruch genommen werden. Entsprechende Querungsstellen müssten dann an den Zufahrten der Heerstraße und der L 83 in Richtung Lantershofen hergestellt werden.

Bei der Umstrukturierung des Kreisverkehrsplatzes zu einem einspurigen Kreisverkehr, könnte die große asphaltierte Fläche fast umlaufend entsiegelt werden.

Die aktuelle Vorfahrtsregelung entspricht den Standards für Kreisverkehrsplätze außerorts mit Vorfahrt für die ein- und ausfahrenden Kfz. Der umlaufende Weg ist bereits entsprechend mit VZ 205 Vorfahrt gewähren in beide Fahrtrichtungen beschildert. Einzig die Platzierung der Beschilderung i.d.R. ca. 5 m vor der Querungsstelle ist nicht optimal.

Eine Bevorrechtigung des umlaufenden Geh- und Radwegs muss für die Sicherheit angesichts der Außerortslage und des großen Kreisradius mit den damit einhergehenden Geschwindigkeiten der ein- und ausfahrenden Kfz nicht unbedingt eine Verbesserung darstellen. Der größte Sicherheitsgewinn dürfte erzielt werden, indem der Radverkehr sich in der gleichen Richtung wie der Kfz-Verkehr um den Kreisverkehrsplatz bewegt und an den Ein- und Ausfahrten daher für Kfz-Fahrer nicht gegenläufig aus der "unerwarteten" Fahrtrichtung kommt.

Der folgende Planungsvorschlag ist eine skizzenhafte Darstellung einer Umsetzungsmöglichkeit, die im weiteren Verfahren abgestimmt und im Falle einer Weiterverfolgung konkretisiert werden müsste.







¹ FGSV (2006): Merkblatt für die Anlagen für Kreisverkehre, S.8 Bild 9



3. Planungsvorschlag/Musterlösung



Abb.2: Skizze umlaufender Geh- und Radweg; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Radwanderland / Copernicus Sentinel

Legende			
	Fahrbahn		Gehweg
	Geh- und Radweg		Radverkehrsanlage
	Geh- und Radweg neu, bevorzugte Fahrtrichtung		Grünfläche neu



4. Kostenschätzung (netto)

Herstellung Geh – und Radweg inkl. Randeinfassung, Erdarbeiten, Oberbau und Verkehrssicherung (130 m):

130 €/m = 16.900 €

Entsiegelung der Fläche (1.500 m²):

50 €/m² = 75.000 €

Piktogramm (je einzelner Buchstabe, Symbol, Pfeil, inkl. Verkehrssicherung) (4 Stück)

150 €/Stück = 600 €

Gesamt: 92.500 €

Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Gregor Höblich
Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplanung
Boppard-Buchholz, den 31.08.2023

Maßnahmenvorschlag		Lage: Landkreis Ahrweiler Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler Maßnahme 5		
STAND: 31.08.2023	STATUS: <input checked="" type="checkbox"/> Prüfung <input type="checkbox"/> Freigegeben	PROJEKT-NR.: MO2208		
<u>Projekt:</u> Radverkehrskonzept Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler				
Sebastianstraße / Hauptstraße / Rathausstraße				
Grundlagen				
Klassifizierung:				
<input type="checkbox"/> Bundesstraße	<input type="checkbox"/> Landesstraße	<input type="checkbox"/> Kreisstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestraße	Sebastianstr. / Hauptstr. / Rathausstr.
Netzknoten:		Lage: Innerorts		
Stationierung:		Kfz-Bel. / DTV2015: unbekannt		
Länge der Strecke: 2,0 km		Kfz-Bel. / Tageshöchstwert: unbekannt		
Max. Längsneigung: unbekannt		Best. zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h		
Fahrbahnbreite: 7,80 m zzgl. Abbiegespuren				
Sichtweitenanalyse: (siehe Abb. 2)				
<input type="checkbox"/> Erfolgt		<input checked="" type="checkbox"/> Nicht erforderlich		
Parken im Bestand:				
<input type="checkbox"/> Möglich	<input checked="" type="checkbox"/> eingeschränkt möglich	<input type="checkbox"/> nicht möglich		
Anzuwendende technische Richtlinien:				
<input checked="" type="checkbox"/> RASt	<input checked="" type="checkbox"/> ERA	<input type="checkbox"/> Sonstiges:		
Ermittlung der Belastungsbereiche:				
<input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> II	<input type="checkbox"/> III / IV		
Netzbedeutung Radverkehr:				
<input type="checkbox"/> GRW Radfernweg	<input type="checkbox"/> GRW Großraumverbindung	<input type="checkbox"/> GRW Regionale Ergänzung	<input checked="" type="checkbox"/> Radverkehrskonzept	



1. Übersicht / Bestandssituation

Der Verlauf der Sebastianstraße und Hauptstraße stellt eine wichtige Ost-West-Achse in Bad Neuenahr dar und ist für den Radverkehr insbesondere zur Anbindung des Bahnhofs relevant.

Die Sebastianstraße ist vom Kreisverkehrsplatz der L 84 kommend bis zur Bahnhofstraße eine Vorfahrtsstraße mit der Funktion einer Durchgangsstraße für Kfz, teils aufgeweitet für Querungshilfen oder Linksabbiegestreifen. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden.

Die Hauptstraße wird in dieser Gestaltung fortgesetzt, hat auf der Nordseite in Fahrtrichtung West allerdings einen getrennten Rad- und Gehweg. Dieser verläuft auf schlechtem Belag und mit teils kaum erkennbarer Markierung. Die Gehwegbreite erfüllt nicht den Mindeststandard von 2,50 m.

In der Rathausstraße gibt es in beide Fahrtrichtungen einen getrennten Rad- und Gehweg. Die Qualität und Erkennbarkeit ist hier gut. Allerdings ist auch hier die Gehwegbreite teils zu gering. Die Rathausstraße geht bis zum Bahnhof nochmals in die Hauptstraße über, weiterhin beidseitig begleitet durch den getrennten Rad- und Gehweg– allerdings mit einer ca. 70 m langen Unterbrechung direkt vor dem Hauptbahnhof in Fahrtrichtung West.

Im Rahmen der Onlinebeteiligung sind entlang der Achse sehr viele Gefahrenstellen benannt. Im Zuge der Sebastianstraße sind vereinzelte Nennungen, konzentriert an der Kreuzung mit der Ringener Straße. Im Umfeld der Einmündung der Weinbergstraße werden dreimal konkret der ruhende Kfz-Verkehr und damit einhergehend auch kritische Überholvorgänge kritisiert. Am Übergang von Hauptstraße und Rathausstraße wird der Beginn des ostwärts verlaufenden Radwegs bemängelt. Ein Schwerpunkt ist auch der Kreisverkehrsplatz an der Kölner Straße mit der konkreten Nennung der unklaren Vorfahrtsregelung. Hier sind auch zwei Unfallmeldungen eingegangen. Schließlich häufen sich die Meldungen im Bereich des Kreisverkehrsplatzes bis zum Bahnhof, insbesondere die Unterbrechung des Radwegs sowie diverses Fehlverhalten insbesondere von Kfz-Fahrern wird kritisiert. Auch der Konflikt mit Fußgängern spielt hier eine große Rolle.

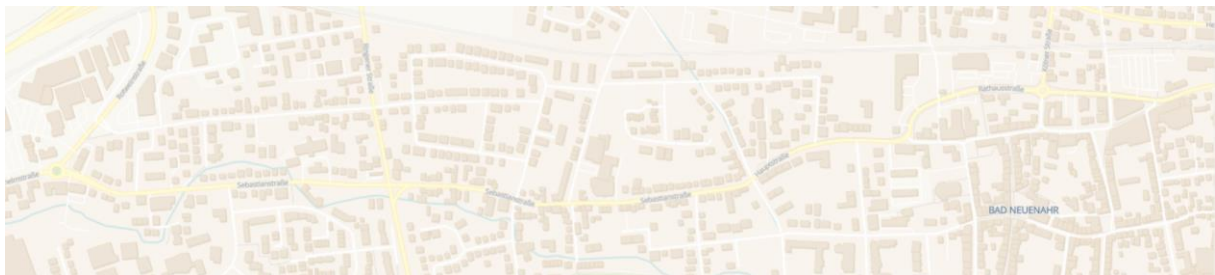


Abb. 1: Übersichtskarte; Quelle: Maptionnaire / OpenStreetMap



Foto 1: Bestandssituation; Sebastianstraße bei der Einmündung der Schützenstraße



Foto 2: Bestandssituation; Kreuzung Sebastianstraße / Ringener Straße



Foto 3: Bestandssituation; Hauptstraße mit getrenntem Rad- und Gehweg in Fahrtrichtung West



Foto 4: Bestandssituation; Beginn des Radwegs bei der Einmündung der Hauptstraße in die Rathausstraße



Foto 5: Bestandssituation; Radwegefurt am Kreisverkehrsplatz Rathausstraße / Kölner Straße



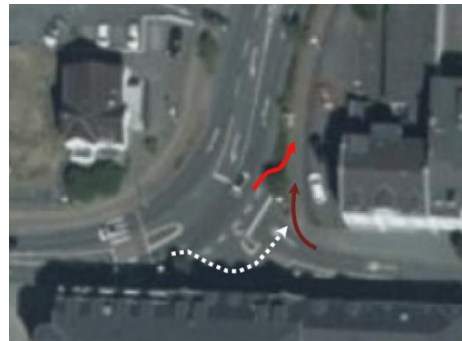
Foto 6: Bestandssituation; Hauptstraße, nicht durchgängiger Radweg am Bahnhof



2. Beschreibung des Maßnahmenvorschlags

Zwar ist die Achse Sebastianstraße – Hauptstraße – Rathausstraße im Konzept nicht als Radverkehrshauptachse vorgesehen. Einige Maßnahmen zur möglichst sicheren und vor allem durchgängigen Radverkehrsführung könnten jedoch angegangen werden:

- Die Kreuzung Sebastianstraße / Ringener Straße könnte umfassend umgestaltet werden, z.B. im Sinne einer „geschützten Kreuzung“ nach niederländischem Vorbild (siehe Abb. 2). Alternativ wäre die Umgestaltung zum Kreisverkehrsplatz mit umlaufend bevorrechtigtem Radweg zu prüfen.
- In der teils sehr breiten Sebastianstraße können die zahlreichen Linksabbiegestreifen auf ihre zwingende Erforderlichkeit geprüft werden. Der ruhende Verkehr könnte so angeordnet werden, dass die Fahrbahn schmalere wäre und gelegentlich verschwenkte. Baumpflanzungen können den Straßenraum außerdem aufwerten. Der so gestaltete Straßenraum hätte eine entschleunigende Wirkung, wäre besser strukturiert und auch kleinklimatisch und in der Aufenthaltsqualität verbessert. Selbst ohne eigene Radverkehrsanlagen wäre so ein fahrradfreundlicherer Verkehrsraum möglich.
- Der nur auf einer Straßenseite verlaufende getrennte Rad- und Gehweg in der Hauptstraße sollte als benutzungspflichtige Radverkehrsanlage im zu schmalen Gehsteigbereich überprüft werden. Dieser könnte den Fußgängern vorbehalten werden und gleichzeitig könnte die Situation für den Radverkehr verbessert werden, indem eine entschleunigende und grünere Straßenraumgestaltung gewählt würde (s.o.).
- Beim Übergang der Hauptstraße in die Rathausstraße könnte der dort beginnende Radweg eine zusätzliche Zufahrt ein Stück weiter nördlich erhalten, siehe Abbildung rechts: Bisher muss der Weg regelrecht gesucht werden (weiß gestrichelter Pfeil). Er beginnt eigentlich für Rechtsabbieger von Osten kommend (dunkelroter Pfeil). Ergänzend wäre die direkte Zufahrt von der Hauptstraße aus sinnvoll (roter Pfeil).



