

<b>Gemeinden:</b>	Ahrbrück	<b>Straße:</b>	B 257; Abs.: 5507085 5507086
<b>Verbindung:</b>	Altenahr - Kempenich		Verkehrszahlen: 9049
<b>Verbindungsfunktion:</b>	regionale Verbindung	<b>Länge:</b>	395 m
<b>Handlungsbedarf:</b>	Straßenraumgestaltung / Neubau	<b>Naturschutz:</b>	Fauna-Flora-Habitat-Gebiete (Ahrtal)
<b>Anmerkung:</b>	In Ortsentwicklungskonzept	<b>Baulast:</b>	LBM
		<b>Kostenschätzung:</b>	290.000 €



**Maßnahme:** Bau eines auskragenden Radweges über der Ahr parallel der B 257 auf 250 m. Schaffung sicherer Querungshilfe über die B 257 zu Beginn und Ende des Abschnittes.

**Gegebenheit:** Zwischen Brück und Ahrbrück verläuft die Bundesstraße unmittelbar zwischen der Ahr und dem angrenzenden Felsen.

**Begründung:** Eine Mitführung außerorts bei DTV > 2.500 ist laut HBR 2021 auszuschließen.













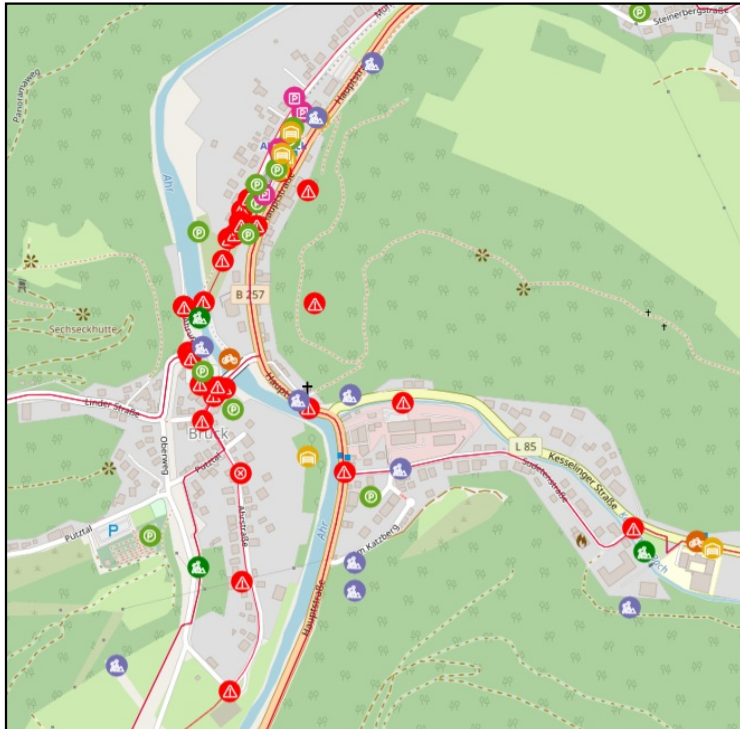
**Potenzialanalyse:** Es wird eine direkte Verbindung zwischen den Gemeinden im Kesselinger Tal und dem Ahrtal geschaffen. Anschluss an das Grundzentrum Altenahr als Arbeitsplatzschwerpunkt und Verwaltungssitz der Verbandsgemeinde. Somit ist die Schule in Ahrbrück von sämtlichen umliegenden Gemeinden mit dem Rad sicher erreichbar.

Das Kesselinger Tal erhält Anschluss an die Bahnlinie im Ahrtal. Anschlüsse an die VG Brohltal sowie die VG Adenau aus dem Ahrtal sind ebenfalls wichtige zukünftige Verbindungen, die erst durch den radverkehrsfreundlichen Ausbau im Kesselinger Tal attraktiv werden.

### Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Ausbau Radweg
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  Mobilitätsstation
-  Schutzstreifen

### Kartenausschnitt aus Bürgerbeteiligung:



Luftbild (Maßstab: 1:3.000 )



