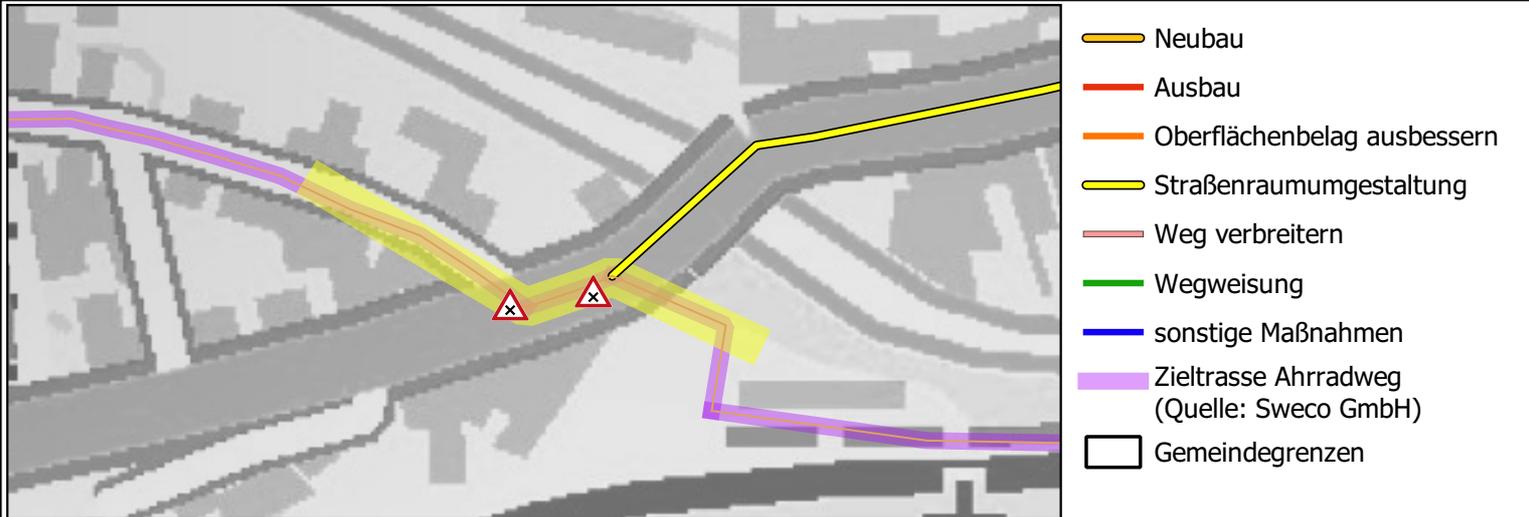


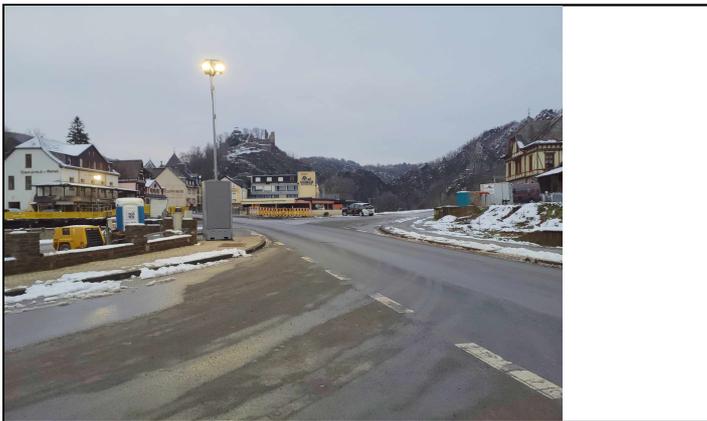
<b>Gemeinden:</b>	Altenahr	<b>Straße:</b>	B 267; Abs.: 5407337 5408096
<b>Verbindung:</b>	Altenahr - Rheinbach		Verkehrszahlen: 3996
<b>Verbindungsfunktion:</b>	überregionale Verbindung	<b>Länge:</b>	27 m
<b>Handlungsbedarf:</b>	Straßenraumgestaltung	<b>Naturschutz:</b>	kein Schutzgebiet betroffen
<b>Anmerkung:</b>	Höhenumfahrung Ahrradweg temporär	<b>Baulast:</b>	LBM
		<b>Kostenschätzung:</b>	65.000 €



**Maßnahme:** Schaffung sicherer Querungshilfen zwischen Seilbahnstraße (Ahrradweg) und B 267.

**Gegebenheit:** Der Ahrradweg führt von der Seilbahnstraße aus über die Bundesstraße weiter in Richtung Osten. Dabei wird die Bundesstraße an einer nicht gut einsehbaren Stelle gequert.

