

Verbandsgemeinde Altenahr

Radverkehrskonzept

zum Ausbau eines alltagstauglichen Radverkehrsnetzes

Stand: Juni 2023

Bearbeitet im Auftrag der Verbandsgemeinde Altenahr



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. Einleitung	5
1.1 Lage im Raum	6
1.2 Vorgehen	7
1.3 Übergeordnete Planungen	8
1.4 Rechtliche Rahmenbedingungen	10
2. Analyse Radverkehrsnetz	13
2.1 Zielorte und Zielspinne	13
2.2 Analyse des bestehenden Radwegenetzes (planerische Auswertung der Bestandsdaten)	14
2.3 Unfallanalyse	14
3. Beteiligung	18
3.1 Bürgerbeteiligung	18
3.2 Beteiligungs- und Bürgerinformationsveranstaltungen	22
3.3 Beteiligung der Ortsbürgermeister	22
3.4 Runder Tisch zum Thema Mountainbiken in der Verbandsgemeinde Altenahr	23
4. Konzeption des Radverkehrsnetzes	24
4.1 Zielnetz	24
4.2 Befahrung	25
5. Handlungsempfehlungen	27
5.1 Priorisierung der Handlungsbedarfe	28
5.2 Handlungskorridore	29
5.3 Kostenschätzung	31
6. weitere Empfehlungen	33



6.1 Die Rolle der Verbandsgemeinde	33
6.2 Unterhaltung und Verkehrssicherung.....	33
6.3 Wegweisung.....	33
6.4 Pedelecs (E-Bikes)	33
7. Umsetzung des Radverkehrskonzepts.....	35
7.1 Prioritäten und Umsetzungsreihenfolge.....	35
7.2 Natur-, Umwelt- und Klimaschutz.....	35
7.3 Finanzierungsmöglichkeiten	36
7.4 Koordination	36
8. Fazit.....	38
9. Anlagen	39



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 Verbandsgemeinde Altenahr.....	7
Abbildung 2: Ausschnitt der Verbandsgemeinde Altenahr aus dem großräumigen Radwegenetz Rheinland-Pfalz (2017) (Quelle: radwanderland.de).....	9
Abbildung 3: zeigt die Verbindungsfunktionsstufen in Abhängigkeit der zu verbindenden Zentren nach Raumordnungsplan.....	11
Abbildung 4: Entwicklung der Zielspinne von der großräumigen Skala zur Verbandsgemeinde-Ebene.	13
Abbildung 5: Anzahl der Leicht- und Schwerverletzten bei Radunfällen in der Verbandsgemeinde Altenahr (2016 - 2020).....	16
Abbildung 6: Unfallursachen (Unfallart) VG Altenahr (2016 - 2020).....	16
Abbildung 7: Verteilung der Radunfälle in der Verbandsgemeinde Altenahr (2016 - 2020).....	17
Abbildung 8: Altersstruktur der Teilnehmer.....	18
Abbildung 9: Verteilung der "Radfahrtypen unter den Teilnehmenden (Antwort auf die Frage "Wie würdest du dich am ehesten beschreiben?").....	18
Abbildung 10: Modal Split Verbandsgemeinde Altenahr und Deutschland im Vergleich.....	19
Abbildung 11: Verortung der Gefahrenstellen nach Grund der Gefahr.....	20
Abbildung 12: Wunschverbindungen und bessere Alternativen zum entworfenen Zielnetz.....	21
Abbildung 13: Befahrungsnetz aus errechnetem Zielnetz und gemeldeten Wunschverbindungen.....	24
Abbildung 14: Befahrungsergebnis nach Oberflächenqualität.....	26
Abbildung 15: Ergebnis der gewichteten Bewertung der Netzstrecken.....	27
Abbildung 16: Priorisierung der Maßnahmen im Radverkehrsnetz und Darstellung der prioritären Handlungskorridore.....	31
Abbildung 17: Kostenschätzung der Maßnahmen nach Korridor / Maßnahmennummer.....	32



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 Million Gäste die Tourismusregion. Eine beliebte Attraktion stellte der rund 80 km lange Ahr-Radweg dar, der von der Quelle in Blankenheim bis zur Mündung in den Rhein führt. Ab der Verbandsgemeinde Altenahr beginnt flussaufwärts der charakteristische Abschnitt der Ahr, der sich durch seine Weinberge und schluchtartigen Felshänge auszeichnet. Auch aus diesem Grund ist Altenahr ein touristischer Knotenpunkt der Region.

Der Ahr-Radweg sowie einige Abschnitte des restlichen Radnetzes wurden durch die Flut im Juli 2021 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.

Die Ereignisse im Ahrtal lassen auch in unserem Bundesland keine Zweifel mehr an der Notwendigkeit von Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen. Der Mensch muss sich vermehrt an extreme Wetterbedingungen, wie Dürre, Hitze oder Starkregen anpassen. Eine Möglichkeit den Schadstoffausstoß zu minimie-

ren 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. Die Absatzzahlen von E-Bikes steigen unaufhörlich an und damit sind auch topografisch anspruchsvollste Regionen wie die Eifel mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel befahrbar.

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 hat sich in den letzten Jahren deutlich erhöht. Im Jahr 2020 gab es 1,8 Millionen Menschen, die erstmals einen

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 Rundverkehrs in Städten + Gemeinden. Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB).



Radurlaub durchgeführt haben und 40 % mehr Radausflüge in der Freizeit machen.⁴ Diese Entwicklung ist besonders für touristische Ausflugsziele, so auch für das Ahrtal, interessant. Allerdings ist der Radverkehrsanteil im Landkreis Ahrweiler mit 5 - 10 % noch sehr gering. Im Gegensatz zum fast steigungsfreien Ahr-Radweg weisen die Wege, die sich in Seitentälern und auf Höhenlagen befinden, eine deutlichere Steigung auf. Der durchschnittliche Höhenunterschied zwischen zwei Adressen innerhalb der Verbandsgemeinde Altenahr liegt bei 87 Metern.⁵ Mit einem normalen Fahrrad ist dieser Höhenunterschied für den Alltagsverkehr kaum zu bewältigen.

Die vermehrte E-Bike Nutzung bietet also ein großes Potenzial für die Region. Anstiege stellen keine große Schwierigkeit mehr dar, das Rad kann somit häufiger zum Pendeln eingesetzt 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 Bestands 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.

1.1 Lage im Raum

Die Verbandsgemeinde Altenahr liegt im Landkreis Ahrweiler in Rheinland-Pfalz. Der Verwaltungssitz befindet sich in der namens-

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)

⁵ Hrsg. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (2021): Radverkehrsentwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030. Verfügbar unter:

https://mwvlw.rlp.de/fileadmin/mwkel/Abteilung_10_Verkehr/Verkehr/Dokumente/10268_Radverkehr/MWV001321_Broschuere_Radverkehrs_Entwicklungsplan_RZ_WEB_DS_kl.pdf (Zugriff am: 18.01.2022)



gebenden Ortsgemeinde Altenahr. Die Verbandsgemeinde umfasst insgesamt 12 Ortsgemeinden und beherbergt knapp 11.000 Einwohner. Die größten Gemeinden sind Altenahr, Dernau und Berg.

Die 153,82 km² große Fläche liegt am Nordostrand des Ahrgebirges in der Osteifel. Die Ahr ist ein 85,1 km langer Fluss, der durch sechs Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde fließt und ca. 20 km weiter westlich in den Rhein mündet.

Durch die Verbandsgemeinde 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.

1.2 Vorgehen

Das Radverkehrskonzept stellt somit die Grundlage eines strategischen Entwicklungsplans dar, auf dessen Basis fundierte Entscheidungen getroffen werden können. Das Konzept beinhaltet Entwicklungslinien des kurz-, mittel- und langfristigen Infrastrukturausbaus.

Bei der Erstellung eines Radverkehrskonzepts für die Verbandsgemeinde Altenahr wird mit einer Netzplanung begonnen. Diese beinhaltet einen ersten Wunschliniennetzentwurf, der an die Gegebenheiten, wie vorhandene Radwege, Schulstandorte oder ÖPNV-Verknüpfungspunkte, anknüpft. Im nächsten Schritt wird eine ausführliche Unfallanalyse der Radunfälle durchgeführt. Das Wunschliniennetz wird in einer Online-Beteiligung der Öffentlichkeit vorgestellt, die Stellung dazu nehmen und Verbesserungsvorschläge einreichen kann. Anschließend wird das überarbeitete Netz befahren. Es werden Mängel dokumentiert, um das Radverkehrsnetz in Form einer Maßnahmenplanung zu verbessern und auszubauen. Die erstellten Entwürfe werden verschriftlicht und in einer dazugehörigen Maßnahmenkarte festgehalten. Danach erfolgt eine Kosteneinschätzung und eine zeitliche Priorisierung zur Realisierung der Maßnahmevorschläge. Thematische Karten und die textliche Zielsetzung werden nach Fertigstellung auf einer Online-Plattform zu Verfügung gestellt



Abbildung 1: Lage der Verbandsgemeinde Altenahr



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.

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 Paradigmenwechsel 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 Radfahrer 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. Gleichermäßen 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-Pfalz 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 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 Internetseiten⁶.

Das Radverkehrsnetz im Rhein-Hunsrück-Kreis ist mit dem Rheinradweg und einigen großräumigen Verbindungen zwischen den

Zentren bereits gut ausgebaut. Vor allem im Süden des Kreises ist das Radwegenetz bereits sehr dicht.

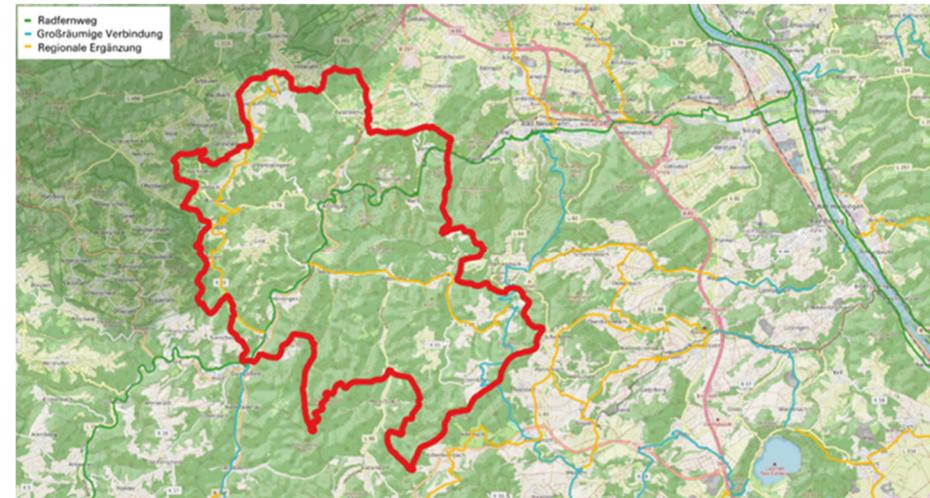


Abbildung 2: Ausschnitt der Verbandsgemeinde Altenahr aus dem großräumigen Radwegenetz Rheinland-Pfalz (2017) (Quelle: radwanderland.de)

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“

⁶<http://www.radwanderland.de/>



(ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Bestehende Radverkehrsanlagen der Kommunen sowie an den Bundes- und Landesstraßen werden schrittweise entsprechend dem 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 Verbandsgemeindegebiet und dessen Umfeld statt:

Für den Landkreis Ahrweiler wird durch das Planungsbüro VIA eG derzeit ein übergeordnetes Kreis-Radverkehrskonzept entwickelt. Die Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler, die ahrabwärts an das

VG-Gebiet angrenzt, ist ebenfalls in Planungen für ein Radverkehrskonzept durch die Stadt-Land-plus GmbH.

