

Stellungnahmen LBM		Lage: Landkreis Ahrweiler Gemeinde Dernau
		LBM Cochem-Koblenz
STAND: 08.02.2023	STATUS: <input checked="" type="checkbox"/> Prüfung <input type="checkbox"/> Freigegeben	PROJEKT-NR.: MO2117
<u>Maßnahme:</u> Radverkehrskonzept Altenahr		
Dernau Ortsdurchfahrt		
Grundlagen		

Klassifizierung:			
<input checked="" type="checkbox"/> Bundesstraße	<input type="checkbox"/> Landesstraße	<input type="checkbox"/> Kreisstraße	B 267
Netzknoten:		Lage: Innerorts	
Stationierung: zw. 0,1 und 1,3		Kfz-Bel. / DTV2015: 9.143 (2) Kfz/24h	
Länge der Strecke: 1,2 km		Kfz-Bel. / Tageshöchstwert: 1.372 Kfz/h (15 % des DTV)	
Max. Längsneigung: 1,00 %		Best. zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h	
Fahrbahnbreite: 6 - 6,5 m			

Sichtweitenanalyse:	
<input checked="" type="checkbox"/> Erfolgt	<input 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 checked="" 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



Abbildung 1: Übersichtskarte und gesamte Verkehrsfläche.



Abbildung 2 Bestandsituation Dernaubach

2. Beschreibung der Maßnahme



Ziel dieser Maßnahme ist es eine sichere und fahrradfreundliche Ortsdurchfahrt für den touristischen Radverkehr auf dem Ahrradweg und für den Alltagsradverkehr in der Gemeinde Dernau zu ermöglichen.

3. Fachliche Empfehlung

Der Radverkehr von Rech kommend, fährt über den Ahrradweg an die Bebauungsgrenze der Gemeinde Dernau. Ab der Bebauungsgrenze wird eine Verbreiterung für einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf $\geq 2,50$ m vorgeschlagen. Zwischen den Stationen 0,1 und 0,2 der B 267 wird eine Querungshilfe mit Lichtsignalanlage für den Rad- und Fußverkehr empfohlen (siehe Abbildung 2). Der Radverkehr in Richtung der Bonner Straße fährt auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg bis 10 m hinter den Kreuzungsbereich und fädelt erst dort in den Mischverkehr ein. Der vorgeschlagene Querschnitt zwischen der Station 0,1 bis zur Station 0,3 ist in der Abbildung 6 dargestellt. Ab der Station 0,3 wird der Querschnitt aus der Abbildung 7 empfohlen. Die nächste Querungshilfe wird im Einzugsbereich des neuen Bahnhofes empfohlen. Hier wird ebenfalls eine Lichtsignalanlage als Querungshilfe vorgeschlagen (siehe Abbildung 3). Die Neugestaltung des Dorfplatzes, sollte eine Breite eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mindestens $\geq 3,00$ m berücksichtigen. Die vorhandenen Senkrechtsparkplätze müssten für die Verbreiterung zu Längsparkplätzen umgewandelt werden. Zwischen der Station 1,2 und 1,3 wird eine Mittelinsel als Querungshilfe vorgeschlagen (Siehe Abbildung 4). Nach der Querungshilfe kann auf die Route durch die Weinberge in Richtung Marienthal weitergefahren werden.

Der Radverkehr aus Richtung Marienthal wird für ca. 100 m auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. An der Kreuzung der B 267 mit der Hardtbergstraße wird der Radverkehr über eine Radverkehrsfurt auf einen Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m geführt. Wenn die Breiten des Bürgersteiges es zulassen ($\geq 2,50$ m), kann für unsichere Radfahrende das Zusatzschild „Radfahrer frei“ angebracht werden. Durch das Markieren von Radverkehrsfurten wird der Radverkehr an den Kreuzungen bevorzugt. Der Radfahrstreifen sollte bis zur Station 0,3 durchgezogen werden. Nach der Station wird empfohlen den Radverkehr getrennt vom motorisierten Verkehr zu führen, siehe Querschnitt 1 in der Abbildung 6.

Generell wird für die Ortsdurchfahrt eine zulässige Geschwindigkeit für den motorisierten Verkehr von 30 km/h vorgeschlagen.

