

# Radwegekonzept Adenauer Land 2023

## Netzkonzeption

24.10.2023

---

### Auftraggeberin



Verbandsgemeinde Adenau  
Bürgermeister Guido Nisius  
Kirchstraße 15-19  
53518 Adenau

### Auftragnehmer



IfR Institut für Regionalmanagement  
Sven Lachmann  
Standort Grafschaft  
Ahrtalstraße 19  
53501 Grafschaft-Ringen

## Inhalt

1	Einführung .....	3	5.22	Müsch.....	63
1.1	Hintergrund und Zielsetzung .....	3	5.23	Nürburg .....	65
1.2	Chronologie der Bearbeitung.....	4	5.24	Ohlenhard .....	66
2	Radverkehr in Rheinland-Pfalz - Anforderungen .....	5	5.25	Pomster .....	68
2.1	Die „HBR“ .....	5	5.26	Quiddelbach .....	70
2.2	Das „GRW“ .....	5	5.27	Reifferscheid .....	72
2.3	Führungsformen .....	6	5.28	Rodder.....	75
2.4	Beschilderung .....	7	5.29	Schuld.....	77
2.5	Verkehrssicherungspflicht .....	8	5.30	Senscheid .....	79
3	Radfahren im Adenauer Land .....	9	5.31	Sierscheid .....	80
3.1	Radfahren entwickelt sich – v.a. Dank E- und Mountain-Bike .....	9	5.32	Trierscheid.....	81
3.2	Verkehrssicherheit .....	9	5.33	Wershofen.....	83
3.3	Rolle der Beschilderung .....	10	5.34	Wiesemscheid .....	85
3.4	„Alltagstauglichkeit“ in der Eifel .....	10	5.35	Wimbach .....	86
3.5	Mögliche Nutzungskonflikte .....	11	5.36	Winnerath .....	88
4	Umsetzung der Netzkonzeption .....	13	5.37	Wirft.....	90
4.1	Wunschlinien .....	13	6	Regionale Verbindungen.....	93
4.1.1	Wunschlinien 3. Ordnung .....	13	6.1	Ahr-Radweg.....	93
4.1.2	Wunschlinien 1 und 2. Ordnung sowie touristische Zusatzrouten .....	13	6.2	Vulkan-Rad-Route Eifel .....	95
4.2	Bestandsaufnahme .....	14	6.2.1	Dümpelfeld - Adenau .....	96
4.3	Netzkonzeption mit Maßnahmen .....	15	6.2.2	Durchfahrt Adenau .....	96
4.3.1	Das Radwegenetz im Überblick .....	15	6.2.3	Adenau - Herschbroich - Quiddelbach - Nürburg - Nürburgring.....	97
4.3.2	Streckenabschnitte .....	16	6.2.4	Nürburgring - Müllenbach - Kelberg .....	97
4.3.3	Maßnahmentypen .....	16	6.3	Regionale Ergänzungsrouten Adenau-Hillesheim .....	98
4.3.4	Oberflächensanierung, Oberflächensanierung plus und Grundhafter Aufbau .....	16	6.3.1	Adenau-Honerath.....	99
4.3.5	Reduzierung Höchstgeschwindigkeit und Warnhinweise bei Mitführung auf und Querung von klassifizierten Straßen.....	17	6.3.2	Honerath-Wirft.....	99
4.3.6	Neue Lösungen für schmale, schwach befahrene Kreis- und Landesstraßen .....	18	6.3.3	Wirft-Kreuzung Kirmutscheidermühle.....	99
4.3.7	Bauliche Querungshilfen.....	19	6.3.4	Kreuzung Kirmutscheidermühle .....	99
4.3.8	Neubau Radverkehrsanlage.....	19	6.3.5	Kreuzung Kirmutscheidermühle - Hoffeld - Nohn 99	
4.3.9	Verkehrsberuhigung Bundesstraße im Stadtbereich Adenau, ggf. Radverkehr-freundliche Umgestaltung .....	20	6.4	Ahr-Radweg (Schuld) - Wasserscheide Ahr/Erft - Schönau - Bad Münstereifel .....	100
4.3.10	Optimierung Bachquerung, Sicherung Furt .....	20	6.5	Neue Route: „Ahr-Radweg - Kirmutscheidermühle – Nürburgring – GWG Döttinger Höhe - Mayen“ .....	100
4.3.11	Randmarkierungen .....	20	6.5.1	Müsch - Unteres Trierbachtal - Kreuzung Kirmutscheidermühle .....	104
4.4	Umsetzung .....	21	6.5.2	Kreuzung Kirmutscheidermühle – Pomster - Pass am Heiligenhäuschen - Bauler .....	104
4.5	Abstimmung der verschiedenen Ebenen – Konzept des Kreises Ahrweiler.....	21	6.5.3	Bauler - Müllenbach – Südschleife – Nürburg/Nürburgring .....	105
5	Radrouten 3. Ordnung: Die Nachbarorte verbinden.....	22	6.5.4	Nürburg/Nürburgring - GWG Döttinger Höhe - Mayen .....	105
5.1	Adenau.....	22	6.5.5	Alternative Varianten durch das mittlere Trierbachtal .....	105
5.2	Antweiler .....	25	6.5.6	Alternative Varianten über Wiesemscheid.....	106
5.3	Aremberg .....	27	6.5.7	Alternative Varianten über Barweiler .....	106
5.4	Barweiler.....	28	6.5.8	Alternative Varianten durch das Wirftbachtal .....	107
5.5	Bauler.....	31	6.5.9	Alternative Varianten über die Quiddelbacher Höhe und „Hatzenbach“ .....	107
5.6	Dankerath .....	33	6.6	Neue Route: „Adenau - GWG Döttinger Höhe“ .....	108
5.7	Dorsel.....	34	6.7	Neue Route: „Adenau - Brohltal“ .....	109
5.8	Dümpelfeld .....	35	6.8	Neue Route: „Wasserscheide Ahr/Erft – Römerstraße - Tondorf“ .....	111
5.9	Eichenbach.....	37	6.9	Neue touristische Route: „Mittleres Ahrtal - Lommersdorf / Freilingen - Blankenheim“ .....	111
5.10	Fuchshofen .....	40	6.9.1	Ahr-Radweg bei Fuchshofen - Dreisbachtal - Eichenbach .....	112
5.11	Harscheid .....	42	6.9.2	Eichenbachtal .....	112
5.12	Herschbroich.....	43	6.9.3	Alternative Variante Armuthsbachtal .....	112
5.13	Hoffeld .....	45	6.10	Neue touristische Route: „Höhenroute Insul - Nürburg“ .....	114
5.14	Honerath.....	47	6.11	Neugestaltung Kreuzung Kirmutscheidermühle .....	115
5.15	Hümmel .....	48	6.11.1	Alternative Variante „Nordumfahrung“ .....	116
5.16	Insul .....	51	6.11.2	Alternative Variante „Über Kirmutscheid“ .....	116
5.17	Kaltenborn .....	53	6.11.3	Alternative Variante „Alter Pfad Hoffelder Hang - Kirmutscheid“ .....	116
5.18	Kottenborn.....	56	6.11.4	Lösungsansatz: Umgestaltung der Kreuzung .....	117
5.19	Leimbach.....	58	6.11.5	Verbindung der Kreuzung mit dem Einmündungspunkt der Wirtschaftswege nach Müsch und Hoffeld .....	117
5.20	Meuspath.....	60	6.12	Radverkehrs-freundliche Neugestaltung Hauptstraße Adenau .....	119
5.21	Müllenbach .....	62			

## *Abkürzungen*

AW	Kreis Ahrweiler
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
DAU	Kreis Daun
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
EU	Kreis Euskirchen
K	Kreisstraße
HBR	Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr
L	Landesstraße
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
MTB	Mountainbike
MYK	Kreis Mayen-Koblenz
NRW	Nordrhein-Westfalen
OG	Ortsgemeinde
RLP	Rheinland-Pfalz
StVO	Straßenverkehrsordnung
VG	Verbandsgemeinde
WW	Wirtschaftsweg(e)

# 1 Einführung

## 1.1 Hintergrund und Zielsetzung

Mobilität ist ein wesentlicher Aspekt unserer Gesellschaft und der Verkehrsplanung. Die Möglichkeiten sich von Ort zu Ort zu bewegen, haben in den vergangenen Jahren eine rasante Entwicklung erfahren. Lag lange Jahre gerade im ländlichen Raum die Auto-Mobilität im Fokus, sind mittlerweile alternative Mobilitätsformen stärker in den Vordergrund getreten. Dazu gehört auch die Nutzung des Fahrrades im Nahbereich sowie in bisher als nur bedingt „radgeeignet“ angesehenen Regionen wie dem Adenauer Land.

Die Zielsetzung der Verbandsgemeinde Adenau ist die Erarbeitung und sukzessive Umsetzung eines Radwegekonzeptes, das sowohl die Aspekte des Tourismus und als auch den Alltagsverkehr umfasst. Diese kombinierte Vorgehensweise ist auch darin begründet, dass Wege und Routen für die beiden Zielgruppen oft deckungsgleich sind.

Durch die Erstellung des Radwegekonzeptes leistet die Verbandsgemeinde Adenau eine Grundvoraussetzung für mögliche spätere Fördermaßnahmen. Nur wenn Radrouten in einem Konzept dargestellt sind, besteht die Möglichkeit eine Förderung für Radwegebau oder begleitende Maßnahmen wie Beschilderung in Anspruch zu nehmen.

Umgekehrt leitet sich aus der Darstellung im Konzept noch kein Anspruch auf eine Förderung oder gar den Bau von Radwegen ab. Im Gegenteil bleibt es nach wie vor grundsätzlich schwierig, in ländlichen Räumen wie dem Adenauer Land, Radwegförderungen zu erhalten bzw. Radwege zu bauen. Die Verkehrsstärken auf den lokalen Kreis- und Landesstraßen sind in der Regel so niedrig, dass nach Bewertung durch den Landesbetrieb Mobilität (LBM), die Mitnutzung dieser Straßen durch den Radverkehr den Regelfall darstellt. Hier wiederum entstehen Probleme durch die oftmals geringen Fahrbahnbreiten, da der durch die StVO vorgegebene Mindestabstand bei Überholen nicht eingehalten werden kann.

Neben den Kreis- und Landesstraßen können asphaltierte oder gut ausgebaute wassergebundene Wirtschaftswege der Ortsgemeinden als Radwege ausgewiesen und nach HBR („Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr“) beschildert werden (weiße Schilder mit grüner Schrift und Symbolen). Die Wirtschaftswege stellen ein wichtiges Rückgrat für das zukünftige Radwegenetz dar.

Der Ausbau der Wirtschaftswege erfolgt im Normalfall in Trägerschaft der jeweiligen Ortsgemeinde, wenn die Voraussetzungen aus Sicht des LBM gegeben sind, mit Förderung durch das Land Rheinland-Pfalz. Oft verweist das Land aber auch auf andere Förderinstrumente, gerade im ländlichen Raum z.B. auf den Wirtschaftswegebau.

Die Radwegebeschilderung richtet sich grundsätzlich nach den Leitlinien der sog. „HBR“. Anders als bspw. in NRW, wo ein flächendeckendes Knotenpunkt-System verfolgt wird, wurden in Rheinland-Pfalz bisher eher touristisch motivierte Routen mit den bekannten „grünen Schildern“ versehen - in unserer Region z.B. der Ahr-Radweg oder die Vulkan-Rad-Route Eifel.

Das Radwegekonzept für die Verbandsgemeinde Adenau wurde umgesetzt im Rahmen des 3. Förderaufrufs für Radwegeprojekte im ländlichen Raum; finanziert aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) Entwicklungsprogramm EULLE (Zuwendung 75 %). Zielsetzung des Programms ist die Instandsetzung und Neubau von Radwegen sowie Radverkehrskonzepte für den ländlichen Raum.

## 1.2 Chronologie der Bearbeitung

28.6.2022	Beauftragung IfR und Start der Erarbeitung
7.7.2022	Information in der BgmO-Dienstbesprechung
Juli bis November 2022	Gespräche und Vor-Ort-Termine mit den Gemeinden, LBM, Forstämtern, Untere Naturschutzbehörde, Hotel und Gastronomie sowie Bürgerinnen und Bürgern (Erste Phase Mitwirkung)
12.12.2022	Information in der BgmO-Dienstbesprechung
17.2.2023	Karte Bestandsanalyse / erster Konzept-Entwurf zur Mitwirkung der Ortsgemeinden, Fachstellen sowie der Öffentlichkeit
Februar bis April 2023	Einarbeitung Hinweise der Gemeinden, Fachstellen sowie der Öffentlichkeit, Rücksprachen und weitere Termine vor Ort (Zweite Phase Mitwirkung)
April/Mai 2023	Ausarbeitung Entwurf Netz-Konzeption: Bericht, Wegekataster, Karten
5.6.2023 - 21.7.2023	Mitwirkung zur Netz-Konzeption inkl. verschiedener Termine vor Ort (Dritte Phase Mitwirkung)
6.6.2023	Information in der BgmO-Dienstbesprechung
20.6. und 11.7.2023	Bürger-Sprechstunden in der Verbandsgemeinde
12.9.2023	Vorstellung im Haupt- und Finanzausschuss der Verbandsgemeinde
18.9.2023	Abstimmungstermin mit dem LBM inkl. Besichtigung verschiedener Lokalitäten
26.9.2023	Vorstellung im Verbandsgemeinde-Rat
	-----
fortlaufend	Laufende Abstimmungen mit den parallelen Konzepten im Kreis AW und den Nachbargemeinden in RLP sowie mit dem Radverkehrsmanagement im Kreis Euskirchen (NRW)  Eigene Befahrungen  Laufende Abstimmungen mit der Lenkungsgruppe in der VG sowie insg. neun Lenkungstreffen (5.7.22, 29.9.22, 28.11.22, 28.3.23, 8.5.23, 6.6.23, 5.7.23, 9.8.23, 5.9.23)

## 2 Radverkehr in Rheinland-Pfalz - Anforderungen

### 2.1 Die „HBR“

Die Bedeutung der Fahrbahn als Verkehrsraum für den Radfahrer und der Anstieg der Rad-Mobilität durch die Elektrounterstützung stellen neue Anforderungen an die Verkehrsplanung. Um diesen Aspekt der Verkehrsentwicklung stärker bei der Radverkehrsnetzplanung und bei der Radverkehrswegeplanung zu berücksichtigen und zu fördern, erstellte der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz 2004 erstmals den HBR-Planungsleitfaden (Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung von Radwegen in Rheinland-Pfalz). Dieser liegt mittlerweile in der 2014 aktualisierten Fassung vor.

Die HBR ist die Grundlage für die Streckenprüfung und alle Beschilderungsmaßnahmen innerhalb von Rheinland-Pfalz und zugleich Voraussetzung für jegliche Förderung des Landes. Sie erleichtert durch konkrete Handlungsanweisungen die Planung der Wegweiser für den touristischen und alltäglichen Radverkehr.

Neben der Führung auf eigens für den Radverkehr vorgesehenen Radwegen, kommen als Radrouten nach HBR zum einen die Mitführung auf Wirtschaftswegen sowie zum zweiten die Mitführung auf klassifizierten Straßen und Gemeindestraßen zur Anwendung.

Damit ein Wirtschaftsweg in Rheinland-Pfalz zu einer Radroute wird, also zu einer fürs Radfahren empfehlenswerten Strecke, und als solche ausgeschildert werden kann, hat er bestimmte Mindestanforderungen zu erfüllen. So muss er mindestens zwei Meter breit sein. Kreuzt er Straßen, sollte auf eine verkehrssichere Querung geachtet werden.

Wichtig ist, dass der ausgewiesene Weg bei jedem Wetter befahren werden kann. Diese Qualität muss natürlich gesichert werden. Der regelmäßigen Wartung und Unterhaltung der Wegeinfrastruktur und Wegweisung kommen daher besondere Bedeutung zu.

Eine Mitführung auf klassifizierten Straßen mit erlaubten Geschwindigkeiten > 30 km/h (z. B. Ortsdurchfahrten, ggf. auch Außerortsstraßen bis Tempo 70) ist nur auf kurzen Abschnitten und bei sicherer Befahrbarkeit (keine/wenig parkende Kfz, ausreichende Breiten, Sicht) bis zu einem DTV von 2.000 und geringem Schwerverkehrsanteil erlaubt (HBR-Planer, S. 85).

Seit der Novellierung der StVO und der Festlegung der Mindestabstände beim Überholen von Radfahrenden ergeben sich weitere Anforderungen in Bezug auf die Mindest-Fahrbahnbreite von Kreis- und Landesstraßen. Diese Anforderung führt insbesondere in ländlichen Regionen mit schmalen Straßen dazu, dass solche Straßen für eine Ausweisung bzw. Beschilderung nach aktueller Beurteilung nicht in Frage kommen. Im Zuge der Konzept-Bearbeitung wurde jedoch herausgearbeitet, dass die verschiedenen Ebenen (LBM, Kreis als Träger der Kreisstraßen, Verbandsgemeinde) sehr daran interessiert sind, hier Lösungen des Miteinanders im Verkehr zu schaffen (vgl. Kap. 0).

Entscheidend für die letztliche Ausweisung einer Route nach HBR ist: Prüfung, Planung und Erstbeschilderung erfolgen i. d. R. durch die Straßenbaulasträger bzw. Wegeeigentümer. Dies gilt auch für die nachfolgende Unterhaltung und Wartung.

### 2.2 Das „GRW“

Das "Großräumige Radwegenetz" (GRW) ist das Planungs- und Ausbaukonzept für den Alltags- und Freizeitradverkehr in Rheinland-Pfalz. Es besteht seit 1979. Seither bildet dieses Konzept die Grundlage für die Planung von Radwegen, die Qualifizierung und auch die wegweisende Beschilderung.

Die digitale Version des GRW ist auf [Radwanderland.de](http://Radwanderland.de) online verfügbar.

Ein Wesensmerkmal des rheinland-pfälzischen GRW ist, dass es mit einzelnen Routen operiert, die es im Zuge der weiteren Entwicklung miteinander zu vernetzen gilt. Dies rührt aus der stark vom Tourismus geprägten Historie des Radfahrens in Rheinland-Pfalz.

Sehr deutlich wird dieser systemische Unterschied am Beispiel des Nachbarlandes NRW, dass mit dem Kreis Euskirchen auch an die Verbandsgemeinde Adenau grenzt. Hier wurden weitgehend flächendeckend sog. „Knotenpunkte“ definiert, von denen der Radverkehr jeweils grundsätzlich in alle Richtungen geleitet wird, bis er wieder auf einen Knotenpunkt stößt. Dieses System ermöglicht auf relativ einfache Weise das Hinzufügen und Verändern von Routen-Abschnitten, da diese jeweils nur bis zum nächsten Knotenpunkt verändert werden müssen.

## 2.3 Führungsformen

Die Radverkehrsführung lässt sich grundsätzlich nach der räumlichen Lage wie folgt unterscheiden

Abkürzung	Beschreibung HBR, Radwanderland RLP	Vorkommen im Adenauer Land
MKS	Mitführung auf der klassifizierten Straße (kein separater Radweg vorhanden; in der Regel nur Mitführung auf Straßen bei Verkehrsbelastung unter 2.500 Kfz/24 Std.)	Ahr-Radweg: Mitnutzung der L73, sog. „Lücke“ zwischen Schuld und Fuchshofen Vulkan-Rad-Route Eifel: Mitnutzung der B 257 innerorts in Adenau Vulkan-Rad-Route Eifel: Mitnutzung der K21 bei Herrschbroich Regionale Ergänzungsrouten Adenau-Hillesheim: Mitnutzung der L10 von Adenau über Honerath, Wirft bis Nohn Route Ahr-Radweg-Adenau: Mitnutzung der K4 von Müsch nach Hoffeld
RKS	Radweg an der klassifizierten Straße (direkt an der Straße verlaufender Radweg durch Bordsteine getrennt (Bordsteinradweg) bzw. im Zuge einer Straße in einem Abstand zur Straße von höchstens 3 m (z. B. durch Grünstreifen getrennt))	Route Ahr-Radweg-Bad Münstereifel: Radweg entlang der L75 bzw. L115 in NRW
RAKS	Radweg abgesetzt von der klassifizierten Straße, z. B. über Wirtschaftswege (Radweg im Zuge einer Straße in einem Abstand von mindestens 3 m)	---
RABKS	Radweg abseits von der klassifizierten Straße – sowie Radverkehrsführung über Wirtschaftswege, ehemalige Bahntrassen, Leinpfade	Ahr-Radweg: Ehemaliger Bahntrasse von Dümpelfeld bis Schuld und von Fuchshofen bis Müsch bzw. bis zur Landesgrenze Vulkan-Rad-Route Eifel: Ehemalige Bahntrasse und Wirtschaftswege von Dümpelfeld bis Adenau Vulkan-Rad-Route Eifel: Wirtschaftswege im Bereich der Gemeinden Herrschbroich, Quiddelbach, Nürburg und Müllenbach
MGS	Mitführung über Gemeindestraße	Regionale Ergänzungsrouten Adenau-Hillesheim: Mitnutzung der Gartenstraße in Adenau
RGS	Führung an Gemeindestraße	---
RAGS	Führung abgesetzt von Gemeindestraße	---

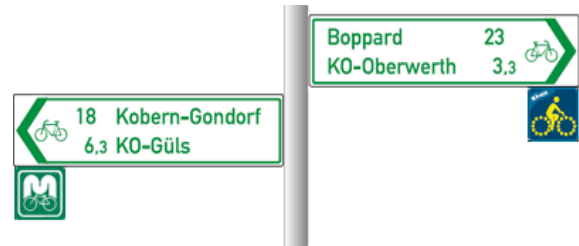
Erklärtes Ziel des Radwegekonzeptes im Adenauer Land ist ein deutliches „Plus“ von Radrouten. Diese werden mehrheitlich als „RABKS“, „MGS“ sowie als „MKS“ auf Kreisstraßen realisiert werden. Der Neubau von „RKS“ sowie „RAKS“ stellt eher die Ausnahme dar. Grund hierfür ist insbesondere, dass die Verkehrsstärken auf den Kreis- und Landesstraßen den Bau von begleitenden Radwegen oft nicht rechtfertigen.

## 2.4 Beschilderung

### Allgemeine Wegweisung

Die Radwegweiser sind in Rheinland-Pfalz anhand der grünen Schrift auf weißem Grund farblich gut zu erkennen und heben sich damit eindeutig von den gelben bzw. blauen Schildern für den Autoverkehr ab.

Dabei findet ein System aus Wegweisern mit Fahrtziel, Entfernungsangabe, Fahrrad-piktogramm und Pfeil Anwendung. Nachfolgend werden einige der bedeutendsten Ausführungen und Zusatzschilder kurz vorgestellt.



### Zwischenwegweiser

„Zwischenwegweiser“ sind vergleichbar mit den Schildern „Alle Richtungen“ oder auch „Haupttrichtung“ im KFZ-Verkehr. Das besagt der Zwischenwegweiser, dem Sie immer dann folgen sollten, wenn Sie auf den beschilderten Wegen bleiben wollen.



### Themenrouten

Themenrouten (siehe Grafiken rechts) werden zusätzlich mit eigenen Logos gekennzeichnet, die an den Schildern als Zusatzplaketten angebracht werden.

Dies gilt im Adenauer Land für den Ahr-Radweg wie auch für die Vulkan-Rad-Route Eifel.



### Steigung und Gefälle

Rheinland-Pfalz ist überwiegend ein Land der Mittelgebirge, daher werden nur starke Steigungen ausgewiesen. Die Darstellung erfolgt in Prozentangaben wie im Kfz-Verkehr und wird erst ab 6 % Steigung bzw. 100 m Höhenunterschied bzw. ab 10 % Gefälle angegeben. In welcher Form die Steigungsangaben im Zusammenhang mit der Streckenlänge angegeben werden, ist im Einzelfall zu entscheiden.