- Es wird vorgeschlagen, alle Kreuzungen und Einmündungen in ihrer Dimensionierung zu überprüfen mit dem Ziel die Querungstrecken für Fuß- und Radverkehr so kurz wie möglich zu halten.
- Es wird angeregt, den Kreisverkehrsplatz Rathausstraße / Kölner Straße eindeutig zu markieren mit umlaufendem Vorrang für den Radverkehr sowie Fußgängerüberwegen (siehe Abb. 4). Die sorgt für eine Verbesserung für den Rad- und Fußgängerverkehr in diesem Bereich.
- Der unterbrochene Radweg am Bahnhof könnte durchgängig befestigt und markiert werden.

Insgesamt ist es angesichts der sehr zahlreich gemeldeten Verstöße im Bereich der Rathausstraße bis zum Bahnhof (v.a. Parken auf dem Radweg und Missachtung der Vorfahrt) ratsam, mehr zu kontrollieren und zu ahnden. Die Radverkehrsanlagen und StVO-Beschilderungen sind hier grundsätzlich korrekt und unmissverständlich.

Die folgenden Planungsvorschläge und Musterlösungen sind skizzenhafte Darstellungen von Umsetzungsmöglichkeiten, die im weiteren Verfahren abgestimmt und im Falle einer Weiterverfolgung konkretisiert werden müssten.



3. Planungsvorschlag/Musterlösung



Abb. 2: Musterlösung Geschützte Kreuzung; Quelle: Wikipedia

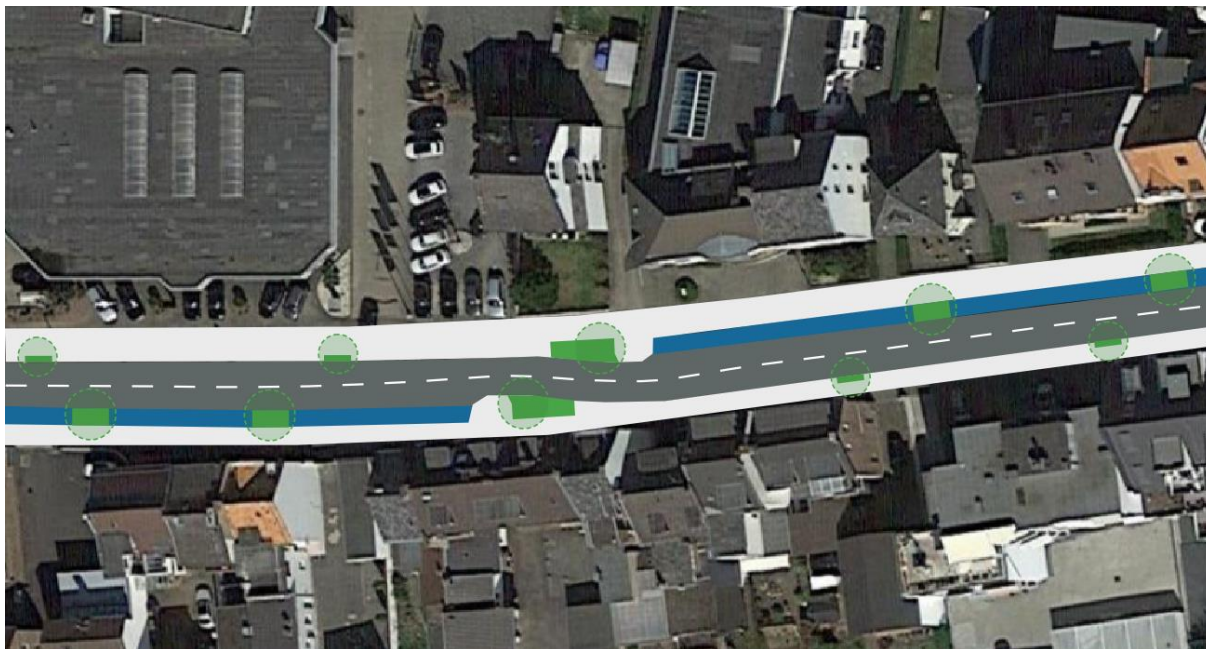


Abb. 3: Skizze entschleunigte, begrünte Sebastianstraße; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps

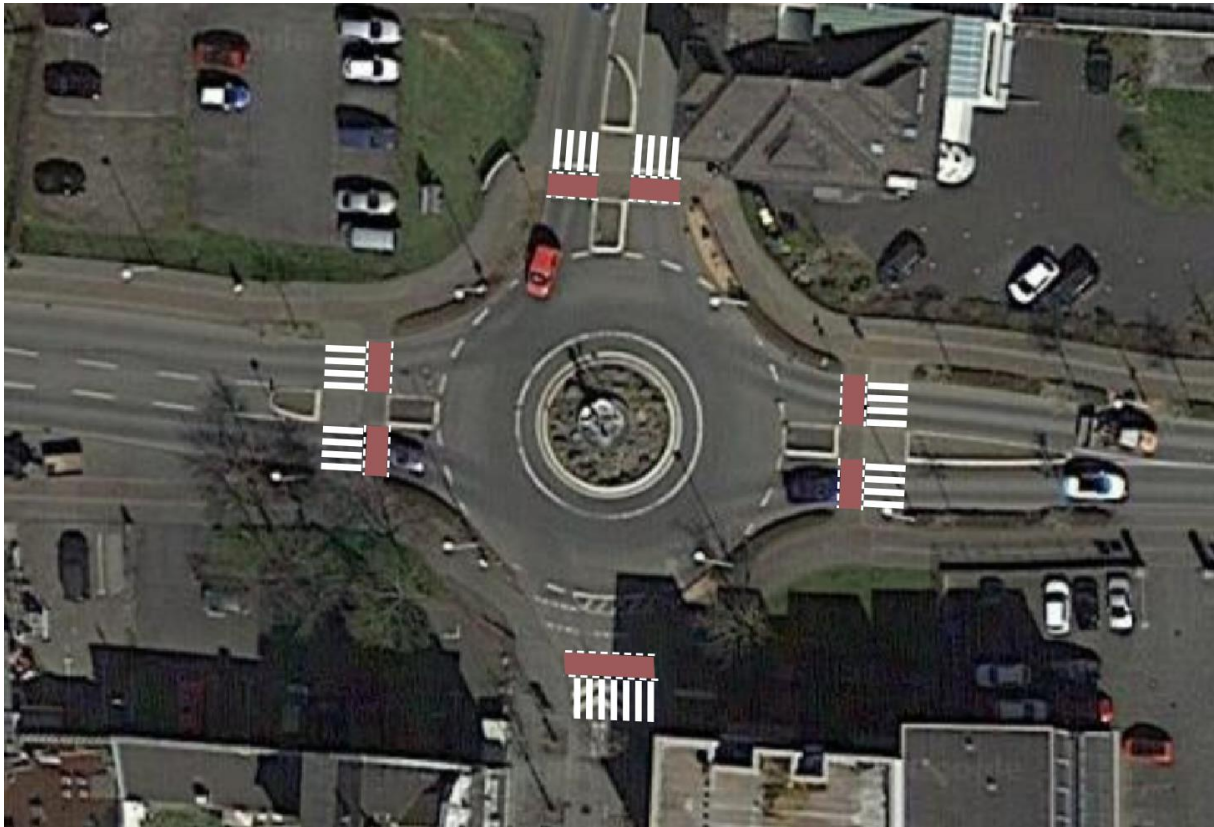








Abb. 4: Skizze Kreisverkehrsplatz Rathausstraße / Kölner Straße; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps

Legende					
	Fahrbahn		Radwegefurt		Grünfläche neu
	Gehsteig		Parkstand		Baumpflanzung



4. Kostenschätzung (netto)

Verbreiterung des Geh- und Radwegs auf der Sebastianstraße inkl. Erdarbeiten, Oberbau und Verkehrssicherheit (700 m):

130 €/m = 91.000 €

Markierungsarbeiten im Kreisverkehr (50m):

50 €/m = 2.500 €

Umstrukturierung des Knotenpunkts:

200.000 € - 300.000 €

Gesamt Mittelwert: 343.500 €

Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Gregor Hüblich
Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplanung
Boppard-Buchholz, den 31.08.2023

Maßnahmenvorschlag		Lage: Landkreis Ahrweiler Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler Maßnahme 6		
STAND: 31.08.2023	STATUS: <input checked="" type="checkbox"/> Prüfung <input type="checkbox"/> Freigegeben	PROJEKT-NR.: MO2208		
<u>Projekt:</u> Radverkehrskonzept Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler				
Grundschule Bad Neuenahr				
Grundlagen				
Klassifizierung:				
<input type="checkbox"/> Bundesstraße	<input type="checkbox"/> Landesstraße	<input type="checkbox"/> Kreisstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestraße	Weststr., Hemmesser Str. u.a.
Netzknoten:		Lage: Innerorts		
Stationierung:		Kfz-Bel. / DTV2015: unbekannt		
Länge der Strecke: 300 m		Kfz-Bel. / Tageshöchstwert: unbekannt		
Max. Längsneigung: unbekannt		Best. zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h		
Fahrbahnbreite: 7,20 m (Weststr.); 3,00 m (Hemmesser Str.)				
Sichtweitenanalyse: (siehe Abb. 2)				
<input type="checkbox"/> Erfolgt		<input checked="" type="checkbox"/> Nicht erforderlich		
Parken im Bestand:				
<input checked="" type="checkbox"/> Möglich		<input type="checkbox"/> eingeschränkt möglich		<input type="checkbox"/> nicht möglich
Anzuwendende technische Richtlinien:				
<input checked="" type="checkbox"/> RASt		<input checked="" type="checkbox"/> ERA		<input type="checkbox"/> Sonstiges:
Ermittlung der Belastungsbereiche:				
<input type="checkbox"/> I		<input type="checkbox"/> II		<input type="checkbox"/> III / IV
Netzbedeutung Radverkehr:				
<input type="checkbox"/> GRW Radfernweg		<input type="checkbox"/> GRW Großraumverbindung		<input type="checkbox"/> GRW Regionale Ergänzung
				<input checked="" type="checkbox"/> Radverkehrskonzept



1. Übersicht / Bestandssituation

Das Umfeld der Grundschule Bad Neuenahr wird geprägt von Straßen mit Tempo 50 und zahlreichen Parkständen, insbesondere in der Weststraße in Senkrechtaufstellung. In der Hemmesser Straße ist entgegen der Einbahnstraße ein nicht beschilderter „Radfahrstreifen“ markiert, der jedoch ebenfalls zum Parken genutzt wird. Von der Weststraße über die Hemmesser Straße sowie über die Wolfgang-Müller-Straße wird jeweils eine Kindertagesstätte erreicht. Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden vier Gefahrenstellen benannt, davon jedoch drei am Ahrradweg. In der Weststraße gibt es den Vermerk: „Verkehrsumgebung der Grundschule Bad Neuenahr für radfahrende Kinder nur z.T. geeignet: ungeordneter Auto-Abholverkehr, zu schmale Gehwege für radfahrende Kinder, Straßenquerungen nicht gekennzeichnet oder gesichert (außer Richtung Ahrtalweg).“

Grundsätzlich ist der Radverkehr auf der Fahrbahn unterwegs. Hauptgefahrenpunkt ist hierbei der ruhende Kfz-Verkehr. Insbesondere ausparkende Fahrzeuge in Senkrechtaufstellung sowie das Öffnen von Türen bei Fahrzeugen in Längsaufstellung („Dooring“) stellen große Unfallgefahren dar. Da Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auf dem Gehweg fahren müssen und bis zum zehnten Lebensjahr dürfen, ist im Umfeld der Grundschule und der Kindertagesstätte von einer starken Gehwegnutzung durch junge Radfahrer auszugehen.