Der Wiederaufbau des bei der Flut zerstörten Ahrroadweges 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.

Die Ziele und Inhalte, soweit bereits vorliegend, werden bei der Erarbeitung des vorliegenden Konzepts berücksichtigt. Verbandsgemeindeübergreifende Strecken werden vorwiegend auf Kreisebene betrachtet. Im Rahmen der RVK-Entwicklung für die Verbandsgemeinde Altenahr fanden Abstimmungen zwischen den einzelnen Planungsbüros statt.

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 Verkehrsteilnehmer 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.

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

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

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 und Zielspinne

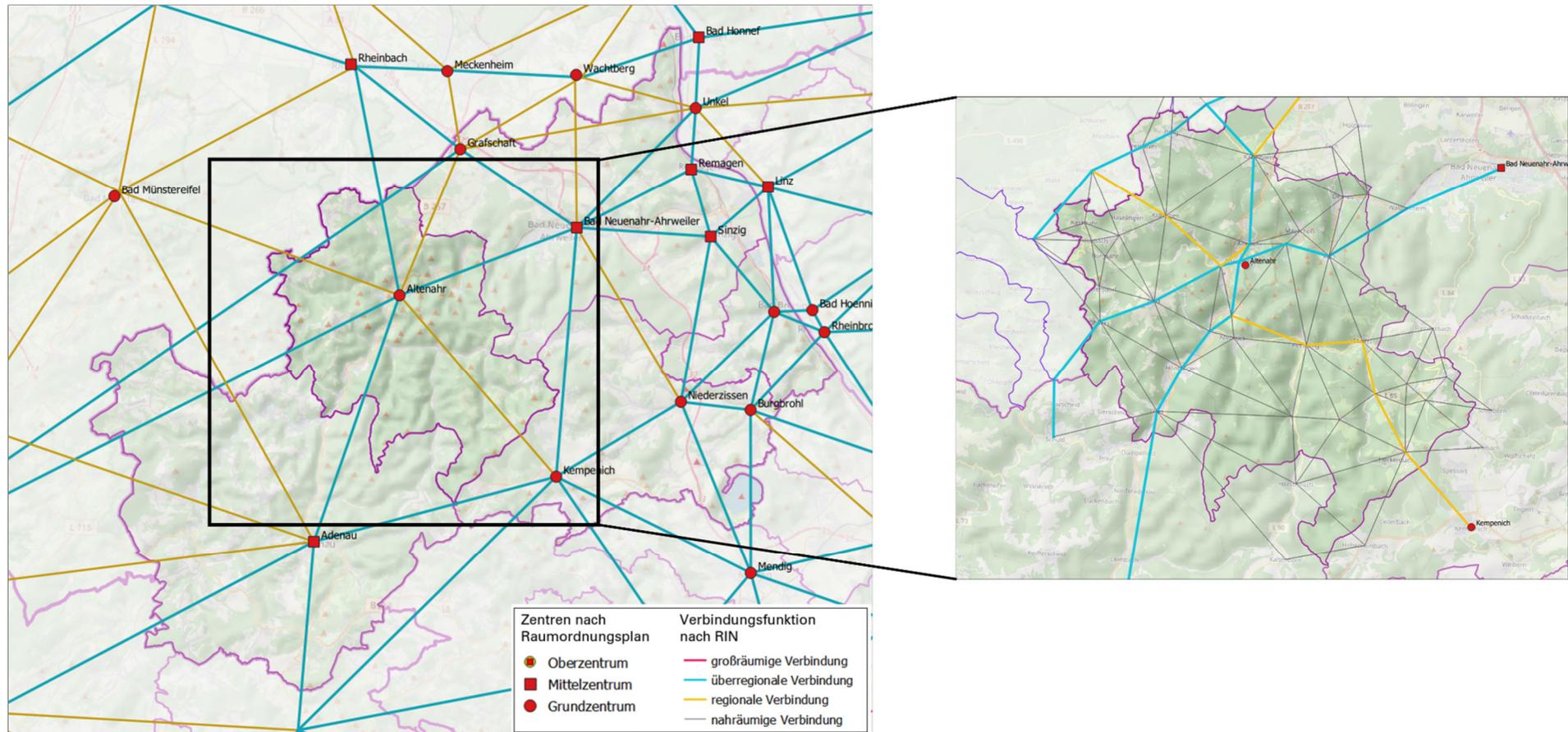


Abbildung 4: Entwicklung der Zielspinne von der großräumigen Skala zur Verbandsgemeinde-Ebene.



Primäres Ziel des RVKs ist der Aufbau eines alltagstauglichen Radwegenetzes und somit die Verbindung aller Ortsgemeinden miteinander, insbesondere der Höhengemeinden abseits des Ahrtales. Dabei sollen das Grundzentrum Altenahr sowie die Mittelzentren Adenau und Bad Neuenahr-Ahrweiler und die Grundzentren Kempenich sowie Grafschaft mit den umliegenden Ortsgemeinden vernetzt werden. Des Weiteren wurde auch die Anbindung von Zielen außerhalb des VG-Gebiets und in Richtung Nordrhein-Westfalen in der Konzeption berücksichtigt. Die Anschlüsse an den AhrRADweg in die Ortskerne der Gemeinden, die unmittelbar an der Ahr liegen, wurde auch miteinbezogen. So entsteht ein Luftliniennetz, dessen Verbindungen im nächsten Schritt auf das bestehende Wege- und Straßennetz übertragen werden.

Zu Beginn des Planungsprozesses wurden dann weitere Zielorte wie Industriegebiete, Schulen und touristische Ziele mit der Verbandsgemeinde abgestimmt und in das Zielnetz eingearbeitet. Aus den übergeordneten Zielen lässt sich eine Zielspinne entwickeln, mit deren Hilfe das spätere Zielnetz priorisiert werden kann. Abbildung 4 zeigt das resultierende, schematische Luftliniennetz mit den entsprechenden Verbindungsfunktionen.

2.2 Analyse des bestehenden Radwegenetzes (planerische Auswertung der Bestandsdaten)

Aufgrund der Flutkatastrophe im Sommer 2021 sind vom ehemaligen Bestandsnetz nur noch Bruchstücke erhalten. Da bislang ohnehin ausschließlich der AhrRADweg in der Verbandsgemeinde beschilddert war, ist eine Auswertung der Bestandsdaten nicht zielführend.

In Ramersbach (Bad Neuenahr-Ahrweiler) soll der Bestand aufgegriffen werden. Von hier sollte künftig ein Anschluss nach Staffeln, Dernau und Blasweiler innerhalb der Verbandsgemeinde Altenahr erfolgen.

Das Radwegenetz von Nordrhein-Westfalen grenzt in Rupperath, Effelsberg und Berg an die Verbandsgemeindegrenzen. Auch dort soll das zukünftige Radverkehrsnetz der Verbandsgemeinde Altenahr anknüpfen.

Die Radwegeplanung muss in der Verbandsgemeinde Altenahr vor allem topografische Hindernisse überwinden: stark eingeschnittene, enge Täler der Ahr und ihrer Zuflüsse. Anthropogene Hindernisse stellen insbesondere die B 267 entlang der Ahr und die B 257 dar. Wenn große Höhenunterschiede durch die Nutzung von E-Bikes mittlerweile kein Hemmnis mehr darstellen, so fehlt es dennoch an nutzbaren Wegen. In einigen Bereichen wird eine Entflechtung von Kfz- und Radverkehr aufgrund der genannten Hindernisse nicht möglich sein.

2.3 Unfallanalyse

Zur Ergründung der Unfallrate und der Unfallursachen in der Verbandsgemeinde Altenahr, wurden die gemeldeten Verkehrsunfälle mit einer Fahrradbeteiligung in dem Zeitraum zwischen 2016 und 2020 betrachtet. Insgesamt wurden 23 Radunfälle erfasst, davon fünf mit Schwerverletzten. Aufgrund des steigenden Radverkehrsanteils und der immer häufigeren Nutzung von E-Bikes kann mit einem Anstieg der Unfallzahlen, analog den bundesweiten Unfallzahlen, gerechnet werden. Umso wichtiger sind das Erkennen und Entschärfen potenzieller Gefahrenstellen beim Wiederaufbau der Infrastruktur.



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.⁷ Das macht neue Wegstrecken attraktiv: Nun sind auch längere Strecken und topografisch anspruchsvolle Wege ohne Probleme befahrbar. Gerade 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.⁸ 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 Gebiet der Verbandsgemeinde, soll daher Unfalhhäufungen 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 Verbandsgemeinde

Altenahr ist der Kontrollverlust über das eigene Fahrrad (Fahrerfall) in etwa der Hälfte der Fälle der vorliegende Unfalltyp. Zusätzlich beschreibt die Unterfallart die Bewegungsrichtung des Rades beim ersten Zusammenstoß oder bei der ersten Einwirkung auf einen anderen Verkehrsteilnehmer. Hierbei konnte für etwa ein Viertel der gemeldeten Unfälle der ruhende Verkehr als Ursache festgestellt werden (Abbildung 6).

Sieben der Unfälle ereigneten auf dem Ahr-Radweg. Besonders auffällig ist die Verortung von vier dieser Unfälle in der Seilbahnstraße in Altenahr. Die insgesamt als niedrig zu bewertenden Fallzahlen in der Verbandsgemeinde sollten nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Entschärfung der entsprechenden Stellen eine erhebliche Auswirkung auf die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl für Radfahrer haben können.

⁷ ZIV Zweirad-Industrie-Verband e. V. (2023): Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2022. Pressekonferenz 15.03.2023.

⁸ 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).

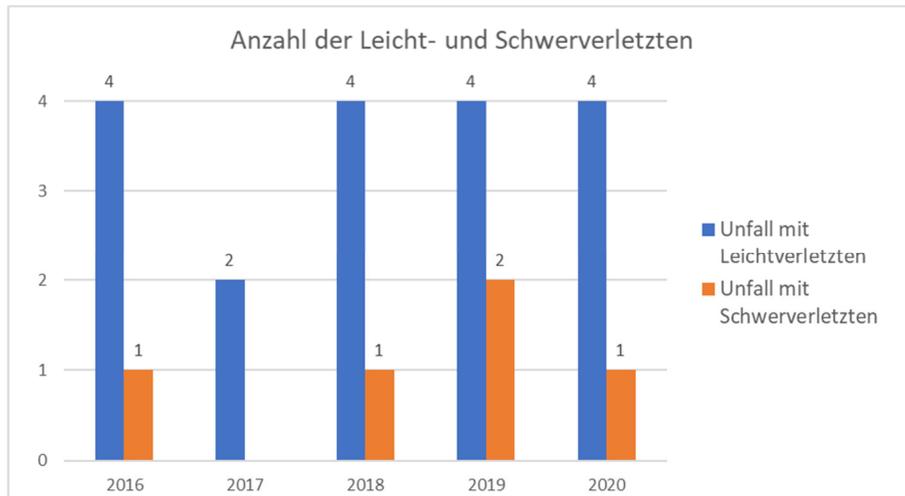


Abbildung 5: Anzahl der Leicht- und Schwerverletzten bei Radunfällen in der Verbandsgemeinde Altenahr (2016 - 2020)

Nicht alle Radunfälle tauchen in der Unfallstatistik auf: Vor allem Alleinunfälle und Unfälle ohne Verletzung werden selten gemeldet. Abbildung 5 zeigt die Anzahl der gemeldeten Leicht- und Schwerverletzten bei Radunfällen.

Die häufigste Unfallursache in Deutschland ist das Einbiegen oder Kreuzen⁹. Hierbei passieren doppelt so viele Unfälle beim Rechtsabbiegen, als beim Linksabbiegen. In 90 % der Fälle trägt der Personenkraftwagen die Schuld. In der Verbandsgemeinde Altenahr sind nur an 33 % der Unfälle PKW beteiligt.