### Schiebestrecke

Schiebestrecken sind im Radverkehrsnetz zwar möglichst zu vermeiden, in Einzelfällen aber nicht zu umgehen. Dann muss auf dem Wegweiser darauf hingewiesen werden, zumal dies auch der Rechtssicherheit dient. Die verkehrsrechtliche Anordnung der Regelung für den Streckenabschnitt selbst über Verkehrszeichen der StVO ist davon unberührt. Die Wegweisung hat nur zusätzlichen Informationscharakter.



### Nicht-alltagstaugliche Verbindungen oder Abschnitte

Nicht alltagstaugliche Verbindungen oder Abschnitte einer ansonsten alltagstauglichen Route können als solche mit einem kleinen Zusatzschild ausgewiesen werden.





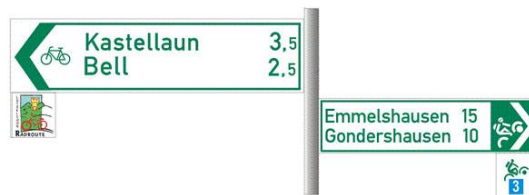
## MTB-Wegweisung

Mittels der MTB-Wegweisung können auch unbefestigte Wald- und Feldwege mit in das Radverkehrsnetz nach gleicher Systematik einbezogen werden.

Die MTB-Radwegweiser sind kleiner und mit MTB-spezifischen Piktogrammen gekennzeichnet.

Die HBR-Mountainbike-Wegweisung unterscheidet entsprechend der Vorgabe des ADFC auf Bundesebene drei Schwierigkeitsgrade:

- Leicht (= blaue Routen) umfasst Naturwege ohne besondere Schwierigkeiten und Maximalneigungen unter 40 %
- Mittelschwer (= rote Routen) umfasst mit Steinblöcken und Wurzeln sowie Neigungen bis 70 %
- Schwer (= schwarze Routen) umfasst Strecken mit Wurzeln und Blöcken sowie häufigen Neigungen über 70 %



"Blaue" Mountainbikes-Strecken sind eine mögliche Ergänzung zum Netz der nach HBR geprüften und ausgeschilderten, allwetter- und alltagstauglichen Fahrradstrecken.

Insbesondere für ländliche Regionen wie dem Adenauer Land mit einem hohen Anteil an Fahrradrouten auf Wirtschaftswegen und einem hohen Anteil an Steigungsstrecken bietet sich hierdurch eine praktikable Option, um bestimmte Strecken in das Netz zu integrieren bzw. sie zu beschildern.

Dies gilt umso mehr, da gerade im ländlichen Raum - und dies wurde im Zuge der Mitwirkung an diesem Konzept auch noch einmal bestätigt - der Großteil der Radfahrenden einen Trekking- oder MTB-Standard mit in der Regel breiterer Bereifung verwendet.

## 2.5 Verkehrssicherungspflicht

Von einigen Gemeinden wurde im Zuge der Konzept-Bearbeitung das Thema der Verkehrssicherungspflicht bzw. einer möglichen erhöhten Haftung vorgebracht.

Dieses Thema wurde in den letzten Jahren im Rahmen verschiedener Verfahren sowohl in Bezug auf das Wandern als auch auf das Radfahren mehrfach behandelt. Nach den aktuellen Informationen des Landes Rheinland-Pfalz ([radwanderland.de](http://radwanderland.de)) ist für ausgewiesene Radrouten kein erhöhter Regressanspruch für den Baulastträger (bei Wirtschaftswegen die Ortsgemeinde) ableitbar. Radfahrende müssen auf Wirtschaftswegen grundsätzlich mit „üblichen Risiken“ rechnen.

Zu diesen üblichen Risiken zählen z.B. auch Schlaglöcher, Weg-begleitende Weidezäune oder Schäden durch kürzlich ausgeführte landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Arbeiten.

Falls es dauerhafte „unübliche Gefahren“ geben sollte, z.B. eine besondere steile Strecke, eine Furt, eine dauerhaft unebene Strecke oder ein sonstiges Hindernis, dann sollte darauf jedoch schon im Zuge der Beschilderung klar hingewiesen werden (Zusatzschilder, vgl. Kap. 2.4).

## 3 Radfahren im Adenauer Land

### 3.1 Radfahren entwickelt sich – v.a. Dank E- und Mountain-Bike

Auch wenn die Verbandsgemeinde Adenau als typische Eifel-Verbandsgemeinde über eine eher geringe Bevölkerungsdichte einerseits und eine anspruchsvolle Topographie andererseits verfügt, so hat das Radfahren in den letzten Jahren doch deutlich an Bedeutung gewonnen.

Vorreiter war hier sich das touristische Radfahren, das in der Region v.a. auf den beiden attraktiven Hauptrouten – dem Ahr-Radweg und der Vulkan-Rad-Route Eifel – stattfindet.

Hinzu kam in den letzten Jahren eine starke Entwicklung des Mountain-Biking. Dies war zum einen der hierfür überaus geeigneten Topographie geschuldet. Zum anderen ist das Mountain-Biking unabhängig von Alltags-tauglichen Wegen und Straßen.

Das touristische Mountain-Biking ist in der Verbandsgemeinde Adenau bereits gut entwickelt. In den letzten Jahren wurden drei Rund-Routen ausgewiesen und beschildert, die ein abwechslungsreiches Angebot für Mountain-Bikerinnen und -Biker bieten. Überlegungen, dieses Angebot noch auszubauen, gibt es – der Bedarf wird aber aktuell als nicht vordringlich angesehen.

Der Alltagsradverkehr dagegen, steckte bis vor wenigen Jahren noch in den Kinderschuhen. Hier waren es v.a. die Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen, die aus den umliegenden Orten nach Adenau fuhren. Berufspendler oder Menschen, die Besorgungen und Termine mit dem Rad wahrgenommen hätten, waren selten.

Hier jedoch hat in den letzten 5 Jahren eine enorme Entwicklung stattgefunden – allen voran begünstigt durch das „E-Bike“ – oder „Pedelec“. Der Anteil der Menschen, die verschiedene Wege mit dem Rad zurücklegen, ist dadurch stark gestiegen. Zahlen liegen hierzu nicht vor, die Einschätzungen aus den Ortsgemeinden, seitens des lokalen Radhandels sowie der lokalen Experteninnen und Experten zeichnen hier jedoch ein eindeutiges Bild: Das Radfahren „boomt“, insbesondere die E-Bike-Nutzung. Die Schätzungen des Anteils der E-Bikes am Gesamtaufkommen reichen hier von 70 bis über 80 Prozent - Tendenz weiter steigend.

Auch Ziele, die bis vor kurzem nicht im Blick des Radverkehrs waren, wie bspw. der Nürburgring oder das Gewerbegebiet Döttinger Höhe, werden nun verstärkt mit dem Rad angefahren.

### 3.2 Verkehrssicherheit

Ein großes Thema bleibt beim Radfahren die Verkehrssicherheit. Oft finden die Radfahrerinnen und Radfahrer keine geeigneten Strecken, die ihren Routenwunsch abdecken würden. In der Konsequenz heißt das: Entweder „schlecht“ ausgebauten Wirtschaftswege oder die klassifizierten Straßen inmitten des KfZ-Verkehrs benutzen.

Das Nutzen der klassifizierten Straßen stellt dabei oft die direkteste, manchmal auch die einzige Verbindung zwischen den Orten dar. Es birgt im ländlichen Raum aber auch allgemein das Risiko von teils engen, kurvigen oder schlecht einsehbaren Straßen.

Im Adenauer Land kommt hier noch ein „Zusatzrisiko“ hinzu: Der Nürburgring zieht zahlreiche Autofahrerinnen und Autofahrer sowie Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer an, für die das Schnellfahren oder „Rasen“ ein erstrebenswertes Verkehrsverhalten darstellt. Viele Gäste der Nordschleife setzen ihre schnelle Fahrt auch auf den Kreis- und Landesstraßen fort. Dies führt oft dazu, dass Kurven geschnitten und Abstände nicht eingehalten werden und der Radverkehr dadurch in Gefahr gebracht werden kann. Generell gilt: Je näher eine Straße am „Ring“ liegt, desto größer die Gefahr, einem „Raser“ zu begegnen.

### 3.3 Rolle der Beschilderung

Anknüpfend an die Ausführungen zur Beschilderung in Kapitel 2.4 ist die Frage zu stellen, welchen Wert eine Beschilderung von Routen grundsätzlich und v.a. im Hinblick auf den Stand der Technik heute noch hat.

Hier sind zum einen die Einheimischen hervorzuheben, die einen Großteil der für sie interessanten Strecken kennen und für die eine Ausweisung bzw. Beschilderung von Wegen kaum einen Vorteil bringen würde.

Ein wesentliches Argument gegen den Nutzen der Beschilderung ist die heute weit verbreitete Nutzung von Navigations-Apps bzw. Navigationsgeräten auch beim Radfahren. Wie beim Wandern auch, verlassen sich heute viele Radfahrerinnen und Radfahrer auf Smartphone-Anwendungen, die der Mehrheit der Fälle auch die richtigen und fahrbaren Wege anzeigt.

Die beiden Hauptargumente FÜR die Ausweisung und Beschilderung von Radrouten sind:

Beschilderte Radrouten können ohne Streckenkenntnis und ohne technische Unterstützung gefahren werden – dies bietet Vorteile in Bezug auf „Funklöcher“, aber auch bezogen auf das bewusste Verzicht vieler Menschen auf Technik während des Radfahrens.

Entscheidend ist jedoch neben dem eigentlichen Orientierungszweck, die Zusicherung der Verbindung und einer bestimmten Wegequalität. Die Radfahrerinnen und der Radfahrer erhalten über die Beschilderung eine sichere Aussage über die Länge, Ziel und Beschaffenheit der zu fahrenden Strecken. Dies ermöglicht ein weitgehend „sorgenfreies“ Radfahren – verlangt aber auf der anderen Seite vom Baulastträger des Weges die dauerhafte Herstellung der einmal für diesen Weg zugesicherten Qualität.

### 3.4 „Alltagstauglichkeit“ in der Eifel

#### *Anstiege und Gefälle*

Mit dem E-Bike wurde die Topographie der Eifel ein Stück weit „gebändigt“. Die Quote der E-Bike-Nutzung liegt, wie oben erwähnt, nach Schätzungen der lokalen Expertinnen und Experten im Adenauer Land heute schon bei rund 80 Prozent - Tendenz steigend.

Strecken, die früher als zu steil zu bewerten waren, stellen heute – zumindest im Anstieg – keine Herausforderung mehr dar. Insofern können nunmehr auch solche Streckenabschnitte Einzug in ein Radwegkonzept erhalten. Allerdings dürfen dabei bestimmte Risiken, die sich beim Bergabfahren steiler Strecken ergeben, nicht außer Acht gelassen werden.

#### *Wegequalität und Reifenbreite*

Neben dem Gefälle stellt die Reifenbreite einen wichtigen Faktor bei der Alltagstauglichkeit dar, der sich in den letzten Jahren stark verändert hat. Die überwiegende Mehrheit der heute in der Eifel verkauften E-Bikes hat eine „mittlere“ bis „breite“ Bereifung.

„Dünne“ Bereifungen finden sich fast nur noch bei klassischen Rennrädern, für die wiederum das hier erarbeitete Netz nur bedingt Anwendung findet. Rennradfahren findet nach wie vor v.a. auf den klassifizierten Straßen statt, ungeachtet dessen, ob diese als Radroute ausgewiesen sind oder nicht.

Die mittlere bis breite Bereifung folgt den aktuellen Trends des Trekking-, Gravel- und natürlich Mountain-Bike-Fahrens. Da die Wegequalität abseits der Straßen oft eben keine dünne Bereifung zulässt, haben sich die Radfahrerinnen und Radfahrer in ländlichen Mittelgebirgsregionen wie der Eifel dieser Situation konsequent angepasst.

Dies wirft in der Schlussfolgerung die Frage auf, ob bzw. bis zu welchem Grad ein Radwegenetz in einer Eifel-Region wie dem Adenauer Land überhaupt noch eine Alltagstauglichkeit aufweisen muss, wenn diese über „dünne“ Bereifung definiert ist, mit der niemand mehr unterwegs ist.

Ein Lösungsansatz kann hierbei die konsequente Anwendung des Systems „MTB blau“ oder aber die häufige Anwendung von Zusatzschildern „Geländestrecke“ im Alltags-System sein.

### 3.5 Mögliche Nutzungskonflikte

Im Zuge der drei Mitwirkungsphasen wurden auch die verschiedenen potenziellen und tatsächlichen Nutzungskonflikte thematisiert und mit den verschiedenen Akteuren erörtert.

Bei allen vier nachfolgend aufgeführten Gruppen spielt - neben den möglichen Konflikten - auch der positive Faktor eine Rolle, dass der Radverkehr im Zuge der Radverkehrs-Konzeption insgesamt stärker auf einige bestimmte Routen konzentriert werden kann und damit in Zukunft weniger „verstreut“ auf mehr oder weniger allen verfügbaren Wegen in der Fläche stattfindet.

#### *Landwirtschaft*

Die Belange der Landwirtschaft wurden jeweils durch die Gemeinden mit vorgebracht bzw. mit diesen diskutiert. Das Adenauer Land ist hier nicht mit intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebieten zu vergleichen, die in der Nähe von Ballungsgebieten liegen und wo sich in den letzten Jahren teilweise erhebliche Nutzungskonflikte entwickelt haben (z.B. in Rheinhessen, im Koblenzer Becken oder in der Vorderpfalz).

Im Adenauer Land ist der Anteil an Grünland-Bewirtschaftung relativ hoch. Dies führt i.d.R. bereits zu weniger Fahrten zu den einzelnen Flächen.

In der Berührung mit dem Radverkehr sind zwei Dinge zu berücksichtigen: Zum einen sind Begegnungen von Landwirtschaft und dem gering ausgeprägten Radverkehr insg. eher selten, zum zweiten haben viele Einheimische noch einen familiären Bezug zur Landwirtschaft, sodass das gegenseitige Verständnis noch vorhanden ist und zu entsprechender Rücksichtnahme führt.

Grundsätzlich gilt, dass die Wirtschaftswege - auch wenn sie als Radrouten ausgeschildert sind bzw. werden sollten - nach wie vor in erster Linie als landwirtschaftliche Wege dienen. Die Rücksichtnahme muss entsprechend zuerst vom Radfahrenden ausgehen.

Für die Netzkonzeption im Adenauer Land kann das Risiko von Konflikten hier insg. eher als gering eingestuft werden.

#### *Forstwirtschaft*

Im Zuge der Mitwirkung fand auch eine Einbeziehung der beiden für das Adenauer Land zuständigen Forstämter statt. Grundsätzlich herrschte seitens des Forstes eine große Offenheit gegenüber dem Thema.

Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass es einige bedeutende Wirtschaftswege gibt, die quasi als „Hauptachsen“ der Forstbewirtschaftung dienen und die stark von Forst-Fahrzeugen genutzt werden. Auch ist die Wiederherstellung der Wege nach Forstarbeiten nicht immer kurzfristig möglich, wenn z.B. erst günstige Witterungs-Bedingungen abgewartet werden müssen.

Ein wichtiges Thema für den Forst ist, dass durch die Ausweisung als Radrouten kein neuer Ausbaustandard, keine bessere Wegeunterhaltung oder eine erhöhte Verkehrssicherungspflicht für die Waldbesitzenden abgeleitet werden kann. Für das Adenauer Land kann hier grundsätzlich festgehalten werden, dass der Ausbaustandard der Wirtschaftswege im Wald mehrheitlich dem Ausbauzustand an den Radverkehr entspricht. Das Interesse an kompakten, gut befahrbaren und Schlagloch-freien Wegen ist bei Forstwirtschaft und Radfahrenden deckungsgleich. Problematisch sind v.a. solche Wege, bei denen die oberste Deckschicht nicht feinkörnig ausgeführt wurde, wobei dies grundsätzlich nicht dem End-Ausbauzustand entsprechen sollte (vgl. Kap. 4.3.4).

#### *Jagd/Jagdrecht*

Durch bzw. mit verschiedenen Gemeinden wurde das Thema Jagd bzw. Jagdpacht thematisiert. Einige Gemeinden befürchten hier mögliche Nutzungskonflikte bzw. finanzielle Einbußen. In einigen Gemeinden überzeugte aber auch das Argument der stärkeren Lenkung des Radverkehrs auf bestimmte Routen, sodass dadurch andere Bereiche eher weniger genutzt werden.

In den betreffenden Gemeinden konnten teilweise schon abgestimmte Routen definiert werden. In anderen Gemeinden steht diese Abstimmungsarbeit noch aus.

## Naturschutz

Eine entscheidende Rolle bei der Erarbeitung und späteren Umsetzung der vorliegenden Netzkonzeption spielt der Naturschutz. Weite Bereiche des Adenauer Landes fallen unter verschiedene Schutz-Statuten, hier v.a. die Natura 2000-Gebiete (Vogelschutzgebiete, Fauna-Flora-Habitat-Gebiete).

Es war notwendig, diese Gebiete bereits in der Konzeptphase zu betrachten, da sich hieraus ggf. erhebliche Planungserfordernisse ergeben können. Insbesondere die störungsarmen Mittelgebirgswälder und -täler sind Heimat für viele störungsempfindliche und geschützte Tierarten.

Aus naturschutzfachlicher Sicht wird begrüßt, dass das Konzept auf bereits bestehende Wegenetze aus Kreisstraßen und Wirtschaftswegen zurückgreift. Andererseits führen einige Routen - teilweise mit bedeutendem Verbindungs-Charakter - eben durch die genannten sensiblen Bereiche. Hierzu zählen z.B. viele Wege in Talbereichen, die als Radrouten wegen ihrem sanften Gefälle und ihrem oft guten Ausbauzustand von hoher Bedeutung sind.

Vollversiegelungen bzw. Asphaltierungen von Wirtschaftswegen werden generell abgelehnt. Hier kommt positiv zum Tragen, dass Asphaltierungen per se nicht angedacht sind. Gut ausgebaute wassergebundene Wirtschaftswege stellen bereits eine ausreichende Wegequalität dar.

Die Naturschutzbehörde weist darauf hin, dass auch bei der bloßen Widmung von Radrouten (also dem Aufstellen von Schildern) zwei Aspekte zu beachten sind:

(1) die erhöhte Betriebsamkeit kann eine lebensraumzerschneidende Wirkung auf störungsempfindliche Tierarten haben

Der Radverkehr soll durch die vorliegende Konzeption insgesamt gestärkt werden. Eine Ausweisung eines Weges als Radroute kann (und soll) entsprechend nach sich ziehen, dass hier Radverkehr verstärkt stattfindet. Andere Wege und Bereiche sollen dagegen durch das Ausweisen bestimmter Routen entlastet werden. In welcher Frequenz und Menge auf den einzelnen Abschnitten ein „Mehr“ an Radverkehr stattfinden wird, ist aus heutiger Sicht kaum einzuschätzen. Auf einigen Strecken wird ggf. kaum eine Erhöhung messbar sein, auf anderen hingegen ist eine Erhöhung durchaus realistisch.

Sollten hier im Zuge der Umsetzung tatsächlich Erheblichkeits- und/oder Verträglichkeitsprüfungen notwendig werden, so ist die Frage zu beantworten, ob die hieraus entstehenden Kosten durch die betroffenen Baulastträger - i.d.R. die Ortsgemeinde(n) - getragen werden müssen bzw. können oder ob diese begleitenden Maßnahmen als Gemeinschaftsaufgabe definiert werden sollten.

(2) durch die erhöhte Verkehrssicherungspflicht müssten die sonst "waldtypischen Gefahren" beseitigt werden

Aspekt Nummer 2 stellt aus Sicht der Netzkonzeption keine zusätzliche Belastung des Naturhaushaltes dar, da durch die Ausweisung als Radroute keine erhöhte Verkehrssicherungspflicht entsteht. Auch der Ausbau-Standard von als Radrouten ausgewiesenen Wegen wird nicht verändert. Die Wege bleiben wassergebunden, Sanierungen finden wie gewohnt statt.

Es müssen auch keine zusätzlichen „waldtypischen Gefahren“ beseitigt werden, die nicht per se schon heute von den Gemeinden mit Blick auf die „normale“ Nutzung beseitigt würden (umgefallene Bäume, größere Schlaglöcher, größere Steine auf dem Weg).

## 4 Umsetzung der Netzkonzeption

### 4.1 Wunschlinien

Das Radwegekonzept im Adenauer Land geht analog der Anforderungen an Radwegekonzepte von verschiedenen Ordnungen von sog. „Wunschlinien“ aus, die letztlich mit Routen auf realen Straßen und Wegen abgedeckt werden sollen.

#### 4.1.1 Wunschlinien 3. Ordnung

Dabei bilden die Verbindungen 3. Ordnung gewissermaßen das Fundament des Radwegenetzes. Hier werden die Verbindungen zwischen den einzelnen Orten hergestellt.

Gerade in einer ländlichen Region wie dem Adenauer Land steht das Radwegekonzept hier vor der entscheidenden Frage, wie mit kleinen und kleinsten Orten umgegangen werden soll. In der vorliegenden Konzeption haben wir uns bewusst dafür entschieden, grundsätzlich alle Orte und Ortsteile und deren Beziehungen zu den Nachbarorten zu betrachten.

Hier eine Grenze entsprechend der Einwohnerzahl oder auf Basis anderer Parameter zu ziehen, erscheint vor dem Hintergrund, dass das Radfahren auch in ländlichen Regionen gestärkt werden soll, nicht zielführend. Hinzu kommt, dass nur wenige Orte per se über Linien 2. Ordnung schon an das Netz angebunden sind (s.u.). Eine wirkliche flächenhafte Abdeckung der Verbandsgemeinde können diese Linien jedoch nicht leisten.

Wichtig ist: Selbst wenn man für die Wunschlinien 3. Ordnung bei den zu verbindenden Orten eine Mindest-Einwohnerzahl von 200 zugrunde legen würde, bliebe die Mehrheit der Orte und große Teile der Bevölkerung in der Konzeption außen vor.

Erst durch eine umfängliche Betrachtung ALLER Orte im Zuge der Wunschlinien 3. Ordnung entsteht ein tatsächliches „kommunales Netz“, in dem sich die Menschen mit dem Rad von Ort zu Ort bewegen können.

Dieser Ansatz einer möglichst Flächen-deckenden Anlage des Radverkehrsnetzes auch im ländlichen Raum ist in Rheinland-Pfalz - im Gegensatz zu anderen Bundesländern - bis dato noch unüblich. Auch ist offen, ob die Ausschilderung nach HBR letztlich tatsächlich zu einem Flächen-deckenden Ansatz genutzt werden kann und soll.

#### 4.1.2 Wunschlinien 1 und 2. Ordnung sowie touristische Zusatzrouten

Eine Wunschlinie 1. Ordnung wäre für Adenau nur die Verbindung mit der Kreisstadt Bad Neuenahr-Ahrweiler.

Bei den Wunschlinien 2. Ordnung lassen sich im Adenauer Land zwei Typen unterscheiden: Bereits bestehende Verbindungen sowie in dieser Konzeption neu vorgeschlagene Verbindungen.

Sowohl der Ahr-Radweg als auch die Vulkan-Rad-Route Eifel wurden ursprünglich v.a. mit Blick auf die Förderung des Tourismus konzipiert und umgesetzt. Ohne Zweifel haben beide Linien erheblich dazu beigetragen, die Region touristisch aufzuwerten. Beide Linien wurden überwiegend auf selbstständigen Wegen realisiert, die als Radwege ausgewiesen wurden. Hier profitierte der Radverkehr von den ehemaligen Bahntrassen, die umfunktioniert wurden.