Auswertung:

Für die Querung der B 267 sind Querungshilfen notwendig. Da der DTV über 5000 Kfz/d liegt, können nach ERA 2010 Lichtsignalanlagen (LSA) zur Querung erforderlich sein¹ Diese werden in den angebauten Bereichen vorgeschlagen. Durch den neu gestalteten Dorfplatz, den Bahnhof und den östlich der Bundesstraße liegenden Ahrradweg wird erwartet, dass die Anzahl der Querungen über die Bundesstraße zukünftig steigt. Durch die LSA ist das sichere Überqueren der Straße ohne Beachtung des motorisierten Verkehrs möglich. Am Ortsausgang in Richtung Marienthal ist eine Mittelinsel ausreichend, da der Querungsverkehr durch den Rad- und Fußverkehr hier niedriger ist, als im Ortskern.

¹ (ERA 2010, Kap. 9.4.1, S.72).



Die Führung des Radverkehrs sollte bestenfalls getrennt vom Fußverkehr und vom MIV sein. Durch diese Art der Radverkehrsführung, kann eine hohe Qualität und Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden. Der Durchgangsradverkehr des Ahrweges fährt von der Steinsbergsbrücke über den Ahrweg bis zum Neubau des Brückenbauwerks über die Ahr. Nach dem Brückenbauwerk fährt der Radverkehr vom Ahrweg und von der Ortslage Dernau gemeinsam in Richtung des Ortsausgangs Marienthal.

Deshalb ist es vertretbar einen gemeinsamen Geh- und Radweg zwischen dem Beginn der Bebauungsgrenze bis zum Dorfplatz (neuer Bahnhaltepunkt) vorzuschlagen. Da der bestehende Bürgersteig auf der linken Fahrbahnseite, in Fahrtrichtung Ortsausgang Marienthal, nicht überall die $\geq 2,50$ m aufweist und eine Umgestaltung der rechten Fahrbahnseite, in Fahrtrichtung Ortsausgang Marienthal notwendig ist, kann durch die vorgeschlagene Fahrbahnverbreiterung eine eigenständige Radverkehrsanlage realisiert werden. Durch das Abbiegen des motorisierten Verkehrs in die Wohnstraßen fährt der Radverkehr auch im Sichtfeld des Autofahrenden.

Als Sofortmaßnahme wird empfohlen ab dem Ortschild eine Tempo 30 Zone einzurichten. Die verringerte Geschwindigkeit hat einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Radverbindung. Des Weiteren hat eine Geschwindigkeit von 30 km/h positive Auswirkungen auf die Lärm- und Luftschadstoffemission, sowie die Aufenthaltsqualität an Hauptverkehrsstraßen. Für die Auto-Mobilität treten keine übermäßigen Einschränkungen auf²

4. Kostenschätzung

Markierungsarbeiten: Markierung Breit (ca. 800 m)
25 € / m = 20.000 €

Markierung Piktogramm (ca. 2 Stk.)
150 € / Stk. = 600 €

Radverkehrsfurt (Anzahl ca. 125 m²)
150 € / m² = 18.750 €

Beschilderung (Anzahl 4 Stk.)
300 € / Stk. = 1.200 €

Querungshilfe Vollausbau (inkl. Randeinfassungen, Erdarbeiten, Natursteinpflasterflächen, Beschilderung und Verkehrssicherung)
80.000,00 € Psch.

Lichtsignalanlage inkl. Herstellungskosten, Markierungsarbeiten, Installation (Anzahl 2 Stk.)
45.000 € Psch = 90.000 €

Herstellung Geh- und Radweg inkl. Randeinfassung, Erdarbeiten, Oberbau und Verkehrssicherung (ca. 3.575 m²)

² Umwelt Bundesamt (2017): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen.



130 € / m² = 464.750 €

Herstellung Fahrbahn inkl. Randeinfassung, Erdarbeiten, Oberbau und Verkehrssicherung (ca. 10.200 m²) (baubedingte Fahrbahnsanierung)

160 € / m² = 1.603.200 €

Erweiterung Radverkehr = 355.200 €

Gesamt: ca. 2.278.500 € (1.030.500 €)