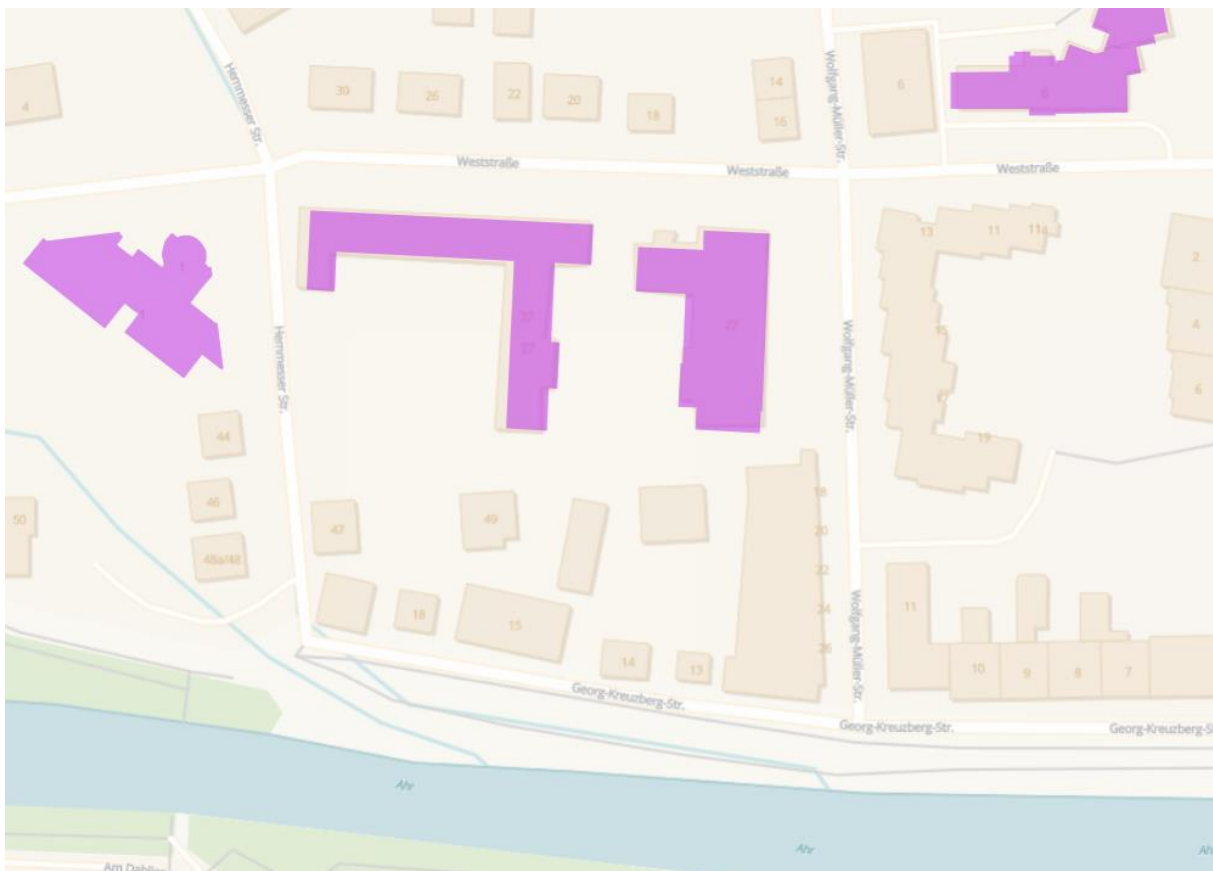


Abb.1: Übersichtskarte; Quelle: Maptionnaire / OpenStreetMap



Foto 1: Bestandssituation; Weststraße mit Senkrechtparkständen



Foto 2: Bestandssituation; Hemmesser Straße mit Radfahr- / Parkstreifen

2. Beschreibung des Maßnahmenvorschlags

Im gesamten Umfeld der Grundschule Bad Neuenahr-Ahrweiler wird im Radverkehrskonzept eine Fahrradzone angedacht. Kfz-Verkehr kann in Fahrradzonen ausnahmsweise zugelassen werden. Dies wäre an der Grundschule und auch angesichts der zahlreichen Bewohner sinnvoll und könnte z.B. über „Anlieger frei“ geregelt werden. Eine grundsätzliche Freigabe aller Kfz wird nicht empfohlen, da der Vorteil einer Fahrradzone damit quasi aufgehoben wäre. Die fahrenden und parkenden Kfz sind schließlich „zu Gast“ in einer Fahrradzone.

Hauptziel sollte die Vermeidung von Konflikten zwischen Radfahrern auf Fahrbahn und Gehweg mit dem ruhenden Kfz-Verkehr im Umfeld der Grundschule sein. In der Weststraße könnten hierzu die Parkstände in Senkrechtaufstellung umgeplant werden. Vorgeschlagen wird eine Längsaufstellung auf beiden Straßenseiten (Haltebereich). Die Längsparkstände könnten als Kiss-and-Ride Parkstände gekennzeichnet werden. In der Fahrradzone können Radfahrer in der Fahrbahnmitte fahren und sind somit ausreichend entfernt von sich öffnenden Autotüren. Außerdem würde der Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr markiert, was die Aufmerksamkeit erhöht und ebenfalls Doorings-Unfälle unwahrscheinlicher macht. Im Bereich der Schule könnte so auch die Gehwegbreite erhöht werden. Die Parkstände wären allgemein auf gute Einsehbarkeit hinauszuführen.

In der südlichen Hemmesser Straße wird vorgeschlagen, das Parken auf einer Straßenseite zu ordnen und die Einbahnstraße (ohne Radverkehrsanlage) in Gegenrichtung befahrbar zu machen.

Überdachte Radabstellanlagen werden am Eingang zur Sporthalle vorgeschlagen.









Der folgende Planungsvorschlag ist eine skizzenhafte Darstellung einer Umsetzungsmöglichkeit, die im weiteren Verfahren abgestimmt und im Falle einer Weiterverfolgung konkretisiert werden müsste.



3. Planungsvorschlag/Musterlösung



Abb. 2: Konzeption Fahrradzone im Umfeld der Grundschule; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Radwanderland / Copernicus Sentinel

Legende					
	Fahrbahn mit Fahrtrichtung		Grünfläche		Parkstand
	Gehsteig Bestand		Grünfläche neu		Fahrrad-Abstellanlage
	Gehsteig neu		Baumbestand		



4. Kostenschätzung (netto)

Markierungsarbeiten (150 m):

50 €/m = 7.500 €

Verbreiterung Gehweg inkl. Erdarbeiten, Oberbau und Verkehrssicherheit (130 m):

130 €/m = 16.900 €

Piktogramm (je einzelner Buchstabe, Symbol, Pfeil, inkl. Verkehrssicherung) (4 Stück)

150 €/Stück = 600 €

Gesamt: 25.000 €

Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Gregor Hüblich
Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplanung
Boppard-Buchholz, den 31.08.2023

Maßnahmenplanung		Lage: Landkreis Ahrweiler Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler Maßnahme 7	
STAND: 31.08.2023	STATUS: <input checked="" type="checkbox"/> Prüfung <input type="checkbox"/> Freigegeben	PROJEKT-NR.: MO2208	
<u>Projekt:</u> Radverkehrskonzept Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler			
Heerstraße			
Grundlagen			
Klassifizierung:			
<input type="checkbox"/> Bundesstraße	<input type="checkbox"/> Landesstraße	<input type="checkbox"/> Kreisstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestraße Heerstraße
Netzknoten:		Lage: Innerorts	
Stationierung:		Kfz-Bel. / DTV2015: unbekannt	
Länge der Strecke: 2,0 km		Kfz-Bel. / Tageshöchstwert: unbekannt	
Max. Längsneigung: unbekannt		Best. zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h	
Fahrbahnbreite: 7,80 m zzgl. Abbiegespuren			
Sichtweitenanalyse: (siehe Abb. 2)			
<input type="checkbox"/> Erfolgt		<input checked="" type="checkbox"/> Nicht erforderlich	
Parken im Bestand:			
<input checked="" type="checkbox"/> Möglich	<input type="checkbox"/> eingeschränkt möglich	<input type="checkbox"/> nicht möglich	
Anzuwendende technische Richtlinien:			
<input checked="" type="checkbox"/> RASt	<input checked="" type="checkbox"/> ERA	<input type="checkbox"/> Sonstiges:	
Ermittlung der Belastungsbereiche:			
<input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> II	<input type="checkbox"/> III / IV	
Netzbedeutung Radverkehr:			
<input type="checkbox"/> GRW Radfernweg	<input type="checkbox"/> GRW Großraumverbindung	<input type="checkbox"/> GRW Regionale Ergänzung	<input checked="" type="checkbox"/> Radverkehrskonzept



1. Übersicht / Bestandssituation

Die Heerstraße verläuft parallel zur B 266. Die Fahrbahn ist mit regulär ca. 7,80 m sehr breit, was der ursprünglichen Funktion der Straße als Hauptdurchfahrtsstraße geschuldet ist. An einigen Stellen ist die Straße für Linksabbiegestreifen aufgeweitet.

Im Westen beginnt die Heerstraße am Kreisverkehrsplatz Nord mit Anbindung an den Kfz-Fernverkehr. Bis zum Ortseingang hat die Straße den Charakter einer Landstraße, es gelten jedoch 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit und es gibt einen Gehweg, der jedoch nicht durchgängig ist. Parken ist nur in einem kurzen Bereich zwischen Nordstraße und Kölner Straße möglich. Die Heerstraße verläuft komplett als Vorfahrtsstraße bis zur Kreuzung mit der Landskroner Straße und der Straße Im Schwertstal. Auch hier wird der Kfz-Fernverkehr mit der B 266 angebunden.

Im Rahmen der Onlinebeteiligung sind insbesondere zwei Schwerpunkte auszumachen: Zum fehlenden Geh- und Radweg zwischen Kreisverkehrsplatz Nord und Ortseingang fünf Meldungen, davon ein Unfall sowie an der Kreuzung mit der Landskroner Straße / Im Schwertstal vier Meldungen, u.a. ein Hinweis auf die mangelhafte Ausführung der Radwegefurt bei der Abfahrt von der B 266. Weitere sieben Meldungen sind auf der Heerstraße verteilt, in der Regel Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern.