Neben der touristischen Funktion übernehmen beide Linien auch den sich verstärkenden Alltagsradverkehr auf. Dies gilt umso mehr, da an beiden Routen größere Orte mit höheren Einwohnerzahlen liegen, z.B. Schuld, Insul oder Antweiler am Ahr-Radweg sowie Adenau, Leimbach oder Müllenbach an der Vulkan-Rad-Route Eifel.

Zu den bestehenden Routen 2. Ordnung wurden in diesem Konzept vier neue Verbindungen vorgeschlagen, die im Einzelnen ab Kap. 6.5 beschrieben werden.

Hinzu kommen noch Überlegungen zu zwei neuen touristischen Routen. Dies ist zum einen eine Höhenroute von Insul nach Nürburg sowie zum zweiten eine Verbindung aus dem mittleren Ahrtal in Richtung NRW.

Tab. 1: Bestehende HBR-Routen, neue Routen 2. Ordnung und touristische Routen im Überblick

Verbindungen	Kap.	berührte Orte in der VG Adenau
<i>bestehende HBR-Routen</i>		
Ahr-Radweg	6.1	Dümpelfeld, Insul, Schuld, Fuchshofen, Antweiler, Müsch
Vulkan-Rad-Route Eifel	6.2	Dümpelfeld, Niederadenau, Leimbach, Adenau, Herschbroich, Quiddelbach, Nürburg, Müllenbach
Regionale Ergänzung Adenau-Hillesheim	0	Adenau, Honerath, Wirft, Kirmutscheid, Hoffeld
Ahr-Radweg (Schuld) - Wasserscheide Ahr/Erft - Schönau - Bad Münstereifel	6.4	Schuld
<i>neue Routen entspr. Wunschlinien 2. Ordnung</i>		
Neue Route: „Ahr-Radweg - Kirmutscheidermühle – Nürburgring – GWG Döttinger Höhe - Mayen“	6.5	Müsch, Kirmutscheid, Pomster, Bauler, Müllenbach, Nürburg, Meuspath
Neue Route: „Adenau - GWG Döttinger Höhe“	6.6	Adenau, Herschbroich, Meuspath
Neue Route: „Adenau - Brohltal“	6.7	Adenau, Leimbach, Kaltenborn
Neue Route: „Wasserscheide Ahr/Erft – Römerstraße - Tondorf“	6.8	-
<i>neue touristische Zusatzrouten</i>		
Neue touristische Route: „Mittleres Ahrtal - Lommersdorf / Freilingen - Blankenheim“	6.9	Eichenbach
Neue touristische Route: „Höhenroute Insul - Nürburg“	6.10	Insul, Lückenbach, Reifferscheid, Honerath, Wimbach, Nürburg

## 4.2 Bestandsaufnahme

Als vorbereitender Schritt zur vorliegenden Netzkonzeption wurden die Wege und Straßen im Gebiet des Adenauer Landes einer detaillierten Bestandsaufnahme unterzogen. Dabei wurden sowohl bestehende wie potenzielle Radrouten in Augenschein genommen. In vielen Fällen kamen die Hinweise hier direkt aus den Ortsgemeinden bzw. von lokalen Expertinnen und Experten.

Im Wesentlichen spielen bei der Bestandsaufnahme zwei Bereiche eine Rolle: Die Art der „Führung“ des Radverkehrs sowie die Qualität des Weges bzw. der Straße.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in einer eigenen Karte festgehalten, die im Zuge der ersten Mitwirkungsphase veröffentlicht wurde.

### Art der Führung

Bzgl. der Führung wurden unterschieden:

- Mitführung auf einer klassifizierten Straße (Kreis-, Landes- oder Bundesstraße)
- Mitführung auf einer Gemeindestraße
- Mitführung auf einem Wirtschaftsweg
- Selbstständige Führung (Radweg)

### Qualität der Wege

Bzgl. der Qualität des wurden nur die Wirtschaftswege bewertet. Die Qualität der durchweg asphaltierten klassifizierten Straßen sowie der Gemeindestraßen musste keiner Bewertung unterzogen werden.

Im ersten Schritt wurden die Wirtschaftswege in „asphaltierte“ und „wassergebundene“ Wege unterteilt. In beiden Fällen erfolgte die Einordnung entlang eines Vier-Stufen-Systems:

- gut
- mittel
- schlecht
- unbefahrbar

Wichtig ist: Die hier vorgenommene Bewertung der Wegequalität bei den Wirtschaftswegen (in den Tabellen und im Wegekataster abgekürzt als „WW“) bezieht sich auf die Eignung für den „Alltagsradverkehr“. Dadurch kommt es zu Bewertungen kommen, die auf den ersten Blick zu „streng“ erscheinen können. Aus Sicht einer Gemeinde kann ein Weg für die landwirtschaftliche bzw. forwirtschaftliche Nutzung sowie auch für das Befahren mit Mountainbikes absolut geeignet sein – für den Alltagsradverkehr ist er dies jedoch dadurch noch nicht.

Wichtige Einzelmerkmale bei der Einstufung sind der Grad der Körnung der obersten Deckschicht (oftmals nicht ausreichend feinkörnig), das (Nicht-)Vorhandensein von Schlaglöchern sowie das (Nicht-)Vorhandensein von Grasstreifen in der Mitte des Weges.

Aus der in der Bestandsaufnahme vorgenommenen Qualitäts-Einstufung leitet sich direkt die vorzunehmenden Maßnahmen ab:

- gut → keine Maßnahme
- mittel → Oberflächensanierung („OFS“)
- schlecht → Oberflächensanierung mit erhöhtem Aufwand / Oberflächensanierung plus („OFS plus“)
- unbefahrbar → Grundhafter Aufbau

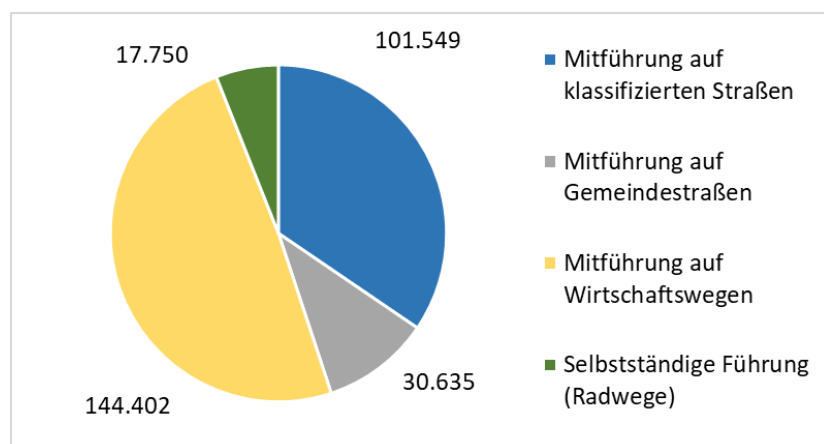
### 4.3 Netzkonzeption mit Maßnahmen

#### 4.3.1 Das Radwegenetz im Überblick

Das für das Adenauer Land konzipierte Radwegenetz misst aktuell insg. ca. 300 Kilometer. Durch fortlaufende neue Überlegungen ist diese Zahl nicht absolut zu betrachten, sondern unterliegt einer gewissen Dynamik.

Das Netz wird - wie aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich - zum überwiegenden Teil auf klassifizierten Straßen und auf Wirtschaftswegen geführt. Ein weitaus geringerer Anteil des Radverkehrs findet auf Gemeindestraßen oder selbstständigen Radwegen statt.

Abb. 1 Art der Führung der Radrouten in der Radwegenetz-Konzeption des Adenauer Landes [Meter]





Entscheidend ist: Im Ergebnis findet der Radverkehr fast ausschließlich auf den Wegen und Straßen statt, auf denen sich bereits heute die Radfahrerinnen und Radfahrer bewegen.

Von den insg. über 300 Kilometern des Streckennetzes sollen nur 6 Abschnitte mit ca. 700 Metern Gesamtlänge – auf der Radverkehr heute noch auf klassifizierten Straßen mitgeführt wird - zu neuen, selbstständigen Radwegen ausgebaut werden (vgl. Kap. 4.3.8).

Die niedrige Zahl darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass einige dieser Maßnahmen überaus komplexer Natur sind und bei einer Realisierung teils erhebliche Kosten verursachen werden.

#### 4.3.2 Streckenabschnitte

Alle Maßnahmen der Netzkonzeption sind jeweils einzelnen Streckenabschnitten zugeordnet – insgesamt sind dies aktuell 460.

Diese Abschnitte sind entsprechend ihrer Lage in einer bestimmten Gemeinde nummeriert. Die Gemeinde wird dabei mit den ersten drei Buchstaben abgekürzt. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um einen Weg oder Straße in der Trägerschaft der Gemeinde handelt – entscheidend ist nur die Lage.

Die nachfolgenden beiden Zahlen der Nummerierung folgen i.d.R. dem Streckenverlauf vom Zentrum eines Ortes ausgehend: Auf ADE-1.1 folgt ADE-1.2 und so weiter. Bei einer neuen Route in eine andere Richtung oder ab einem Abzweig, beginnt die Nummerierung wieder von vorne, also ADE-2.1, usw..

Ein neuer Abschnitt beginnt immer dann, wenn eine andere Verbindung abzweigt oder wenn sich ein wesentliches Merkmal im Streckenverlauf ändert, z.B. die Qualität des Weges bzw. die auszuführende Maßnahme oder der Baulastträger.

#### 4.3.3 Maßnahmentypen

Etwa bei der Hälfte der Streckenabschnitte sind Maßnahmen unterschiedlichen Typs notwendig.

In Tabelle 1 sind die Gesamtlänge und Anzahl der Streckenabschnitte pro Maßnahme aufgelistet. Die einzelnen Maßnahmenbereiche werden nachfolgend erläutert.

Tab. 2: Netzkonzeption Adenauer Land: Streckenlänge und Anzahl der Maßnahmen

Maßnahmen	Gesamtlänge Streckenabschnitte [m]
Oberflächensanierung (Kap. 4.3.4)	46.835
Oberflächensanierung „plus“ (Kap. 4.3.4)	24.828
Grundhafter Aufbau (Kap. 4.3.4)	0
Reduzierung Höchstgeschwindigkeit und Warnhinweise bei Mitführung auf und Querung von klassifizierten Straßen (Kap. 4.3.5)	46.732
Neue Lösungen für schmale, schwach befahrene Kreis- und Landesstraßen (Kap. 4.3.6)	27.568
Bauliche Querungshilfen (Kap. 4.3.7)	-
Neubau Radverkehrsanlage (Kap. 4.3.8)	722
Verkehrsberuhigung Bundesstraße im Stadtbereich Adenau, ggf. Radverkehr-freundliche Umgestaltung (Kap. 4.3.9)	2.887
Optimierung Bachquerung, Sicherung Furt (Kap. 4.3.10)	-
keine Maßnahme notwendig	144.956

#### 4.3.4 Oberflächensanierung, Oberflächensanierung plus und Grundhafter Aufbau

Oberflächensanierung, Oberflächensanierung „plus“ und „Grundhafter Aufbau“ sind Maßnahmen, die praktisch ausschließlich an Wirtschaftswegen vorzunehmen sind.

Die Hälfte der in der Netzkonzeption genutzten Wirtschaftswege (ca. 72 von ca. 144 km) befindet sich bereits in einem guten Zustand, sodass zunächst keine Wegebaulichen Maßnahmen durchzuführen sind. Nach einer Beschilderung gilt es natürlich, diese Wege auch zukünftig dauerhaft in diesem Zustand zu halten.

Grundsätzlich muss beachtet werden, dass die Wirtschaftswege durch die landwirtschaftliche, insbesondere aber durch die forstwirtschaftliche Nutzung zeitweise stark beansprucht und beschädigt sein können und erst mit gewissem zeitlichem Abstand wieder saniert werden. Für die Netzkonzeption zieht das einen gewissen Unsicherheitsfaktor nach sich, da sich Beurteilungen von Wegequalitäten von betroffenen Wegen zwischenzeitlich verändern können.

### *Oberflächensanierung*

Die Maßnahmen der Kategorie „Oberflächensanierung“ beziehen sich in der Mehrheit auf die oberste Deckschicht der Wege. Diese ist bezogen auf den sog. „Alltagsradverkehr“ in vielen Fällen nicht feinkörnig genug ausgeführt. In den meisten Fällen ist eine Körnung von 0,11 bis 0,16 für die obere Deckschicht ausreichend fein. Die Einschätzungen und Einführungen bzgl. Kalksplit oder Basaltsplit gehen dabei auseinander. Eine Mehrheit spricht sich jedoch für Kalksplit aus.

Der Frage, ob diese Wege in einen guten Zustand gebracht werden können und sollen, liegt letztlich bei der jeweiligen Ortsgemeinde. Ist die Entscheidung für eine Routen-Beschilderung einmal getroffen, ist es wichtig, dass der Weg dauerhaft in diesem Zustand gehalten wird.

Bei einer möglichen Beschilderung im System „MTB blau“ (siehe Kap. 2.4) kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise oder sogar in Gänze entfallen.

Dies sollte jedoch nur im Verbund aller berührten Ortsgemeinden, die gemeinsam an einer Route liegen, beschlossen und umgesetzt werden. Häufige Wechsel der Wege-Qualität erschweren die Entscheidung für eine bestimmte Beschilderung („Alltagsverkehr“ oder „MTB blau“) und sind für die Radfahrerinnen und Radfahrer letztlich verwirrend.

### *Oberflächensanierung plus*

Unter die Maßnahmenkategorie „Oberflächensanierung plus“ fallen Maßnahmen, bei den die Wege mindestens bezogen auf die Deckschicht, oft jedoch auch bezogen auf weitere Aspekte zu sanieren sind. Zum Teil sind Schlaglöcher, Querrillen oder andere Hindernisse vorhanden.

### *grundhafter Aufbau*

In einigen Fällen von „Oberflächensanierung plus“ bleibt es letztlich offen und muss vor Ort genauer beurteilt werden, ob der Grundkörper des Weges noch tragfähig ist oder komplett saniert müsste, was dann einem „Grundhaften Aufbau“ entsprechen würde. Dies ist aktuell bei keinem der in der Netzkonzeption genutzten Wege der Fall. Ein Abschnitt, für den dies im Herbst 2022 noch zutraf, wurde mittlerweile saniert.

#### 4.3.5 Reduzierung Höchstgeschwindigkeit und Warnhinweise bei Mitführung auf und Querung von klassifizierten Straßen

Auf insg. etwa 102 Kilometern Länge werden klassifizierte Straßen mitgenutzt. Nur ca. 28 Kilometer sind davon frei von Maßnahmen. Auf ca. 74 Kilometern müssen Maßnahmen ergriffen werden.

Entsprechend der Handlungsanweisungen des LBM sollten grundsätzlich bei allen Mitführungen (sowie bei allen Querungen) in beiden Richtungen Tempo 70 sowie das Warnschild „Achtung Radfahrer“ (Verkehrszeichen Z 138) angeordnet werden. Für Radfahrer sollte an Querungen zudem „Vorfahrt gewähren“ (Z 205) angeordnet werden.

Im Wegekataster der vorliegenden Netzkonzeption sind zu allen Streckenabschnitten die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten aufgeführt.

In vielen Fällen gibt es selbst auf relativ engen, kurvigen und steilen Straßenabschnitten der Kreis- und Landesstraßen keine Höchstgeschwindigkeits-Begrenzung. Hier gilt Tempo 100, obwohl faktisch teilweise nur 70, 50 oder eine noch geringere Geschwindigkeit fahrbar sind.

Neben der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit erscheint es sehr wichtig, verstärkt auf den mitgeführten Radverkehr hinzuweisen. Aktuell findet sich das Schild „Achtung Radverkehr“ im Adenauer Land nur an sehr wenigen einzelnen Stellen, z.B. an der L92 sowie an der L73. Neben diesem

Warnhinweis der Straßenverkehrsordnung, gilt es im Zuge der Ausweisung der Radrouten gezielt für einen rücksichtsvollen und sicheren Umgang im Straßenverkehr zu werben. Ggf. sollte an verschiedenen Stellen spezielle Hinweise (z.B. Straßenpiktogramme) erfolgen, die auf den (neu) mitgeführten Radverkehr hinweisen.

Auf ca. 47 der 74 Kilometer sollte dieses Maßnahmenbündel aus Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit und Warnhinweisen ausreichen. Dagegen ist entsprechend der Bewertung durch den LBM auf den übrigen ca. 27 Kilometern eine Mitführung aktuell nicht möglich (vgl. Kap. 0).

#### 4.3.6 Neue Lösungen für schmale, schwach befahrene Kreis- und Landesstraßen

Eines der Hauptprobleme für die Umsetzung der vorliegenden Netzkonzeption besteht darin, dass zahlreiche Kreis- und auch Landesstraßen eine zu geringe Fahrbahnbreite aufweisen, sodass nach StVO beim Überholen durch PKW der Mindestabstand von 1,50 Meter innerorts bzw. 2,00 Meter außerorts nicht eingehalten werden kann.

Faktisch kann sich dennoch jede Radfahrende und jeder Radfahrer dort bewegen - eine Ausschilderung, also das bewusste Führen von Radverkehr auf diesen Straßen, wird vom LBM aktuell jedoch ausgeschlossen.

Diese Problematik betrifft aktuell noch ca. 27 Kilometer des angedachten Streckennetzes. Diese Zahl lag zunächst noch höher - verschiedene der schmalen Kreisstraßen wurden mittlerweile aus dem Konzept herausgenommen bzw. durch Verbindungen auf Wirtschaftswegen ersetzt.

Die jetzt erreichte Zahl ist jedoch kaum noch zu minimieren. Dies ist v.a. darin begründet, dass die Kreis- und Landesstraßen oftmals die topographisch beste Verbindung darstellen.

Eine Alternative wären ausreichend gut ausgebaute Wirtschaftswegen, die mehrere Gemarkungen durchziehen müssten. Diese gibt es jedoch in vielen Fällen nicht.

Eine nur theoretisch mögliche Alternative bestünde darin, in der Netzkonzeption für alle diese Abschnitten den Neubau begleitender Radwege oder die Verbreiterung der Straße selbst vorzusehen. Beide Maßnahmen können aufgrund der zum Teil sehr niedrigen DTV-Werte von teils unter 100 als absolut unrealistisch eingeschätzt werden.

Einige dieser Strecken stellen sehr bedeutende Routenabschnitte dar. Durch deren Wegfallen würden teilweise wichtige Verbindungen zweiter Ordnung entfallen. Dies gilt z.B. für die K22 auf der Verbindung Adenau-Brohlthal oder die K3 auf der Verbindung vom Ahr-Radweg zum Nürburgring.

Entsprechend der Relevanz dieser Problematik wurde schon im Rahmen der Erarbeitung zur vorliegenden Netzkonzeption versucht, mögliche Lösungswege aufzuzeigen. Dabei wurde deutlich, dass dies nur in einem abgestimmten Miteinander der berührten Stellen (Kreis, VG, Gemeinden, LBM) möglich sein wird.

Einige zumindest theoretisch denkbare Lösungsansätze sind:

##### *Fahrradstraßen*

Aktuell ist die Einrichtung von Fahrradstraßen gerade im ländlichen Raum noch problematisch, da nach Vorgabe der Radverkehr den KfZ-Verkehr übersteigen müsste. Zudem bestünde das Risiko, dass der Kreis versucht wäre, solche Straßen abzustufen und in die Trägerschaft der Gemeinden weiterzugeben, woran diese in den wenigsten Fällen ein Interesse haben dürften.

##### *Ausweichbuchten*

Denkbar wäre das Bauen von Ausweichbuchten. An diesen Stellen wäre dann punktuell die Fahrbahnbreite ausreichend, sodass hier ein Überholen (bzw. ein „Vorbeilassen“) möglich wäre. Hier wäre die Kombination mit entsprechenden Hinweisen zu Beginn solcher Streckenabschnitte wichtig.

## *Straßen-Piktogramme*

Das Anbringen von großen Straßen-Piktogrammen kann maximal eine zusätzliche Maßnahme darstellen. Das Problem der geringen Fahrbahnbreite und des nicht möglichen Überholens wird davon nicht berührt.

## *Reduzierung auf Tempo 50*

Ebenso wie die Straßenpiktogramme löst eine mögliche Reduzierung auf Tempo 50 per se nicht die Problematik des Mindestabstandes. Sie könnte nur in Verbindung mit anderen Maßnahmen erfolgreich wirken.

## *„Miteinander-Straßen“*

Ähnlich dem Konzept der innerörtlichen „Miteinander-Straßen“ könnte hier der Versuch unternommen werden, auf definierten Abschnitten das Überholen mit Mindestabstand - z.B. in Einklang mit einer deutlichen Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit (Tempo 50, s.o.) - auszusetzen. Entscheidendes Kriterium für den Überholvorgang wäre dann die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden.

Fraglich ist, ob auf Initiative des Kreises und in Abstimmung mit dem LBM auf bestimmten modellhaften Strecken eine „Quasi-Aussetzung“ der StVO denkbar und umsetzbar wäre.

Da das beschriebene Problem gerade im Kreis Ahrweiler an verschiedenen Stellen auftritt bzw. auftreten wird, wäre es durchaus lohnenswert, in dieser Problematik mit einem innovativen Ansatz voranzugehen.

### 4.3.7 Bauliche Querungshilfen

An insg. sechs Stellen werden Querungshilfen vorgeschlagen, an denen der Radverkehr mit Hilfe baulicher Umgestaltung und entsprechenden Warnhinweisen und Reduzierungen der Höchstgeschwindigkeit klassifizierte Straßen sicher queren soll:

- ADE-6.1: Querung der B257 nördlich von Adenau (Linie 3. Ordnung Adenau-Reifferscheid, Adenau-Rodder sowie optional Adenau-Honerath)
- BAR-2.2: Querung der B258 bei Barweiler (Linie 3. Ordnung Barweiler-Pomster, Barweiler-Bauler)
- KAL-4.8: Querung der B412 (Linie 3. Ordnung Kaltenborn-Siebenbach)
- QUI-4.5: Querung der B257 auf der Quiddelbacher Höhe (touristische Zusatzroute „Höhenroute Insul-Nürburg“ sowie diverser Freizeitverkehr v.a. Wochenenden)
- SCH-4.1: Querung bzw. Einmündung in die L75 von der L115 (Linie 2. Ordnung Ahr-Radweg - Wasserscheide/Bad Münstereifel, Verbindung von Schuld zu den Dörfern der Mutscheid)
- WIE-4.2: Querung der B258 bei Wiesemscheid (Linie 3. Ordnung Wiesemscheid-Barweiler, Wiesemscheid-Kottenborn)

### 4.3.8 Neubau Radverkehrsanlage

Nur wenige Streckenabschnitte fallen unter die Kategorie „Neubau Radverkehrsanlage“, wobei hier ein größeres Spektrum von möglichen Maßnahmen gefasst ist, als alleine der Bau von neuen Radwegen:

- Die Maßnahmen der Streckabschnitte HOF-4.3, WIR-5.1 und WIR-5.2 betreffen die Umgestaltung der Kreuzung Kirmutscheidermühle sowie der B258 bis zur Einmündung der Wirtschaftswege nach Hoffeld und Müsch (vgl. Kap. 6.11)
- KAL-4.7 beschreibt die Umbaumaßnahme im Bereich des Gästehauses Hohe Acht. Ab der Einmündung des Wirtschaftsweges von Jammelshofen in die L10 bis zur Kreuzung mit der B412

sollte entweder durch einen Radweg oder durch eine Markierung der Radverkehr sicher geführt werden

- SCH-4.2 bezieht sich auf die Anbindung des Radweges der L75 aus Richtung NRW/Mutscheid an den Ahr-Radweg bzw. die L73
- Für die neue Linie 2. Ordnung, die das Gewerbegebiet Döttinger Höhe mit Adenau verbindet, wäre ein ca. 330 Meter langer neuer Radweg entlang der L92 zu bauen, der die beiden Wirtschaftswege, auf denen die Route weiterläuft verbindet (MEU-2.3)

#### 4.3.9 Verkehrsberuhigung Bundesstraße im Stadtbereich Adenau, ggf. Radverkehr-freundliche Umgestaltung

5 Streckenabschnitte (ADE-1.1, ADE-1.2, ADE-1.4, ADE-3.1, ADE-3.2) betreffen die Hauptstraße in Adenau. Hier gilt es, die Gesamtsituation des Radverkehrs zu verbessern. Dabei kommt dem laufenden Stadtumbauprogramm eine entscheidende Rolle zu. Die Maßnahmen können hier in verschiedenen Abschnitten unterschiedlicher Natur sein. Fahrbahnbeläge, Fahrbahnmarkierungen, Schutzstreifen (notwendige Fahrbahnbreite aktuell nicht vorhanden) oder Warnhinweise. Eine Festlegung ist zu diesem Zeitpunkt nicht sinnvoll, da die Hauptstraße im Zuge des genannten Programms in den nächsten Jahren abschnittsweise neu geplant und umgestaltet werden wird. Diesem Bereich ist aufgrund seiner Bedeutung ein eigenes Kapitel gewidmet (vgl. Kap. 6.12)

#### 4.3.10 Optimierung Bachquerung, Sicherung Furt

Die Maßnahme „Sicherung Furt“ bezieht sich auf eine bestimmte Stelle in der Netzkonzeption (KOT-4.2) und zielt auf die Sicherung bzw. Verbesserung der Querung über den Wirftbach an der Kottenborner Mühle. Hier gibt es aktuell eine Furt mit Trittsteinen, die es mindestens zu sichern gilt.