<b>Stellungnahmen LBM</b>		<b>Lage:</b> Landkreis Ahrweiler Gemeinde Ahrbrück Maßnahme 1-1 (B72 + B73)	
		LBM Cochem-Koblenz	
STAND: 27.02.2023	STATUS: <input checked="" type="checkbox"/> Prüfung <input type="checkbox"/> Freigegeben	PROJEKT-NR.: MO2117	
Maßnahme: Radverkehrskonzept Altenahr			
<b>Querung B 257 und Radverkehrsführung Ahrbrück</b>			
Grundlagen			
Klassifizierung:			
<input checked="" type="checkbox"/> Bundesstraße	<input type="checkbox"/> Landesstraße	<input type="checkbox"/> Kreisstraße	B 257
Netzknoten: 55070850	Lage: Innerorts		
Stationierung: zw. 0,1 und 3,8	Kfz-Bel. / DTV2015: 9.049 (3) Kfz/24h		
Länge der Strecke: 250 m	Kfz-Bel. / Tageshöchstwert: 1.357 Kfz/h (15 % des DTV)		
Max. Längsneigung: 1,00 %	Best. zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h		
Fahrbahnbreite: 6,5 m			
Sichtweitenanalyse:			
<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 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

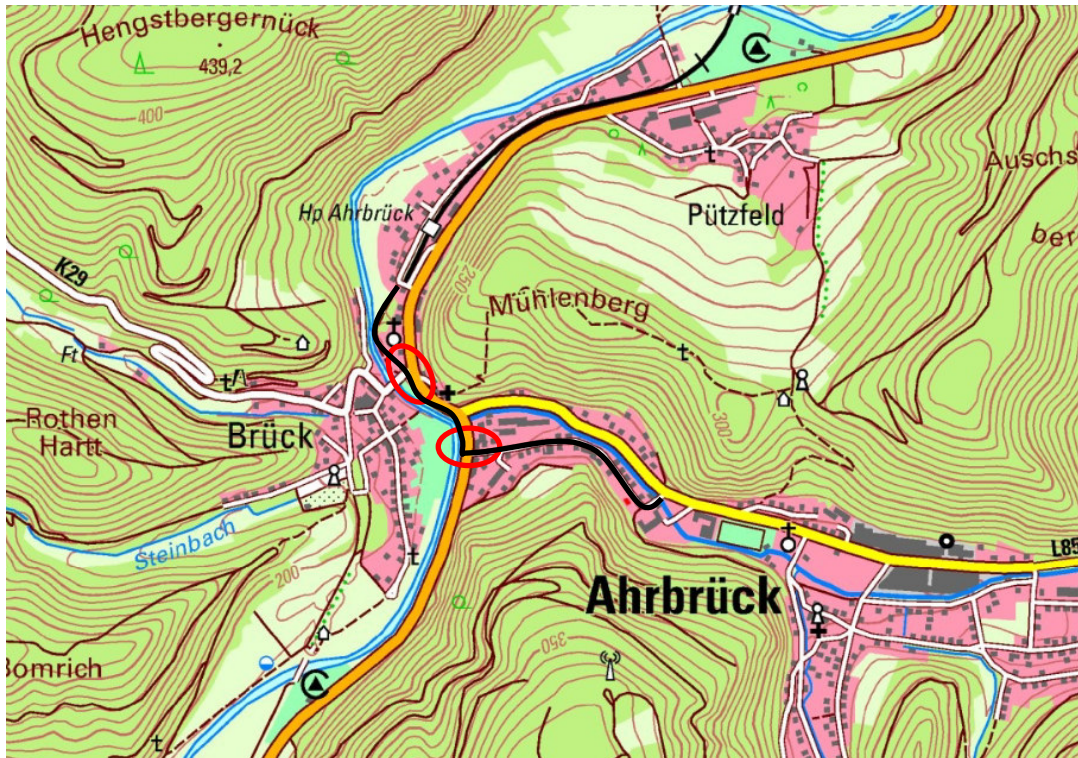


Abbildung 1: Übersichtskarte



Abbildung 2 Bestandssituation, Bilder Oben Kreuzung B 257/ Linder Straße und Bilder Unten Kreuzung B 257/ Sudetenstraße.





## 2. Beschreibung der Maßnahme

Ziel dieser Maßnahme ist es einen Lückenschluss zwischen dem Ahrroadweg, verlaufend in Brück und der zukünftigen Radwegeverbindung im Kesselingertal herzustellen. Hierfür wird eine sichere und fahrradfreundliche Radverkehrsführung im Bereich der B 257 benötigt.