Abbildung 2 Querungsstelle LSA Station 0,1-0,2

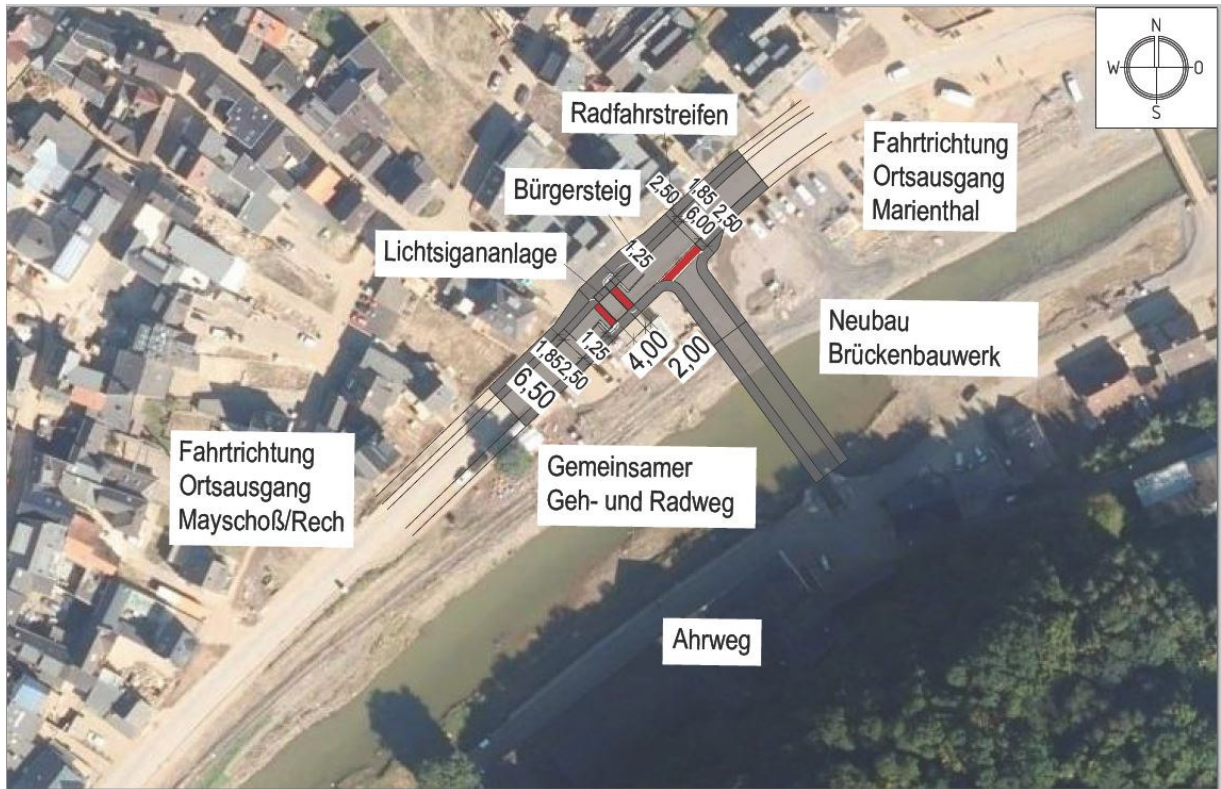


Abbildung 3 Querungsstelle LSA Station

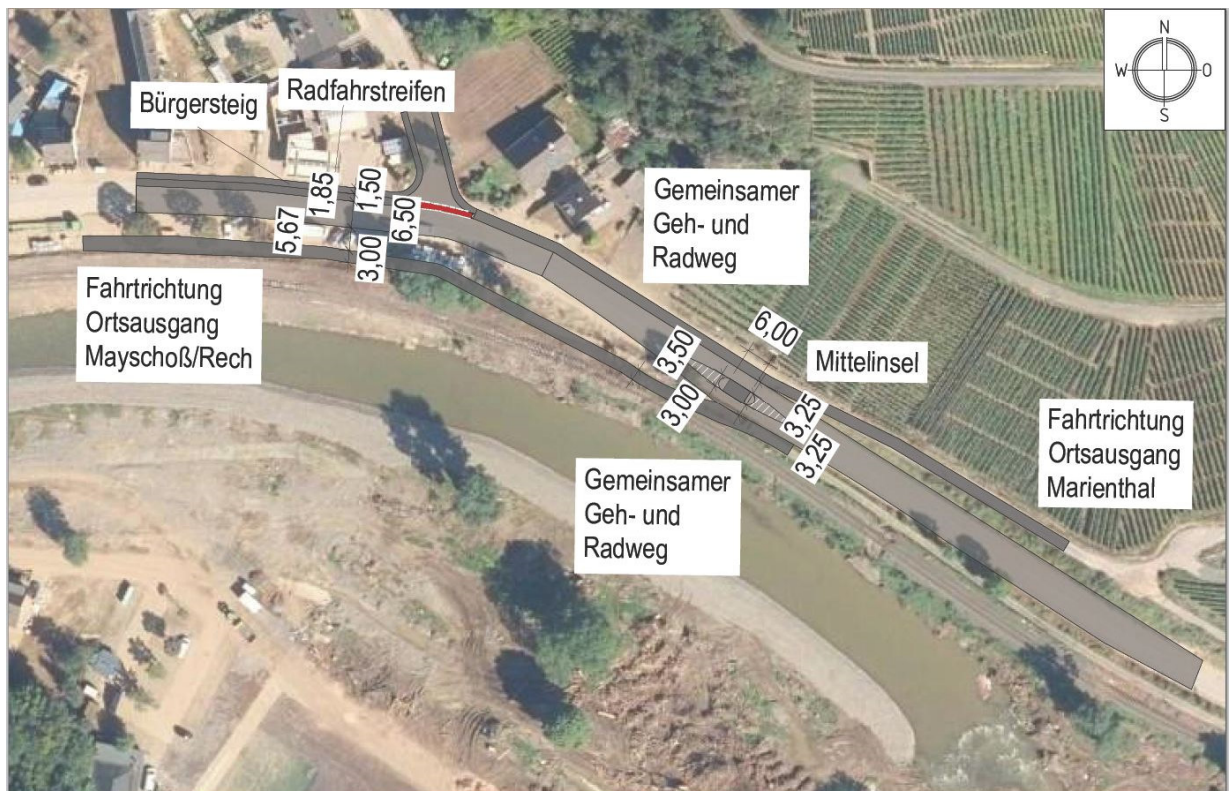


Abbildung 4 Querungsstelle Mittelinsel Station 1,2-1,3



Abbildung 5 Sichtweiten Mittelinsel

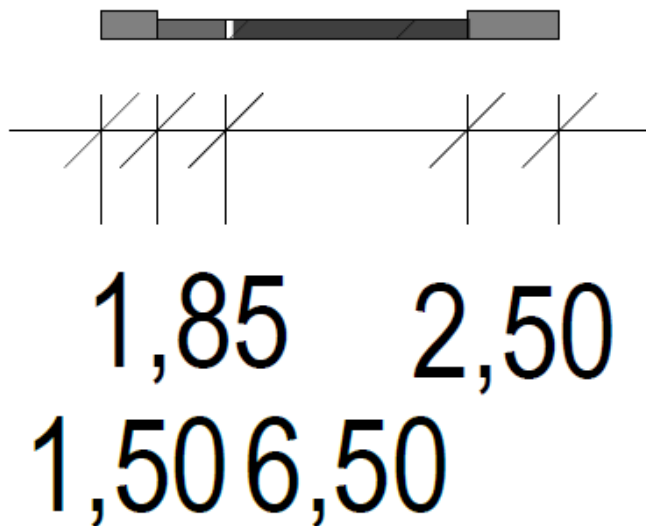