Letztlich ergeben sich für die Querung des Wirftbaches zwei Möglichkeiten, um diese Verbindung zukünftig als Radroute darzustellen:

Zum einen könnte mit Einverständnis der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Ahrweiler sowie der Wasserwirtschaft an dieser Stelle eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer entstehen. Dies ist nach aktueller Einschätzung als wenig realistisch einzuschätzen.

Zum zweiten könnten auch weiterhin die Trittsteine genutzt werden, zumal der Wasserstand an den meisten Tagen im Jahr so niedrig ist, dass ein Durchschieben des Rades problemlos möglich ist.

Bei dieser Variante müssten entsprechende deutliche Hinweise vor dem Erreichen dieser Stelle erfolgen - sprich jeweils am Ortsausgang von Kottenborn, Barweiler und Wiesemscheid.

Ähnlich der Beschilderung „Schiebestrecke“ könnte hierzu eine Zusatzschild „Trittsteine“ oder „Hebestrecke“ eingesetzt werden, was allerdings ein Novum sein dürfte. In der Konsequenz könnten die Verbindungen zwischen Barweiler, Kottenborn und Wiesemscheid wahrscheinlich nur als „MTB-blau“-Strecken ausgewiesen werden.

#### 4.3.11 Randmarkierungen

Das Anbringen von Randmarkierungen auf Radewegen bzw. asphaltierten Wirtschaftswegen erhöht die Sichtbarkeit des Fahrbahnrandes und damit die Sicherheit des Radverkehrs. Die Ausführung solcher Randmarkierungen sollte auf den stark frequentierten Wegen – hier v.a. der Ahr-Radweg und die Vulkan-Rad-Route Eifel - grundsätzlich sukzessive erfolgen. Die explizite Definition von einzelnen Streckenabschnitten mit dieser Maßnahme wurde nicht vorgenommen.

#### 4.4 Umsetzung

Die Erarbeitung des Radwegekonzeptes – und hier v.a. der Netzkonzeption - stellt den entscheidenden ersten Schritt für die nachfolgenden Umsetzungsmaßnahmen dar.

Dies sind im Wesentlichen:

- Beschilderungskonzept
- Ausführung der Beschilderungsmaßnahmen
- Ausführung der baulichen Maßnahmen (Oberflächensanierung, Querungshilfen, etc.)

Dem Beschilderungskonzept kommt dabei eine hohe Bedeutung bei der Schaffung der Verbindlichkeit der gemeinschaftlichen Umsetzung zu. Erst wenn alle Träger der umzusetzenden Streckenabschnitte ihre Zusicherung gegeben haben, ist es sinnvoll, die technische Ausführung zu starten.

Da das gesamte Beschilderungssystem letztlich aufeinander aufbaut, können einzelne Schilder bzw. Routenabschnitte niemals singulär betrachtet und umgesetzt werden.

Es gilt, mindestens Routen-weise in die Umsetzung zu gehen. Ideal wäre jedoch eine gemeinschaftliche Umsetzung des Netzes im Verbund aller Ortsgemeinden bzw. unter dem Dach der Verbandsgemeinde.

Dies wirft auch die Frage nach der Finanzierung auf: Grundsätzlich sind die Baulastträger eines Weges in der Pflicht, sowohl die Wegemaßnahmen als auch die Beschilderung zu tragen – auch wenn dies in der Vergangenheit oft nicht so gehandhabt wurde und bestimmte Routen auf gemeindlichen Wegen doch durch den LBM umgesetzt und finanziert wurden.

Im Falle von 37 sehr unterschiedlich aufgestellten Ortsgemeinden zeigt sich, wie komplex und schwierig umsetzbar die Erstellung eines flächendeckenden Netzes letztlich ausfallen wird. Eine Koordination über die Verbandsgemeinde sowie eine umfassende (auch finanzielle) Unterstützung durch das Land Rheinland-Pfalz und den Landesbetrieb Mobilität erscheinen für die Umsetzung unerlässlich.

Grundsätzlich muss in diesem Zuge auch die Frage nach der angestrebten Qualität der Verbindungen gestellt werden. In Anbetracht der typischen, anspruchsvollen Eifel-Topographie sowie der nicht immer und jederzeit garantierten Alltagsauglichkeit der Wege (Land- und Forstwirtschaft), bietet sich für viele Strecken eine konsequente Beschilderung im System „MTB blau“ an. Alternativ könnten auch jeweils entsprechende Hinweise auf schwierige Streckenbedingungen erfolgen (vgl. Kap. 2.4).

#### 4.5 Abstimmung der verschiedenen Ebenen – Konzept des Kreises Ahrweiler

Nahezu zeitgleich zum Radwegekonzept der Verbandsgemeinde Adenau wird auch auf Ebene des Landkreises Ahrweiler ein Radwegekonzept erarbeitet. Dieses nimmt zuvorderst den Alltagsverkehr in den Blick und lässt die touristischen Fragestellungen zunächst außen vor.

Ein wesentlicher Unterschied zum Radwegekonzept der Verbandsgemeinde ist, dass bei der Betrachtung der Wunschlinien 3. Ordnung, nur Orte aufgenommen werden, die mehr als 200 Einwohner aufweisen. Hier ist man bereits deutlich weiter gegangen, als bei vergleichbaren Radwegekonzepten üblich. Dennoch blieben auf diese Weise nach vor zahlreiche Orte bei der Netzplanung außen vor, sodass sich die beiden Konzepte hier gut ergänzen.

Entscheidend ist: Mit Blick auf die spätere Förderung ist es notwendig, dass eine Route in EINEM Konzept ihren Niederschlag findet. Es ist nicht notwendig, dass sie zwingend in beiden Konzepten Erwähnung finden muss.

## 5 Radrouten 3. Ordnung: Die Nachbarorte verbinden

Wie in Kapitel 4 beschrieben geht das Radwegekonzept analog der Anforderungen von verschiedenen Ordnungen von Wunschlinien aus, die letztlich mit Routen auf realen Straßen und Wegen abgedeckt werden sollen. Dabei bilden die Verbindungen 3. Ordnung gewissermaßen das Fundament des Radwegenetzes. Hier werden die Verbindungen zwischen den einzelnen Orten dargestellt.

In den nachfolgenden 37 Kapiteln werden die Radwegeverbindungen aller Ortsgemeinden zu ihren jeweiligen Nachbarorten sowie auch Verbindungen zwischen den Ortsteilen (wenn vorhanden) betrachtet. Die Reihenfolge der Ortsgemeinden folgt dem Alphabet.

Am Ende jedes Kapitels sind jeweils alle Verbindungen mit den einzelnen Streckenabschnitten der sog. Maßnahmenkarte noch einmal in einer Übersicht dargestellt.

In der Tabelle sind hinter den Nummern der klassifizierten Straßen, z.B. K13 oder L74, in Klammern der DTV-Wert (Durchschnittlicher täglicher Verkehr) vermerkt. Die DTV-Werte gehen zurück auf den letzten Veröffentlichungsstand von 2015. Die letzte Verkehrsstärkenaufnahme aus den Jahren 2021 und 2022 wurde vom LBM noch nicht veröffentlicht.

### 5.1 Adenau

Von Adenau aus wurden die Wegebeziehungen zu den 6 Nachbarorten Leimbach, Herschbroich, Quidelbach, Wimbach, Reifferscheid und Honerath sowie die innerörtlichen Wegebeziehungen betrachtet.

Adenau liegt zudem an mehreren regionalen Radrouten:

- „Vulkan-Rad-Route Eifel“ von Dümpelfeld und Leimbach kommend in Richtung Herschbroich, Nürburg und Kelberg (vgl. Kap. 6.2)
- „Regionale Ergänzungsrouten Adenau-Hillesheim“ von Adenau über Wirft in Richtung Nohn und Hillesheim (vgl. Kap.0)
- Neue Verbindung von Adenau in Richtung Brohltal (vgl. Kap. 6.7)
- Neue Verbindung von Adenau zum GWG Döttinger Höhe (vgl. Kap. 6.6)

#### *Innerorts Adenau-Breidscheid*

Im Bereich des lang-gestreckten Stadtgebietes gibt es in Adenau keine expliziten Radwege. Die Hauptverkehrsachse stellt die B257 dar, die die Stadt in Nord-Süd-Richtung vom GWG „Am alten Wehr“ bis Breidscheid durchzieht.

Eben diesen Verlauf vollzieht in Adenau die Vulkan-Rad-Route Eifel und durchzieht dabei Adenau einmal von Norden nach Süden. Sie verläuft ab Leimbach zunächst auf einem selbstständigen Radweg parallel zu Bundesstraße, dann weiter auf einer Gemeindestraße oberhalb des Friedhofes und trifft dann im Stadtzentrum auf die Hauptstraße.

In der Folge wird die Hauptstraße mitbenutzt bis zur Einmündung „Im Straußenpesch“, von wo aus Nebenstraßen bis zum GWG „Im Broel“ benutzt werden. Ab hier muss wiederum die Hauptstraße mitbenutzt werden, bis hinter Breidscheid die Radroute nach Herschbroich abbiegt.

In der Gegenrichtung (Süd-Nord) wurde die Route nicht über die Nebenstraße „Im Straußenpesch“ ausgeschildert, da man hierzu auf der Hauptstraße auf Höhe des REWE-Marktes links abbiegen müsste. Der Radverkehr soll weiter geradeaus bis zum Zentrum fahren. Diese Situation könnte erst dann geändert werden, wenn insbesondere die Kreuzung am REWE-Markt Radverkehrs-freundlicher gestaltet werden würde, z.B. als Kreisverkehr.

Sowohl für Touristen als auch für Einheimische stellt diese Situation keinesfalls eine ideale Lösung dar. Im Zuge der Konzept-Bearbeitung wurden (noch einmal) verschiedene mögliche Alternativen zur Nutzung der Hauptstraße untersucht und in einem eigenen Kapitel (6.12) dargestellt.

### *Leimbach*

In Richtung Leimbach und weiter nach Dümpelfeld kann der Radweg der Vulkan-Rad-Route Eifel benutzt werden.

### *Herschbroich und Quiddelbach*

Wie oben beschrieben führt die Vulkan-Rad-Route Eifel über die Hauptstraße nach Breidscheid und ab hier über die K21 nach Herschbroich und dann weiter über teils asphaltierte Wirtschaftswege nach Quiddelbach und Nürburg.

Diese Verbindung ist für die Bevölkerung von hoher Bedeutung. Für den Radverkehr ist v.a. die Mitbenutzung der Bundesstraße im Bereich Adenau und Breidscheid aber wegen des hohen Verkehrsaufkommens nicht ideal (vgl. Kap. 6.12).

Alternativ käme in Richtung Quiddelbach auch der asphaltierte Wirtschaftsweg über den Breidscheider Hof in Betracht, der allerdings die Strecke der Mitbenutzung der B257 noch um ein Stück außerorts verlängern würde und darum nicht empfohlen werden kann.

Parallel zur B257 verläuft auf der Westseite der Bundesstraße ein Wirtschaftsweg ab etwa auf der Höhe der Einmündung des Wirtschaftsweges vom Breidscheider Hof (s.o.) bis Quiddelbach. Dieser Weg wäre von seiner Lage und direkten Führung entlang der Bundesstraße sehr interessant. Hier wäre allerdings ein größerer Ausbaubedarf notwendig, da sich der Weg in einem schlechten Zustand befindet bzw. teilweise komplett zugewachsen ist. Zudem stellt sich hier die gleiche Problematik, die bereits oben bei der Führung über den Breidscheider Hof beschrieben wurde: Die Einmündung in die B257 erfolgt vor Adenau noch außerorts. Eine Mitführung auf der Bundesstraße von diesem Punkt aus ist nicht zu empfehlen - alternative Wege abseits der Bundesstraße gibt es nicht.

### *Wimbach*

Von Adenau nach Wimbach bietet v.a. eine Führung über Wirtschaftswege und Gemeindestraßen an: Über die Straße „Im Lenzenkessel“ - oberhalb des Stadions, weiter über verschiedene Wirtschaftswege im Wimbachtal, die am östlichen Ortsrand verlaufen. Am oberen Ortsende gelangt man über die Schulstraße zur Route nach Kottenborn sowie zum asphaltierten Wirtschaftsweg in Richtung Nordschleife und weiter nach Quiddelbach und Nürburg.

Alternativ könnte die Führung auch über die abschnittsweise steile Wimbachstraße und über eine Mitbenutzung der K18 bis zur Ortslage von Wimbach erfolgen. Mit Blick auf die vorhandenen und bereits gut ausgebauten Wirtschaftswege und die hier insbesondere verkehrenden Schulkinder ist in Wimbach aus Sicht des Radwegekonzeptes jedoch die Führung über die Wirtschaftswege und Gemeindestraßen zu bevorzugen.

### *Reifferscheid*

Von Adenau nach Reifferscheid wird als Route die Verbindung über die Vulkan-Rad-Route Eifel bis zur Deponie und dann über Wirtschaftswege im Leimbachtal und durch die Cläsgesdell bis zur Waldstraße in Reifferscheid vorgeschlagen. Auf dieser Route kommen im Leimbachtal teils mehrere parallele Wege in Betracht.

Bei dieser Führung ist eine leicht versetzte Querung über die B257 zum Wirtschaftsweg auf der Westseite der Bundesstraße notwendig. Das LBM weist darauf hin, dass diese Querung aufgrund der hohen Verkehrsstärke und der Lage außerorts problematisch einzustufen ist. Hier müsste eine Umgestaltung nach ERA 2010 bzw. RAL 2012 erfolgen.

Diese Querungshilfe käme grundsätzlich auch dem Radverkehr von und nach Honerath zu Gute, obschon wsh. auch weiterhin die meisten Radfahrerinnen und Radfahrer aus Honerath die Variante über die L10 und die Gartenstraße nutzen werden.

Alternativ kämen für die Verbindung mit Reifferscheid noch zwei weitere Varianten in Betracht, die aber jeweils Nachteile gegenüber der prioritären Variante aufweisen:



1. Über die Gartenstraße nach Honerath und weiter über die L10 und K17 (HBR-beschildert). Diese Route stellt einen deutlichen Umweg dar und führt zudem fast in der Mehrheit über klassifizierte Straßen.

2. Über die Vulkan-Rad-Route bis zur Deponie und hier auf einen Wirtschaftsweg der auf Höhe des Donatushofes auf die K17 nach Reifferscheid führt. Dieser Weg wurde vom LBM als mögliche Variante eingestuft, befindet sich aber in einem unbefahrbaren Zustand und weist in Teilbereichen keinen Unterbau auf.

### Honerath

Der Weg nach Honerath führt ab Adenau über die teils steile Gartenstraße und über einen anschließenden Wirtschaftsweg bis zur L10 - von hier aus noch ca. 500 m auf der L10 bis zum Ortseingang von Honerath. Diese Route ist als Teil der „Regionalen Ergänzungsrouten Adenau-Hillesheim“ (vgl. Kap. 0) bereits nach HBR ausgeschildert.

Mögliche Alternativen führen auf Wirtschaftswegen an der Deponie vorbei nach Honerath, hätten aber wsh. nur geringe Akzeptanz, da größere Umwege ab und von Adenau zu fahren wären.

Tab. 3: Wegeverbindungen Adenau

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
innerörtliche Verbindung Adenau-Breidscheid	ADE-1.1	578	B257	7.870 (4)	50	Fahrradfreundliche Umgestaltung Bundesstraße B257 im Zuge Stadtumbau Adenau
	ADE-1.2***	826	B257	7.870 (4)	50	dito
	ADE-1.3***	890	Gemeindestr.	-	50	keine
	ADE-1.4	985	B257	5.704 (4)	50	Fahrradfreundliche Umgestaltung Bundesstraße B257 im Zuge Stadtumbau Adenau
	ADE-1.5	412	B257	5.704 (4)	50	dito
... weiter nach Herschbroich	HER-1.1	1.457	K21	500 (3)	50	keine
... weiter nach Quidelbach	HER-2.1	449	K21	500 (3)	50 (Ort)	keine
	HER-2.2	242	K21	500 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HER-2.3	634	WW	-	-	keine
	ADE-7.1	439	WW	-	-	keine
	QUI-1.4	597	WW	-	-	keine
	QUI-1.3	771	WW	-	-	keine
Leimbach	ADE-4.1	538	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-3.4	1.133	Gemeindestr.	-	-	keine
	LEI-2.2	1.250	Radweg	-	-	keine
	LEI-2.1	117	Gemeindestr.	-	-	keine
Wimbach	ADE-2.1	326	K18	1.325 (2)	50 (Ort)	keine
	ADE-2.2	901	Gemeindestr.	-	-	keine
	WIM-1.5	347	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIM-1.4	295	WW	-	-	keine
	WIM-1.3	649	Gemeindestr.	-	-	keine
	WIM-1.2	459	WW	-	-	keine
	WIM-1.1	513	Gemeindestr.	-	-	keine
Reifferscheid	ADE-4.1	538	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-3.4	1.133	Gemeindestr.	-	-	keine

	ADE-6.1	-	B257	5.086 (6)	70	Querung B257: Querungshilfe bauen
	ADE-6.2	364	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	HON-5.1	91	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	REI-2.3	191	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	REI-2.2	2.875	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	REI-2.1	718	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	REI-1.2	364	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-1.1	148	K17.	738 (4)	50 (Ort)	keine
Honerath	ADE-3.1	469	B257	7870 (4)	50 (Ort)	Verkehrsberuhigung Bundesstraße im Stadtbereich Adenau, ggf. Radverkehrsfreundliche Umgestaltung
	ADE-5.1	31	L10	1.557 (3)	50 (Ort)	keine
	ADE-5.2	712	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-5.3	606	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	HON-1.2	456	L10	1.557 (3)	70/frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HON-1.1	313	L10	1.557 (3)	50/30	keine

## 5.2 Antweiler

Von Antweiler aus wurden die Wegebeziehungen zu 6 Nachbarorten betrachtet: Aremberg, Eichenbach, Fuchshofen, Reifferscheid, Rodder und Müsch.

### *Ahr-Radweg nach Fuchshofen und Müsch*

Für Antweiler spielt v.a. die Lage unmittelbar am Ahr-Radweg eine entscheidende Rolle. Dadurch sind bereits zwei bedeutende Verbindungsrichtungen in optimaler Weise abgedeckt: Nach Norden über Fuchshofen und weiter nach Schuld, Insul und Dümpelfeld mit Anschluss an die Vulkan-Rad-Route sowie nach Süden über Müsch und von hier in Richtung NRW bzw. zur Kreuzung Kirmutscheidermühle.

Auf Höhe des Ortes Antweiler verläuft der Ahr-Radweg auf der gegenüberliegenden Ahr-Seite. Mit der Flutkatastrophe im Juli 2021 wurden mehrere Abschnitte des Radweges zerstört, die bis Sommer 2023 zwischen Fuchshofen und Müsch aber bis auf Einen wiederhergestellt wurden. Auf Höhe von Antweiler selbst hat ein Hangrutsch einen Abschnitt verschüttet. Die Wiederinbetriebnahme ist in Aussicht gestellt. In der Bestandskarte wurde die Wegequalität entsprechend bereits (vorgreifend) als "gut" bewertet - In der Karte zur Netzkonzeption ist keine Maßnahme für diesen Abschnitt mehr vorgesehen.

Darüber hinaus gilt es Möglichkeiten zu prüfen, den ca. 300 m langen Abschnitt des Ahr-Radweges auf dem die K15 (Richtung Rodder) mitbenutzt werden muss, zu entschärfen. Denkbar wären hier z.B. die Führung des Ahr-Radweges unterhalb auf einem „tieferem“ Weg (vorhandener privater Weg) oder Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Warnhinweise auf der K15.

### *Aremberg*

Nach Aremberg kann die K6 bzw. im oberen Abschnitt die K5 benutzt werden. Hier ist der KfZ-Verkehr mit fast 400 Fahrzeugen täglich etwas intensiver als auf den meisten anderen Kreisstraßen im Adenauer Land. Alternative Wirtschaftswege im Waldgebiet unter dem Aremberg kommen hier dennoch eher nicht Betracht. Sie eignen sich eher für die Mountainbike-Nutzung bzw. sollten Wanderern vorbehalten bleiben.

### *Eichenbach*

Die Verbindung von Eichenbach nach Antweiler ist v.a. für Eichenbach wegen der Grundschule und den einzelnen Versorgungseinrichtungen in Antweiler von gewisser Bedeutung.

Als bevorzugte Variante kommt eine Verbindung über Wirtschaftswege durch das Waldgebiet unterhalb des Arembergs in Betracht, die sehr direkt verläuft, relativ geringe Höhenunterschiede überwindet, aber v.a. im Bereich der Gemeinde Eichenbach noch ausgebaut werden müsste. Hier wurde der Weg nach Forstarbeiten neu hergestellt, die obere Schicht jedoch sehr grobkörnig ausgeführt.

Eine alternative Verbindung über die L73 und K5 ist theoretisch denkbar, scheidet aber aufgrund der relativ langen Mitnutzung der L73 v.a. mit Blick auf die potenzielle Nutzung durch Schulkinder aus. Eine Führung über die K6 und K5 über Aremberg wäre mit niedrigeren DTV-Werten verbunden, würde allerdings die Überwindung eines erheblichen Höhenunterschiedes nach sich ziehen.

#### Reifferscheid

Nach Reifferscheid besteht seit mehreren Jahren eine HBR-beschilderte Route durch das Limbachtal, die vom Ahr-Radweg abzweigt. Durch die Flutkatastrophe wurde dieser Wirtschaftsweg schwer beschädigt, konnte aber schon 2022 wiederhergestellt werden und befindet sich aktuell in einem Alltagsradtauglichen Zustand.