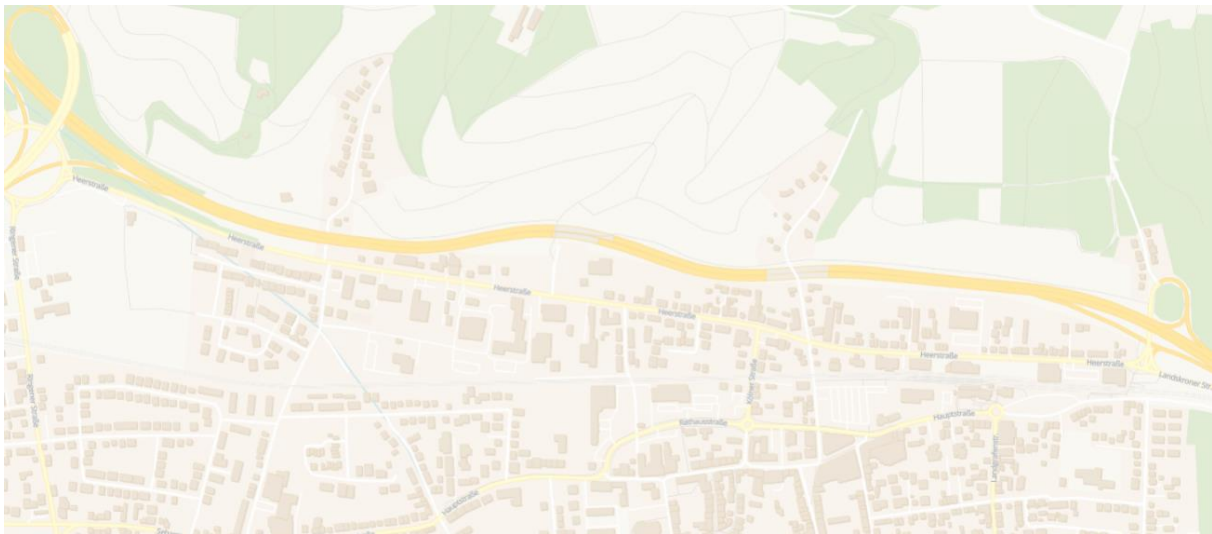


Abb.1: Übersichtskarte; Quelle: Maptionnaire / OpenStreetMap



Foto 1: Bestandssituation; Heerstraße im Westen, Beginn des Gehwegs



Foto 2: Bestandssituation; Querungshilfe am Ortseingang



Foto 3: Bestandssituation; Bereich mit einigen Linksabbiegestreifen



Foto 4: Bestandssituation; Straße in Regelbreite 7,80 m mit Längsparkständen



Foto 5: Bestandssituation; Straße in Regelbreite 7,80 m, Kreuzung Kölner Straße



Foto 6: Bestandssituation; Kreuzung Landskroner Straße / Im Schwertstal, Fahrtrichtung Süd zurückgebaut



2. Beschreibung der Maßnahmen

Beginnend im Westen wird vorgeschlagen, den um den Kreisverkehrsplatz Nord umlaufenden Weg in die Heerstraße als straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg fortzuführen. Im Bereich des Gehwegs kann dieser auf 3,00 m verbreitert werden bis zur Querungshilfe am Ortseingang.

Ab hier kann der Radverkehr beidseitig auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt werden. Der Radverkehr kann auf dem Gehweg mitfahren, wenn der Gehweg entlang der Straße auf 3,00 m verbreitert wird (Breite Gehweg 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn 0,50 m). Der Straßenquerschnitt beträgt 12,00 m. Bei einer Verbreiterung der Gehwege auf 3,00 m, bleibt für die Fahrbahn eine Breite von 6,00 m übrig. Die Fahrbahnbreite reicht aus um den Begegnungsfall Lkw – Lkw zu gewährleisten.

Die Parkstände zwischen Nordstraße und Kölner Straße würden allerdings aufgrund der Verbreiterung des Gehwegs wegfallen.

Um die Gehwege möglichst durchgängig verbreitern zu können, wird vorgeschlagen, weitgehend auf die Linksabbiegestreifen zu verzichten. Die beiden Abbiegestreifen im Osten zu Aldi und zum Raiffeisenmarkt / zu Penny sind in Form einer Aufweitung des Fahrstreifens vorstellbar.

Die Hauptfahrbeziehung erfolgt zwischen Kölner Straße und dem östlichen Ende der Heerstraße. An der Kreuzung mit der Kölner Straße wird zur Verstärkung des Abbiegeverkehrs ein Kreisverkehrsplatz vorgeschlagen, ebenso an der Kreuzung Landskroner Straße / Im Schwertstal.

Die folgenden Planungsvorschläge sind skizzenhafte Darstellungen von Umsetzungsmöglichkeiten, die im weiteren Verfahren abgestimmt und im Falle einer Weiterverfolgung konkretisiert werden müssten.

3. Planungsvorschlag/Musterlösung

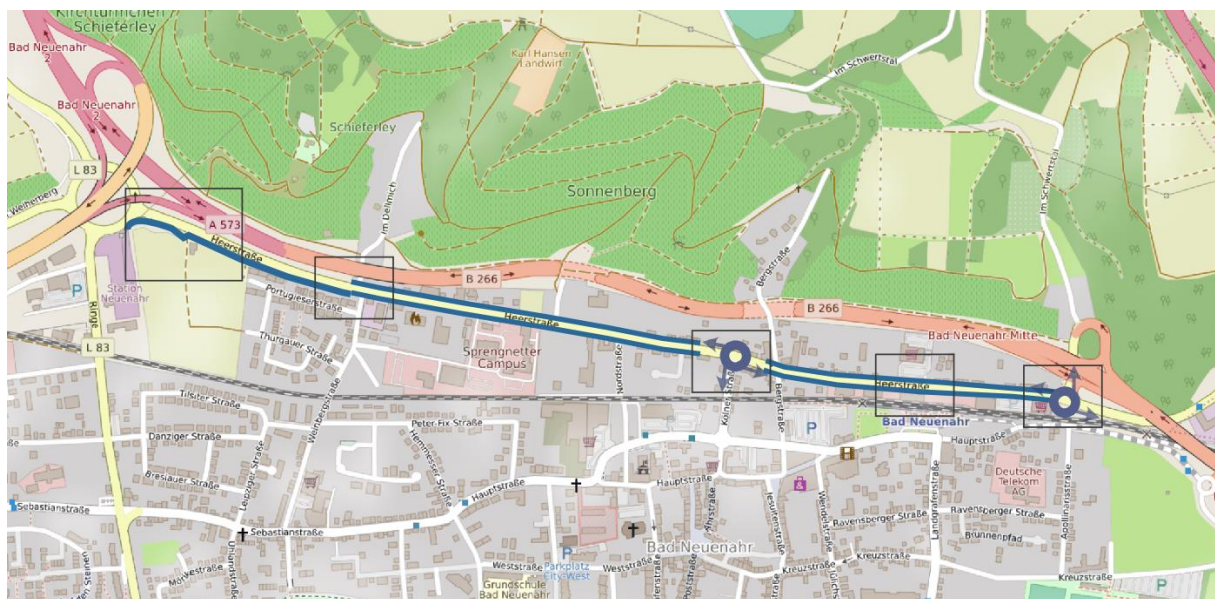


Abb. 2: Übersicht Maßnahmenbausteine, von links: Bau straßenbegleitender Weg, Querungshilfe am Ortseingang, Kreisverkehrsplatz an der Kölner Straße, Abbiegestellen bei Aldi und Penny, Kreisverkehrsplatz bei der Landskroner Straße



Abb. 3: Skizze straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Kreisverkehrsplatz Nord und Ortseingang; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps

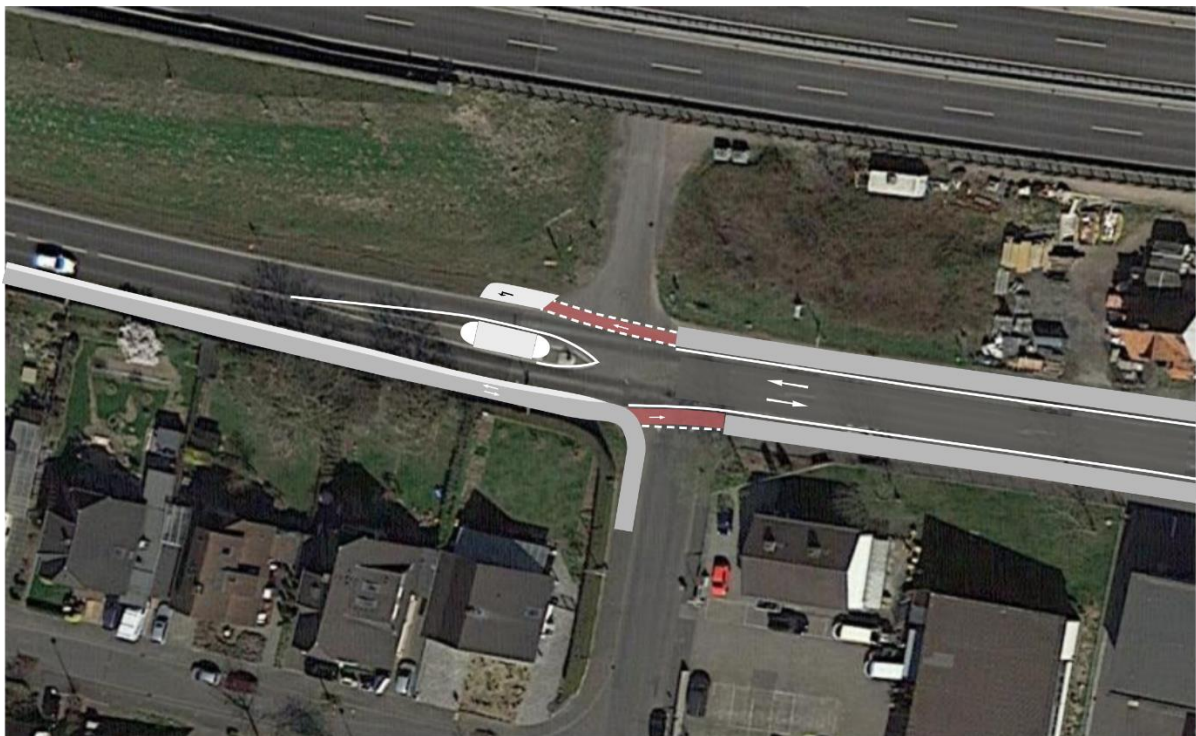


Abb. 4: Skizze Umbau Querungshilfe am Ortseingang / Übergang Geh- und Radweg zu Schutzstreifen; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps

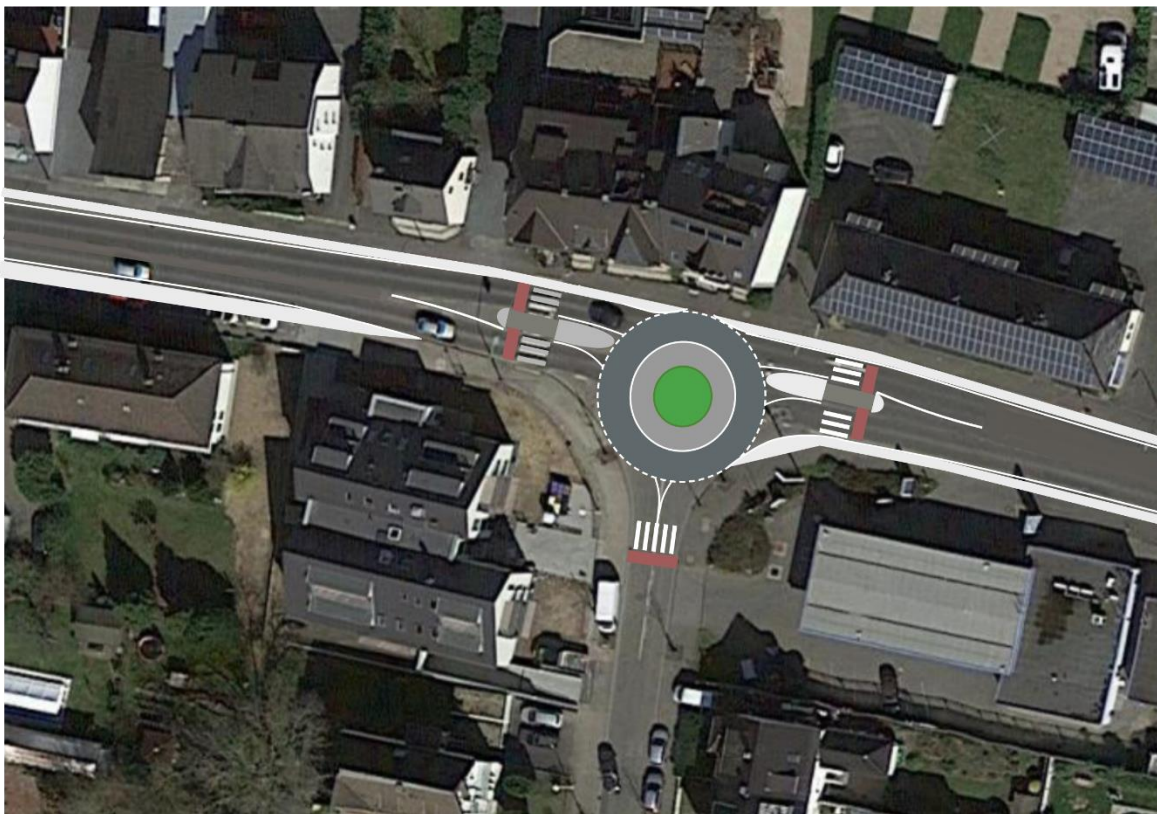


Abb. 5: Skizze Kreisverkehrsplatz an der Kreuzung Heerstraße / Kölner Straße; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps

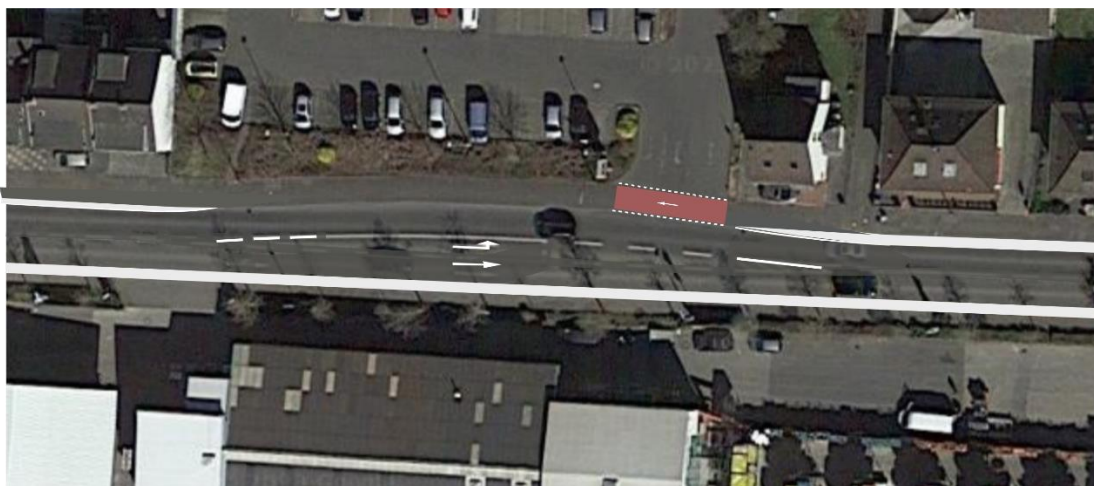


Abb. 6: Skizze aufgeweiteter Fahrstreifen für Linksabbieger am Lebensmitteleinzelhandel (hier bei Aldi, vergleichbar beim Raiffeisen-Markt / Penny); Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps

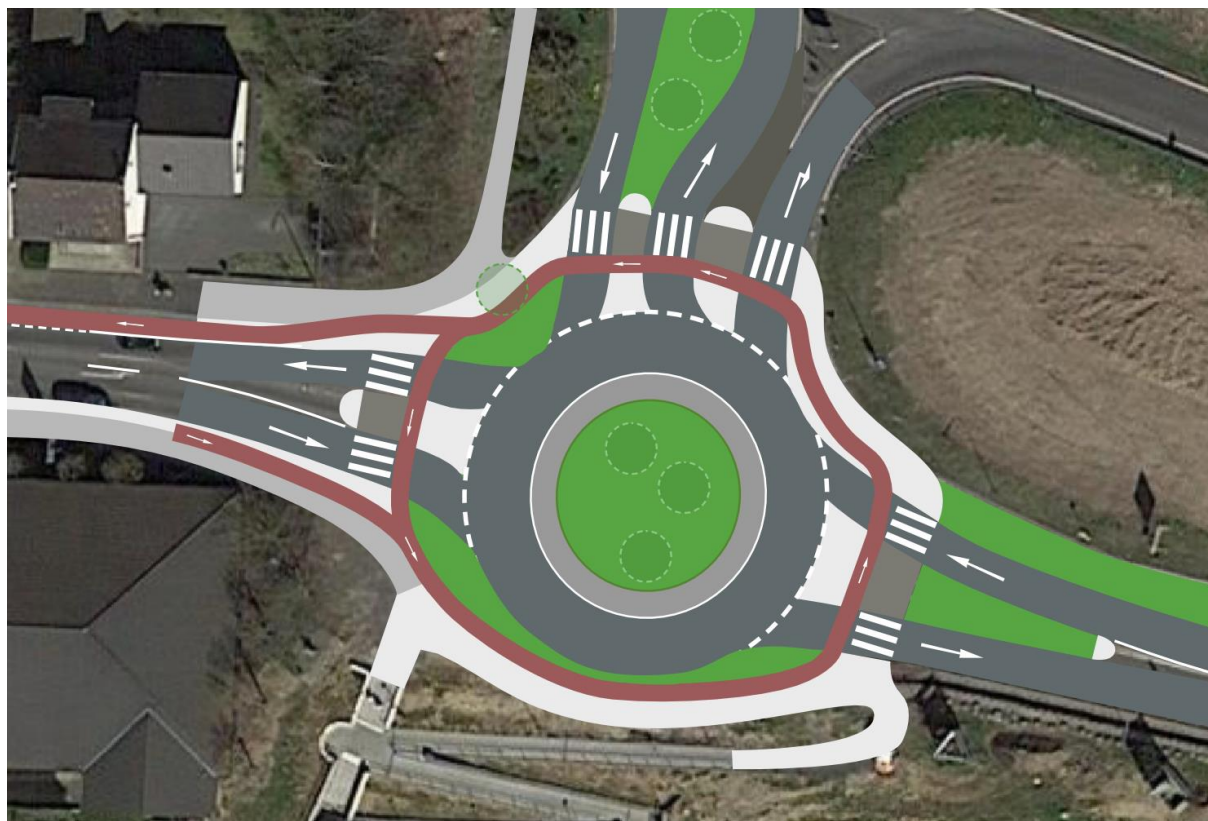


Abb. 7: Skizze Kreisverkehrsplatz an der Kreuzung Heerstraße / Landskorner Straße / Im Schwertstal; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps

Legende		
Fahrbahn mit Fahrtrichtung	Radverkehrsanlage mit Fahrtrichtung	Grünfläche neu
Gehsteig Bestand	Parkstand	Baumpflanzung
Gehsteig neu		

4. Kostenschätzung (netto)



Beidseitige Verbreiterung des Geh- und Radwegs inkl. Erdarbeiten, Oberbau und Verkehrssicherheit (1.300 m):

130 €/m = 169.000 €

Verbreiterung des Geh – und Radwegs inkl. Erdarbeiten, Oberbau und Verkehrssicherheit (500 m):

130 €/m = 65.000 €

Umstrukturierung zum Mini-Kreisverkehr (Außendurchmesser 15 m – 20 m):

200.000 € - 300.000 €

Umstrukturierung zum kleinen Kreisverkehr (Außendurchmesser 25 m – 30 m):

300.000 € - 450.000 €

Gesamt Mittelwert: 859.000 €

Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Gregor Hüblich
Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplanung
Boppard-Buchholz, den 31.08.2023

Maßnahmenplanung		Lage: Landkreis Ahrweiler Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler Maßnahme 8
		LBM Cochem-Koblenz
STAND: 31.08.2023	STATUS: <input checked="" type="checkbox"/> Prüfung <input type="checkbox"/> Freigegeben	PROJEKT-NR.: MO2208
Projekt: Radverkehrskonzept Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler		
Heppingen: Burgstraße / Schulstraße		
Grundlagen		

Klassifizierung:				
<input type="checkbox"/> Bundesstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Landesstraße	<input type="checkbox"/> Kreisstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestraße	Burgstraße / Schulstraße
Netznoten: 54080940 O		Lage: Innerorts		
Stationierung: 0,0		Kfz-Bel. / DTV2015: 1.954 (3) Kfz/d		
Länge der Strecke: 100 m		Kfz-Bel. / Tageshöchstwert: 200 – 300		
Max. Längsneigung: unbekannt		Best. zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h		
Fahrbahnbreite: 3,50 m an der Engstelle, sonst ca. 4,50 m				

Sichtweitenanalyse: (siehe Abb. 2)	
<input type="checkbox"/> Erfolgt	<input checked="" type="checkbox"/> Nicht erforderlich

Parken im Bestand:		
<input checked="" type="checkbox"/> Möglich	<input type="checkbox"/> eingeschränkt möglich	<input type="checkbox"/> nicht möglich

Anzuwendende technische Richtlinien:		
<input checked="" type="checkbox"/> RASt	<input checked="" type="checkbox"/> ERA	<input type="checkbox"/> Sonstiges:

Ermittlung der Belastungsbereiche:		
<input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> II	<input type="checkbox"/> III / IV

Netzbedeutung Radverkehr:			
<input type="checkbox"/> GRW Radfernweg	<input type="checkbox"/> GRW Großräumige Verbindung	<input checked="" type="checkbox"/> GRW Regionale Ergänzung	<input checked="" type="checkbox"/> Radverkehrskonzept



1. Übersicht / Bestandssituation

Durch Heppingen verläuft die L 80 mit ca. 2.000 Kfz am Tag über die Burgstraße und die Schulstraße in einem Einbahnstraßensystem auf ca. 4,50 m breiten Straßen. In Richtung Gimmigen gibt es eine ca. 50 m lange Engstelle mit ca. 3,50 m Breite. Hier verläuft der Verkehr in beide Fahrtrichtungen, von Norden kommend muss dem Gegenverkehr Vorrang gegeben werden.

Im Rahmen der Onlinebeteiligung wurde einmal die unübersichtliche Kreuzung Burgstraße / Schulstraße benannt.