## 3. Fachliche Empfehlung

### Variante 1

Der Radverkehr aus Richtung Altenahr kommend, fährt auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg bis zum Kreuzungspunkt der B 257 mit der Linder Straße. Für das Überqueren der Linder Straße wird eine Radverkehrsfurt mit einer Breite von 2,50 m und einer roten Markierung vorgeschlagen. Der bestehende Gehweg sollte auf  $\geq 3,00$  m verbreitert werden, um einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu beschildern. Hierfür ist eine Verbreiterung in den Einzugsbereich der Ahr notwendig (Siehe Abbildung 8). Dieser gemeinsame Geh- und Radweg wird für ca. 230 m genutzt, bis zur Kreuzung der B 257 mit der Sudetenstraße. Für diese Kreuzung wird eine LSA als Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr vorgeschlagen. Für das Aktivieren der LSA sollte ein Drücker ca. 15 m vor der Querungsstelle angebracht werden. Mit der vorgezogenen Position des Drückers, wird die Wartezeit an der Querungsstelle verkürzt. An der Querungsstelle wird ein markierter Aufstellbereich vorgeschlagen. Nach der Querung wird der Radverkehr auf der Sudetenstraße im Mischverkehr geführt. Der Radverkehr aus Richtung der Sudetenstraße kommend, quert die Kreuzung und fährt auf den gemeinsamen Geh- und Radweg auf. Für das Aktivieren der LSA wird auch in der Sudetenstraße ein Drücker ca. 15 m vor der Haltelinie installiert.

### Variante 2

Der Radverkehr aus Richtung Altenahr kommend, fährt auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg bis zum Kreuzungspunkt der B 257 mit der Linder Straße. Für das Überqueren der Linder Straße wird eine Radverkehrsfurt mit einer Breite von 2,50 m und einer roten Markierung vorgeschlagen. Für die Überleitung in den Mischverkehr wird eine rot markierte Einfädlung von 10 m bis 20 m empfohlen. Für den Verkehr in Richtung Brück sollte an der Kreuzung B 257 mit der Linder Straße ein verkürzter Aufstellstreifen markiert werden, sowie ein vorgezogene Aufstellfläche für den Radverkehr (Abbildung 7). Nun fährt der Radverkehr bis zur Kreuzung der B 257 mit der Sudetenstraße im Mischverkehr. Für diese Kreuzung wird eine Lichtsignalanlage (LSA) vorgeschlagen. In der Sudetenstraße kann der Radverkehr im Mischverkehr mitfahren.

### Auswertung:

Die Variante 1 ist die Vorzugsvariante. Durch die Trennung von MIV und Radverkehr kann eine höhere Qualität und Verkehrssicherheit für jegliche Teilnehmer gewährleistet werden. Da es sich bei diesem Abschnitt um einen Schulweg für die Schule in Ahrbrück handelt, ist die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich von besonderer Wichtigkeit. Für die Querung der B 257 ist eine Querungshilfe notwendig. Da der DTV über 5000 Kfz/d liegt und es sich um einen



Schulweg handelt, ist laut ERA 2010 eine Lichtsignalanlage (LSA) erforderlich<sup>1</sup>. Diese werden in den angebauten Bereichen vorgeschlagen. Für eine hohe Qualität der Querungsstelle, sollten die Drücker gut erreichbar für Fuß- bzw. Radverkehr platziert werden. Es wird ein schnelles Umschalten der Lichtsignalanlage für den nicht motorisierten Verkehr empfohlen, um Wartezeiten minimal zu halten.

Wenn eine Erweiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges baulich und aus hochwassertechnischen Gründen nicht umsetzbar ist, kann der Radverkehr nur im Mischverkehr geführt werden. Für die Führung im Mischverkehr wird für den MIV eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen. Zusätzlich sollten Beschilderung und Markierungen auf den Radverkehr hinweisen.

Als **Sofortmaßnahme** wird empfohlen, ab dem Ortschild eine Tempo 30 Zone einzurichten. Die verringerte Geschwindigkeit hat einen großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Radverbindung. Des Weiteren hat eine Geschwindigkeit von 30 km/h positive Auswirkungen auf die Lärm- und Luftschadstoffminderung, sowie die Aufenthaltsqualität an Hauptverkehrsstraßen. Für die Auto-Mobilität treten keine übermäßigen Einschränkungen auf<sup>2</sup>.