#### Rodder

Als Verbindung nach Rodder wurde ursprünglich die K15 in Betracht gezogen. Diese Kreisstraße wird seit Jahren v.a. von Motorradfahrern als „Rennstrecke“ missbraucht (Szene-Begriff: „roddern“).

Aus diesem Grund wird auf eine direkte Verbindung der beiden Orte verzichtet und die Route über Müsch mitgenutzt.

Tab. 4: Wegeverbindungen Antweiler

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Fuchshofen	ANT-3.1	178	L73	1.768 (6)	50 (Ort)	keine
	ANT-3.2	190	K15	392 (3)	50 (Ort)	keine
	ANT-2.3	1.467	Radweg	-	-	keine
	REI-9.1	460	Radweg	-	-	keine
	FUC-2.2	2.140	Radweg	-	-	keine
	FUC-2.1	145	Gemeindestr.	-	-	keine
Reifferscheid	ANT-3.2	190	K15	392 (3)	50 (Ort)	keine
	ANT-2.3	1.467	Radweg	-	-	keine
	ANT-1.1	356	WW	-	-	keine
	REI-5.1	3.923	WW	-	-	keine
	REI-4.1	339	K16	-	50 (Ort)	keine
Rodder	ANT-3.2	190	K15	392 (3)	50	keine
	ANT-2.2	304	K15	392 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise prüfen (380 m)
	ANT-2.1	691	Radweg	-	-	keine
	MÜS-1.2	1.036	Radweg	-	-	keine
	MÜS-2.1	189	Gemeindestr.	-	-	keine
	MÜS-2.2	1.011	WW	-	-	keine
	MÜS-2.3	987	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	ROD-3.3	584	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	ROD-3.2	411	WW	-	-	keine
ROD-3.1	247	Gemeindestr.	-	-	keine	
Müsch	ANT-3.2	190	K15	392 (3)	50	keine
	ANT-2.2	304	K15	392 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise prüfen (380 m)

	ANT-2.1	691	Radweg	-	-	keine
	MÜS-1.2	1.036	Radweg	-	-	keine
	MÜS-1.1	691	Gemeindestr.	-	-	keine
Aremberg	ANT-4.1	161	K6	333 (3)	50 (Ort)	keine
	ANT-4.2	149	K6	333 (3)	50 (Ort)	keine
	ANT-4.3	1.529	K6	333 (3)	frei	s.o.
	ARE-2.1	1.067	K6	333 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise prüfen
	ARE-1.1	679	K5	106 (10)	frei/50*	keine
Eichenbach	ANT-5.1	118	Gemeindestr.	-	-	-
	ANT-5.2	226	WW	-	-	-
	EIC-4.3	1.123	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	EIC-4.2	1.895	Gemeindestr	-	-	Oberflächensanierung plus
	EIC-4.1	488	Gemeindestr	-	-	-
	EIC-1.1	659	K5	106 (10)	-	-

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

### 5.3 Aremberg

Von Aremberg aus wurden die Wegebeziehungen zu 4 Nachbarorten betrachtet: Eichenbach, Antweiler, Dorsel sowie Lommersdorf in NRW mit Anschluss an das Radwegenetz in NRW und hier insbesondere an den Radweg an der L115.

#### *Antweiler*

Von Aremberg nach Antweiler kann die K6 mitbenutzt werden. In einigen Abschnitten verläuft sie eher steil und kurvig, sodass hier keine Überholvorgänge möglich wären.

Alternativ könnte die Route durch das Waldgebiet unterhalb des Arembergs genutzt werden, was jedoch einen Umweg darstellen würde.

#### *Eichenbach*

Nach Eichenbach sollte nach ursprünglicher Überlegung die K5 mitgenutzt werden. Diese Kreisstraße verläuft jedoch sehr steil und kurvig und weist über die gesamte Länge eine zu schmale Fahrbahnbreite auf, sodass - trotz des niedrigen DTV-Wertes - eine Mitnutzung seitens des LBM als nicht möglich eingestuft wird.

Entsprechend erfolgt die Routenführung durch das Waldgebiet unterhalb des Arembergs. Dies stellt zwar einen deutlichen Umweg dar, ist aber nach Abwägung die bessere Variante.

#### *Dorsel*

Von Aremberg nach Dorsel kann die K5 mitgenutzt werden. Auch hier ist abschnittsweise kein Überholen möglich, der Verlauf ist aber insgesamt für den Radverkehr geeignet.

#### *Lommersdorf, NRW*

In Richtung Lommersdorf und zum Anschluss an das Radwegenetz in NRW sollte nach ursprünglicher Überlegung die K7 bis zur Landesgrenze benutzt werden. Von hier aus könnte theoretisch die K41 weiter bis Lommersdorf genutzt werden. Zu bevorzugen wäre allerdings die Nutzung des breiten Wirtschaftsweges „Römerstraße“ bis zur Kreuzung am Forsthaus Gierscheid. Von hier besteht dann die Verbindung nach Lommersdorf sowie auch eine Verbindung in Richtung „Zollhaus“ und im weiteren Verlauf an den Radweg entlang der L115.

Nach Einschätzung des LBM spricht die geringe Fahrbahnbreite von 3,00 bis 3,70 Metern gegen eine Mitführung auf der K7 - ein Überholen mit Sicherheitsabstand ist nicht möglich.

Eine mögliche alternativ Führung über den sog. „Kapellenweg“ wurde geprüft, eignet sich aber nicht, da dieser Wirtschaftsweg an der Landesgrenze endet bzw. allenfalls als schmale Waldpfade weiterlaufen.

Sollte eine Nutzung der K7 nicht möglich sein, gäbe es von Aremberg keine Verbindung in Richtung Lommersdorf bzw. NRW.

Tab. 5: Wegeverbindungen Aremberg

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Eichenbach	ARE-4.1	115	K5	106 (10)	50 (Ort)	keine
	ARE-4.2	413	Gemeindestr.	-	-	keine
	ARE-4.3	956	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	ANT-6.1	1.199	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	EIC-4.3	1.123	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	EIC-4.2	226	Gemeindestr.	-	-	Oberflächensanierung plus
	EIC-4.1	118	Gemeindestr.	-	-	-
Antweiler	ARE-1.1	679	K5	106 (10)	frei/50*	keine
	ARE-2.1	1.067	K6	333 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	ANT-4.3	1.529	K6	333 (3)	frei	s.o.
	ANT-4.2	149	K6	333 (3)	50 (Ort)	keine
	ANT-4.1	161	K6	333 (3)	50 (Ort)	keine
Dorsel	ARE-1.1	679	K5	106 (10)	frei/50*	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	ARE-1.2	1.815	K5	141 (17)	frei	dito
	DOR-3.2	2.631	K5	141 (17)	frei	dito
	DOR-3.1	292	K5	141 (17)	50 (Ort)	keine
Lommersdorf (NRW)	ARE-3.1	1.682	K7	216 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	Anschluss in NRW	-	K41 (NRW)	-	frei	-

\*50 km/h nur im Bereich Lenzenhöfe, Kreuzung K5/K6

#### 5.4 Barweiler

Von Barweiler aus wurden die Wegebeziehungen zu 6 Nachbarorten betrachtet: Wirft, Kottenborn (und von hier weiter in Richtung Wimbach und Adenau), Wiesemscheid, Bauler, Pomster sowie zur Kirmutscheidermühle (und von hier weiter zum Ahr-Radweg).

##### Wirft

Nach Wirft führt ein asphaltierter Wirtschaftsweg, der im ersten Abschnitt gut und im weiteren Verlauf in mittlerer Qualität ausgebaut ist. Im Bereich der Ortsgemeinde Wirft wurde der Weg im Jahr 2023 saniert.

##### Kottenborn (und weiter in Richtung Wimbach und Adenau)

Entscheidend für die Überlegungen zur Verbindung von Barweiler in Richtung Osten ist, dass eine mögliche Nutzung der schmalen, steilen und kurvigen K18 seitens des LBM ausgeschlossen wurde. Entgegen anderen schmalen Kreisstraßen im Adenauer Land scheint auf der K18 aufgrund ihrer

speziellen Merkmale auch keine sinnvolle Anwendung alternativer Lösungen umsetzbar (z.B. Tempo 50, Ausweichbuchten, etc., vgl. Kap. 0).

In der vorliegenden Konzeption erfolgt die Verbindung über Wirtschaftswege und unter Querung des Wirftbaches nahe der Kottenborner Mühle. Über diesen „Knotenpunkt“ könnten die drei Orte Barweiler, Wiesemscheid und Kottenborn direkt miteinander verbunden werden. Zusätzlich würden sich auch für die nicht direkt berührten Orte neue Verbindungsmöglichkeiten ergeben.

Der Weg auf der Barweiler Seite des Wirftbaches passiert die Häuser der Kottenborner Mühle. Dieser Weg ist als Privatweg ausgewiesen, die Gemeinden haben hier jedoch ein eingetragenes Durchfahrtsrecht. Ein erster Ortstermin mit den drei berührten Gemeinden und den Eigentümern hat im Rahmen der Erarbeitung des Radwegekonzeptes bereits stattgefunden.

Zur Querung des Wirftbaches selbst dienen an dieser Stelle Trittsteine (für Fußgänger) und eine Furt (für Kfz, etc.), die für den Radverkehr grundsätzlich genutzt werden kann (vgl. Kap. 4.3.9).

#### Wiesemscheid

In Richtung Wiesemscheid wird die Führung durch das Wirftbachtal empfohlen. Im ersten Abschnitt ist dies die gleiche Route wie von Barweiler nach Kottenborn. Auch hier gilt es, den Wirftbach an der aktuell mit Trittsteinen ausgestatteten Stelle zu queren (s.o.). Im weiteren Verlauf führt die Route dann wieder über eine bestehende Brücke zurück über den Wirftbach über Wirtschaftswege hinauf nach Wiesemscheid.

Alternativ wäre auch eine Führung von Barweiler in Richtung Bauler über die Wegekreuzung am Heiligenhäuschen denkbar. Sowohl bei dieser Variante als auch bei Nutzung anderer Wirtschaftswege-Verbindungen müssten allerdings jeweils Streckenabschnitte im Bereich der Gemarkungsgrenzen von Grund auf hergerichtet werden.

Problematisch wäre hierbei auch, dass kurz vor Barweiler eine Querung der B258 notwendig wäre, die vom LBM als kritisch eingestuft wird.

#### Bauler

Von Barweiler nach Bauler erfolgt die Führung über meistens gut ausgebaute Wirtschaftswege und den „Pass“ am Heiligenhäuschen. Direkt am Ortsausgang von Barweiler ist eine Querung der B258 notwendig, die vom LBM noch zu bewerten ist.

#### Pomster

Von Barweiler nach Pomster stellt die K3 eine sehr direkte und zudem gering befahrene (129 KfZ/Tag) Verbindung dar. Die Querung der B258 soll an der gleichen Stelle wie bei der Verbindung Barweiler-Bauler erfolgen.

#### Kreuzung Kirmutscheidermühle / Ahr-Radweg

Von Barweiler in Richtung Kirmutscheid bzw. zur Kreuzung Kirmutscheidermühle kann der gut und breit ausgebaute Wirtschaftsweg unweit der Bundesstraße genutzt werden.

Tab. 6: Wegeverbindungen Barweiler

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Wirft (Ost)	BAR-5.1	398	Gemeindstr.	-	-	keine
	BAR-5.2	554	WW	-	-	keine
	BAR-7.1	278	WW	-	-	keine
	WIR-3.1	1.217	WW	-	-	keine
Kottenborn	BAR-1.1	919	Gemeindstr.	-	-	keine
	BAR-1.2	137	K18	312 (2)	50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise (LBM: Mitführung nicht möglich)

	BAR-1.3	1.397	WW	-	-	keine
	BAR-1.4	192	MPW	-	-	keine
	BAR-1.5	12	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	KOT-4.2	-	Sicherung Furt	-	-	Sicherung der Furt und des Trittstein-Übergangs (prioritär) oder Neubau Brücke über den Wirftbach (alternativ)
	KOT-4.1	190	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	KOT-2.3	1.241	WW	-	-	keine
Wiesemscheid	BAR-1.1	919	Gemeindstr.	-	-	keine
	BAR-1.2	137	K18	312 (2)	50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise (LBM: Mitführung nicht möglich)
	BAR-1.3	1.397	WW	-	-	keine
	BAR-1.4	192	MPW	-	-	keine
	BAR-1.5	12	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	KOT-4.2	-	Sicherung Furt	-	-	Sicherung der Furt und des Trittstein-Übergangs (prioritär) oder Neubau Brücke über den Wirftbach (alternativ)
	KOT-4.1	190	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	KOT-3.1	834	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIE-4.4	590	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIE-4.3	758	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-4.2	0	B258	2.691 (9)	70	Bauliche Querungshilfe
	WIE-4.1	143	Gemeidestr.	-	50 (Ort)	keine
Bauler	BAR-2.1	340	Gemeidestr.	-	-	keine
	BAR-2.2	0	B258	2.961 (9)	80	Bauliche Querungshilfe
	BAR-2.3	165	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	BAR-2.4	0	K3	115 (5)	frei	Querungshilfe mit Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweis
	BAR-3.1	371	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	BAR-3.2	1.063	WW	-	-	keine
	BAR-3.3	601	WW	-	-	keine
	BAR-3.4	905	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	BAU-4.4	510	WW	-	-	keine
	BAU-4.3	482	WW	-	-	keine
	BAU-4.2	36	WW	-	-	keine
	BAU-4.1	555	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	BAU-3.1	1.273	WW	-	-	keine
Pomster	BAR-2.1	340	Gemeidestr.	-	-	keine
	BAR-2.2	0	B258	2.961 (9)	80	Bauliche Querungshilfe
	BAR-2.3	165	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	BAR-2.4	0	K3	115 (5)	frei	Querungshilfe mit Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweis
	BAR-4.1	652	K3	115 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	POM-3.1	437	K3	115 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	POM-2.2	351	K3	115 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	POM-2.1	425	K3	115 (5)	50 (Ort)	keine
	BAR-5.1	398	WW	-	-	keine

Kreuzung Kirmutscheider- mühle	BAR-5.2	554	WW	-	-	keine
	BAR-6.1	130	WW	-	-	keine
	BAR-6.2	1.235	WW	-	-	keine
	WIR-4.1	828	WW	-	-	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 5.5 Bauler

Von Bauler aus wurden die Wegebeziehungen zu 7 Nachbarorten betrachtet: Wiesemscheid, Müllenbach, Meisenthal (und weiter in Richtung Rothenbach und Kelberg), Bodenbach, Senscheid, Pomster und Barweiler. Die Ortsgemeinde Bauler ist zudem von der Verbindung 2. Ordnung „Müsch-Kirmutscheidermühle-Nürburgring“ berührt.

### *Wiesemscheid*

Von Bauler nach Wiesemscheid kommen zwei Varianten in Betracht: Zum einen über die wenig befahrene K2 - zum Zweiten über den asphaltierten Wirtschaftsweg zur Kläranlage, dann über den wassergebundenen Wirtschaftsweg am Düplenberg, der teils in mittlerer, teils in eher schlechter Qualität ausgebaut ist. Diese zweite Variante wird als Route vorgeschlagen.

### *Müllenbach*

Nach Müllenbach führt ein asphaltierter Wirtschaftsweg, der gut als Radroute genutzt werden kann.

### *Meisenthal-Rothenbach-Kelberg (Verbandsgemeinde Kelberg)*

In Richtung Meisenthal bietet sich die Nutzung der K87 an. Ab Rothenbach kann dann der Radweg der Vulkan-Rad-Route Eifel genutzt werden, um ins Grundzentrum Kelberg zu gelangen.

### *Bodenbach (Verbandsgemeinde Kelberg)*

Von Bauler nach Bodenbach führt ein im Sommer 2023 neu asphaltierter und auf 3,50 Meter Breite ausgebauter Wirtschaftsweg durch das Trierbachtal. Nach der Querung über eine Brücke führt der Weg asphaltiert und in guter Qualität weiter bis Bodenbach. Diese Strecke wird oft als „Schleichweg“ von PKW genutzt, größere Nutzungskonflikte oder Gefahrenhinweise sind jedoch nicht bekannt.

### *Senscheid*

Von Bauler nach Senscheid wird zunächst der gleiche asphaltierte Wirtschaftsweg genutzt, der auch nach Bodenbach führt. Im Bereich der Gemeinde Bodenbach zweigt dann hinter der Trierbachtalbrücke ein wassergebundener Wirtschaftsweg in Richtung Trierbachtal und Senscheid ab.

Das Verbindungsstück an der Gemarkungsgrenze (zugleich Kreisgrenze) ist auf Bodenbacher Seite auf ca. 100 Metern noch in einem schlechten Zustand und müsste saniert werden. Von hier führen Wirtschaftswege hinauf nach Senscheid, die im Bereich des Trierbachtals im Sommer 2023 saniert wurden.

### *Pomster*

Von Bauler nach Pomster erfolgt die Führung über den „Pass“ am Heiligenhäuschen und dann in der Folge über den „schnur-geraden“ Wirtschaftsweg in Richtung Pomster.

### *Barweiler*

Von Bauler nach Barweiler erfolgt die Führung ebenfalls über den „Pass“ am Heiligenhäuschen und im Bereich der Gemeinde Barweiler weiter über meistens gut ausgebaute Wirtschaftswege.

Tab. 7: Wegeverbindungen Bauler



Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Wiesemscheid	BAU-1.1	86	Gemeindestr.	-	50 (Ort)	keine
	BAU-1.2	650	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-1.4	992	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-1.3	449	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIE-1.2	505	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIE-1.1	274	Gemeindestr.	-	50 (Ort)	keine
Müllenbach	BAU-1.1	86	Gemeindestr.	-	50 (Ort)	keine
	BAU-1.2	650	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-3.1	202	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	MÜL-3.1	1.523	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	MÜL-2.1	404	Gemeindestr.	-	50 (Ort)	keine
Meisenthal, Rothenbach, Kelberg	BAU-2.1	123	K2	202 (6)	50/frei	keine
	BAU-2.2	184	K2	202 (6)	-	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	Anschluss	-	K87	-	-	-
Bodenbach	BAU-2.1	123	K2	202 (6)	50/frei	keine
	BAU-3.1	751	WW	-	-	keine
	BAU-3.2	522	WW	-	-	keine
	Anschluss	-	WW	-	-	-
Senscheid	BAU-2.1	123	K2	202 (6)	50/frei	keine
	BAU-3.1	751	WW	-	-	keine
	BAU-3.2	522	WW	-	-	keine
	Anschluss/Übergang	ca. 1.000	WW	-	-	-
	SEN-1.4	121	WW	-	-	keine
	SEN-1.3	841	WW	-	-	keine
	SEN-1.2	945	WW	-	-	keine
	SEN-1.1	560	Gemeindestr.	-	50 (Ort)	keine
Pomster	BAU-2.1	123	K2	202 (6)	50/frei	keine
	BAU-3.1	751	WW	-	-	keine
	BAU-4.1	555	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	BAU-4.2	36	WW	-	-	keine
	BAU-4.3,	482	WW	-	-	keine
	BAU-4.4	510	WW	-	-	keine
	POM-4.4	52	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	POM-4.3	331	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	POM-4.2	436	WW	-	-	keine
	POM-4.1	1.115	WW	-	-	keine
	POM-2.2	351	K3	115 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	POM-2.1	425	K3	115 (5)	50 (Ort)	keine
Barweiler	BAU-3.1	1.273	WW	-	-	keine
	BAU-4.1	555	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	BAU-4.2	36	WW	-	-	keine
	BAU-4.3	482	WW	-	-	keine
	BAU-4.4	510	WW	-	-	keine

BAR-3.4	905	WW	-	-	Oberflächensanierung*
BAR-3.3	601	WW	-	-	keine
BAR-3.2	1.063	WW	-	-	keine
BAR-3.1	371	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
BAR-2.4	0	K3	115 (5)	frei	Querungshilfe mit Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweis
BAR-2.3	165	WW	-	-	Oberflächensanierung*
BAR-2.2	0	B258	2.961 (9)	80	Bauliche Querungshilfe
BAR-2.1	340	Gemeindestr.	-	-	keine

Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 5.6 Dankerath

Von Dankerath aus wurden die Wegebeziehungen zu 4 Nachbarorten betrachtet: Trierscheid, Pomster, Senscheid und Nohn.

### *Trierscheid*

Von Dankerath nach Trierscheid wird aktuell die L72 mitbenutzt. Obschon der niedrigen Einwohnerzahlen ist die Verbindung zw. Trierscheid und Dankerath (und weiter nach Senscheid) sehr bedeutsam, da v.a. die Kinder und Jugendlichen der drei Dörfer eng vernetzt sind. Aus Trierscheid besteht aktuell keine gute Möglichkeit per Rad den Bolzplatz in Dankerath oder den Jugendraum in Senscheid oder die dort wohnenden Freundinnen und Freunde zu erreichen.

Die Mitnutzung der L72 kann nicht als ideal bezeichnet werden, da die Landesstraße hier in einigen Abschnitten nicht gut einsehbar ist und von vielen Kfz zu schnell befahren wird. Entsprechend wird die Mitführung auf der L72 (in ihrem jetzigen Ausbauzustand) von den berührten Ortsgemeinden kritisch betrachtet bzw. abgelehnt.

Alternative Verbindungen über Wirtschaftswege führen zu größeren Umwegen. Insbesondere östlich der L72 reichen die bestehenden Wirtschaftswege jeweils nicht bis zur Gemarkungsgrenze.

Die Option eines neuen, begleitenden Radeweges entlang der L72 entfällt aufgrund der niedrigen Einwohnerzahlen und des bestehenden DTV-Wertes.

Aktuell bleibt deshalb nur die Möglichkeit, über den nochmaligen Versuch einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit sowie entsprechender Warnhinweise eine Verbesserung für den Radverkehr zu erzielen.

Mit Blick auf die Zukunft bieten sich zwei Wege zur Verbesserung der Situation an:

1. Ausbau der L72 im Abschnitt Trierscheid-Dankerath inkl. Fahrbahnverbreiterung und Verbesserung der Sichtverhältnisse.
2. Verbesserung der Wirtschaftswege-Situation an der Gemarkungsgrenze von Dankerath und Trierscheid, ggf. mit Instrumenten der Bodenordnung bzw. Wirtschaftswegebau.

### *Pomster*

Von Dankerath nach Pomster führt eine in den meisten Abschnitten gut ausgebaute Wirtschaftswege-Verbindung. Die Brücke über den Trierbach wurde von der Flut im Juli 2021 stark beschädigt und kann bis zu ihrer Wiederherstellung aktuell offiziell nicht genutzt werden.

### *Senscheid*

Nach Senscheid führt ein gut ausgebauter asphaltierter Wirtschaftsweg.

## Nohn

Nach Nohn kann die K1 und ab der Kreisgrenze die K85 aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des steilen, kurvigen Verlaufs nicht mitgenutzt werden.

Die alternative Verbindung über Wirtschaftswege in der Senscheider Gemarkung stellt zwar einen größeren Umweg dar, ist jedoch eine gut umsetzbare Variante.

