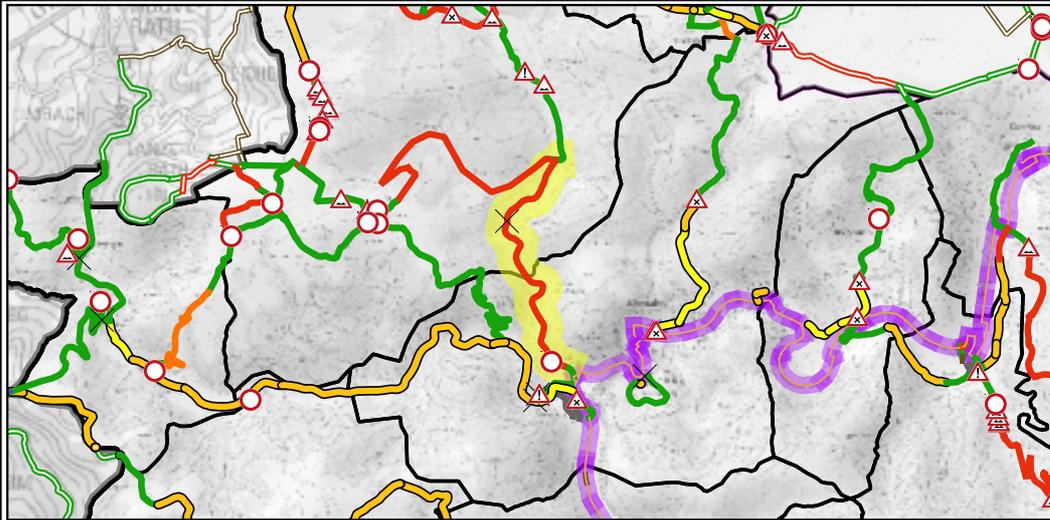


**Gemeinden:** Berg, Altenahr  
**Verbindung:** Kreuzberg - Berg  
**Verbindungsfunktion:** lokale Verbindung  
**Handlungsbedarf:** Ausbau

**Straße:** -  
**Länge:** 2.996 m  
**Naturschutz:** Biototyp (BT-5407-0104-2010: zAC5)  
**Baulast:** OG  
**Kostenschätzung:** 1.365.000 €

**Anmerkung:**

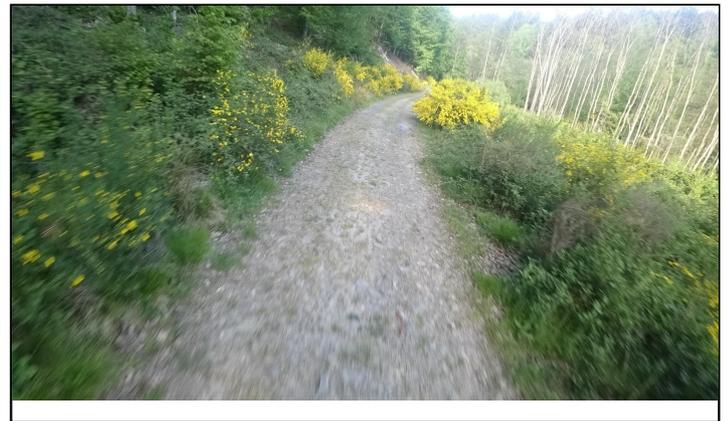
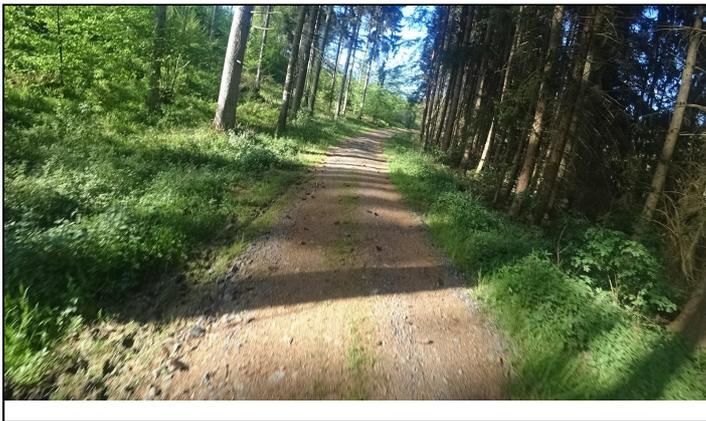