**Begründung:** Mit dem Ahrradweg kreuzt die wichtigste Radwegeverbindung im Ahrtal die Bundesstraße. Die Verkehrsstärke lässt zwar eine geradlinige Querung zu, der spitze Winkel und die dichte Bebauung machen den Kreuzungsbereich jedoch unübersichtlich. In der Online-Beteiligung hat sich diese Stelle als großer Gefahrenpunkt



**Potenzialanalyse:** Eine direkte Verbindung zwischen den beiden Grundzentren Altenahr (Verwaltungssitz, Schulstandort, Arbeitsplatzschwerpunkt, Einzelhandel, Hotel- und Gastronomie) und Grafschaft (HARIBO, Industrie-Gewerbeschwerpunkt) wird geschaffen. Mit der Anknüpfung an das Radnetz NRW wird eine großräumige Verbindung an das Mittelzentrum Rheinbach ermöglicht.

Die Höhengemeinden Kalenborn und Berg werden an das Mittelzentrum Bad Neuenahr-Ahrweiler (Sitz des Landkreises, weiterführende Schulen, Industrie- Gewerbe- und Einzelhandelsstandort, Krankenhaus).

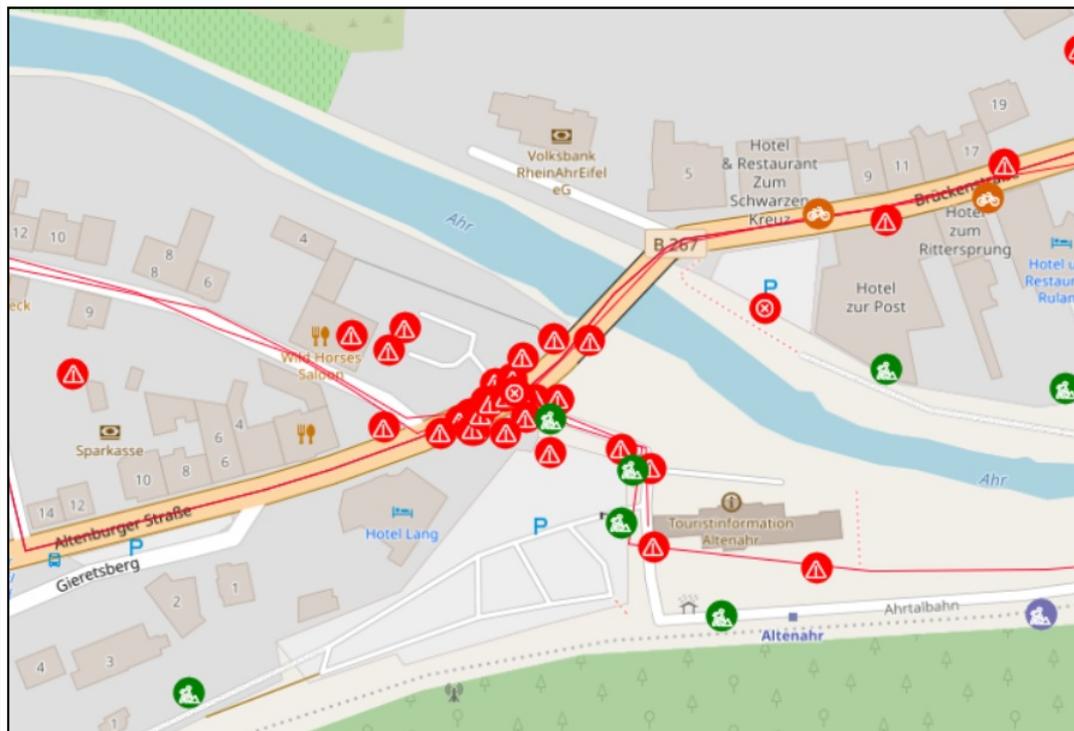
Über Maßnahme 2-6 wird ein unmittelbarer Anschluss an das Radnetz NRW gewährleistet. Das Rathaus, das vorübergehend am Roßberg untergebracht ist, ist unmittelbar über diese Strecke aus dem Ahrtal zu erreichen.

Gemeinsam mit Maßnahme 2-5 dient bei kurzfristiger Umsetzung zusätzlich als temporäre Umfahrung des Ahrtradweges.

**Legende**

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

**Kartenausschnitt aus Bürgerbeteiligung:**



**Luftbild (Maßstab: 1:1.000 )**



<b>Stellungnahmen LBM</b>		<b>Lage:</b> Landkreis Ahrweiler Gemeinde Altenahr Maßnahme 2-1	
		LBM Cochem-Koblenz	
STAND: 06.04.2023	STATUS: <input checked="" type="checkbox"/> Prüfung <input type="checkbox"/> Freigegeben	PROJEKT-NR.: MO2117	
<u>Maßnahme:</u> Radverkehrskonzept Altenahr			
<b>Kreuzung B 267, Seilbahnstraße, Altenbergerstraße</b>			
Grundlagen			
Klassifizierung:			
<input checked="" type="checkbox"/> Bundesstraße	<input type="checkbox"/> Landesstraße	<input type="checkbox"/> Kreisstraße	B 267
Netzknoten: /	Lage: Innerorts		
Stationierung: zw. 1,5 & 1,6	Kfz-Bel. / DTV2015: 3.996 (3) Kfz/24h		
Länge der Strecke: ca. 120 m	Kfz-Bel. / Tageshöchstwert: 599 Kfz/h (15 % des DTV)		
Max. Längsneigung: /	Best. zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h		
Fahrbahnbreite: 6,50 m			
Sichtweitenanalyse: (siehe Abb. 4 & 5)			
<input checked="" type="checkbox"/> Erfolgt		<input 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 checked="" 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



Abbildung 1: Übersichtskarte



Abbildung 2 Bestandssituation

## 2. Beschreibung der Maßnahme

Ziel dieser Maßnahme ist die Schaffung einer fahrradfreundlichen und übersichtliche Querung an der Kreuzung B 267 (Seilbahnstraße)/ Bahnhof Altenahr.