Tab. 8: Wegeverbindungen Dankerath

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Trierscheid	DAN-3.1	128	L72	278 (5)	50 (Ort)	keine
	DAN-3.2	403	L72	278 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise (Fahrbahnverbreiterung bei geplantem Ausbau)
	TRI-1.3	266	L72	278 (5)	frei	dito
	TRI-1.2	551	L72	278 (5)	frei	dito
	TRI-1.1	174	L72	278 (5)	50 (Ort)	keine
Pomster	DAN-1.1	315	Gemeindestr.	-	-	keine
	DAN-1.2	1.320	WW	-	-	keine
	DAN-1.3	522	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	POM-5.1	859	WW	-	-	859
	POM-2.2	351	K3	115 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	POM-2.1	425	K3	115 (5)	50 (Ort)	keine
Senscheid	DAN-2.1	28	L72	278 (5)	50 (Ort)	keine
	DAN-2.2	48	Gemeindestr.	-	-	keine
	DAN-2.3	1.254	WW	-	-	keine
	SEN-4.2	410	WW	-	-	keine
	SEN-4.1	64	Gemeindestr.	-	-	keine
Nohn	DAN-4.1	414	L72	278 (5)	-	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	DAN-4.2	914	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	SEN-5.1	50	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	SEN-3.2	2.382	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	Anschluss	-	WW	-	-	Anschluss in der Gemeinde Nohn

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 5.7 Dorsel

Von Dorsel aus wurden die Wegebeziehungen zu 3 Nachbarorten betrachtet: Aremberg, Müsch sowie Ahrdorf in NRW.

### Aremberg

Nach Aremberg kann die Kreisstraße K5 mitbenutzt werden.

### Müsch

Nach Müsch kann zuerst die K5 bis zur Querung der B258 genutzt werden. Hier bestand im Bereich des ehemaligen Campingplatzes bis vor der Flutkatastrophe im Juli eine Brücke über die Ahr zum Ahr-Radweg. Diese wurde zerstört und bis heute (Stand Mai 2023) noch nicht wiederaufgebaut, sodass aktuell nur die Brücke südlich an der Dorselermühle zur Verfügung steht. Dadurch müssen ca. 900 m der B258 mitbenutzt werden.

## Ahrdorf

Nach Ahrdorf steht ein gut ausgebauter asphaltierter Wirtschaftsweg über den Öhlsberg zur Verfügung. Über diesen besteht die schnellste Verbindung an das Radwegenetz von NRW und hier vor allem in Richtung Blankenheim, aber auch in Richtung Üxheim, Hillesheim oder Gerolstein.

Tab. 9: Wegeverbindungen Dorsel

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Aremberg	DOR-3.1	292	K5	141 (17)	50 (Ort)	keine
	DOR-3.2	2.631	K5	141 (17)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	ARE-1.2	1.815	K5	141 (17)	frei	dito
	ARE-1.1	679	K5	106 (10)	frei/50*	dito
Müsch	DOR-1.1	425	K5	141 (17)	50 (Ort)	keine
	DOR-1.2	923	K5	141 (17)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise (LBM: Mitführung kritisch)
	DOR-1.3	172	WW	-	-	keine (Brücke über die Ahr muss nach Flut wiederhergestellt werden)
	DOR-4.1	686	Radweg	-	-	keine
	MÜS-5.2	1.438	Radweg	-	-	keine
	MÜS-5.1	326	Gemeindestr.	-	-	keine
Ahrdorf	DOR-2.1	136	Gemeindestr.	-	-	keine
	DOR-2.2	473	WW	-	-	keine

\*50 km/h nur im Bereich Lenzenhöfe, Kreuzung K5/K6

## 5.8 Dümpelfeld

Die Ortsgemeinde Dümpelfeld setzt sich aus drei Ortsteilen zusammen: Niederadenau, Lückenbach und Dümpelfeld selbst. Zusätzlich ist die Feriensiedlung Ommelbachtal zu berücksichtigen. Von Dümpelfeld aus wurden deshalb sowohl die inner-gemeindlichen Verbindungen zwischen den drei Ortsteilen als auch die Wegebeziehungen zu vier Nachbarorten betrachtet: Hönningen, Leimbach (und weiter nach Adenau), Reifferscheid und Insul.

### Inner-gemeindliche Verbindung: Dümpelfeld-Niederadenau

Von Niederadenau nach Dümpelfeld kann der Radweg der Vulkan-Rad-Route benutzt werden. Dieser verläuft teils selbstständig auf der ehemaligen Bahntrasse, teils auf Wirtschaftswegen und Gemeindestraßen von Adenau bis zum Anschluss an den Ahr-Radweg.

### Inner-gemeindliche Verbindung: Dümpelfeld-Lückenbach

Um per Rad zum Ortsteil Lückenbach zu gelangen bestehen verschiedene Möglichkeiten.

Als prioritäre Variante wird die Verbindung über Wirtschaftswege dargestellt, die oberhalb Dümpelfeld in Richtung Lückenbach führt und vor Lückenbach in die K24 einmündet. Für diese Strecke empfiehlt sich ggf. eine Ausschilderung nach „MTB blau“ (vgl. Kap. 2.4). Hier gilt es zu beachten, dass ein größerer Abschnitt dieser Verbindung im Bereich der Ortsgemeinde Insul liegt.

Die kürzeste Verbindung würde über die Mitnutzung der L73 vom Ortsausgang Dümpelfeld bis zur Einmündung in die K24 führen. Hierbei handelt es sich jedoch um eine 800 m lange Strecke, die außerorts verläuft und zudem aufgrund einer Kurve nicht gut einsehbar ist. Für den Radverkehr ist diese Variante nicht zu empfehlen. Auch der neue, im Talbereich parallel zur L73 verlaufende Fußweg, bietet als Schiebestrecke keine gute Option.

Eine weitere Alternative würde über den Ahr-Radweg und Insul führen. Diese Route stellt jedoch einen erheblichen Umweg dar, weshalb die direkte Route über Wirtschaftswege (s.o.) als prioritäre Variante vorgeschlagen wird.

#### *Inner-gemeindliche Verbindung: Dümpelfeld-Ferientsiedlung Ommelbachtal*

Von der Ferientsiedlung Ommelbachtal kann der Radverkehr sowohl nach Süden Richtung Dümpelfeld als auch nach Norden Richtung Hönningen aktuell nur über die B257 erfolgen. Die Einmündung stellt dabei durchaus eine Gefahrenstelle dar, ebenso wie die Mitnutzung der B257 selbst

Eine direkte Querung wäre wünschenswert, wobei es auf der anderen Seite der Bundesstraße leider keinen nutzbaren vorhandenen Weg gibt, der die Radfahrerinnen und Radfahrer aufnehmen könnte.

In Anbetracht dieser Situation würde eine mögliche Neubau- bzw. Umbaumaßnahme im Bereich der Bundesstraße einen erheblichen Aufwand nach sich ziehen. Dieser Aufwand steht in einem sehr ungünstigen Verhältnis zum erwartbaren Nutzen (geringe Zahl von Nutzern, keine explizite Versorgungs- oder Alltagsfunktion). Entsprechend kann hier keine Route dargestellt werden.

#### *Inner-gemeindliche Verbindung: Niederadenau-Lückenbach*

Eine direkte Verbindung zwischen Niederadenau und Lückenbach wäre theoretisch über Wirtschaftswege möglich, ist aber zum einen aufgrund der Topographie eher ein Thema für Mountain-Biking und zum zweiten sind die direkten Beziehungen hier nicht so intensiv. Entsprechend würde die Alltagsroute hier über Dümpelfeld verlaufen.

#### *Hönningen (VG Altenahr)*

Nach Hönningen kann der Ahr-Radweg genutzt werden. Dieser Abschnitt wurde im Nachgang der Flut vom Juli 2021 bereits vollständig wiederhergestellt.

#### *Leimbach und Adenau*

In Richtung Leimbach und Adenau kann der Radweg der Vulkan-Rad-Route genutzt werden. Dieser verläuft teils auf Wirtschaftswegen sowie teils selbstständig auf der ehemaligen Bahntrasse bis Adenau.

#### *Insul*

Von Dümpelfeld nach Insul bietet sich in erster Linie der Ahr-Radweg als Verbindungsrouten an. Dieser Abschnitt wurde nach der Flut vollständig wiederhergestellt und im April 2023 wiedereröffnet. Nachteil des Ahr-Radweges ist hier, dass er für viele Nutzer einen Umweg zwischen den beiden Orten darstellt, da die Ahr zweimal überquert werden muss.

Alternativ käme die Mitnutzung der L73 in Frage, die jedoch auf diesem Abschnitt relativ eng und stark befahren ist und nicht empfohlen werden kann (s.o.).

Letztlich bleibt die Nutzung des Ahr-Radweges die beste Möglichkeit, um sich zwischen den beiden Orten zu bewegen.

#### *Reifferscheid*

Nach Reifferscheid kann zunächst die oben beschriebene Route nach Lückenbach genutzt werden.

Ab Lückenbach führt ein ca. 3,5 km langer asphaltierter Wirtschaftsweg, der für den Kfz-Verkehr nicht freigegeben ist aber leider häufig genutzt wird, um den „Umweg“ über Winnerath zur L73 abzukürzen. Beide Ortsgemeinden haben sich dennoch dafür ausgesprochen diese Verbindung in die Netzkonzeption aufzunehmen, da sie letztlich den Alltags-Gewohnheiten der Bevölkerung entspricht und schon heute oft von Radfahrerinnen und Radfahrern genutzt wird.

Alternativ könnte ab Dümpelfeld ein Wirtschaftsweg über die Feld- und Waldbereiche Hohnsköpfchen, Eck und Hinter Stucks bis Reifferscheid befahren werden. Diese Variante stellt v.a. für Mountain-Biker eine attraktive Verbindung dar. Ob die ca. 7 km lange Strecke aber in einem für den Alltagsverkehr

tauglichen Zustand gehalten werden könnte, bleibt v.a. in Anbetracht der forstlichen Nutzung eher fraglich.

Entsprechend erfolgt die Routen-Empfehlung von Dümpelfeld über Lückenbach nach Reifferscheid.

Tab. 10: Wegeverbindungen Dümpelfeld

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Niederadenau (innergemeindlich) und Leimbach	DÜM-1.1	589	Gemeindestr.	-	-	keine
	DÜM-1.2	1.009	WW	-	-	keine
	DÜM-1.3	289	Gemeindestr.	-	-	keine
	DÜM-1.4	988	Radweg	-	-	keine
	LEI-4.2	1.677	Radweg	-	-	keine
	LEI-4.1	221	Gemeindestr.	-	-	keine
Lückenbach (innergemeindlich)	DÜM-5.3	214	Gemeindestr.	-	-	-
	DÜM-5.4	802	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	DÜM-5.5	311	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	INS-8.1	1.209	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	DÜM-5.6	217	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	DÜM-5.7	945	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	DÜM-2.2	240	K24	204 (4)	50 (Ort)	keine
und weiter nach Reifferscheid	DÜM-2.3	566	WW	-	-	keine
	REI-8.2	886	WW	-	-	keine
	REI-8.1	98	Gemeindestr.	-	-	keine
Ommelbachtal (innergemeindlich)	-	-	-	-	-	keine Routenempfehlung
Niederadenau-Lückenbach (innergemeindlich)	-	-	-	-	-	keine Routenempfehlung - Verbindung über Dümpelfeld
Hönningen	DÜM-3.1	236	Gemeindestr.	-	-	keine
	DÜM-4.1	159	Radweg	-	-	keine
	Anschluss	-	Radweg	-	-	Anschluss in der OG Hönningen/VG Altenahr (Ahr-Radweg)
Insul	DÜM-3.1	236	Gemeindestr.	-	-	keine
	DÜM-3.2	546	Radweg	-	-	keine
	INS-6.1.	1.086	Radweg	-	-	keine
	INS-1.1	436	K25	278 (3)	50 (Ort)	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 5.9 Eichenbach

Von Eichenbach aus wurden die Wegebeziehungen zu 6 Nachbarorten betrachtet: Fuchshofen, Antweiler, Wershofen, Ohlenhard, Aremberg sowie in Richtung Lommersdorf mit dem Anschluss an das Radwegenetz in NRW.

Eichenbach ist zudem berührt von den Überlegungen zu einer regionalen Radrouten-Verbindung aus dem mittleren Ahrtal in Richtung NRW, deren Verlauf über Eichenbach und Fronhofen erfolgen könnte (siehe Kap. 6.6).

Eichenbach ist zwar ein sehr ein kleiner Ort, der jedoch aufgrund des hier noch vorhandenen Gastronomie-Betriebs und den zahlreichen gut erhaltenen Fachwerkhäusern im Bereich Freizeit und Tourismus durchaus eine wichtige Rolle einnimmt.

### *Wershofen*

Nach Wershofen können Wirtschaftswege genutzt werden, die jeweils am Ortsrand noch asphaltiert, größtenteils aber wassergebunden sind. Die Qualität der Wege wäre für den Alltagsradverkehr zu verbessern. Ab Eichenbach führt die Route an der Kapelle hinunter ins Dreisbachtal. Dieses wird gequert und über mehrere Serpentinaen gelangt man über einen Wirtschaftsweg bis zur Dreisbachstraße in Wershofen.

### *Fuchshofen / Anschluss Ahr-Radweg nach Norden*

Für die Verbindung nach Fuchshofen und in der Folge weiter zum Ahr-Radweg wurden mehrere Varianten untersucht:

Zum einen könnte die schwach befahrene - DTV: 229 (3) - und meistens gut einsehbare K5 genutzt werden. Problematisch ist hier, dass es an der Einmündung der K5 in die L73 keine Quermöglichkeit auf die andere Ahrseite gibt, wo der Ahr-Radweg verläuft. An dieser Stelle gibt es zwar eine Furt aber keine Brücke. Von hier aus müsste dann die L73 - DTV: 1.768 (6) - bis Fuchshofen auf ca. 1,8 km bis zur Brücke bei Fuchshofen mitgenutzt werden.

Alternativ könnte ein Wirtschaftsweg unter der Eichenbacher Höhe genutzt werden, der den größten Teil der L73 „abkürzen“ würde. Dieser Wirtschaftsweg befindet sich allerdings aktuell in einem schlechten Zustand und müsste erst hergestellt werden. Bei der eher geringen Erschließungs-Bedeutung des Weges ist dies als unrealistisch einzustufen.

Als bevorzugte Variante für die Route nach Fuchshofen wird deshalb die Verbindung durch das Dreisbachtal angesehen, die zugleich als touristische Zusatzroute vom Ahrtal nach NRW in der Netzkonzeption dargestellt wird (siehe Kap. 6.6).

Auf dieser Route müssen im unteren Abschnitt auf kurzen Abschnitten sowohl die L74 als auch die L73 mitbenutzt werden. Hier besteht allerdings die Aussicht, dass diese Situation im Zuge der angestrebten Schließung der „Lücke Fuchshofen-Schuld“ im Ahr-Radweg (vgl. Kap. 0) verbessert werden kann.

### *Antweiler / Anschluss Ahr-Radweg nach Süden*

Die Verbindung von Eichenbach nach Antweiler ist für Eichenbach v.a. wegen der Grundschule und den einzelnen Versorgungseinrichtungen in Antweiler von gewisser Bedeutung. Für diese Wunschlinie stehen grundsätzlich verschiedene Verbindungen zur Verfügung:

- Die Verbindung über die K5 und L73 ist theoretisch denkbar, scheidet aber aufgrund der relativ langen Mitnutzung der L73 v.a. mit Blick auf die potenzielle Nutzung durch Schulkinder eher aus (s.o.)
- Eine Führung über die K5 und K6 über Aremberg wäre mit niedrigeren DTV-Werten verbunden, würde allerdings die Überwindung eines erheblichen Höhenunterschiedes nach sich ziehen
- Als bevorzugte Variante kommt eine Verbindung über Wirtschaftswege durch das Waldgebiet unterhalb des Arembergs in Betracht, die sehr direkt verläuft, relativ geringe Höhenunterschiede überwindet, aber in Teilen noch Radverkehrs-tauglich ausgebaut werden müsste

### *Aremberg*

Nach Aremberg wurde in einem ersten Entwurf die schwach befahrene K5 als bevorzugte Variante dargestellt. Diese verläuft allerdings sehr steil und ist durch die Kurven teils schlecht einsehbar. Zudem reicht die Fahrbahnbreite nicht aus, um den Mindestabstand beim Überholen einzuhalten.

Entsprechend wird in der Netzkonzeption eine längere Route über Wirtschaftswege unterhalb des Arembergs dargestellt, die zum Teil auch Bestandteil der Verbindung Antweiler-Eichenbach ist.

Von Eichenbach über Fronhofen führt ein in weiten Abschnitten gut ausgebauter Wirtschaftsweg durch das Waldgebiet in Richtung Westen und trifft direkt an der Landesgrenze auf die Wegekreuzung nahe des Forsthauses Gierscheid. Hier gilt es zu beachten, dass ein größerer Abschnitt dieser Verbindung im Bereich der Ortsgemeinde Aremberg liegt.

An der genannten Kreuzung kreuzen sich mehrere gut ausgebaute, teils asphaltierte Wege. Von hier aus führt ein asphaltierter Wirtschaftsweg auf direktem Wege nach Lommersdorf. Folgt man der sog. „Römerstraße“ nach Westen, gelangt man zur Kreuzung „Zollhaus“ an der man mit dem NRW-Radwegenetz in alle Richtungen weitergeleitet wird, u.a. über den Radweg an der L115 Richtung Tondorf und Blankenheim oder aber wieder in Richtung Ahrtal.

### Ohlenhard

Ab Eichenbach führt die Route an der Kapelle hinunter ins Dreisbachtal. Dieses wird gequert und über den Wirtschaftsweg auf der Nordseite des Dreisbachtals gelangt man bis Ohlenhard.

Tab. 11: Wegeverbindungen Eichenbach

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Wershofen	EIC-3.1.	186	WW	-	-	keine
	EIC-3.2	663	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-7.1	207	WW	-	-	keine
	WER-1.2	2.121	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-1.1	500	Gemeindestr.	-	-	-
Fuchshofen / Ahr-Radweg	EIC-3.1.	186	WW	-	-	-
	EIC-3.2	663	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-7.1	207	WW	-	-	keine
	WER-1.3	3.418	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-1.4	373	L74	958 (3)		Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-2.1	936	L73	1.768 (6)	50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
Antweiler	EIC-1.1	659	K5	161 (5)	-	-
	EIC-4.1	118	Gemeindestr.	-	-	
	EIC-4.2	226	Gemeindestr.	-	-	Oberflächensanierung plus
	EIC-4.3	1.123	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	ANT-5.2	1.895	WW	-	-	-
	ANT-5.1	488	Gemeindestr.	-	-	-
Aremberg	EIC-1.1	659	K5	161 (5)	-	-
	EIC-4.1	118	Gemeindestr.	-	-	-
	EIC-4.2	226	Gemeindestr.	-	-	Oberflächensanierung plus
	EIC-4.3	1.123	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	ANT-6.1		WW	-	-	Oberflächensanierung*
	ARE-4.3	956	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	ARE-4.2	413	Gemeindestr.	-	-	keine
	ARE-4.1	115	K6	106 (10)	50 (Ort)	keine
Anschluss NRW / Lommersdorf	EIC-2.1	651	Gemeindestr.	-	-	-
	EIC-2.2	1.028	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	ARE-5.1	1.382	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	ARE-5.2	355	WW	-	-	-



	Anschluss	-	WW	-	-	Anschluss Rad-wegenetz NRW
Ohlenhard	EIC-3.1.	186	WW	-	-	keine
	EIC-3.2	663	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-4.1	312	WW	-	-	keine
	WER-4.2	312	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-4.3	312	WW	-	-	keine
	OHL-1.2	1.868	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	OHL-1.1	158	Gemeindestr.	-	-	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 5.10 Fuchshofen

Von Fuchshofen aus wurden die Wegebeziehungen zu 6 Nachbarorten betrachtet: Eichenbach, Wershofen, Schuld, Reifferscheid, Winnerath und Antweiler.

Fuchshofen liegt unmittelbar am Ahr-Radweg, wodurch die beiden Verbindungen in Richtung Schuld nach Norden bzw. Antweiler nach Süden bereits abgedeckt sind.

### *Eichenbach und Wershofen*

Für die Verbindung nach Eichenbach und Wershofen wurden mehrere Varianten untersucht:

Zum einen könnte die L73 und im weiteren Verlauf die eher schwach befahrene K5 genutzt werden. Die Nutzung der L73 sollte allerdings aufgrund des Verkehrsaufkommens nur eine nachrangige Lösung sein. Alternativ könnte ein Wirtschaftsweg unter der Eichenbacher Höhe genutzt werden, der den größten Teil der L73 „abkürzen“ würde. Dieser Wirtschaftsweg befindet sich allerdings aktuell in einem nicht Radverkehr-tauglichen Zustand. Ein Ausbau ist eher unwahrscheinlich

Als bevorzugte Variante für die Verbindung nach Eichenbach und Wershofen wird die Verbindung durch das Dreisbachtal angesehen, die darüber hinaus als touristische Zusatzroute vom Ahrtal nach NRW in der Netzkonzeption dargestellt wird (siehe Kap. 6.6).

Auf dieser Route müssen im unteren Abschnitt auf kurzen Abschnitten sowohl die L74 als auch die L73 mitbenutzt werden. Hier besteht allerdings die Aussicht, dass diese Situation im Zuge der angestrebten Schließung der „Lücke Fuchshofen-Schuld“ im Ahr-Radweg (vgl. Kap. 0) verbessert werden kann.

### *Schuld*

In Richtung Schuld gibt es leider aktuell nur die Möglichkeit die L73 mit zu nutzen. Der Ahr-Radweg weist hier seine bedeutendste Lücke auf, die nicht auf die Flut zurückzuführen ist. Hier gibt es zuletzt wieder neue Bestrebungen diese Lücke zu schließen (vgl. Kap. 6.1).

### *Winnerath*

Für die Verbindung nach Winnerath kann der Bedarf eher niedrig eingeschätzt werden. Die Route führt ab der Straße „Streitenau“ an der Laufenbacher Mühle durch das Laufenbachtal über einen frisch hergestellten Wirtschaftsweg hinauf nach Winnerath. Ab Fuchshofen muss allerdings für ca. 1.000 Meter die L73 mitbenutzt werden, da der Ahr-Radweg hier noch die bereits thematisierte „Lücke“ aufweist.

### *Reifferscheid*

Nach Reifferscheid kann theoretisch die gering befahrene K17 mitgenutzt werden. Diese Strecke ist zugleich eine „Zeitfahrstrecke“, am Aufstieg befindet sich eine Anlage, an der eine Karte abgestempelt werden kann, um die benötigte Zeit festzuhalten (sog. „Stoppomat“).

Eine Ausschilderung nach HBR wird jedoch aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des kurvigen, steilen Verlaufs als unmöglich erachtet. Entsprechend kann keine direkte Route dargestellt werden.

Als alternative Route kommt v.a. die bereits ausgeschilderte Variante über den Ahr-Radweg und das Limbachtal in Frage.

#### Antweiler

Die Verbindung nach Antweiler führt seit Bestehen des Ahr-Radweges über eben diesen. Mit der Flutkatastrophe im Juli 2021 wurden mehrere Abschnitte des Radweges zerstört, die aber bis Antweiler wiederhergestellt wurden. Auf Höhe von Antweiler selbst hatte ein Hangrutsch einen Abschnitt verschüttet.