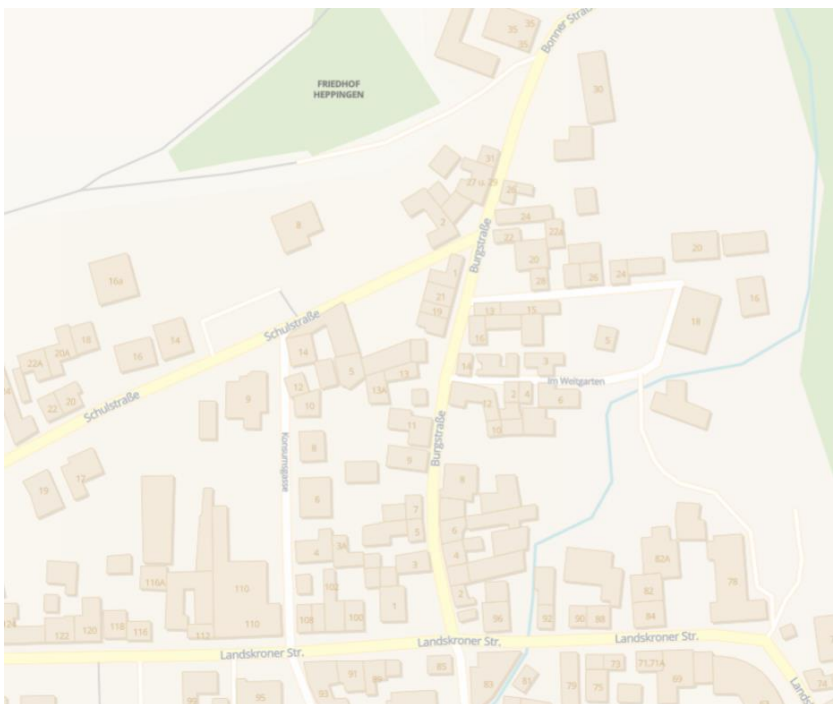


Abb. 1: Übersichtskarte; Quelle: Maptionnaire / OpenStreetMap



Foto 1: Bestandssituation; Engstelle in der Burgstraße, Blick von Süden



Foto 2: Bestandssituation; Einmündung der Schulstraße in die Burgstraße, Blick von Norden



Foto 3: Bestandssituation; Einmündung der Schulstraße in die Burgstraße, Blick von Westen



Foto 4: Bestandssituation; Einmündung der Konsumgasse in die Schulstraße, Blick von Westen

2. Beschreibung der Maßnahmen

Die Routenführung des Radverkehrs verläuft gemäß Radverkehrskonzept von Süden kommend von der angedachten Fahrradzone in der Martinusstraße aus die L 80 Landskroner Straße (hier über 11.000 Kfz/d) querend und weiter über die Konsumgasse auf die Schulstraße. Hier wäre zu prüfen, ob zur weiteren Befahrbarkeit durch Radfahrer der nördliche Teil der Einbahnstraße in der Schulstraße zwischen Konsumgasse und Burgstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet werden kann. Der gegenläufige Radverkehr könnte durch Bodenmarkierungen geleitet und sichtbar gemacht werden.

Eine weitere Variante wäre eine abknickende Vorfahrtsstraße im Kreuzungsbereich Landskroner Straße und Burgstraße (Siehe Abb. 3). Dies würde im Kreuzungsbereich den Konflikt mit dem gegenläufigen Radverkehr aus der Einbahnstraße und dem Verkehr aus der Burgstraße reduzieren, weil klar geregelt ist, dass der Radverkehr hier Vorfahrt hat.

Der folgende Planungsvorschlag ist eine skizzenhafte Darstellung einer Umsetzungsmöglichkeit, die im weiteren Verfahren abgestimmt und im Falle einer Weiterverfolgung konkretisiert werden müsste.



3. Planungsvorschlag/Musterlösung

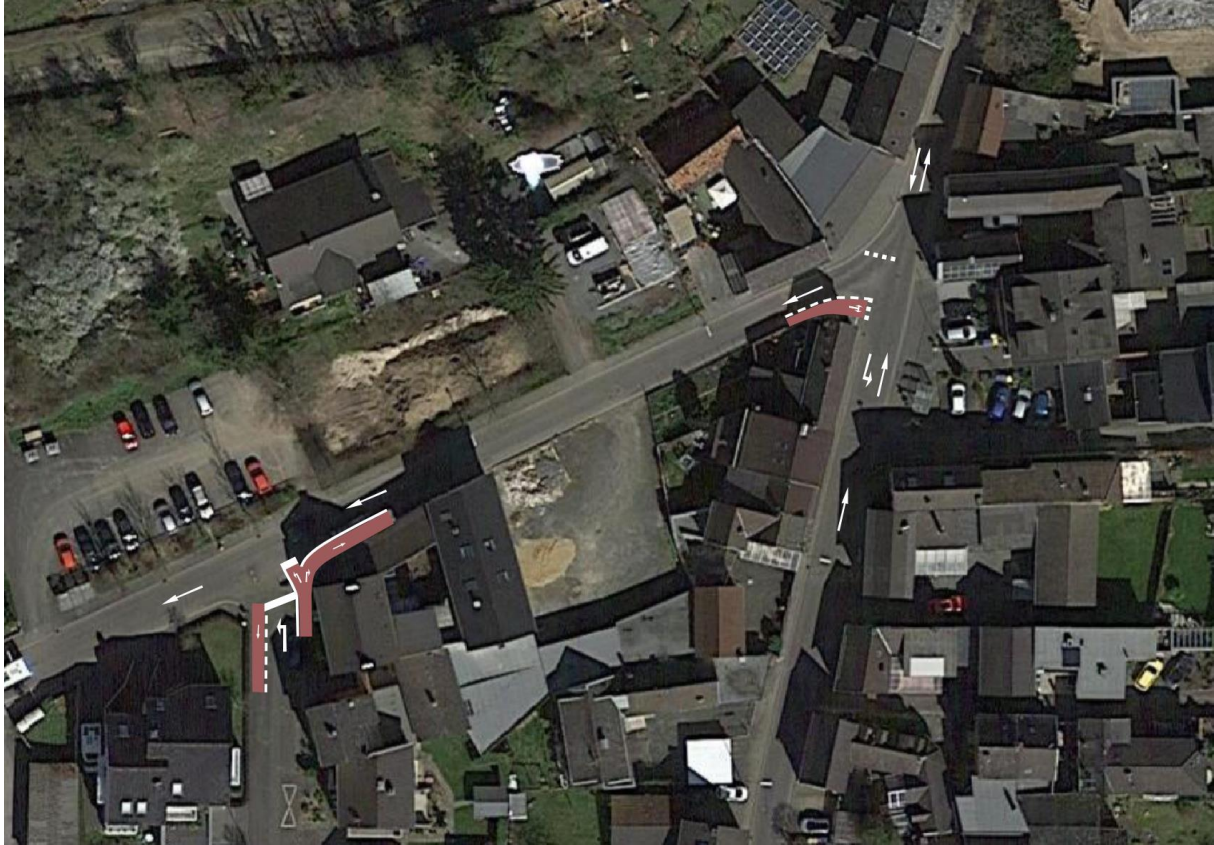




Abb. 2: Skizze für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraße in der Schulstraße zwischen Konsumgasse und Burgstraße; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps



Abb. 3: Skizze für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraße in der Schulstraße zwischen Konsumgasse und Burgstraße mit abknickender Vorfahrtsstraße im Kreuzungsbereich; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps

Legende

-  Fahrbahn mit Fahrtrichtung
-  Radverkehrsanlage mit Fahrtrichtung

4. Kostenschätzung (netto)

Markierungsarbeiten (50 m):

50 €/m = 2.500 €

Piktogramm (je einzelner Buchstabe, Symbol, Pfeil, inkl. Verkehrssicherung) (7 Stück):

150 €/Stück = 1.050 €

Änderung der StVO- Beschilderung:

300 €

Gesamt: 3.850 €



Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Gregor Hüblich
Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplanung
Boppard-Buchholz, den 31.08.2023

Maßnahmenplanung		Lage: Landkreis Ahrweiler Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler Maßnahme 9 und 10	
STAND: 31.08.2023	STATUS: <input checked="" type="checkbox"/> Prüfung <input type="checkbox"/> Freigegeben	PROJEKT-NR.: MO2208	
<u>Projekt:</u> Radverkehrskonzept Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler			
Heimersheim K 44 / Im Bülland			
Grundlagen			
Klassifizierung:			
<input type="checkbox"/> Bundesstraße	<input type="checkbox"/> Landesstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Kreisstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestraße
			K 44, Im Bülland
Netzknoten: 5409056 A		Lage: Innerorts	
Stationierung: 0,1 bis 0,4		Kfz-Bel. / DTV2015: 1.596 Kfz/24h (3)	
Länge der Strecke: ca. 450 m		Kfz-Bel. / Tageshöchstwert: 239 Kfz/h (15% des DTV)	
Best. zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h			
Fahrbahnbreite: 6,00 m - 6,50 m			
Sichtweitenanalyse: (siehe Abb. 2)			
<input type="checkbox"/> Erfolgt		<input checked="" type="checkbox"/> Nicht erforderlich	
Parken im Bestand:			
<input type="checkbox"/> Möglich	<input checked="" type="checkbox"/> eingeschränkt möglich	<input type="checkbox"/> nicht möglich	
Anzuwendende technische Richtlinien:			
<input checked="" type="checkbox"/> RASt	<input checked="" type="checkbox"/> ERA	<input type="checkbox"/> Sonstiges:	
Ermittlung der Belastungsbereiche:			
<input checked="" type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> II	<input type="checkbox"/> III / IV	
Netzbedeutung Radverkehr:			
<input type="checkbox"/> GRW Radfernweg	<input type="checkbox"/> GRW Großraumverbindung	<input type="checkbox"/> GRW Regionale Ergänzung	<input checked="" type="checkbox"/> Radverkehrskonzept



1. Übersicht / Bestandssituation

Die K 44 verläuft auf der Ehlinger Straße mit 6,00 m Fahrbahnbreite vom Ortseingang Ost kommend bis zur abknickenden Vorfahrt und weiter auf der Kloster-Prüm-Straße mit 6,50 m Fahrbahnbreite, bis sie auf die B 266 trifft.

In der Ehlinger Straße sind versetzte Parkstände platziert sowie eine Engstelle (ca. 3,80 m breit) an der Einmündung der Straße Im Bülland. In der Kloster-Prüm-Straße gibt es ebenfalls eine Engstelle (ca. 4,00 m breit). Zwischen den Einmündungen der Mühlenstraße ist entlang der Kloster-Prüm-Straße ein ca. 3,00 m breiter Gehweg vorhanden, über den auch die HBR-Wegweisung führt. Der Radverkehr wird dann in die Mühlenstr. Im Osten weitergeleitet.

Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden an dieser Stelle drei mal Gefahrenstellen benannt, u.a. mit dem Vermerk: „Bessere Querung für Radfahrer und Fußgänger ermöglichen.“



Abb.1: Übersichtskarte; Quelle: Maptionnaire / OpenStreetMap



Foto 1: Bestandssituation; Ehlinger Straße / Im Bülland, Engstelle



Foto 2: Bestandssituation; Abknickende Vorfahrt Ehlinger Straße / Kloster-Prüm-Straße



Foto 3: Bestandssituation; Kloster-Prüm-Straße / Mühlenstraße, Blick von Osten



Foto 4: Bestandssituation; Gehweg mit HBR-Wegweisung zwischen den Einmündungen der Mühlenstraße

2. Beschreibung der Maßnahmen

Die Ehlinger Straße hat zwischen der Einmündung Im Bülland und der Kloster-Prüm-Straße mit 6,00 m Breite keinen Spielraum für Schutzstreifen o.ä. Der südliche Gehweg hat jedoch eine Breite von ca. 3,00 m und könnte somit für den Radverkehr freigegeben werden. Der Radverkehr könnte zusätzlich jedoch weiterhin die Fahrbahn nutzen.