Während die häufigste Unfallursache zwischen Radfahrern und Personenkraftwagen im bundesweiten Schnitt das Einbiegen

oder Kreuzen ist, ist in Altenahr keine außergewöhnliche Häufung der Unfalltypen erkennbar.

Abbildung 7 zeigt die räumliche Verteilung der Unfälle. In Deutschland verunglücken 91 % der Radfahrer innerhalb einer Ortschaft. Dabei passieren 70 % der Unfälle an Knotenpunkten. Dies deckt sich mit den Unfallstellen in der Verbandsgemeinde Altenahr, hier sind besonders Konflikte mit parkenden Autos und Unfälle durch das Einbiegen/Kreuzen in den Ortschaften, wie Altenahr, Rech oder Dernau verortet.



Abbildung 6: Unfallursachen (Unfallart) VG Altenahr (2016 - 2020)

⁹ Dr. Kolrep-Rometsch, Harald; Leitner, Rodney; Platho, Christina; Prof. Dr. Richter, Thomas; Schreiber, Annika; Schreiber, Marcel (2013): Abbiegeunfälle Pkw/Lkw und

Fahrrad. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer.

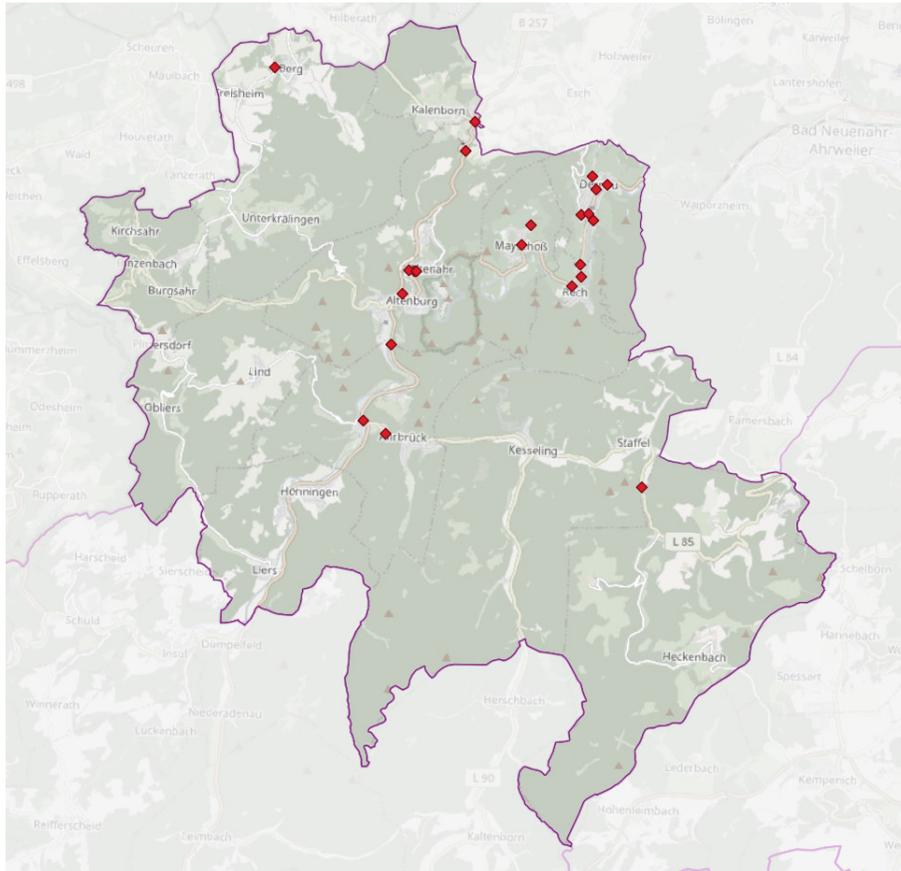


Abbildung 7: Verteilung der Radunfälle in der Verbandsgemeinde Altenahr (2016 - 2020)

Trotz der eher geringen Anzahl an Radunfällen in der Verbandsgemeinde Altenahr, sollten beim Wiederaufbau bestimmte Gefahrenstellen und Ursachen berücksichtigt werden. Vor allem parkende Autos stellen einen Grund für Fahrradunfälle dar. Der ebenso hohe Anteil an Fahrnfällen verdeutlicht, dass eine Verbesserung der Qualität der Radwege in Betracht gezogen werden

sollte, um die Sicherheit beim Fahren zu gewährleisten. Außerdem müssen zur Senkung der Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle besonders Kreuzungen sicherer gestaltet werden. Auf dem Ahr-Radweg, der die Hauptroute des Ahrtales darstellt, ereigneten sich sieben Unfälle. Besonders auffällig ist die Verortung von vier dieser Unfälle in der Seilbahnstraße in Altenahr. Diese Gefahrenstelle sollte in der Planung also in jedem Fall eine Rolle spielen.



3. Beteiligung

3.1 Bürgerbeteiligung

Vom 22. Juli bis zum 31. August 2022 fand eine Online-Befragung der Ahrtalbewohner über die Plattform Maptionnaire (<https://new.maptionnaire.com/p/3486gcf3mil3>) statt. Die Ergebnisse der kartenbasierten Umfrage, an der sich insgesamt 367 Menschen beteiligt haben, wurden ausgewertet, um daraus Handlungsbedarfe sowie Potenziale für den Radverkehr abzuleiten. Durch Einbezug der Beteiligungsergebnisse in den Planungsprozess kann die Maßnahmenplanung möglichst praxisorientiert und alltagsgerecht gestaltet werden.

Hintergrund der Befragten

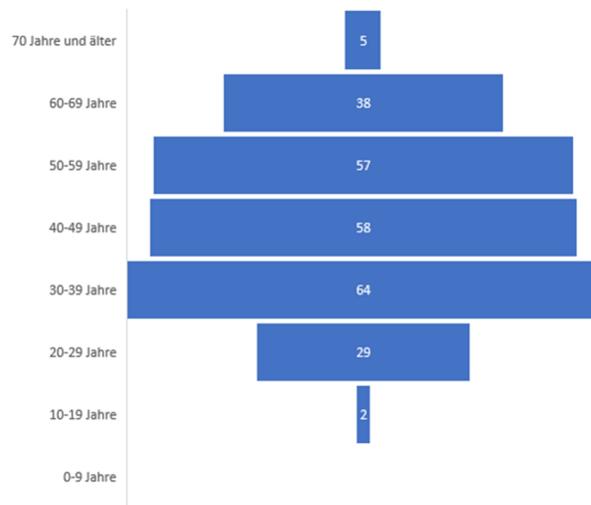


Abbildung 8: Altersstruktur der Teilnehmer

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 8 zeigt, dass Teilnehmer jeder Altersgruppe vertreten sind.

Um abzuschätzen, zu welchem Zweck die Befragten das Rad verwenden, wurden sie dazu aufgefordert, sich einem bestimmten

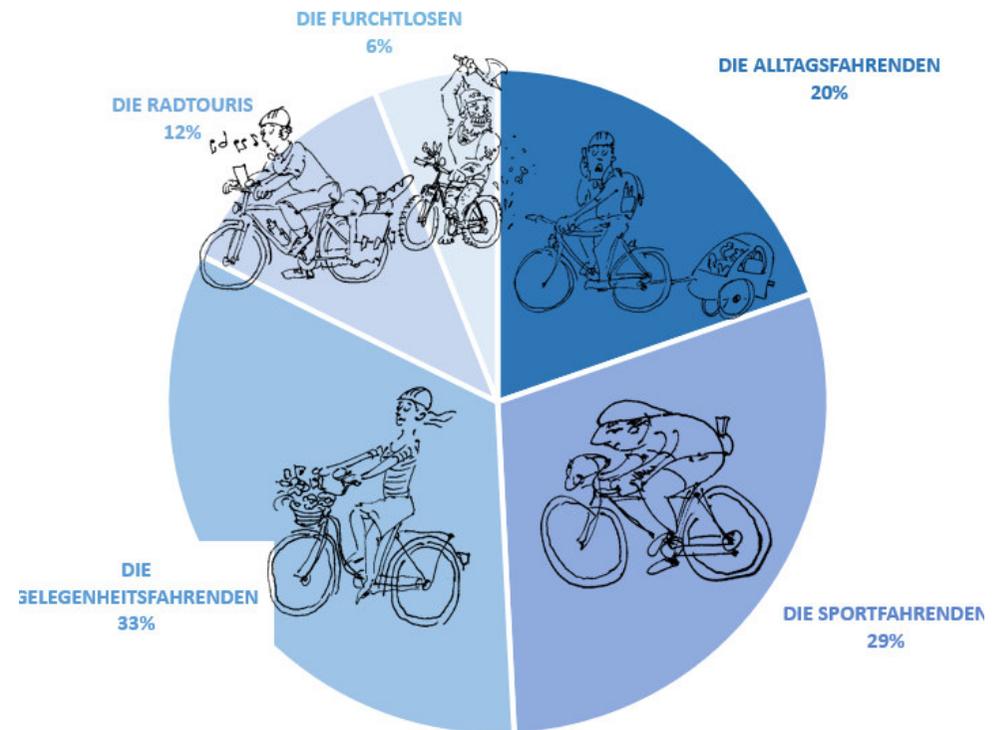


Abbildung 9: Verteilung der "Radfahrtypen unter den Teilnehmenden (Antwort auf die Frage "Wie würdest du dich am ehesten beschreiben?")

Radfahr-Typen zuzuordnen (siehe Abbildung 9). Die Befragten sollten zudem verschiedene Gründe für die Nutzung des Fahrrades bewerten. Keine der angegebenen Gründe sticht dabei klar



heraus. Sport, Spaß, Gesundheitsvorsorge und Naturerlebnis sind mit 12 % die häufigsten Gründe für das Radfahren. Lifestyle und Flexibilität wurden am seltensten genannt.

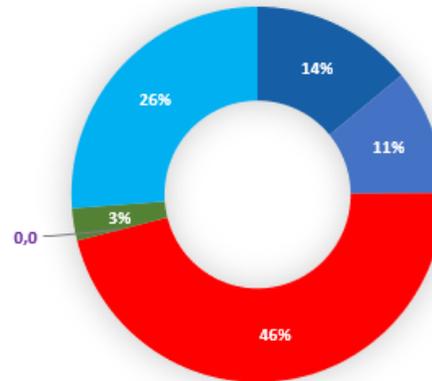
Modal Split

Der Modal Split (Abbildung 10) ist eine verkehrsstatische 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...?“ konnte für die Verbandsgemeinde ein Modal Split erstellt werden (siehe Abbildung 10). 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 Altenahr im Vergleich zu Gesamtdeutschland 7 % weniger genutzt. 11 % der Teilnehmenden nutzen ein E-Bike, 14 % ein normales Fahrrad. Im Bundesdurchschnitt wird bei der Erhebung kein Unterschied zwischen elektrobetriebenem und mit Muskelkraft betriebenen Fahrrad gemacht. Die Teilnehmenden der Umfrage nutzen mehr als doppelt so häufig eine dieser Fahrradvarianten.