Tab. 12: Wegeverbindungen Fuchshofen

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Wershofen	WER-2.1	936	L73	1.768 (6)	50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-1.4	373	L74	958 (3)		Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-1.3	3.418	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-1.2	2.121	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-1.1	500	Gemeindestr.	-	-	-
Eichenbach	WER-2.1	936	L73	1.768 (6)	50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-1.4	373	L74	958 (3)		Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-1.3	3.418	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-7.1	207	WW	-	-	keine
	EIC-3.2	663	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	EIC-3.1.	186	WW	-	-	-
Schuld	WER-2.1	936	L73	1.768 (6)	50/70	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise Schließung „Lücke“ Ahr-Radweg
	WIN-6.1	655	L73	1.768 (6)	50/70	dito
	SCH-3.3	2.343	L73	1.394 (5)	50/70	dito
	SCH-3.2	654	L73	2.719 (3)	50/70	dito
	SCH-3.1	410	L73	2.719 (3)	50 (Ort)	dito
Winnerath	WER-2.1	936	L73	1.768 (6)	50/70	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise Schließung „Lücke“ Ahr-Radweg
	WIN 3.2	2.768	WW	-	-	keine
	WIN 3.1	547	WW	-	-	keine
	WIN 5.1	458	Gemeindestr.	-	-	keine
Reifferscheid	FUC-2.1	145	Gemeindestr	-	-	keine
	FUC-2.2	2.140	Radweg	-	-	keine
	REI-9.1	460	Radweg	-	-	keine
	ANT-1.1	356	WW	-	-	keine
	REI-5.1	3.923	WW	-	-	keine
	REI-4.1	339	K16	362 (7)	50 (Ort)	keine
Antweiler	FUC-2.1	145	Gemeindestr	-	-	keine
	FUC-2.2	2.140	Radweg	-	-	keine
	REI-9.1	460	Radweg	-	-	keine
	ANT-2.3	1.467	Radweg	-	-	keine
	ANT-3.1	178	L73	1.768 (6)	50 (Ort)	keine

	ANT-3.2	190	K15	392 (3)	50 (Ort)	keine
--	---------	-----	-----	---------	----------	-------

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächenanierung ggf. auch entfallen

## 5.11 Harscheid

Von Harscheid aus wurden die Wegebeziehungen zu 3 Nachbarorten betrachtet: Rupperath (Kreis Euskirchen, NRW), Sierscheid und Schuld.

Aufgrund der Topographie würden sich hier in alle Richtungen jeweils nur die Kreisstraßen anbieten als Radrouten anbieten. Alle drei Verbindungen werden jedoch - nach aktuellem Beurteilungs-Stand - vom LBM für eine Mitführung ausgeschlossen. Sollte diese Beurteilung Bestand haben, zieht dies für Harscheid nach sich, dass sich für den Ort keine Anbindung an das Radrouten-Netz realisieren lassen würde.

### Rupperath

Nach Rupperath in NRW könnte die K25 mitbenutzt werden. Auf dem Gebiet der Gemarkung Harscheid führt ein Wirtschaftsweg westlich der K25 nahezu parallel zu derselben. Allerdings mündet dieser an der Landesgrenze wieder in die K25 ein, sodass kein wesentlicher Vorteil gegenüber der Mitbenutzung der zumeist gut einsehbaren Kreisstraße erzielt werden würde.

### Sierscheid

Nach Sierscheid könnte ebenso die K25 benutzt werden. Die Einsehbarkeit ist auch hier insg. gut gegeben. Alternative Wirtschaftswege kommen hier nicht in Betracht, da diese nicht auf direktem Weg zum Nachbarort führen.

### Schuld

Nach Schuld müsste die K26 mitgenutzt werden. Auch hier lassen sich aufgrund der Topographie keine alternativen Wirtschaftswege ausmachen.

Tab. 13: Wegeverbindungen Harscheid

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Rupprath/NRW	HAR-3.1	86	K25	365 (2)	frei	keine
	HAR-3.2	894	K25	365 (2)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	Anschluss	-	-	-	-	Anschluss in NRW
Schuld	HAR-2.1	315	K26	285 (1)	50 (Ort)	keine
	HAR-2.2	240	K26	285 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	SCH-5.1	539	K26	285 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	SCH-5.1	1.817	K26	285 (1)	50 (Ort)	keine
Sierscheid	HAR-1.1	172	K25	278 (3)	50 (Ort)	keine
	HAR-1.2	974	K25	278 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	SIE-3.2	683	K25	278 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	SIE-3.1	132	K25	278 (3)	50 (Ort)	keine

## 5.12 Herschbroich

Von Herschbroich aus wurden die Wegebeziehungen zu 5 Nachbarorten betrachtet: Adenau, Meuspath (in Verbindung mit dem GWG Döttinger Höhe), Nürburg (und Nürburgring), Quiddelbach sowie Döttingen in der VG Vordereifel.

Herschbroich liegt an der Vulkan-Rad-Route Eifel, die die Verbindungen nach Quiddelbach, Nürburg und Adenau abbildet (vgl. Kap. 6.2). Zudem würde die neue Route von Adenau zum Gewerbegebiet Döttinger Höhe über Herschbroich verlaufen (vgl. Kap. 6.6).

Im Bereich der Ortsgemeinde Herschbroich (ebenso wie in weiteren Ortsgemeinden) ergeben sich aufgrund des Verlaufs der Nordschleife in der Gemarkung auf zahlreichen Wirtschaftswegen Probleme durch unbefugtes Benutzen durch PKW und „wildes Parken“ auf den Wegen selbst oder in den Feldern und Waldstücken. Eine Sperrung oder blockierende Maßnahmen sind mit Blick auf die Anlieger (landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Flächen) sowie den Einsatzverkehr zum Nürburgring nur schwierig umzusetzen.

### *Adenau*

In Richtung Adenau führt die nach HBR-ausgeschilderte „Vulkan-Rad-Route Eifel“ über die K21 (Tempo 50) nach Breidscheid und ab hier über die Hauptstraße ins Adenauer Zentrum. Diese Verbindung ist für die Bevölkerung von hoher Bedeutung. Für den Radverkehr ist die Mitführung auf der Kreisstraße aber v.a. auch die Mitbenutzung der Bundesstraße wegen des hohen Verkehrsaufkommens nicht ideal.

Im Zuge der Konzept-Bearbeitung wurde auch ein Ansatz untersucht, mit der Route im Bereich Herschbroich oberhalb (westlich) der Kreisstraße zu bleiben. Dies ist mit den vorhandenen Wegen nur schwierig umzusetzen, zudem müsste auf Höhe des LBM-Betriebsgebäudes wieder auf die Kreisstraße zurückgekehrt werden.

Auch aus Herschbroicher Sicht wäre es sehr zu begrüßen, wenn im Zuge des Stadtumbaus Adenau auch Verbesserungen für die Radverkehrs-Verbindung über die B257 entstehen würden.

### *Döttingen*

Von Herschbroich in Richtung Döttingen wird insbesondere von der benachbarten Verbandsgemeinde Vordereifel eine Verbindung der beiden Orte angestrebt. Die oben beschriebene Problematik der durch die Gemeinde verlaufenden Nordschleife gilt insbesondere auch für die Wegeverbindung von Herschbroich nach Döttingen (wenige Querungs-Möglichkeiten unter/über der Nordschleife, illegaler „Schleichverkehr“ zu sog. „Spots“ wie „Karussell“ oder „Schwalbenschwanz“).

Die in der Netzkonzeption dargestellte Route verläuft über Wirtschaftsweg durch das Waldgebiet zwischen den beiden Orten. Sie quert dabei an einer Stelle die Nordschleife des Nürburgrings (Unterführung im Bereich Schwalbenschwanz/Pflanzgarten). Die Querung der B412 wäre mithilfe einer bestehenden Unterführung gewährleistet.

Teilweise müssten die betreffenden Wirtschaftsweg für den Radverkehr noch verbessert werden.

Die Mündung des Wirtschaftsweges in die Ortslage von Döttingen erfolgt in eine Gemeindestraße, die als geschlossener Bereich bzw. wie eine Privatstraße wirkt. Hier müsste eine klare Ausschilderung erfolgen, die die Durchführung des Radverkehrs deutlich macht.

### *Meuspath-GWG Döttinger Höhe*

Eine mögliche Verbindung von Herschbroich in Richtung Meuspath wäre zum einen eine Verbindung zwischen zwei Nachbargemeinden sowie zum zweiten auch der zentrale Abschnitt einer direkteren Verbindung von Adenau zum Gewerbegebiet Döttinger Höhe (vgl. Kap. 6.6).

Sowohl die Topographie als auch die von „Rasern“ missbrauchten Kreis- und Landesstraßen stellen für diese Verbindung eine Herausforderung dar.

Auf der ins Auge gefassten Route kann statt der K21 und L92 der Wirtschaftsweg im Hummelbachtal, der an der sog. „Alten Burg“ vorbeiführt, genutzt werden.

Auf dem letzten Abschnitt bietet sich aktuell dann keine andere Möglichkeit, als auf einem Abschnitt von circa 330 Metern die L92 mitzubenutzen, um den Wirtschaftsweg zu erreichen, der die Anbindung an die K20 nach Meuspath bzw. zum Gewerbegebiet herstellt.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt (aktuell ohne Tempolimit) bieten sich zwei Möglichkeiten:

1. Bau eines begleitenden Radweges entlang der L92 auf dem betreffenden Abschnitt zwischen den beiden Einmündungen der Wirtschaftswege (priorisierte Variante).
2. Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h in Verbindung mit entsprechenden Warnhinweisen auf Radverkehr. Ein Warnschild befindet sich dort bereits heute am oberen Ende des Abschnitts (alternative Variante).

Grundvoraussetzung zur Umsetzung dieser Route ist die Bereitschaft beider Ortsgemeinden (Meuspath und Herschbroich), die in ihrer Gemarkung verlaufenden Wirtschaftswege für den Radverkehr freizugeben und langfristig in einem Radverkehrs-tauglichen Zustand zu halten. Im zweiten Schritt gilt es dann, mit dem LBM die beste Lösung für den beschriebenen Abschnitt auf bzw. entlang der L92 zu erzielen.

### Quiddelbach und Nürburg

Nach Quiddelbach und Nürburg führt die „Vulkan-Rad-Route Eifel“ über teils asphaltierte Wirtschaftswege. Diese Route stellt auch weiterhin die beste Verbindung dar.

Nach Nürburg und weiter zum Nürburgring nutzen einige Einheimische auch eine direktere Alternative, die über einen zunächst asphaltieren und im weiteren Verlauf wassergebundenen Wirtschaftsweg im „Vogelsherdchen“ führt, der allerdings abschnittsweise sehr steil verläuft und ausgebaut werden müsste.

Tab. 14: Wegeverbindungen Herschbroich

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Adenau	HER-1.1	1.457	K21	500 (3)	50	keine
	ADE-1.5	412	B257	5.704 (4)	50	Fahrradfreundliche Umgestaltung Bundesstraße B257 im Zuge Stadtumbau Adenau
	ADE-1.4	985	B257	5.704 (4)	50	dito
	ADE-1.3***	890	Gemeindestr.	x	50	keine
	ADE-1.2***	826	B257	7.840 (4)	50	Fahrradfreundliche Umgestaltung Bundesstraße B257 im Zuge Stadtumbau Adenau
	ADE-1.1	578	B257	7.840 (4)	50	dito
Döttingen (VG Vordereifel)	HER-4.1	936	Gemeindestr.	-	-	keine
	HER-4.2	391	WW	-	-	keine
	HER-4.3	955	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	HER-4.4	695	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	Anschluss	-	WW	-	-	Anschlusswege in der VG Vordereifel
Meuspath / GWG Döttinger Höhe	HER-3.1	87	Gemeindestr.	-	-	keine
	HER-3.2	2.143	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	MEU-2.3	829	L92	2.831 (2)	frei	Neubau Radverkehrsanlage: Selbstständiger Radweg zwischen den Einmündungen der beiden WW
	MEU-2.2	129	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	MEU-2.1	330	K20	137 (1)	frei/50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise

	MEU-1.1	462	K20	137 (1)	50 (Ort)	keine
Quiddelbach	HER-2.1	449	K21	500 (3)	50 (Ort)	keine
	HER-2.2	242	K21	500 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HER-2.3	634	WW	-	-	keine
	ADE-7.1	439	WW	-	-	keine
	QUI-1.4	597	WW	-	-	keine
	QUI-1.3	771	WW	-	-	keine
... und weiter nach Nürburg	QUI-2.1**	931	WW	-	-	keine
	QUI-2.2**	32	WW	-	-	keine
	NÜR-4.4**	269	WW	-	-	keine
	NÜR-4.3	713	WW	-	-	keine
	NÜR-4.2	188	Gemeindestr.	-	-	keine
	NÜR-4.1	109	L93	-	50 (Ort)	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

\*\* Vorschlag alternative Führung der „Vulkan-Rad-Route Eifel“

\*\*\* ADE-1.2 nur in Richtung Adenau, ADE-1.3 nur in Richtung Herschbroich

### 5.13 Hoffeld

Von Hoffeld aus wurden die Wegebeziehungen zu 4 Nachbarorten betrachtet: Müsch, Wirft (und weiter in Richtung Adenau), Nohn sowie Trierscheid.

Durch die Gemarkung Hoffeld soll in Zukunft die „Regionale Ergänzungsrouten Adenau-Hillesheim“ verlaufen, die aktuell noch über die L10 geführt wird (vgl. Kap. 6.3.5).

#### Müsch

Nach Müsch ist die schwach befahrene aber im nördlichen Bereich sehr steile K4 bereits heute als Radroute ausgeschildert. Nach neuer STVO wäre eine Ausschilderung heute nicht mehr möglich (zu geringe Fahrbahnbreite, kurvig, steil).

#### Wirft, Adenau

Nach Wirft führt aktuell die HBR-ausgeschilderte Route über die K4, L10 und die Kreuzung Kirmutscheidermühle. Dort wird die B258 gequert.

Zukünftig sollte diese Route und damit die Verbindung von Hoffeld in Richtung Wirft über einen Wirtschaftsweg („Schleifweg“) geführt werden, der nördlich der Kreuzung Kirmutscheidermühle auf die B258 trifft, die hier bis zur Kreuzung auf ca. 150 m mitgenutzt werden müsste. Diese Mitnutzung kann nur im Zuge der Umbaumaßnahmen der Kreuzung selbst sowie dieses Streckenabschnitts der Bundesstraße erfolgen (vgl. Kap. 6.11).

Im weiteren Verlauf ab Wirft würde in Richtung Adenau in jedem Fall die L10 genutzt.

#### Trierscheid

Von Hoffeld nach Trierscheid kommen zwei Wege-Varianten in Betracht:

1. Über die K4, L10 sowie die L72 als Mitbenutzung der klassifizierten Straßen.
2. Über die Schulstraße bis zur L10. Hier muss heute noch die L10 auf ca. 150 Metern mitgenutzt und gequert werden. Die Mitführung wird seitens des LBM als möglich eingestuft, sodass der ursprünglich für diesen Abschnitt angedachte Bau eines begleitenden Radweges entfällt.

Von dieser Querungs-Stelle erreicht man den Wirtschaftsweg in Richtung Nohn, der den Dürleferseifen kreuzt. Weiter in Richtung Nohn biegt nach Süden der asphaltierte Wirtschaftsweg in Richtung Nohner

Bach ab. Der Bach wird über die vorhandene Brücke gequert. Anschließend führt der asphaltierte WW über die sog. „Kehr“ nach Trierscheid.

Die zweite Variante wird als prioritäre Variante im Radwegekonzept dargestellt.

### Nohn

Die Verbindung in Richtung Nohn entspricht der oben dargelegten Route nach Trierscheid - über die Schulstraße, L10 (neuer Radweg und Querung) und weitere Wirtschaftswege in Richtung „Heideweg“ in Nohn. Diese Verbindung ist zugleich ein Kernstück der „Regionalen Ergänzungsrouten Adenau-Hillesheim“ (vgl. Kap. 0).

Tab. 15: Wegeverbindungen Hoffeld

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Müsch	HOF-1.1	405	K4	130 (1)	50 (Ort)	keine
	HOF-1.2	722	K4	130 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise**
	MÜS-3.3	925	K4	130 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise**
	MÜS-3.2	60	K4	130 (1)	50 (Ort)	keine
	MÜS-3.1	65	K4	130 (1)	50 (Ort)	keine
Wirft (Adenau)	HOF-2.1	394	K4	130 (1)	-	-
	HOF-3.1	593	WW	-	-	-
	HOF-3.2	411	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	HOF-4.2	849	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	HOF-4.3	103	B258	3.014 (7)	50	Neubau Radverkehrsanlage (vgl. Kap. 6.11)
	WIR-5.2	51	B258	3.014 (7)	50	Neubau Radverkehrsanlage (vgl. Kap. 6.11)
	WIR-5.1	-	B258 / L10	3.014 (7) 1.731 (5)	50	Neubau Radverkehrsanlage (vgl. Kap. 6.11)
	WIR-2.2	1.052	L10	1.557 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
Trierscheid	HOF-6.1	217	Gemeindestr.	-	-	keine
	HOF-5.1	270	Gemeindestr.	-	-	keine
	HOF-5.2	352	WW	-	-	keine
	HOF-5.3	146	L10	2.147 (8)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HOF-5.4	1.026	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	Anschluss	-	WW	-	-	Anschlussweg OG Nohn
	TRI-2.3	181	WW	-	-	keine
	Anschluss	-	WW	-	-	Anschlussweg OG Nohn
	TRI-2.2	1.880	WW	-	-	keine
TRI-2.1	347	WW	-	-	keine	
Nohn	HOF-6.1	217	Gemeindestr.	-	-	keine
	HOF-5.1	270	Gemeindestr.	-	-	keine
	HOF-5.2	352	WW	-	-	keine
	HOF-5.3	146	L10	2.147 (8)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HOF-5.4	1.026	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	Anschluss	-	WW	-	-	Anschlussweg OG Nohn
	TRI-2.3	181	WW	-	-	keine

	Anschluss	-	WW	-	-	Anschlussweg OG Nohn
--	-----------	---	----	---	---	----------------------

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächenanierung ggf. abschnittsweise entfallen

\*\* Strecke ist bereits nach HBR ausgeschildert. Nach neuer STVO wäre eine Ausschilderung nicht mehr möglich (zu geringe Fahrbahnbreite, kurvig, steil)

## 5.14 Honerath

Von Honerath aus wurden die Wegebeziehungen zu 5 Nachbarorten betrachtet: Rodder, Reifferscheid, Adenau, Wimbach sowie Wirft (und weiter zur Kreuzung Kirmutscheidermühle):

### *Rodder*

Von Honerath nach Rodder kann keine Route dargestellt werden. Die Mitnutzung der K15 ist zwar theoretisch möglich – ein Ausschilderung nach HBR kann jedoch aufgrund der schmalen Fahrbahn und dem sehr engen und kurvigen Verlauf nicht erfolgen. Überholvorgänge wären auf dem überwiegenden Teil der Strecke unmöglich. Eine „radikale“ Variante im Sinne der Ausweisung der K15 als „Fahrradstraße“ wurde erörtert, mit Blick auf die lokalen Verkehrsverhältnisse aber verworfen. Der Radverkehr müsste in diesem Fall die dominierende Verkehrsform darstellen, was auf der Strecke nicht erreichbar scheint.

Letztlich muss hier von Honerath nach Rodder die Route über Reifferscheid mitbenutzt werden.

### *Reifferscheid*

Der Weg nach Reifferscheid führt ab Honerath über die L10 und die K17. Diese Route ist bereits nach HBR ausgeschildert. Alternative Lösungen über Wirtschaftswegen bieten sich hier nicht an.

### *Adenau*

Der Weg nach Adenau führt HBR-beschildert ab Honerath über die L10, die vom Ortseingang aus auf 500 Meter mitbenutzt werden muss. Dann über einen Wirtschaftsweg in die teils steile Gartenstraße.

Häufig benutzt wird auch die Variante über die Burgstraße und den Wirtschaftsweg „Am Ackerbüsch“. Diese Route trifft allerdings oberhalb Adenau wieder auf die L10 von wo aus diese im Bereich zweier steiler Kurven noch bis zum Ortseingang mitbenutzt werden muss.

Weitere mögliche Alternativen führen auf Wirtschaftswegen an der Deponie an der B257 vorbei, hätten aber wsh. nur geringe Akzeptanz, da größere Umwege ab und von Adenau zu fahren wären. Diese Wirtschaftswegen würden eher als Anbindung an die Vulkan-Rad-Route eine Rolle spielen, vgl. hierzu auch Kap. 6.3.1.

Grundsätzlich ist die Frage der besten Anbindung von Honerath nach Adenau auch unter dem Gesichtspunkt zu betrachten, dass hier die „Regionale Ergänzungsrouten Adenau-Hillesheim“ (vgl. Kap.0) verläuft und HBR-beschildert ist. Eine Umlegung der jetzigen Route hätte somit auch Auswirkungen auf die weiteren Ziele und Einzugsbereiche.

### *Wimbach*

Von Honerath nach Wimbach existieren mehrere Wirtschaftswegen im Waldgebiet zwischen den beiden Orten, die für eine direkte Verbindung in Frage kommen. Die Variante mit den bestausgebauten Wegen führt an der Hubertushütte vorbei zum Oberdorf von Wimbach.

Diese Strecke wäre auch ein Teilabschnitt der mögliche neuen „Höhenroute“ von Insul nach Nürnberg (vgl. Kap. 6.9).

### *Wirft-Kreuzung Kirmutscheidermühle*

In Richtung Wirft muss die HBR-beschilderte L10 genutzt werden. Eine alternative Führung auf Wirtschaftswegen bietet sich hier aufgrund der Topographie und fehlender geeigneter Wirtschaftswegen nicht an (siehe auch Kap. 6.2).



Tab. 16: Wegeverbindungen Honerath

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Reifferscheid	HON-3.1	194	L10	1.557 (3)	50/30	keine
	HON-3.2	678	L10	1.557 (3)	60/frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HON-4.1	332	K17	738 (4)	frei	dito
	REI-3.4	1.897	K17	738 (4)	frei	dito
	REI-3.3	547	WW	-	-	keine
	REI-3.2	280	WW	-	-	keine
	REI-3.1	172	Gemeindestr.	-	-	keine
Adenau	HON-1.1	313	L10	1.557 (3)	50/30	keine
	HON-1.2	456	L10	1.557 (3)	70/frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	ADE-5.3	606	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	ADE-5.2	712	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-5.1	31	L10	1.557 (3)	50 (Ort)	keine
	ADE-3.1	469	B257	7870 (4)	50 (Ort)	Verkehrsberuhigung Bundesstraße im Stadtbereich Adenau, ggf. Radverkehrsfreundliche Umgestaltung
Wimbach	HON-2.1	151	Gemeindestr.	-	-	keine
	HON-2.2	470	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIM-5.2	1.011	WW	-	-	keine
	WIM-5.1	767	WW	-	-	keine
	WIM-4.1	62	Gemeindestr.	-	-	keine
Wirft / Kreuzung Kirmutscheidermühle	HON-3.1	194	L10	1.797 (5)	50/30	keine
	HON-3.2	678	L10	1.797 (5)	60/frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HON-3.3	535	L10	1.797 (5)	frei	dito
	ROD-5.1	652	L10	1.557 (3)	frei	dito
	BAR-8.1	1.628	L10	1.557 (3)	frei	dito
	WIR-7.2	405	L10	1.557 (3)	70/frei	dito
	WIR-7.1	343	L10	1.557 (3)	50 (Ort)	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 5.15 Hümmel

Von Hümmel aus wurden die Wegebeziehungen zu 10 Nachbarorten betrachtet: Wershofen, Ohlenhard, Lindweiler (und weiter nach Rohr), Tondorf, Schönau, Esch, Sasserath, Hilterscheid, Ohlerath sowie Schuld.

Dazu wurden noch die Wegeverbindungen zwischen den Ortsteilen Falkenberg, Bröhlingen, Heistert, Blindert, Pitscheid, Marthel und Hümmel selbst in den Blick genommen.

Im nördlichen Bereich der Gemarkung von Hümmel könnte eine mögliche direkte Verbindung von Tondorf im Westen bis zur sog. Wasserscheide bei Esch realisiert werden. Diese führt über den Wirtschaftsweg der sog. „Römerstraße“, nördlich an Bröhlingen vorbei bis zur Querung der L74 (vgl. Kap. 6.8).