-  Neubau
-  Ausbau
-  Oberflächenbelag ausbessern
-  Straßenraumumgestaltung
-  Weg verbreitern
-  Wegweisung
-  sonstige Maßnahmen
-  Zieltrasse Ahrradweg (Quelle: Sweco GmbH)
-  Gemeindegrenzen

**Maßnahme:** Ausbau des Oberflächenbelages auf 3.000 m. Freigabe des Weges für den Radverkehr.

**Gegebenheit:** Der Forstweg im Vischeltal ist wassergebunden und führt über eine kontinuierliche Steigung bergauf.

**Begründung:** Damit eine Alltagsverbindung bei jeder Witterung und zu jeder Tageszeit sicher befahrbar ist, ist eine durchgängig ebene Asphaltdecke nötig.

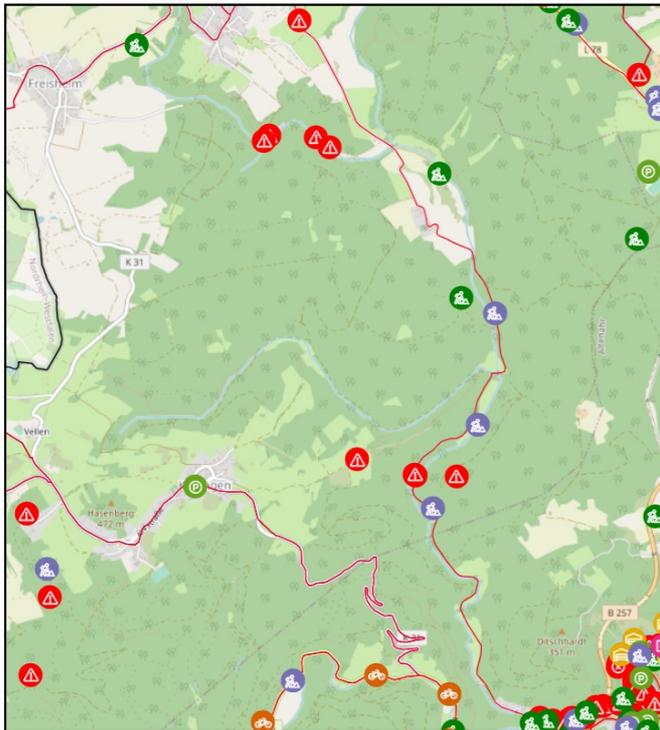


**Potenzialanalyse:** Die direkte Verbindung von Altenahr über das Vischeltal nach Berg und darüber hinaus an das Radnetz NRW bietet die einzige Möglichkeit die Höhengemeinden ohne Kontakt zu vielbefahrenen klassifizierten Straßen an das Ahrtal anzuschließen. Das Grundzentrum Altenahr (Verwaltungssitz, Schulstandort, Arbeitsplatzschwerpunkt, Einzelhandel, Hotel- und Gastronomie) kann somit sicher, auch in den Spitzenstunden des Verkehrs, erreicht werden. Touristisch bietet das Vischeltal zudem eine landschaftlich reizvolle Strecke entlang des Vischelbaches.