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

Modal Split Wege in der Verbandsgemeinde Altenahr



Modal Split Wege in Deutschland

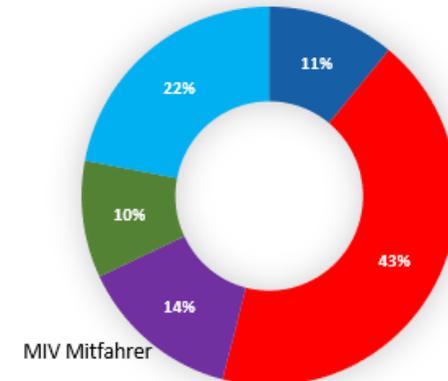


Abbildung 10: Modal Split Verbandsgemeinde Altenahr und Deutschland im Vergleich

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 44 Unfallorte identifiziert werden, davon 7 außerhalb des Verbandsgemeindegebietes. Innerhalb der Verbandsgemeinde blieben 15 Unfälle ohne Verletzung, bei 19 Unfällen gab es leichte Verletzungen, ein Unfall hatte schwere Verletzungen zur Folge.

Durch diese hohe Zahl an Markierungen lassen sich großräumige Muster erkennen. Besonders auffällig ist hier eine Häufung der Unfallstellen in Altenahr, entlang der L 85 und der Ahrschleife



zwischen Laach und Mayschoß. Im Kesselinger Tal wurden insgesamt 6 Unfälle gemeldet. Davon 4 unmittelbar an der Landesstraße. Weitere 6 Unfälle ereigneten sich auf dem Ahrradweg. Als Grund hierfür wurde ausschließlich der schlechte Wegezustand angegeben. Zusätzlich wurden die Teilnehmer gebeten, prägnante Stellen mit Gefahrenpotenzial zu verorten. Abbildung 11 zeigt, dass die größte Zahl der Gefahrenstellen auf der geplanten Ahrradwegetrasse verortet sind. Ein weiterer Hot-Spot ist das Kesselinger Tal: Hier wurde besonders häufig der Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern als problematisch angesehen. Die vielfach kritisierte, nicht eindeutige Verkehrsführung an der Bahnunterführung in Rech, wurde von 38 Teilnehmenden als Gefahrenstelle eingestuft.

Abstellanlagen

Durch die Umfrage konnten in der Verbandsgemeinde Standorte für Radabstellanlagen identifiziert werden. 145 Teilnehmer haben ihre Standortwünsche zu Abstellanlagen in der Karte verortet. Anlage 1 zeigt Art und Standorte der gewünschten Abstellmöglichkeiten. Häufig genannte Orte sind die ehemaligen Bahnhaltunkte, sowie die Ortsmitten der Gemeinden Kesseling und Ahrbrück. 48 der gewünschten Abstellplätze sind mit einer Ladestation gewünscht.

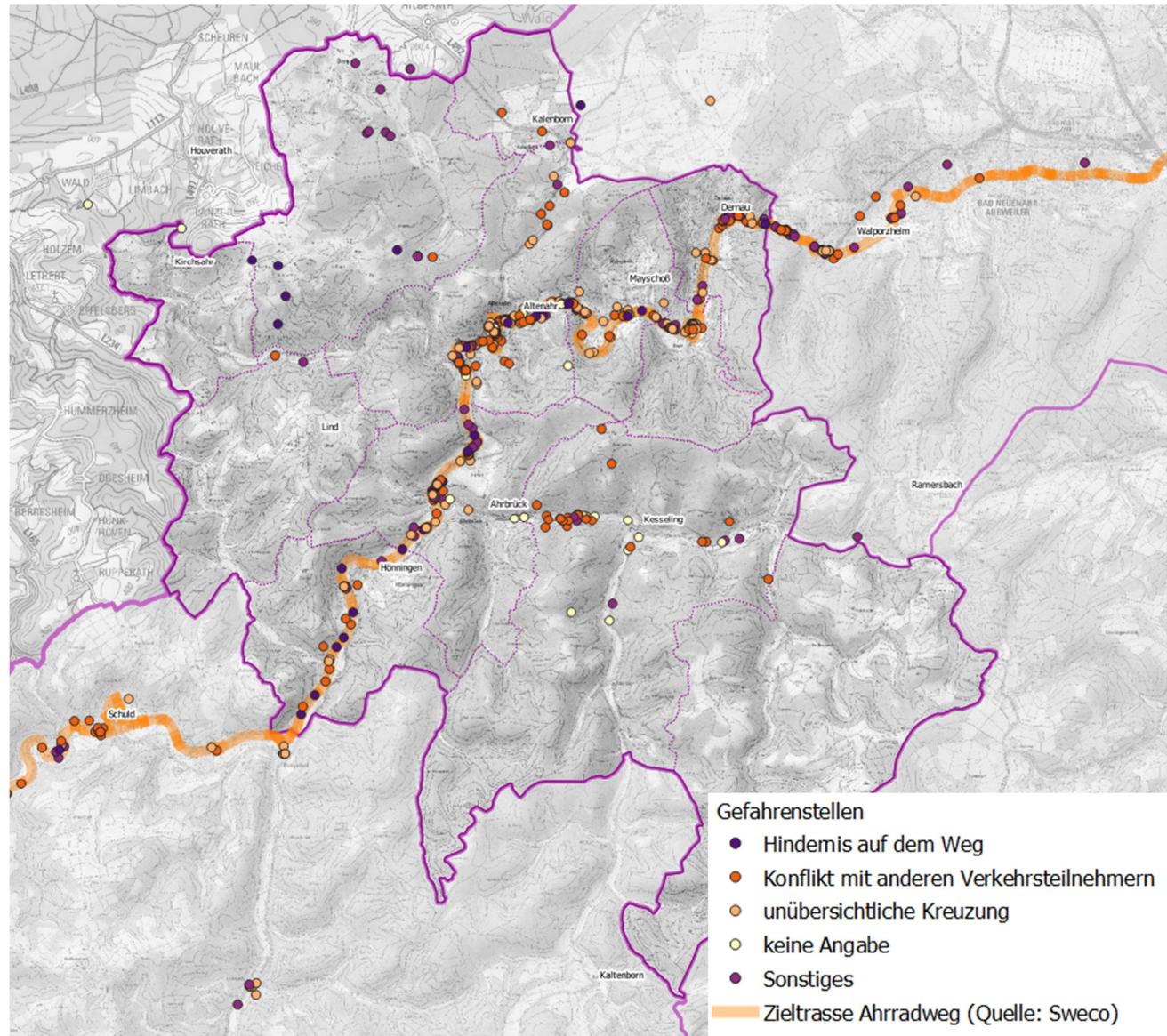


Abbildung 11: Verortung der Gefahrenstellen nach Grund der Gefahr



Fehlende Verbindungen

86 Teilnehmende haben bessere Alternativen und Wunschverbindungen für das entworfene Zielnetz vermerkt. Abbildung 12 zeigt, dass viele der insgesamt 208 eingezeichneten Verbindungen sehr präzise sind. Je kräftiger die Farbe der Linie, desto häufiger wurde sie in der Umfrage genannt. Auf die Frage nach fehlenden Verbindungen markierten die Befragten häufig die Streckenabschnitte:

- Kalenborn-Altenahr
- Ahrradweg
- Radweg entlang der L 85
- Radweg entlang der B 257
- Lind-Brück über das Pütztal

Fazit Online-Beteiligung

Zwar wird der gesamte Verlauf des Ahrradweges aufgrund der Flutkatastrophe neu geplant, doch verläuft er größtenteils wieder über die alte Trasse. Die eingezeichneten Wunschverbindungen bestätigen den Wunsch der Bevölkerung, den Weg an den meisten Strecken über die gleiche Trasse zu führen. Die hohe Anzahl der Gefahrenstellen, die entlang dieser Trasse gemeldet wurden, zeigt jedoch auch einige Schwachstellen dieser Wegführung auf. So wurde beispielsweise die Bahnunterführung in Rech

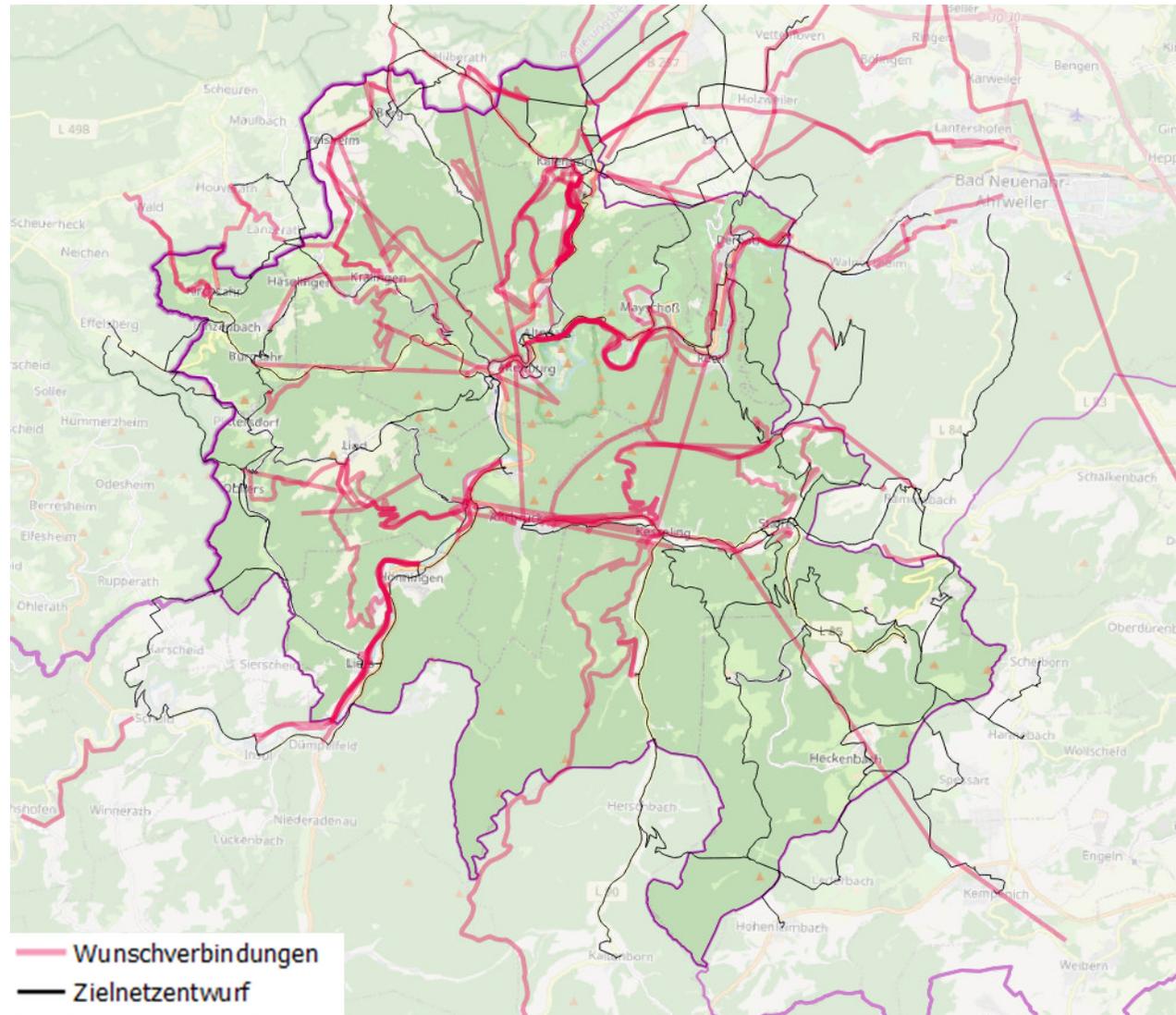


Abbildung 12: Wunschverbindungen und bessere Alternativen zum entworfenen Zielnetz



als unsichere Stelle bezeichnet, da sie schlecht beschildert ist und Radfahrer hier häufig fälschlicherweise auf der Bundesstraße weiterfahren. Zudem wurde eine unzureichende Wegebreite, sowie Wegequalität an einigen Abschnitten bemängelt. Dass auch über ein Viertel der angegebenen Unfälle durch den schlechten Zustand des Weges verursacht wurden, zeigt, wie wichtig eine kontinuierlich hoch gehaltene Oberflächenqualität ist.