#### 4. Kostenschätzung

##### Variante 1

Lichtsignalanlage inkl. Herstellungskosten, Markierungsarbeiten, Installation  
(Anzahl 1 Stk.)  
45.000 €

Herstellung Geh- und Radweg inkl. Randeinfassung, Oberbau und Verkehrssicherung (ca. 300 m<sup>2</sup>)

130 €/m<sup>2</sup> = 39.000 €

Radverkehrsfurt (ca. 40 m<sup>2</sup>)

150 €/m<sup>2</sup> = 6.000 €

Verarbeitung Unterbaukonstruktion (ca. 200 m) inkl. Betonkosten, Verankerungskosten

1000 €/m = 200.000 €

**Gesamtsumme ca. 290.000 €**

##### Variante 2

Lichtsignalanlage inkl. Herstellungskosten, Markierungsarbeiten, Installation  
(Anzahl 1 Stk.)  
45.000 €

Radverkehrsfurt (ca. 40 m<sup>2</sup>)

---

<sup>1</sup>ERA 2010, Kap. 9.4.1, S. 72

<sup>2</sup>Umweltbundesamt (2017): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen.





150 €/m<sup>2</sup> = 6.000 €

Markierungsarbeiten (ca. 30 m)

25 €/m = 750 €

Beschilderung (Anzahl 4.Stk)

300 €/Stk. = 1.200 €

**Gesamtsumme ca. 52.200 €**

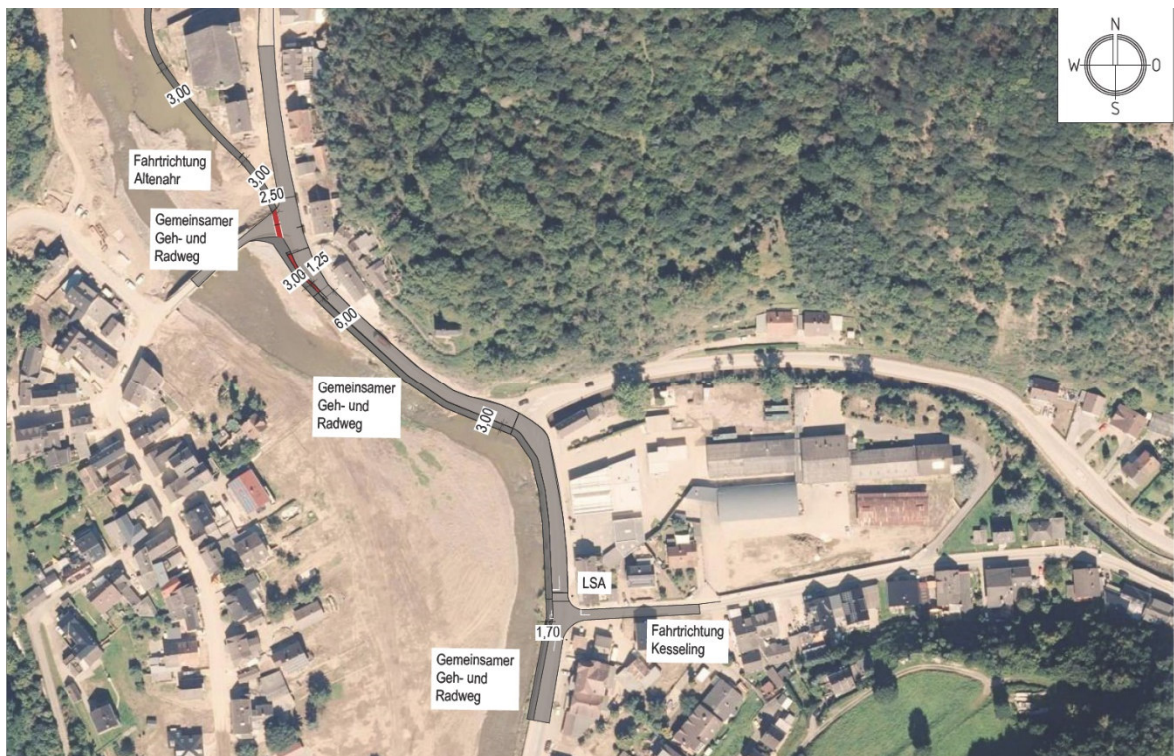


Abbildung 3 Variante 1



Abbildung 4 Variante 1 Kreuzung B 257 / Linder Straße



Abbildung 5 Variante 1 Kreuzung B 257 / Sudetenstraße





Abbildung 6 Variante 2



Abbildung 7 Variante 2 Kreuzung B 257 / Linder Straße



Abbildung 8 Freistehende Unterkonstruktion Rheinradweg Quelle: <https://www.meyer-bauen.de/projekte/details/geh-und-radweg-entlang-der-b-42.html>.

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

i. A. Michelle Fritz  
M. Sc. BioGeo Wissenschaften  
Boppard-Buchholz, den 09.02.2023

i. A. Niklas Karl  
B. Eng. Bauingenieurwesen  
Boppard-Buchholz, den 09.02.2023