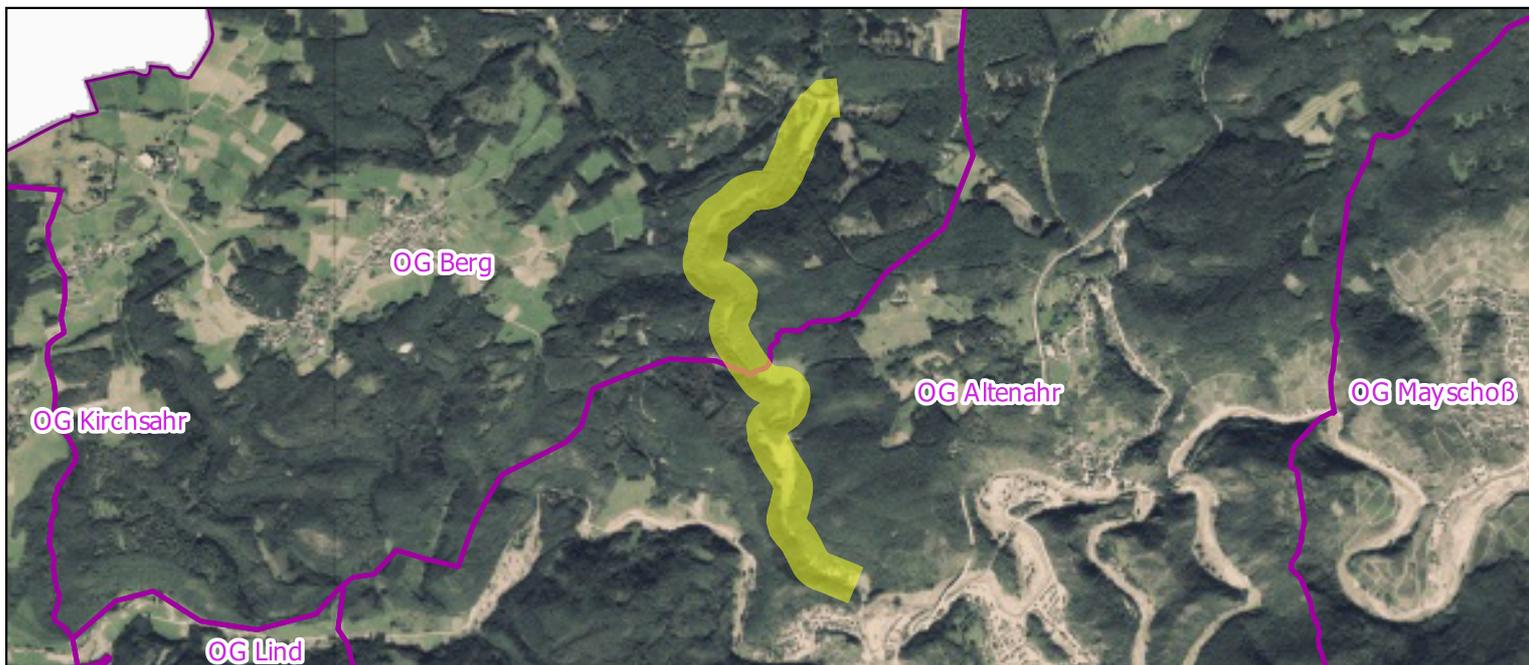
**Legende**

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

**Kartenausschnitt aus Bürgerbeteiligung:**



Luftbild (Maßstab: 1:36.000)



# Brückenbauwerke ohne MIV-Verkehr im Vischeltal

## 1. Allgemeine Empfehlung

Die empfohlene Verkehrsraumbreite des Brückenbauwerkes sollte den problemlosen Begegnungsfall Fahrrad/Fahrrad ermöglichen und einen konfliktfreien Begegnungsfall Radverkehr/Fußverkehr. Daher wird eine Breite von 2,50 m vorgeschlagen. Um der vorbehaltlichen landesgesetzlichen Regelung der Verkehrssicherungspflicht nachzukommen, sollte die Verkehrsraumbreite des Brückenbauwerkes die Breite der Räum- bzw. Kehrmaschinen bewerkstelligen können. Zur Verkehrssicherungspflicht gehört nicht nur das Entfernen von Schneemassen und die Beseitigung von Eisglätte, sondern auch die Reinigung von Verschmutzungen (Laub, Sand etc.).