### 3. Fachliche Empfehlung

Der Radverkehr aus Richtung Altenburg wird im Mischverkehr auf der Straße „Seilbahnstraße“ bis ca. 30 m vor den Kreuzungsbereich mitgeführt. Die Seilbahnstraße sollte als verkehrsberuhigte Straße mit dem Verkehrszeichen (VZ) 325.1 und 325.2 beschildert werden. Für die Weiterführung des Radverkehrs wird eine Verbreiterung des Gehweges auf  $\geq 3,00$  m vorgeschlagen, bis zur Querungsstelle mit der B 267. Diese Verbreiterung wird als gemeinsamer Geh- und Radweg in zwei Richtungen beschildert. Die Querungsstelle wird an dem vorhandenen Fußgängerüberweg empfohlen und die Bordsteine an der Querungsstelle sollten für den Radverkehr niveaugleich ausgeführt werden. Der Radverkehr ist wartepflichtig gegenüber dem Verkehr auf der B 267. Nach der Querung der B 267, sollte der bestehende Gehweg in Richtung Altenahr Bahnhof (Altenbergerstraße) auf  $\geq 3,00$  m verbreitert werden. Hier würde ein gemeinsamer Geh- und Radweg in beide Richtungen beschildert werden. Der Radverkehr aus Richtung Mayschoß nach Altenburg wird in entgegengesetzter Richtung auf den gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt.

Aufgrund der vorgeschlagenen Führung des Radverkehrs ist eine Umgestaltung des Kreuzungsbereich erforderlich. Hierzu wird im Kreuzungsbereich in der Seilbahnstraße eine Aufpflasterung vorgeschlagen. Die Anrampung sollte so platziert werden, dass ein senkrecht Auffahren des MIV auf die Aufpflasterung ermöglicht wird.

#### Auswertung

Durch eine mögliche Änderung der Radverkehrsführung, würde die unübersichtliche Kreuzungssituation im gesamten Maßnahmenbereich für den Radverkehr entschärft werden. Durch die Umwandlung der Seilbahnstraße Hausnummer 1-3.

Durch die senkrechte Platzierung der Aufpflasterung würde das Ein bzw. Ausfädelung in den Mischverkehr mit geringeren Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehres und einer besseren Übersichtlichkeit für den Radverkehr und den motorisierten Verkehr stattfinden.

An der vorgeschlagenen Querungsstelle sind die Sichtweiten in Richtung Süd-Westen übersichtlicher und eine sichere Wahrnehmung des MIV kann gewährleistet werden.

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>1</sup>.

---

<sup>1</sup> (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen (umwelt-bundesamt.de)).



#### 4. Kostenschätzung

Abbruchmaßnahme Gehweg inkl. Pflasterfläche und Asphaltflächen entsorgen, (ca. 235 m<sup>2</sup>)

30 €/m<sup>2</sup> = 8.100 €

Abbruchmaßnahmen Fahrbahn und Grünfläche (ca. 75 m<sup>2</sup>)

15 €/m<sup>2</sup> = 1.125 €

Erdarbeiten Grünfläche (ca. 50 m<sup>2</sup>)

55 €/m<sup>2</sup> = 2.750 €

Herstellung Radwege inkl. Randeinfassungen, Oberbau und Verkehrssicherung (ca. 235 m<sup>2</sup>)

130,00 €/m<sup>2</sup> = 30.550 €

Aufpflasterung inkl. Oberbau und Verkehrssicherung (ca. 115 m<sup>2</sup>)

150,00 €/m<sup>2</sup> = 17.250 €

Grünfläche inkl. Randeinfassung und Mutterboden (ca. 50 m<sup>2</sup>)

50 €/m<sup>2</sup> = 2.500 €

Verkehrszeichen (VZ) 325.1 & 325.2, VZ 112 & VZ 138 (ca. Anzahl 8 Stück)

300 €/St. = 2.400 €

**Gesamtsumme ca. 64.675 €**





Abbildung 4 Sichtweiten



Abbildung 5 Sichtweiten

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

i.A. Michelle Fritz  
M. Sc. BioGeoWissenschaften  
Boppard-Buchholz, den 06.04.2023

i.A. Niklas Karl  
B. Eng. Bauingenieurwesen  
Boppard-Buchholz, den 06.04.2023