Die Querung der Kloster-Prüm-Straße - um im Zuge der Mühlenstraße der HBR-Wegweisung zu folgen - ist grundsätzlich nicht unübersichtlich. Das Verkehrsaufkommen macht eine Querungshilfe nicht notwendig. Da die Verbindung aber auch von Schulkindern benutzt wird, um zur Grundschule Heimersheim zu gelangen, könnte hier Möglichkeit geschaffen werden, die eine sichere Überquerung möglich machen könnte. Dafür wird ein Fußgängerüberweg mit getrennter Radwegefurt über die Kloster-Prüm-Straße vorgeschlagen.

Dieselbe Möglichkeit könnte dem Radverkehr auch auf der Ehlinger Straße gegeben werden.

Der Radverkehr hätte dann die Wahl, auf der Fahrbahn oder dem Gehweg zu fahren, wenn dieser für den Radverkehr freigegeben würde, was grundsätzlich bei einer Breite von 3,00 m (Gehweg 2,50 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) möglich wäre. Mit den Fußgängerüberwegen + Radfurten und den gemeinsamen Geh-



und Radwegen wäre für die Schulkinder eine Führung getrennt vom Kfz-Verkehr möglich.

Die K 44 geht nördlich in die B 266 über, ein Umstand, der häufig auftretende überhöhte Geschwindigkeiten zur Folge haben könnte. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung wie Fahrbahnverschwenkung, Engstelle, Blitzer usw. nördlich der Einmündungen der Mühlenstraße könnten daher geprüft werden.

Der folgende Planungsvorschlag ist eine skizzenhafte Darstellung einer Umsetzungsmöglichkeit, die im weiteren Verfahren abgestimmt und im Falle einer Weiterverfolgung konkretisiert werden müsste.

3. Planungsvorschlag/Musterlösung



Abb. 2: Skizze Gehwegverbreiterung und Fußgängerüberquerung + Radwegefurt Kloster-Prüm-Straße; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps



Abb. 3: Skizze Gehwegverbreiterung und Fußgängerüberquerung + Radwegefurt Ehlinger-Straße; Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Google Maps

Legende



Gehsteig neu



Radwegefurt



Abb. 3: Musterlösung Fußgängerüberquerung + Radwegefurt (Quelle: Stadt Werne)

4. Kostenschätzung (netto)

Verbreiterung Geh- und Radweg inkl. Erdarbeiten, Oberbau und Verkehrssicherheit (160 m):

130 €/m = 20.800 €

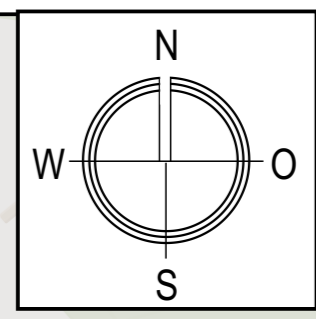
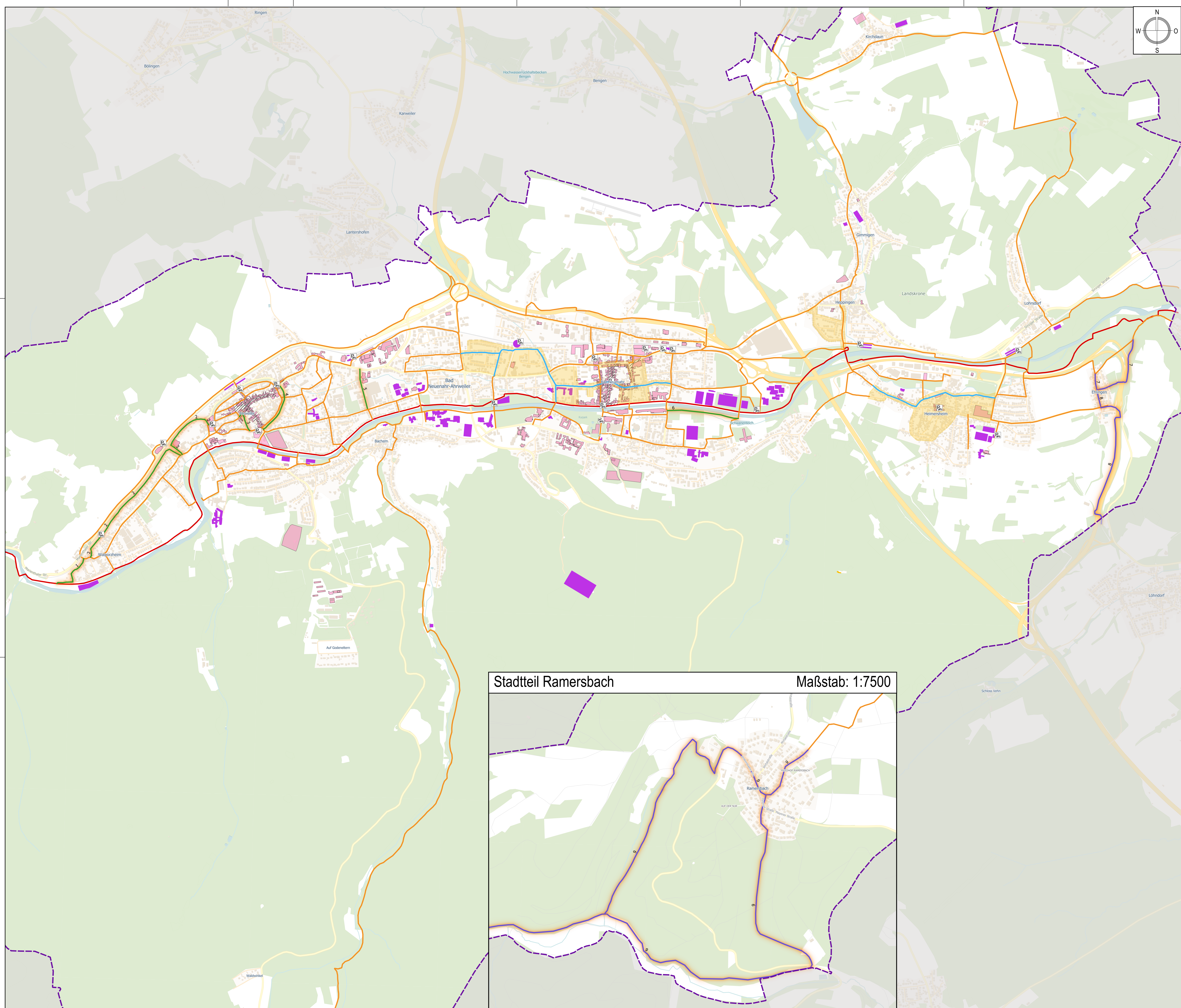
Markierungsarbeiten (50 m):

50 €/m = 2.500 €

Gesamt: 23.300 €

Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Paul Schaup-Middendorf
B.Sc. Bauingenieurwesen
Boppard-Buchholz, den 31.08.2023



Zeichenerklärung

- Zielnetz —
- Zielnetz —
- Ergänzungen Bürgerbeteiligung —
- Ergänzungen Planungsbüro —
- priorisierte Führung in der Fahrradzone —
- Fahrradzone —
- Fußgängerzone —
- Ahrradweg —
- Fahrradabstellanlagen —
- Standort für Abstellanlage P
- Zielorte:
- Allgemeiner Zielort
- Zielort mit hoher Frequenz von Kindern und Jugendlichen

Kartengrundlagen

© GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2019), dl-delby-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> [Daten bearbeitet]

© OpenStreetMap Mitwirkende

© Daten aus der zentralen Radwegdatenbank des Landes Rheinland-Pfalz übergeben durch den LBM RLP am 18.01.2021

Für die Analyse wurde das Onlin-Portal www.mapillary.com und das freierfügbare, Open Source QGIS verwendet.



Förderung:
 Die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes wird gefördert durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER): Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

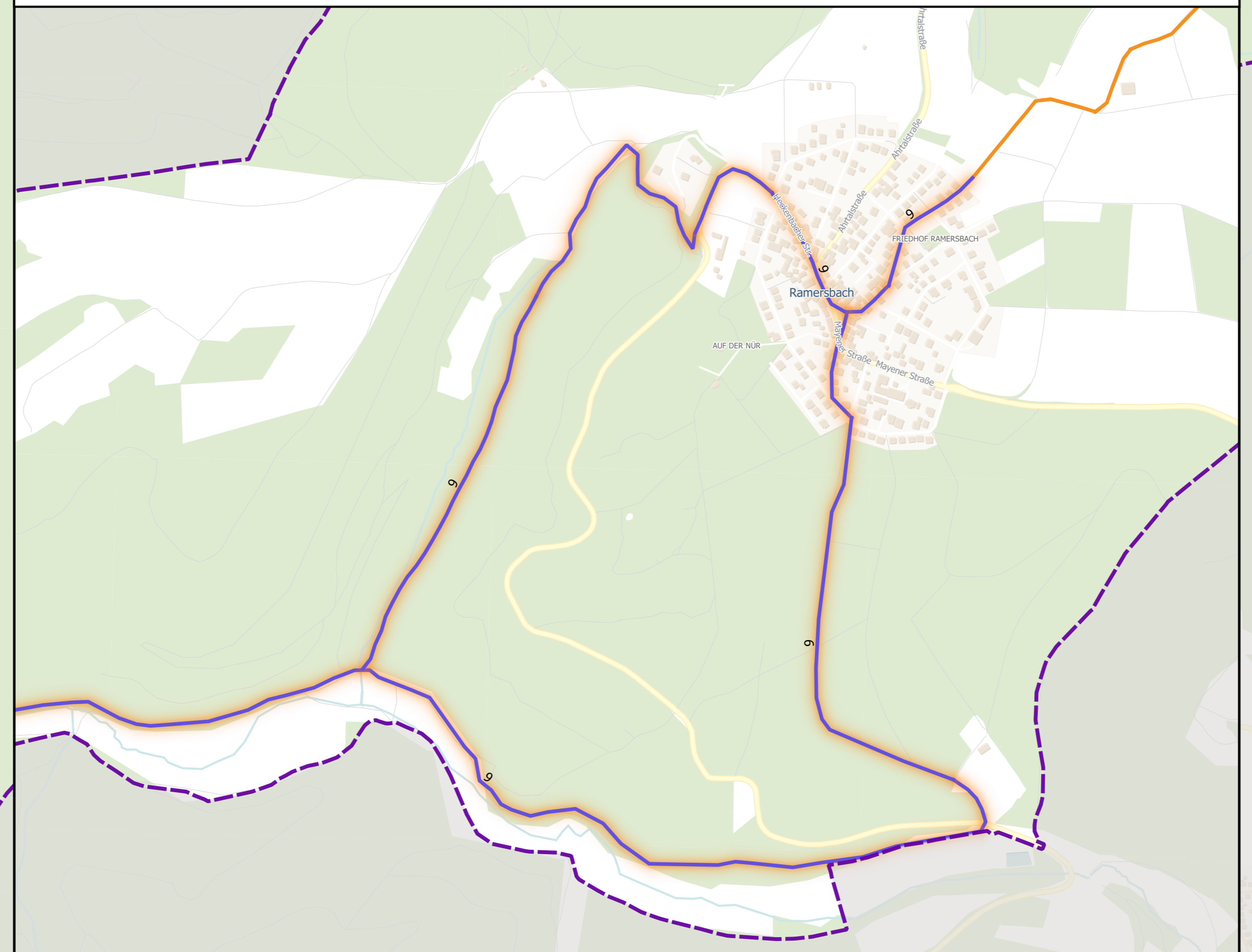


im Rahmen des rheinland-pfälzischen Entwicklungsprogramms "Umweltmaßnahmen, Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft, Ernährung" (Eule)