Die vorgeschlagene Deckschicht sollte eine ebene Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand und hoher Griffigkeit bei Nässe besitzen. Als Oberfläche des Brückenbauwerkes wird eine Betondeckschicht empfohlen. Metall- oder Holzoberflächen fehlt die Griffigkeit. Bei Nässe besteht somit Konfliktpotenzial.

Absturzsicherungen an Brückenbauwerken sind mit einer Höhe von mindestens 1,30 m vorzusehen. Generell gilt es, eine seitliche Sicherung überall dort vorzusehen, wo das Abkommen vom Weg erhebliche Gefahren für den Radverkehr mit sich bringt. Beispiele hierfür sind Führungen über Brücken oder entlang talseitiger Stützwände.

## 2. Übersicht / Bestandssituation

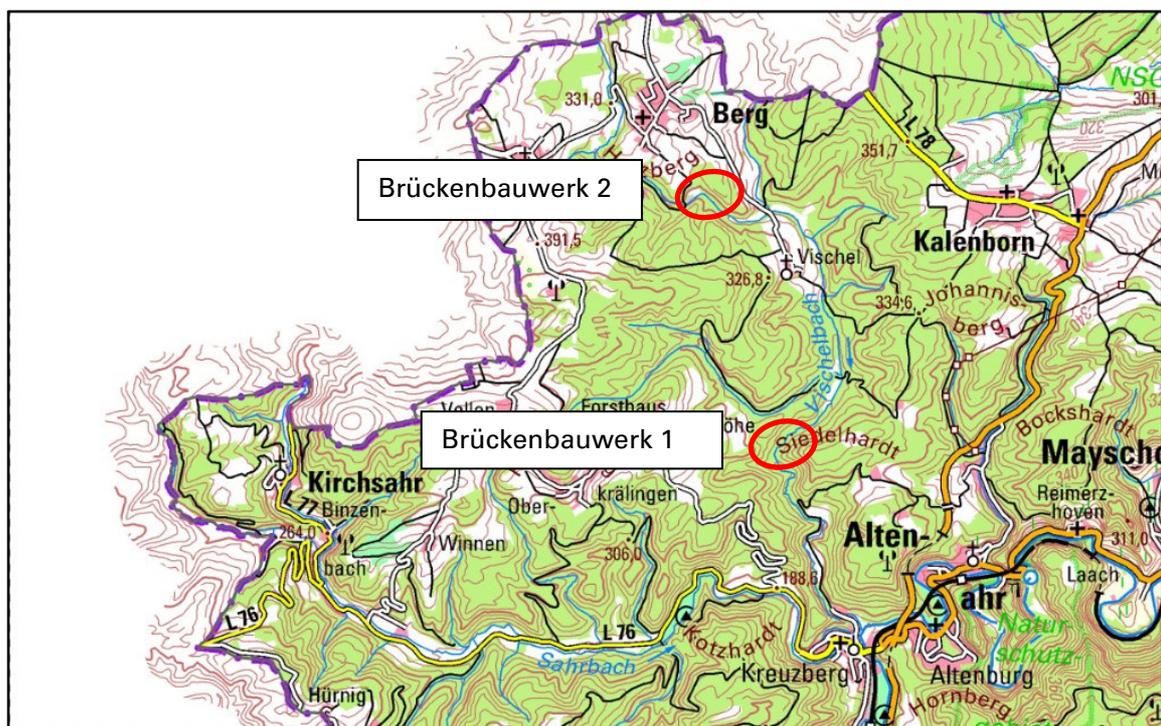


Abbildung 1 Übersichtskarte



**Abbildung 2 Bestandssituation**

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