3.2 Beteiligungs- und Bürgerinformationsveranstaltungen

Während der Projektlaufzeit fanden mehrere Abstimmungstermine mit der Lenkungsgruppe der Verbandsgemeindeverwaltung statt. In diesen Treffen wurden jeweils der gegebene Projektstand und die weitere Vorgehensweise besprochen.

Außerdem fanden folgende Termine zur Abstimmung auf verschiedenen Planungsebenen statt:

26. September 2022: Bürgerveranstaltung in Freisheim. Der Planungsstand diverser Konzepte, unter anderem dem Radverkehrskonzept, wurde den Bürgern vorgestellt. Es bestand die Möglichkeit Vorschläge für das Radverkehrskonzept einzubringen.

03. November 2022: Abstimmung der Ortsentwicklungskonzepte mit der Bahn, dem LBM sowie dem Radverkehrskonzept.

21. November 2022: Abstimmungstermin zur temporären Umfahrung des Ahrradweges über die Höhengemeinden mit den beteiligten Kommunen, Vertretern des LBM und Stadt-Land-plus.

26. November 2022: Bürgerinformationsveranstaltung in Dernau zum Projektstand aller Konzepte im Verbandsgemeindegebiet.

3.3 Beteiligung der Ortsbürgermeister

Am 08. Februar 2023 fand zur Abstimmung der Befahrungsergebnisse ein Workshop mit Vertretern der Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde Altenahr statt. In einem zweistündigen Workshop wurden nach einer kurzen thematischen Einführung in Kleingruppen folgende Fragestellungen diskutiert:

- Welche Verbindungen werden zwischen den Ortsgemeinden als prioritär angesehen?
- Welche Verbindungen machen aus Sicht der Ortsgemeinden keinen Sinn?
- Wo existieren Problem- oder Konfliktstellen? Welche Probleme existieren?
- Wenn in einem Ort mehrere Möglichkeiten für eine Ortsdurchfahrt existieren, welche ist aus Sicht der Ortsgemeinde zu bevorzugen?

Das Befahrungsnetz konnte innerhalb des Workshops um 45 km auf rund 440 km eingegrenzt werden, vor dem Workshop 480 km Wegstrecken. Zudem wurden 80 km der Strecken als besonders wichtig bewertet, diesen Strecken kommt in der weiteren Maßnahmenplanung eine besondere Priorität zu.

Eine kartographische Darstellung der Diskussionsergebnisse befindet sich in Anlage 2. Die Rückmeldungen aus dem Workshop fließen in die Planung der Maßnahmen und die anschließende Priorisierung mit ein.



3.4 Runder Tisch zum Thema Mountainbiken in der Verbandsgemeinde Altenahr

Am 27. April 2023 fand als thematischer Exkurs zum Alltagsradverkehr, ein Runder Tisch statt, der das Thema Mountainbiken behandelte. Altenahr ist schon jetzt ein Gebiet das viel Potential zu einer Mountainbike Infrastruktur hat. In der Online-Beteiligung gaben etwa 50 Personen an, Mountainbike Trails in der Verbandsgemeinde zu kennen und diese auch zu nutzen. Gleichzeitig geben genauso viele Personen an, schon einmal eine Konfliktsituation mit Mountainbikern oder als Mountainbiker mit anderen Waldbenutzern erlebt zu haben. Etwa 90 Personen wünschen sich ein legales Angebot zum Mountainbiken in der Verbandsgemeinde und 60 Personen der Online-Befragung wünschen sich einen Austausch zu diesem Thema mit den relevanten Personengruppen. Diesem Wunsch wurde in Form des ersten runden Tisches nachgekommen. Um möglichst alle Interessen abdecken zu können waren neben den Ortsbürgermeistern der Verbandsgemeinde Vertreter aus den folgenden Bereichen eingeladen: Waldbauverein Ahrweiler, Privatforst, Staatsforst, Jagd, Landwirtschaft/Weinbau, Naturschutz, Wandern, Mountainbiken, Deutsche Initiative Mountainbike (DIMB). Im Rahmen der Diskussionsrunde fanden Bedenken und Zweifel der Teilnehmenden, aber auch Wünsche und Anregungen zur möglichen Umsetzung Raum. Bei der Diskussion am runden Tisch wurden gängige Vorurteile, die gegenüber dem Mountainbiken existieren, mit dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft, sowie den gesetzlichen Rahmenbedingungen verglichen. Das Fazit dieser Veranstaltung fällt positiv aus: Wenn einige der Teilnehmenden das Thema durchaus kritisch betrachten, ist man sich in der Mehrheit einig: Es soll ein Angebot für Mountainbiker in der Verbandsgemeinde geschaffen werden. Wie und wo dieses Angebot im Konkreten stattfinden kann, sollte über ein dem Radverkehrskonzept ange-

schlossenen Projekt erörtert werden. Die meisten Teilnehmenden stehen einem Austausch weiterhin offen gegenüber, so könnten die nächsten Schritte eingeleitet werden, um das Thema weiter voranzubringen. Zunächst muss die Flächenverfügbarkeit auf Verbands- und Ortsgemeindeebene geprüft werden. Die Zielgruppe, nämlich die ortsansässigen Mountainbiker selbst, sollten ebenfalls so früh wie möglich in den Projektprozess mit einbezogen werden. Denkbar wäre ein offener Termin ähnlich des runden Tisches, unter anderem mit den Interessenten aus der Online-Beteiligung.

4. Konzeption des Radverkehrsnetzes

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

4.1 Zielnetz

Für das Radverkehrskonzept wurde, auf Basis der Wunschziele und -verbindungen der Verbandsgemeinde, ein Zielnetz erarbeitet.

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

- Topografie (in Form von Höhendaten auf Basis des DGM25)
- Verkehrsstärken (DTV-Zählung 2015)
- 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.

Der theoretische Zielnetzentwurf, welcher alle Ziele miteinander verbindet, umfasste 180 km innerhalb der

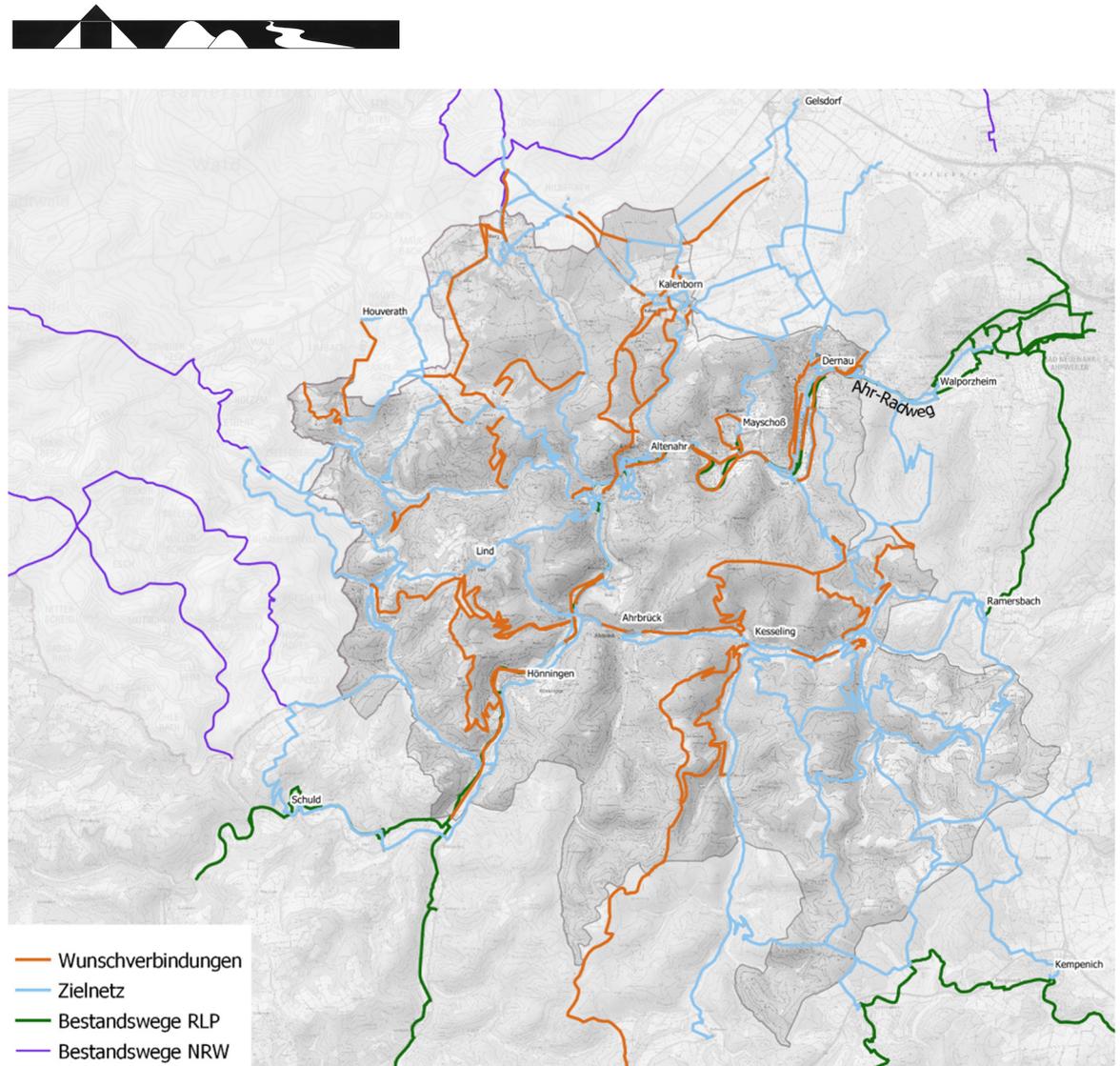


Abbildung 13: Befahrungsnetz aus errechnetem Zielnetz und gemeldeten Wunschverbindungen



Verbandsgemeinde. Hinzu kommen 120 km Wunschverbindungen aus der Online-Beteiligung (Abbildung 13).

4.2 Befahrung

Im Rahmen der Konzepterstellung wurde nahezu das gesamte Zielnetz befahren. Das abgestimmte Streckennetz wurde, im Rahmen der Befahrung auf Eignung für den Radverkehr, geprüft. Kriterien wie Wegequalität, Steigung und Gefahrenstellen, wie bspw. Querungen klassifizierter Straßen, wurden dabei erfasst und mit den vorliegenden Grundlagendaten abgeglichen. Insgesamt wurden im Sommer und Winter 2022 knapp 500 km befahren und erfasst.

Die Befahrung ergab insgesamt 200 km gut befahrbare Streckenabschnitte, darunter fallen vor allem die befahrenen klassifizierten Straßen. Eine mittlere bis schlechte Oberflächenqualität wurde auf weiteren 285 km vorgefunden. Diese Strecken lassen sich meist bei gutem Wetter und langanhaltender Trockenheit gut befahren. Bei Nässe sind diese Strecken jedoch nicht mehr für den Alltagsradverkehr und auch nur noch bedingt für touristischen Verkehr geeignet. Etwa 15 km der befahrenen Strecke sind unbefahrbar, darunter das Teilstück der Alternativstrecke zur Landesstraße im Kesselinger Tal.

Abbildung 14 zeigt, dass die Strecken abseits der klassifizierten Straßen meistens in mittlerem bis schlechtem Zustand sind. Diese Strecken führten meist über wassergebundene Forst- oder Wirtschaftswege.