Abbildung 6 Querschnitt 1

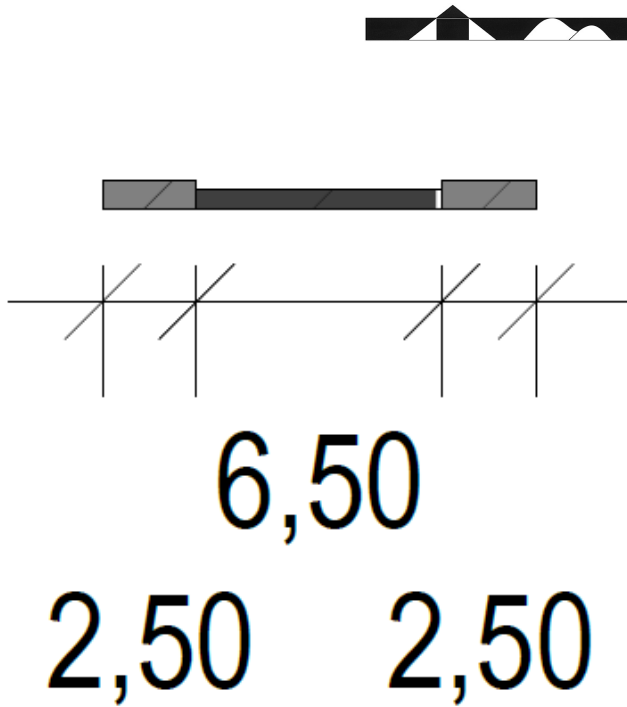


Abbildung 7 Querschnitt 2

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

i.A. Michelle Fritz
M.Sc. BioGeo Wissenschaften
Boppard-Buchholz, den 08.02.2023

i. A. Niklas Karl
B.Eng.Bauingenieurwesen
Boppard-Buchholz, den 08.02.2023