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Stadtteil Ramersbach Maßstab: 1:7500



WZDR	Datum	Name	Anlagen-Nr.:	Plan-Nr.:	Maßstab:
ber	August 2023	P.Schnap	6	1	1:10.000
we	August 2023	P.Schnap			
we	August 2023	a.brechenzer			

Landkreis Ahrweiler
 Stadt Bad Neuenahr - Ahrweiler

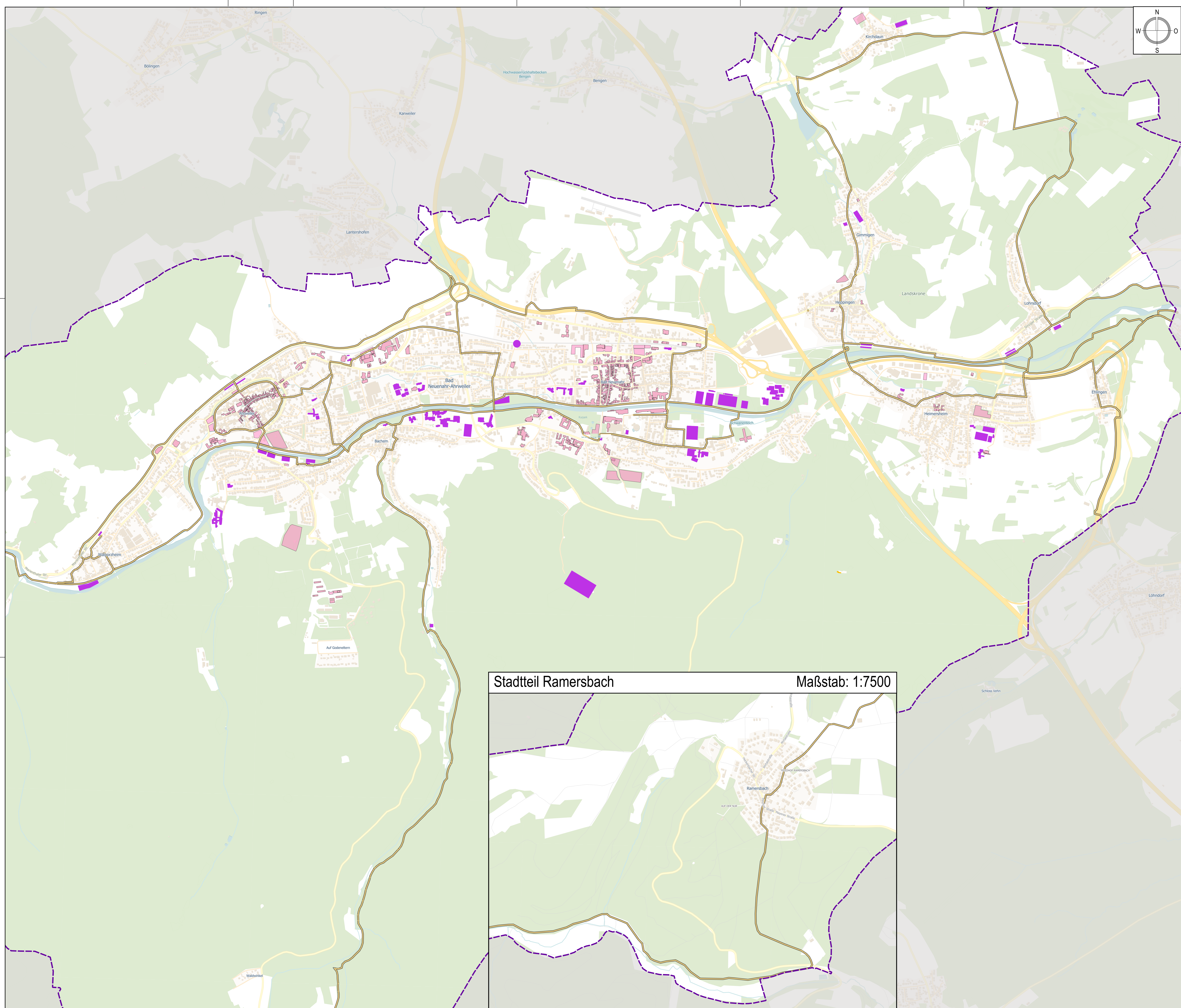
Radverkehrskonzept

Übersichtsplan Zielnetz

Elise für Städtebau und Umweltplanung
 Friedrich Frahmberg
 Dipl.-Ing. Stadtplanung
 Sebastian von Borsdorff
 Dipl.-Bauplaner

Am Rindgärtchen 1a
 54154 Bissdorf-Buchholz
 T 0 67 42 - 87 80 - 0
 F 0 67 42 - 87 80 - 85
 zentral@stadt-lund-plus.de
 www.stadt-lund-plus.de

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Bad Neuenahr - Ahrweiler



- ### Zeichenerklärung
- Optimierung der HBR-Beschilderung
 - HBR beschilderte Strecken
 - Fahrradzone
 - Fußgängerzone
 - Zielorte:
 - Zielort allgemein
 - Zielort Friedhof
 - Zielort Parkplatz
 - weitere wichtige Zielorte
(Bahnhof, Kindertagesstätte, Grundschule, weiterführende Schule, etc.)

Kartengrundlagen

© GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2019), dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> [Daten bearbeitet]

© OpenStreetMap Mitwirkende

© Daten aus der zentralen Radwegdatenbank des Landes Rheinland-Pfalz übergeben durch den LBM RLP am 18.01.2021

Für die Analyse wurde das Onlin-Portal www.mapillary.com und das freierfügbare, Open Source QGIS verwendet.

radwanderland.de

Förderung:
 Die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes wird gefördert durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER). Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

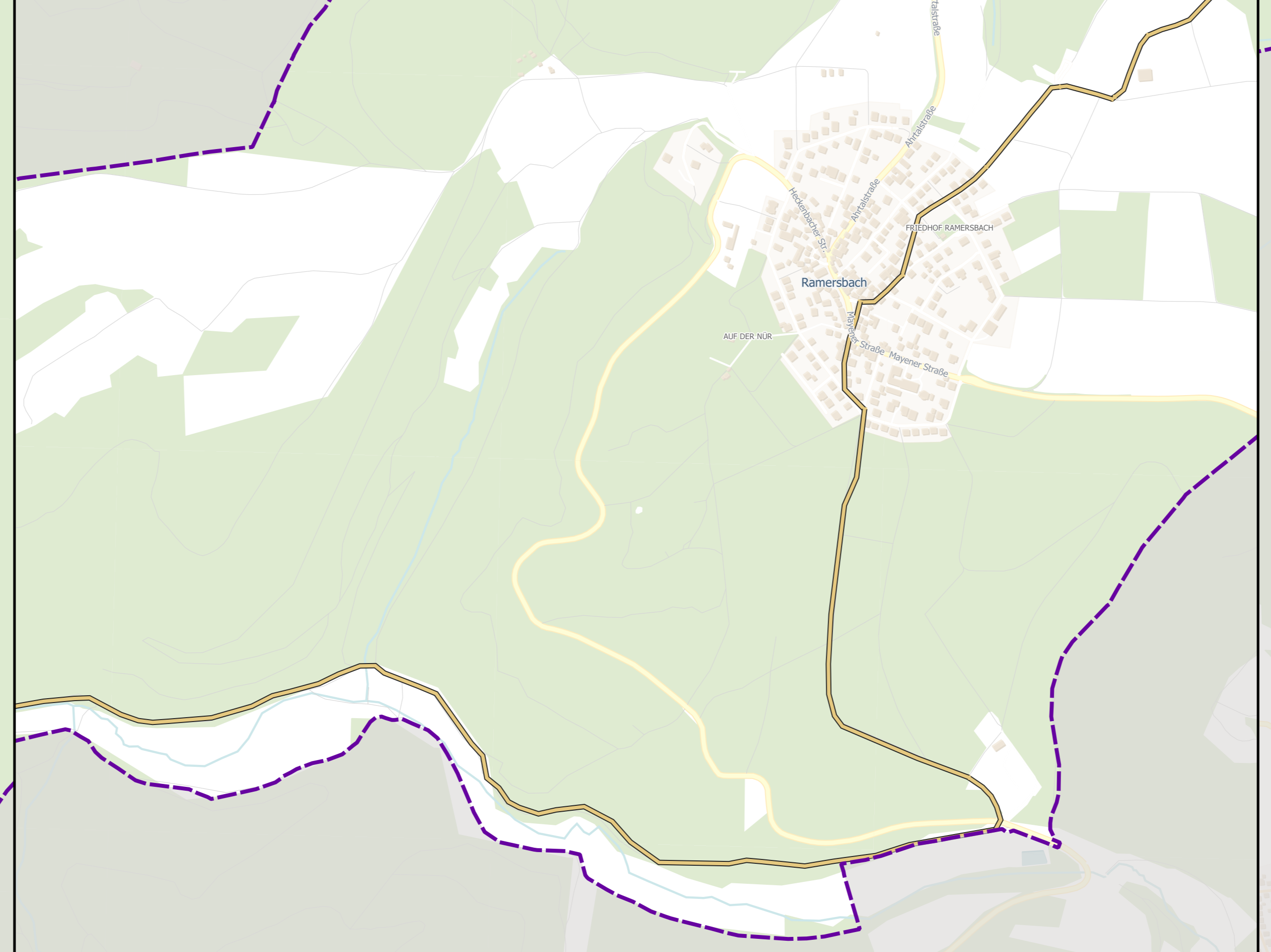


im Rahmen des rheinland-pfälzischen Entwicklungsprogramms "Umweltmaßnahmen, Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft, Ernährung" (Eule)



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Stadtteil Ramersbach Maßstab: 1:7500



WZDR	Datum	Name	Anlagen-Nr.:	Plan-Nr.:	Maßstab:
berk	August 2023	P.Schnap	7	1	1:10.000
we	August 2023	P.Schnap			
we	August 2023	a.brechenzer			

Landkreis Ahrweiler
 Stadt Bad Neuenahr - Ahrweiler

Radverkehrskonzept

Übersichtsplan Optimierung der HBR-Beschilderung

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Bad Neuenahr - Ahrweiler

Blatt für Städtebau und Umweltplanung
 Geschäftsführer: Friedrich Frahmberg
 Dipl.-Ing. Stadtplaner Sebastian von Borsow
 Dipl.-Bauplaner
 Am Hainpark 1a
 54154 Bissdorf-Buchholz
 T 0 67 42 - 87 80 - 0
 F 0 67 42 - 87 80 - 85
 zentral@stadt-lp-plus.de
 www.stad-land-plus.de