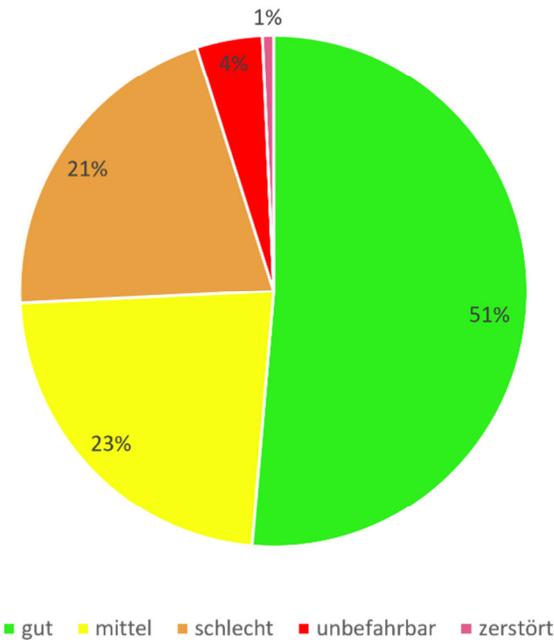
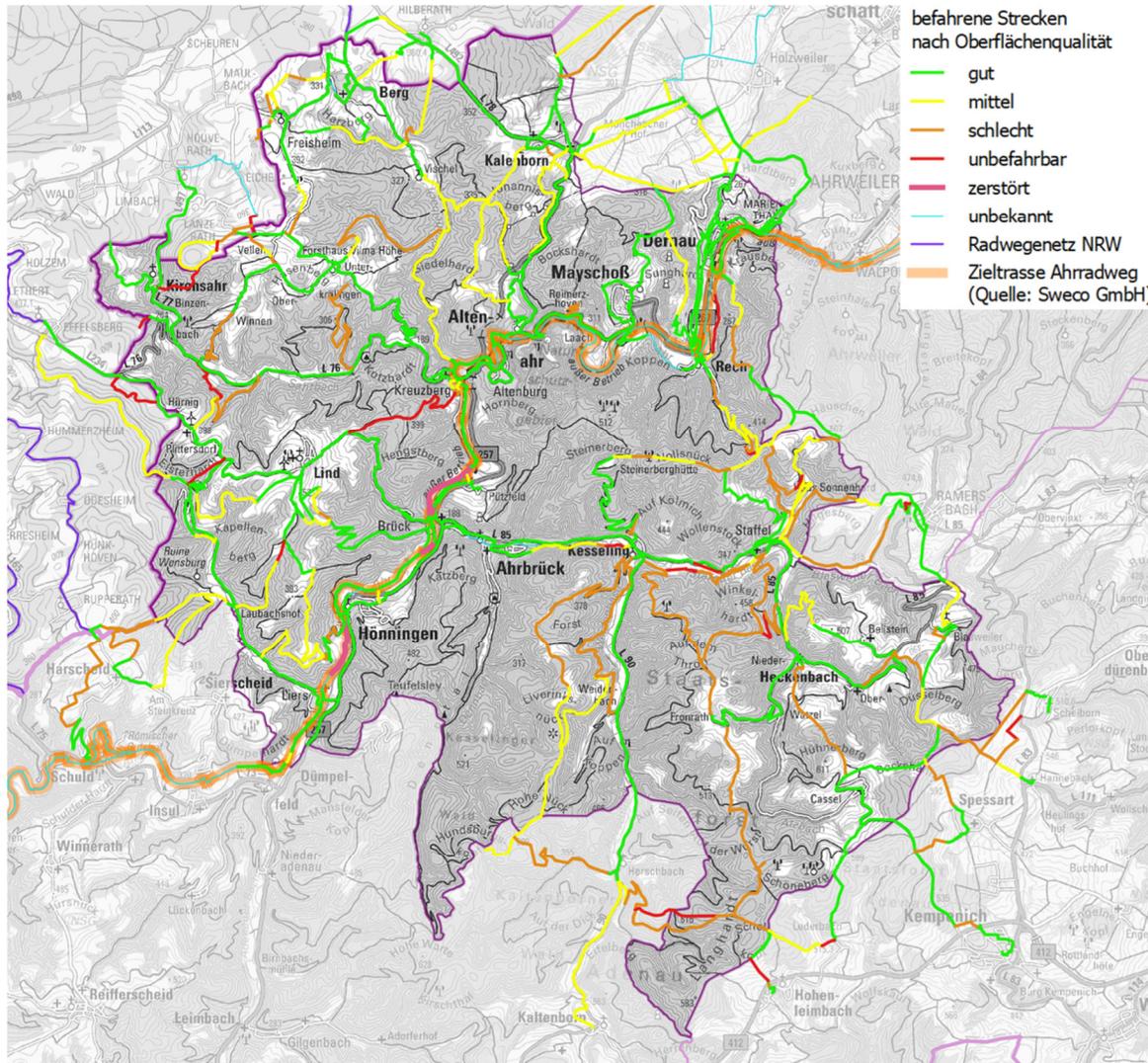


Abbildung 14: Befahrungsergebnis nach Oberflächenqualität



5. Handlungsempfehlungen

Aus der Analyse der Befahrungsergebnisse ergeben sich Handlungsbedarfe an bestehenden und neuen Radverkehrsstrecken.

Dabei wird zwischen punktuellen und streckenbezogenen Handlungsbedarfen differenziert. Punktuelle Handlungsbedarfe werden zudem in Sofortmaßnahmen bzw. verkehrsbehördliche Anordnungen und punktuelle Baumaßnahmen unterteilt. **Sofortmaßnahmen** umfassen bspw. die Freigabe von Einbahnstraßen, Sackgassen oder Wirtschaftswegen für den Radverkehr, die Einrichtung von Tempo 30-Zonen oder die temporäre Befahrbarkeit von Fußgängerzonen. Punktuelle Bau- und Markierungsmaßnahmen umfassen u.a. die punktuelle Ausbesserung von Belagsschäden, das Anlegen von Radwegefurten, Schutzstreifen oder von vorgezogenen Aufstellflächen an Haltelinien für den Radverkehr. Diese Sofortmaßnahmen sind i.d.R. mit einem geringen finanziellen und planerischen Aufwand kurzfristig umzusetzen. Insgesamt wurden 70 Sofort- und 77 punktuelle Baumaßnahmen definiert. Detaillierte Übersichtskarten und dazugehörige Maßnahmenkataloge finden sich in den Anlagen 3 und 4.

Streckenbezogene Maßnahmen betreffen den Aus- oder Neubau einzelner Streckenabschnitte. In Abhängigkeit der Ausgangssituation müssen Wege verbreitert, der Oberflächen-

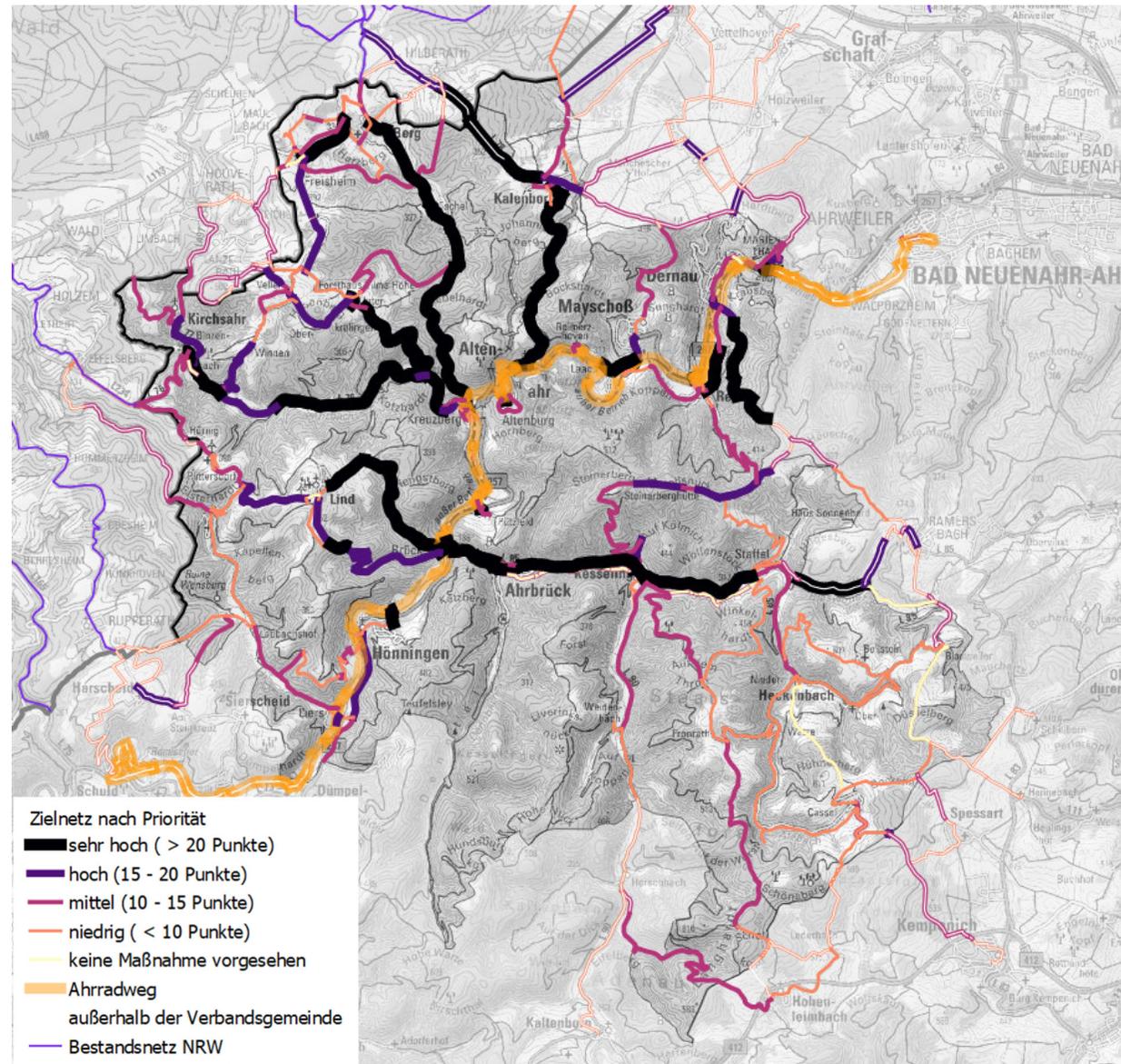


Abbildung 15: Ergebnis der gewichteten Bewertung der Netzstrecken



belag ausgebessert oder der Straßenraum umgestaltet werden. Diese Maßnahmen sind im Regelfall deutlich zeit- und kostenintensiver. Insbesondere die Planung von Lückenschlüssen, also der Neubau von Radwegen, erfordert einen deutlich aufwändigeren Abstimmungs- und Genehmigungsprozess. Die streckenbezogenen Maßnahmen sind kartografisch ebenfalls in Anhang 3 dargestellt.

Ziel des Konzepts ist es, möglichst alle Quellen und Ziele auf alltagstauglichen Routen miteinander zu verbinden. Hierzu sind jedoch oftmals **Querungen von auf klassifizierten Straßen** erforderlich. Diese Querungsstellen sind besondere Gefahrenstellen für die Radfahrenden. Sie sind daher sicher zu gestalten.

Bei guten Sichtverhältnissen und zwei zu querenden Fahrbahnen reicht es i.d.R. aus, die Querungsstelle zu beschildern und ggf. zu markieren:

Beschilderung:

- Vorfahrt achten (VZ 205) oder Stopp (VZ 206) für den Radverkehr
- Achtung Radfahrer (VZ 138) und ggf. Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kfz-Verkehr

Markierung:

- Ggf. Haltelinie für Radfahrer
- Bei Bedarf Piktogramme

An Radwegen und Wirtschaftswegen, die klassifizierte Straßen kreuzen, sollen keine Einbauten in Form von Sperrpfosten, Umlaufschranken, Felsbrocken, Pfosten, Schranken usw. eingebaut werden! (s. Rundschreiben LBM)

Querungsstellen an unübersichtlichen Stellen oder mit mehr als zwei zu querenden Fahrbahnen müssen im Detail betrachtet werden. Teilweise wurden diese bereits im Rahmen der Steckbriefe vertiefend untersucht.

Der Radverkehr darf, bei bis zu 2.500 Fahrzeugen am Tag, auf der Straße mitgeführt werden. Dieser Wert ist für unsichere Radfahrende jedoch schon zu hoch. Bei Mitführungen muss daher im Einzelfall geprüft werden, ob eine parallele Führung für unsichere Radfahrende möglich ist, ob Schutzstreifen markiert werden können oder ob die Mitführung nicht tragbar ist und daher ein Radweg gebaut werden muss.

5.1 Priorisierung der Handlungsbedarfe

Um die Handlungsbedarfe priorisieren zu können, ist eine gewichtete Bewertung der relevanten Kriterien durchgeführt worden (Tabelle 1). Das Ergebnis der Priorisierung wird in Abbildung 15 dargestellt. Der Ahrradweg wurde bei der Priorisierung ausgeklammert, da er durch das Planungsbüro Sweco geplant wird. Wird auch der Ahrradweg in die Priorisierung mit einbezogen, erhält er die höchste Priorität.

Nach der gewichteten Bewertung sind die wichtigsten Verbindungen das Kesselinger Tal und die Verbindung Altenahr – Kalenborn. Verbindungen aus dem Ahrtal in die nördlichen Höhenlagen der Verbandsgemeinde, also in Richtung Kirchsahr, Berg und weiter Richtung NRW, sind ebenfalls mit sehr hoher Priorität bewertet. Der Bereich im Süd-Osten der Verbandsgemeinde erhält eine niedrige bis mittlere Priorität. Dies resultiert aus der dünnen Besiedlung in diesem Bereich: Die Verkehrsmengen auf den klassifizierten Straßen sind im Gebiet um Heckenbach sehr gering. Gleichzeitig bietet dieser Bereich wenige Ziele, sodass keine Maßnahmen an den Strecken nötig sind.



Tabelle 1: Gewichtung der Bewertungskriterien

Kriterien	Bewertung	Gewichtung
Netzfunktion		4
überregional	2	
regional	1	
nahräumig	0	
Schulverbindung / Sicherheit		
Schulverbindung (2 km)	2	2
Schulverbindung (5 km)	1	
kritische Mitführung	1	1
Gefahren/Unfallstelle	1	
Beteiligung		2
Nennung in Online-Beteiligung	1 (je Nennung)	
Priorisierung im Workshop der Ortsgemeinden	2	
Wunschverbindung im Ortsentwicklungskonzept	2	
Art der Maßnahme		1
Wegweisung optimieren	3	
Wegweisung	3	
Änderung StVO	3	
Straßenraumgestaltung	2	
Weg verbreitern	2	
Oberflächenbelag ausbessern / Instand setzen	1	
Ausbau	1	
Neubau	1	
Planerische Einschätzung		3
beste Verbindung	3	

Alternative	2
Notlösung	1

5.2 Handlungskorridore

Anhand der höchstpriorisierten Maßnahmen wurden insgesamt acht Korridore identifiziert, innerhalb derer detaillierte Handlungsempfehlungen ausgearbeitet wurden. Die Art der Maßnahmen wird in der folgenden Tabelle kurz erläutert. In der Spalte „Priorität“ wird angegeben, wie wichtig die Umsetzung des Maßnahmenkorridors für den Alltagsradverkehr in der Verbandsgemeinde Altenahr ist. Die Maßnahmenkorridore 1 und 2 sind die Korridore mit dem höchsten Potenzial für den Alltagsradverkehr. Außerdem wird der Zeithorizont in kurz- (1 – 5 Jahre), mittel- (5 – 10 Jahre) und langfristig (ab 10 Jahre) eingeschätzt. Der Vergleich von Priorität und zeitlicher Umsetzung zeigt, dass Maßnahmen mit niedriger Priorität für den Alltagsradverkehr, wie beispielsweise die Wegweisung (Maßnahme 9) häufig recht schnell umsetzbar sind. Eine hochprioritäre Maßnahme wie der Bau eines Radweges im Kesselinger Tal ist trotz seiner Wichtigkeit aufgrund genehmigungsrechtlicher Prozesse nicht kurzfristig umsetzbar.

Abbildung 16 verortet die Handlungskorridore. Im Rahmen des Konzepts wurden die Maßnahmen, die zur Verwirklichung der prioritären Korridore nötig sind, in Form von Steckbriefen detailliert beschrieben. Die Steckbriefe, inklusive fachlicher Empfehlung und Kostenschätzung, finden sich in Anhang 6. In Anhang 5 sind die Maßnahmensteckbriefe auf einer Übersichtskarte verortet.



Tabelle 2: Beschreibung der Handlungskorridore

Nr.	Art der Maßnahme	Beschreibung	Priorität	Zeithorizont
1	Neubau /Ausbau	Ahrbrück – Ramersbach / VG Brohltal: Alltagsverbindung durch das Kesselinger Tal parallel der L 85.	hoch	mittel- bis lang-fristig
2	Neubau /Ausbau	Altenahr – Kalenborn - Hilberath	hoch	kurz-fristig
3	Ausbau	Alltagstauglicher Ausbau und Brückenbau im Vischeltal.	Mittel	mittel-fristig
4	Neubau/Beschilderung	Alltagsverbindung zwischen Kreuzberg und Kirchsahr durch das Sahrachtal.	mittel	mittel-fristig
5	Neubau /Ausbau	Brück – Lind - Effelsberg	mittel	lang-fristig
6	Deckensanierung/ Ausbau	Schaffung einer direkten Verbindung über die Höhe vom Kesselinger Tal nach Rech	mittel	kurz-fristig
7	Ausbau	Schaffung einer direkten Verbindung von Dernau über Ramersbach in Richtung VG Brohltal.	niedrig	mittel-fristig
8	Ausbau/Lücken-schluss	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwege-verbinding zwischen Hilberath, Berg und	mittel	mittel-fristig

		Burgsahr. Beschilde- rung der Anbindungen an die umliegenden Ortsgemeinden.		
9	Wegwei- sung	Ausweisung von ca. 50 km Strecken nach HBR, die ohne bauliche Maß- nahmen befahrbar sind.	niedrig	kurz- fristig
10	Wegwei- sung	Ausweisung von ca. 70 km Gravelrouten (in Ab- sprache mit Nachbar- kommunen) nach dem Gravel- und MTB-Leit- system des Mountain- bike Tourismusforum Deutschland ¹⁰	niedrig	kurz- fristig

¹⁰Mountainbike Tourismusforum Deutschland: <https://www.mountainbike-tourismusforum.de/mountainbike-wissen/mtb-leitsystem/>

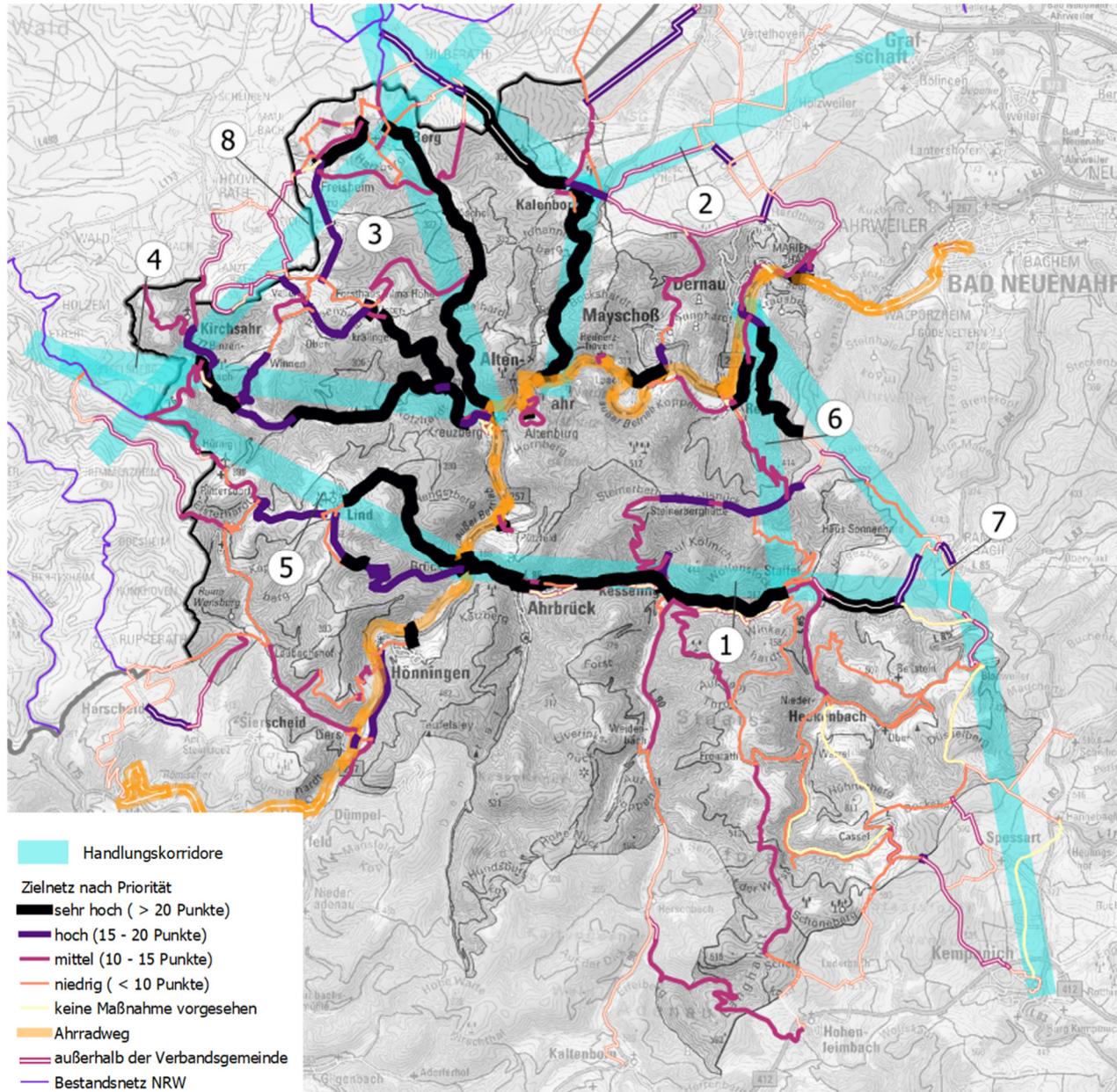


Abbildung 16: Priorisierung der Maßnahmen im Radverkehrsnetz und Darstellung der prioritären Handlungskorridore.

5.3 Kostenschätzung

Für die vorgenannten priorisierten Maßnahmen in den Handlungskorridoren wurde eine grobe Kostenschätzung vorgenommen (Kostenschätzung je Maßnahme, siehe Anlage 6). Die Gesamtkosten für die Realisierung aller Maßnahmen in den neun Korridoren betragen ca. 21 Millionen Euro.

Abbildung 17 zeigt die Kosten aufgeschlüsselt nach Korridor bzw. Maßnahme.

Erfahrungsgemäß liegt der zu stemmende Eigenanteil der Kommunen zwischen zehn und 50 Prozent. Etwas mehr als ein Drittel der Maßnahmen liegen nach jetziger Planung in der Baulast des LBM. Es empfiehlt sich übergeordnete Maßnahmen, wie die Beschilderungskonzepte (Maßnahme 9 und 10) in die Baulast der Verbandsgemeinde zu übernehmen. Die betroffenen Ortsgemeinden müssen dem zustimmen, können dadurch jedoch entlastet werden und der Abstimmungsaufwand wird minimiert.

In Kapitel 6.3 werden Finanzierungsmöglichkeiten erläutert. Um den Eigenanteil weiter zu minimieren, bietet es sich zudem



an, im Bereich der Verbandsgemeinde-, Kreis- oder sogar Landesgrenzen, den Ausbau der Wege gemeinsam mit den Nachbarkommunen anzustreben.

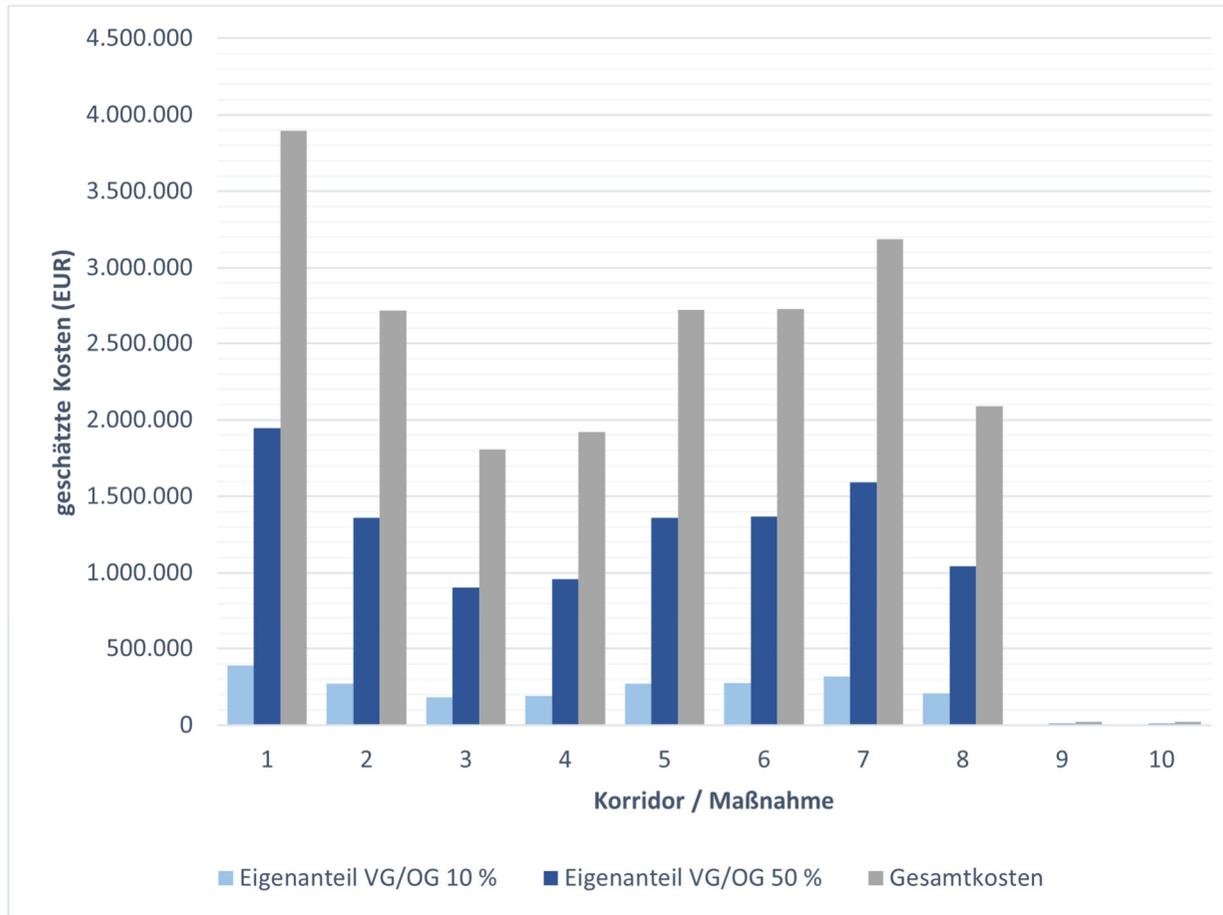


Abbildung 17: Kostenschätzung der Maßnahmen nach Korridor / Maßnahmennummer.



6. weitere Empfehlungen

6.1 Die Rolle der Verbandsgemeinde

In Rheinland-Pfalz befinden sich Radwege in der Verantwortung des jeweiligen Straßenbaulastträgers, also Bund, Land oder Kreis. Radwege abseits der klassifizierten Straßen befinden sich dagegen in der Baulast der jeweiligen Ortsgemeinde. Die Bedeutung des Radwegs ist dabei irrelevant. Die Verbandsgemeinde hat nach dieser Logik keine Verantwortung für Radwege.

Allerdings überschreiten die meisten Radtouren und alltäglichen Wege mit dem Fahrrad oder Pedelec meist die Gemarkungsgrenzen der einzelnen Ortsgemeinden. Es ist daher sinnvoll, dass die Verbandsgemeinde mindestens eine koordinierende Funktion einnimmt. Im Einvernehmen mit den Ortsgemeinden kann die Verbandsgemeinde auch den Bau und die Unterhaltung von Radwegen, sowie die Beschilderung des Radverkehrsnetzes übernehmen (§ 67 (4) GemO RLP).

Welche Rolle will die Verbandsgemeinde Altenahr bei der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes spielen?

6.2 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Scherben, Schlaglöcher oder fehlende Wegweiser sind nicht nur für Autofahrer ein Ärgernis, sondern stellen insbesondere für Radfahrer 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 Winterdienstes 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 welchen Wegen 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 Kleinkraftfahrzeug, 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 der VG Altenahr 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, ansteigende 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, sodass 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 Entscheidern der Verbandsgemeinde Altenahr 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 Genehmigungsverfahren erforderlich sind oder weil die Verbandsgemeindeverwaltung ohnehin dafür zuständig ist. Wir würden empfehlen, in einem ersten Schritt die Strecken, die bereits jetzt ohne Baumaßnahmen befahrbar sind, nach HBR zu beschildern (Maßnahme 9). Parallel dazu sollten aber auch schon erste schwierige Maßnahmen, bspw. Lückenschlüsse angegangen werden, da mit langen Bearbeitungs- und Genehmigungszeiträumen zu rechnen ist. Die Radverkehrsverbindungen im Kesselinger Tal (Maßnahme 1) und die Anbindung von Altenahr nach Kalenborn (Maßnahme 2) sollten aufgrund ihrer Wichtigkeit daher als erstes angestoßen werden.

Die Priorisierung der Maßnahmen zeigt die Bedeutung für den Radverkehr auf. 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 Ökokonto ermöglicht es, erforderliche Kompensationsmaßnahmen zeitlich von den Baumaßnahmen zu entkoppeln. Ein gut gefülltes Ökokonto stellt daher eine Möglichkeit dar, die Umsetzung des Radverkehrskonzepts zu beschleunigen.

7.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Für die Finanzierung der Maßnahmen aus dem RVK 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 Verbandsgemeinde zu finanzieren. Alle Maßnahmen abseits des klassifizierten Netzes fallen in die Zuständigkeit der jeweiligen Ortsgemeinde.

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

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 / 3029 - 15 88 (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. Aufgrund der geringen Einwohnerdichte ist bei vollständiger Umsetzung innerhalb der kommenden 20 Jahre ein Finanzbedarf von ca. 50 Euro je Einwohner und Jahr als realistisch angesehen. Pro Jahr würden dann ca. 500.000 bis 600.000 Euro Budget für den Radverkehr benötigt.

7.4 Koordination

Die Umsetzung des RVK erfordert innerhalb der Verbandsgemeindeverwaltung einen nicht zu vernachlässigenden Koordinations- und Verwaltungsaufwand. Förderanträge müssen gestellt, Eigentumsverhältnisse geprüft, Grunderwerb getätigt und Planungs- und Bauleistungen ausgeschrieben werden. Im Regelfall liegen die meisten dieser Aufgaben, je nach Ausrichtung des Konzepts, in der Hand des Tourismus und des Bauamtes.

Im Falle der Verbandsgemeinde Altenahr hat sich jedoch während der Erarbeitung des RVK gezeigt, dass aufgrund der Flut und



der damit verbundenen, zeitgleich stattfindenden Planungen auf allen Ebenen, ein erheblicher Mehraufwand in der Koordination liegt. Für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen in diesem Konzept ist es daher empfehlenswert, die Zuständigkeiten klar zu benennen.

Beispielsweise könnte eine neu zu schaffende Stelle als Radverkehrsbeauftragter oder Projektleiter Radverkehr und -tourismus, diese Aufgaben übernehmen. Die Koordination der vielen Einzelmaßnahmen kann alternativ als Projektsteuerungsauftrag an ein Planungsbüro übertragen werden.



8. Fazit

Um dem steigenden Anteil der Radfahrer künftig gerecht werden und den Anteil weiter anheben zu können, legt das vorliegende Konzept den Grundstein für langfristige Planungen. Das konzipierte Zielnetz mit den nach Priorität geordneten Maßnahmen, hilft der Verbandsgemeinde dabei, fundierte und nachhaltige Entscheidungen - im Bereich des Radwegebbaus - zu treffen.

Um die Verbandsgemeinde besser im Kreis Ahrweiler zu vernetzen und an NRW anzubinden, sollte die Priorität auf den überregionalen und regionalen Verbindungen liegen. Nach Etablierung der Hauptverbindungen entsteht mit der Zeit ein immer engmaschigeres und somit alltagstauglicheres Radwegenetz.

Große Verbesserungen können dabei nicht nur durch umfangreiche bauliche Maßnahmen erreicht werden, sondern auch durch Anpassungen des rechtlichen Regelwerks. In einem ersten Schritt sollte daher das Erschließungsstraßennetz für den Radverkehr durchlässiger gestaltet werden. In Wohngebieten sollte - möglichst flächendeckend - eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingeführt werden.

Die Maßnahmen mit hoher Priorität (siehe Maßnahmensteckbriefe) sollten in den kommenden zwei Jahren in die Planung und somit in die Umsetzung gehen. Durch sie wird das vorhandene Bestandswegenetz ausgebaut und ein zukunftsfähiges Grundgerüst geschaffen, das über die nächsten Jahre weiterwachsen kann. Mancherorts zeigt das vorliegende Konzept mehrere Varianten auf, um zwei Gemeinden miteinander zu verbinden. Langfristig sollte sich für jeweils eine Trasse entschieden und diese umgesetzt werden.

Aufgrund der zahlreichen parallel stattfindenden Planungen (Ortsentwicklungskonzepte, ÖPNV-Neuplanung, Wiederaufbau

etc.) sollte die Umsetzung in den flutbetroffenen Bereichen der Verbandsgemeinde möglichst zügig angestoßen werden. Aktuell wird zudem ein Radverkehrskonzept für den Landkreis Ahrweiler erstellt und der Wiederaufbau des Ahrweges geplant. Diese Planungen fanden im RVK der VG Altenahr 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. Michelle Fritz /bo
M. Sc. BioGeoWissenschaften

Boppard-Buchholz, den 16.06.2023



9. Anlagen

- Anlage 1 Abstellanlagen
- Anlage 2 Workshopergebnis
- Anlage 3 Übersichtskarte (punktuell & streckenbezogen)
- Anlage 4 Maßnahmenkatalog (punktuelle Maßnahmen)
- Anlage 5 Übersichtskarte zu den Maßnahmensteckbriefen
- Anlage 6 Maßnahmensteckbriefe
- Anlage 7 Verkehrszeichen für den Radverkehr