### Verbindungen zwischen den Ortsteilen

Die Ortsgemeinde Hümmel besteht aus insg. 7 Ortsteilen. Die Verbindungen zwischen den einzelnen Orten sind auch für den Radverkehr mehrheitlich über die klassifizierten Straßen abgebildet. Eine

bedeutende „Abkürzung“ bzw. direktere Verbindung über Wirtschaftswege gibt es lediglich zwischen Hümmel und Bröhlingen, ggf. mit zusätzlichem Anschluss von Falkenberg.

Der LBM weist darauf hin, dass diverse Abschnitte der K10, K11, K12, K13, K14 sowie der L74 keine genügenden Fahrbahnbreiten aufweisen. Die Verkehrsbelastung ist hier jedoch auf den meisten Abschnitten sehr gering und auch das „Raser“-Phänomen fällt hier geringer aus als in der näheren Umgebung des Nürburgrings, so dass im Zuge der Umsetzung im Einzelfall über eine mögliche Beschilderung zu entscheiden sein wird.

Als besonders kritisch und aktuell nicht beschilderungsfähig wird die K13 zwischen Marthel und Pitscheid eingeschätzt, die jedoch als Verbindungsachse in der Ortsgemeinde eine hohe Bedeutung hätte.

#### *Wershofen*

Die Verbindung nach Wershofen ist für die Gemeinde Hümmel von hoher Bedeutung, hier befinden sich z.B. KITA, Grundschule und Gastronomie. Die direkte Verbindung führt über die L74, die in einigen Abschnitten kurvig und steil ausgeprägt und zudem recht stark befahren ist. Alternative Wirtschaftswege, die als direkte Route genutzt werden könnten, gibt es keine.

Die Verbindung über die „alte Landesstraße“ von Pitscheid durch das Armuthsbachtal nach Wershofen muss zum einen in mehreren Streckenabschnitten ausgebaut und verbessert werden. Zum zweiten fehlt hier aktuell eine Querungs-Möglichkeit über den Armuthsbach, da die von der Flut zerstörte Brücke zunächst wiederhergestellt werden muss.

#### *Ohlenhard*

Zwischen Hümmel und Ohlenhard sind die Beziehungen weniger intensiv als mit Wershofen. Auch hier bietet sich letztlich nur die Route über die L74 und K9 an.

Mögliche Abkürzungen entlang des Fluggeländes über Wirtschaftswege sind teilweise zugewachsen oder nicht praktikabel. Auch eine andere Variante über Wirtschaftswege mit einer möglichen alternativen Querung oder Nutzung des Wirtschaftsweges im Armuthsbachtal würde für die Verbindung nach Ohlenhard keine wesentlichen Vorteile mit sich bringen.

#### *Lindweiler-Rohr*

Von Hümmel nach Lindweiler und weiter nach Rohr führt eine gut ausgebaute Verbindung über Wirtschaftswege. Ab der Landesgrenze ist der Wirtschaftsweg auf NRW-Seite asphaltiert. Die hier aktuell stattfindenden Bauarbeiten sollten im Laufe des Jahres 2023 abgeschlossen sein.

Über Rohr kann bei Weiterfahrt über die NRW-Radrouten auch der Freiling See erreicht werden. Für Radfahrerinnen und Radfahrer aus Marthel, Heistert, etc. würde eine direkte Verbindung durch das Armuthsbachtal verlaufen. Bei der Fahrt über Hümmel müsste dagegen eine zusätzliche Steigung überwunden werden. Die Frage der Nutzbarkeit des Armuthsbachtales für den Radverkehr muss jedoch mit Blick auf Naturschutz-Belange grundsätzlich diskutiert werden (siehe Kap. 6.9.3).

#### *Tondorf*

Die direkte Verbindung von Hümmel nach Tondorf führt über die L74 nach Falkenberg und von hier über die K10 bis zur Landesgrenze, wo diese in die K79 übergeht und durch das ausgedehnte Waldgebiet bis Tondorf führt. Gerade das große Waldgebiet bietet leider keine alternativen Wirtschaftswege, die von ihrer Führung her geeignet wären, eine attraktive Verbindung nach Tondorf herzustellen. Die Nutzung der K10 wird seitens des LBM aktuell nicht befürwortet.

#### *Schönau*

Im nördlichen Bereich der Gemarkung von Hümmel könnte eine mögliche direkte Verbindung von Tondorf im Westen bis zur sog. Wasserscheide bei Esch realisiert werden. Diese führt in der Gemarkung Hümmel von Osten kommend über den WW der sog. „Römerstraße“, nördlich an

Bröhlingen vorbei bis zur Querung der L74. Von hier aus würde ein Wirtschaftsweg bis zur K10 auf Höhe des Abzweigs zum Ruheforst führen.

Auf diese Weise würde eine sehr direkte Verbindung zwischen zwei NRW-Knotenpunkten bei Tondorf sowie der „Wasserscheide“ bei Esch entstehen, die in Teilabschnitten durch das Gebiet der Ortsgemeinde Hümmel verlaufen würde und abschnittsweise ausgebaut werden müsste. Auch die Frage von Jagd-Interessen ist hier noch zu klären.

Diese Route wäre von einigem Interesse für den Radverkehr von und nach NRW. Für den Radverkehr der Gemeinde Hümmel würde sich hieraus v.a. eine Verbesserung in Richtung Wasserscheide, Esch, Mahlberg, Schönau und Bad Münstereifel ergeben. Die Verbindung nach Tondorf würde hiervon nicht wirklich verbessert. Ein erster Austausch hierzu hat mit dem Kreis Euskirchen stattgefunden.

#### Sasserath

Nach Sasserath führt ab Heistert die K14 talabwärts zur Landesgrenze und führt von dort als K5 auf NRW-Seite hinan nach Sasserath. Ab Blindert (und Bröhlingen) würde sich eine Abkürzung über einen der beiden Wirtschaftswege im Gansbachtal lohnen. Der südliche ist jedoch beschränkt, der nördliche in einem schlechten Zustand.

#### Hilterscheid und Ohlerath

Für die Verbindung in Richtung Hilterscheid und Ohlerath eignet sich zum einen die oben beschriebene Route über die K14, K5 und Sasserath.

Alternativ könnte aber die Tatsache genutzt werden, dass auf NRW-Seite gut ausgebaute, asphaltierte Wirtschaftswege im und zum Brömmerbachtal (markiert die Landesgrenze) verlaufen. Auf RLP-Seite führt zwischen den beiden Ortsteilen Heistert und Pitscheid ein WW hinunter ins Brömmerbachtal zu einer Brücke. Im ersten Abschnitt ist dieser noch asphaltiert, im weiteren Verlauf müsste er mit Blick auf Alltagstauglichkeit verbessert werden.

#### Schuld bzw. Anschluss Radweg Landesstraße

Die Route nach Schuld bzw. zum Anschluss an den Ahr-Radweg führt von Heistert und Pitscheid über die K13 zur Landesgrenze und von dort über die K57 zum Radweg an der L165 Radweg an der L75 und weiter zur L73. Hier trifft man auf die „Lücke“ zwischen Schuld und Fuchshofen. Die hier beschriebene Mitbenutzung der Kreisstraßen bis zum Radweg wird seitens des LBM als kritisch eingestuft und aktuell nicht für eine Ausschilderung empfohlen.

Eine theoretische Alternative stellt die Nutzung des Armuthsbachtals für den Radverkehr dar, die jedoch in der Umsetzung schwierig zu realisieren sein dürfte (siehe Kap. 6.9.3).

Tab. 17: Wegeverbindungen Hümmel

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke		Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Verbindungen zw. den Ortsteilen grundsätzlich über die klassifizierten Straßen, außer:						
Hümmel-Bröhlingen	HÜM-4.1	120	Gemeindestr.	-	-	keine
	HÜM-4.2	1.318	WW	-	-	keine
	HÜM-4.3	1.365	WW	-	-	Oberflächensanierung*
Wershofen (ab Hümmel)	HÜM-1.1	275	L74	958 (3)	50 (Ort)	keine
	HÜM-1.2	1.237	L74	958 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-3.3	2.035	L74	958 (3)	frei	dito
	WER-3.2	608	L74	958 (3)	frei	dito
	WER-3.1	1.067	L74	958 (3)	50 (Ort)	keine
Wershofen (ab Pitscheid)	HÜM-13.1	341	Gemeindestr.	-	-	Oberflächensanierung*
	HÜM-13.2	2.257	WW	-	-	Oberflächensanierung plus

	WER-5.4	1.461	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WER-5.3	953	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-5.2	571	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-5.1	442	Gemeidestr.	-	-	-
Ohlenhard	HÜM-1.1	275	L74	958 (3)	50 (Ort)	keine
	HÜM-1.2	1.237	L74	958 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-3.3	2.035	L74	958 (3)	frei	dito
	OHL-4.2	753	K9	503 (1)	frei	dito
	OHL-4.1	493	K9	503 (1)	50 (Ort)	keine
Lindweiler, Rohr	HÜM-2.1	90	Gemeidestr.	-	-	keine
	HÜM-2.2	1.104	WW	-	-	keine
	Anschluss	-	WW	-	-	Anschluss in NRW
Tondorf	HÜM-3.1	374	L74	958 (3)	50 (Ort)	keine
	HÜM-3.2	2.936	L74	958 (3)	frei/?	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HÜM-5.1	736	K10	709 (3)	frei	dito
	Anschluss	-	K79			Anschluss in NRW
Schönau (ab Bröhlingen über „Wasser- scheide“)	HÜM-8.1	138	Gemeidestr.	-	-	keine
	HÜM-8.2	822	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	HÜM-7.3	874	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	Anschluss in NRW	-	WW	-	-	-
Sasserath (ab Heistert)	HÜM-11.1	779	K14	243 (5)		Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	Anschluss		K5			Anschluss in NRW
Sasserath (ab Blindert)	HÜM-9.4	323	Gemeidestr.	-	-	-
	HÜM-9.5	842	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
Hilterscheid und Ohlerath (ab Heistert)	HÜM-12.1	452	WW	-	-	keine
	HÜM-12.2	541	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	HÜM-12.3	914	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	Anschluss in NRW		WW	-	-	
Schuld / Anschluss Ahr- Radweg (ab Pitscheid)	HÜM-1.6	789	K13	180 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HÜM-1.7	2.505	K13	180 (3)	frei	dito

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 5.16 Insul

Von Insul aus wurden die Wegebeziehungen zu 6 Nachbarorten betrachtet: Sierscheid, Dümpelfeld, Lückenbach, Reifferscheid, Winnerath sowie Schuld.

### Sierscheid

Nach Sierscheid kann die K25 mitbenutzt werden. Die Mitführung wird seitens des LBM als kritisch betrachtet, jedoch nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Alternative Wirtschaftswege, die direkt nach Sierscheid führen würden, bieten sich aufgrund der Topographie keine an. Mit Inkaufnahme eines größeren Umweges könnte der Wirtschaftsweg ab Schuld „An der Bellesheck“ genutzt werden.

### Dümpelfeld

Von Insul nach Dümpelfeld bietet sich in erster Linie der Ahr-Radweg als Verbindungsrouten an. Dieser Abschnitt wurde nach der Flut wieder vollständig hergestellt und im April 2023 wiedereröffnet. Nachteil des Ahr-Radweges ist hier, dass er für viele Nutzer einen Umweg zwischen den beiden Orten darstellt, da die Ahr zweimal überquert werden muss.

Alternativ käme die Mitnutzung der L73 in Frage, die jedoch auf diesem Abschnitt relativ eng und stark befahren ist und nicht als Route empfohlen werden kann. Im Bereich der Ahraue finden im Jahr 2023 Modellierungs-Arbeiten am Gewässer und den angrenzenden Wiesenbereichen statt (Retentionsflächen im Naturschutzprojekt Obere Ahr). Dabei entsteht parallel zur L73 ein neuer Fußweg zwischen Insul und Dümpelfeld, der jedoch für eine Mitnutzung durch den Radverkehr ebenfalls keine geeignete Option darstellt.

Letztlich bleibt die Nutzung des Ahr-Radweges als beste Möglichkeit, um sich zwischen den beiden Orten zu bewegen.

### Lückenbach

Die Route von Insul nach Lückenbach führt aus dem Dorf nach Süden über verschiedene Wirtschaftswege, entlang der Kreuzung an der Waldkapelle und weiter auf dem „Insuler Weg“ in Richtung Lückenbach.

### Reifferscheid

Die Route von Insul nach Reifferscheid führt zunächst über Lückenbach (s.o.) und von hier aus weiter über den asphaltierten Wirtschaftsweg.

### Winnerath

Die Route nach Winnerath führt über den Wirtschaftsweg „Brumpösch“ bis zur Kreuzung „Höhnerköpp“.

Von Insul nach Winnerath wurden noch weitere Varianten geprüft, die jedoch nicht als Routen dargestellt werden:

- Über den Ahr-Radweg bis Schuld und von hier über die K16 nach Winnerath
- Über den Wirtschaftsweg am „Welsbach“ wiederum bis zur Kreuzung „Höhnerköpp“ und von hier über den Wirtschaftsweg nach Winnerath
- Über die L73 in Richtung Schuld bis zur Einmündung ins Atzenbachtal, weiter auf dem Wirtschaftsweg bis Winnerath

Bei den Varianten 2 und 3 wäre abschnittsweise ein Ausbau bzw. eine Verbesserung der Wegedecke notwendig, um Alltagstauglichkeit herzustellen (aktuell eher Mountain-Bike).

Grundsätzlich zeigt sich die Variante „Brumpösch“ im best-ausgebauten Zustand, wobei sich dies durch die forstwirtschaftliche Nutzung abschnittsweise wieder anders darstellen kann.

### Schuld

Von Insul nach Schuld kann der Ahr-Radweg genutzt werden. Dieser wird nach Beseitigung der Flutschäden vollständig wiederhergestellt.

Tab. 18: Wegeverbindungen Insul

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Sierscheid	INS-1.1	436	K25	278 (3)	50 (Ort)	keine
	INS-5.1	2186	K25	278 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise

	SIE-1.2	306	K25	278 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	SIE-1.1	82	K25	278 (3)	50 (Ort)	keine
Dümpelfeld	INS-1.1	436	K25	278 (3)	50 (Ort)	keine
	INS-6.1	1.086	Radweg	-	-	keine
	DÜM-3.2	546	Radweg	-	-	keine
	DÜM-3.1	236	Gemeindestr.	-	-	keine
Lückenbach	INS-3.1	88	Gemeindestr.	-	-	keine
	INS-3.2	335	WW	-	-	keine
	INS-3.3	610	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	INS-9.1	863	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	DÜM-6.1	172	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	DÜM-2.1	312	K24	204 (4)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	DÜM-2.2	240	K24	204 (4)	50 (Ort)	keine
und weiter nach Reifferscheid	DÜM-2.3	566	WW	-	-	keine
	REI-8.2	886	WW	-	-	keine
	REI-8.1	98	Gemeindestr.	-	-	keine
Winnerath	INS-3.1	88	Gemeindestr.	-	-	-
	INS-3.2	335	WW	-	-	keine
	INS-3.3	610	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	INS-3.4	2.073	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	INS-3.5	287	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIN-1.3	371	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIN-1.2	646	WW	-	-	keine
	WIN-1.1	382	Gemeindestr.	-	-	keine
Schuld	INS-4.1	1.145	Radweg	-	-	keine**
	SCH-1.4	535	Radweg	-	-	keine**
	SCH-1.3	784	Gemeindestr.	-	-	keine
	SCH-1.2	552	Radweg	-	-	keine
	SCH-1.1	413	Gemeindestr.	-	-	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

\*\* Hinweis: Wiederherstellung des Ahr-Radweg-Abschnitts nach der Flut

## 5.17 Kaltenborn

Von Kaltenborn aus wurden die Wegebeziehungen zu 4 Nachbarorten betrachtet: Weidenbach (und weiter nach Kesseling, beides VG Altenahr), Hohenleimbach (VG Brohlthal), Siebenbach (VG Vordereifel) sowie Leimbach und von hier weiter nach Adenau.

Dazu wurden noch die Wegeverbindungen zwischen den Ortsteilen Herschbach, Jammelshofen, Hochacht und Kaltenborn selbst in den Blick genommen.

### *innörtliche Verbindungen*

Bei den innörtlichen Verbindungen zwischen den einzelnen vier Ortsteilen spielen v.a. die klassifizierten Straßen eine wesentliche Rolle. Die Topographie lässt gerade in der Gemeinde Kaltenborn kaum alternative Varianten zu.

Herrschbach - am Nordrand der Gemarkung - ist über die L90 mit Kaltenborn im Zentrum der Ortsgemeinde verbunden. Parallele Wirtschaftswege gäbe es hier im Talbereich nur auf Teilabschnitten, diese sind jedoch auch von Wanderwegen belegt.

Jammelshofen ist über die K23 an Kaltenborn und damit an den zentralen Punkt der Ortsgemeinde angeschlossen. Noch ausgeprägter als für Herrschbach gilt, dass der enge Talraum keine parallelen Wirtschaftswege ermöglicht. Die K23 erfüllt mit ihrer Fahrbahnbreite knapp die Voraussetzung für eine Mitführung bzw. Beschilderung nach HBR.

Hochacht kann vom Zentrum der OG, also von Kaltenborn aus, über zwei Varianten erreicht werden: Zum einen über die L90 – zum zweiten über Wirtschaftswege, wie aktuell in der Netzkonzeption dargestellt.

Varianten durch das Odenbachtal und Schenkbachtal wurden ebenfalls untersucht. Hier wären jedoch jeweils größere Sanierungsarbeiten nötig, um die Wege Alltagsradtauglich herzustellen.

Die Verbindung von Kaltenborn nach Hochacht stellt zugleich die Strecke für die Achse „Adenau-Brohltal“ dar, die von Kaltenborn über den „Sattel bei Hochacht“ durch das Gilgenbachtal nach Leimbach verlaufen soll (vgl. Kap. 6.6).

#### *Weidenbach und Kesseling*

Die Verbindung nach Norden in Richtung Weidenbach und weiter nach Kesseling erfolgt über die teils zu schmale L90. Hier gilt wie bereits oben beschrieben, dass sich im Talbereich kaum geeignete parallele Wirtschaftswege finden lassen, die eine alternative Führung ermöglichen würden.

Seitens des LBM wird eine Mitführung auf der L90 kritisch beurteilt – eine Ausweisung nach HBR wäre demnach nach aktueller Einschätzung nicht möglich.

#### *Hohenleimbach*

Die Verbindung nach Hohenleimbach ist zum einen aus Sicht der Gemeinde Kaltenborn von Bedeutung, zum anderen spielt sie bei der neuen Achse von Adenau ins Brohltal eine wichtige Rolle (vgl. Kap. 6.6).

Die Route kann über den bei Kaltenborn nach Osten verlaufenden Wirtschaftsweg durch das Pflingsttal verlaufen. Dieser trifft im weiteren Verlauf auf den asphaltierten Wirtschaftsweg, der vom Forsthaus Langhardt ausgeht und Richtung Hohenleimbach führt.

Als mögliche Alternativen wurden auch zwei weitere Varianten betrachtet:

- Über die K23 und Jammelshofen hinauf zur B412. Hier entweder per Querung und Mitbenutzung (460 m) oder auf dem nur teilweise vorhandenen parallelen Wirtschaftsweg bis zur Einmündung in die L10. Von der L10 biegt nach ca. 600 Metern ein Wirtschaftsweg in Richtung Hohenleimbach ab. Der Aufwand zur Erstellung dieser Verbindung entlang der Bundesstraße muss letztlich im Verhältnis zur erwartbaren Nutzungsfrequenz als zu hoch eingeschätzt werden
- Über die L90 und den auf Höhe von Herrschbach nach Osten in den Wald einbiegenden Wirtschaftsweg zum Forsthaus Langhardt. Von dort führt der asphaltierte Wirtschaftsweg weiter bis Hohenleimbach. Die Asphaltierung ist hier teils in einem schlechten Zustand. Zudem wird dieser Weg intensiv fortwirtschaftlich genutzt, sodass eine Radnutzung eher auszuschließen wäre

#### *Siebenbach*

Die Anbindung nach Siebenbach erfolgt durch Mitnutzung der K23 über Jammelshofen (s.o.) und den Wirtschaftsweg „Hohe Acht“ („Rodelwiese“ unterhalb des Gästehauses).

Ab der Einmündung in die L10 müsste diese mitbenutzt und anschließend die B412 gequert werden, um zur K3 in Richtung Siebenbach zu gelangen. Eine sichere und attraktive Lösung dieser Querungssituation wäre nur über Verkehrs-regulierende und bauliche Maßnahmen herzustellen. Hier könnte

bspw. der „Parkplatz“ im Dreieck zwischen den beiden Abbiegungen der L10 von der B412 genutzt werden, um eine möglichst direkte Querung der Bundesstraße von/zur K3 zu ermöglichen. Einer Querung an dieser Stelle kommt zu Gute, dass der Verkehr bereits auf 70 km/h limitiert ist. Ob und auf welche Weise hier eine Querung ermöglicht werden kann, bedarf noch einer genaueren Untersuchung in der Umsetzungsphase.

Erörtert wurde auch eine Führung nach Siebenbach über die K23 und Jammelshofen und weiter auf der K23 bis zur Querung der B412. Von hier könnte der Wirtschaftsweg „Auf der Neidecke“ bis Siebenbach genutzt werden. In diesem Bereich wäre eine Querung für den Radverkehr wegen der schlechten Einsehbarkeit noch schwieriger herzustellen als im vorgenannten Kreuzungsbereich mit der L10, wo der Verkehr per se bereits langsamer läuft.

#### *Leimbach und weiter nach Adenau*

Für die Route nach Leimbach bzw. Adenau stellte sich die Grundsatzfrage, ob eher die Landesstraße(n) L90 und L10 oder eher die Wirtschaftswege-Verbindung durch das Gilgenbachtal genutzt werden soll. Ausschlaggebend für die Wirtschaftswege-Variante war neben der Verkehrssicherheit auch, dass hierüber eine direkte Verbindung nach Gilgenbach und Leimbach mit Anschluss an die Vulkan-Rad-Route (auch nach Norden) hergestellt werden kann.

Die Verbindung nach Leimbach stellt zugleich einen Streckenabschnitt der Route „Adenau-Brohltal“ dar (vgl. Kap. 6.7).

Der ca. 700 Meter lange Abschnitt LEI-1.4 ist von der Problematik betroffen, dass aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ein Überholen mit Mindestabstand nach der StVO nicht möglich ist. Entsprechend wird eine Beschilderung der Route durch den LBM aktuell ausgeschlossen. Da sich für diesen Abschnitt keine alternative Führung anbietet, gehört er zu den Strecken für die unbedingt eine „neue Lösung“ gefunden werden muss, die die Ausweisung der Route ermöglicht (vgl. Kap. 4.3.6).

Tab. 19: Wegeverbindungen Kaltenborn

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Weidenbach, Kesseling	KAL-2.1	4.865	L90	373 (5)	frei/70	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
Hohenleimbach	KAL-4.1	131	K23	417 (4)	50 (Ort)	keine
	KAL-4.2	135	K23	417 (4)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	KAL-3.1	1.368	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	KAL-3.2	270	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	KAL-3.3	662	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	Anschluss	-	-	-	-	-
innerörtliche Verbindung nach Jammelshofen	KAL-4.1	131	K23	417 (4)	50 (Ort)	keine
	KAL-4.2	135	K23	417 (4)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
... und weiter nach Siebenbach	KAL-4.3	1.994	K23	417 (4)	frei	dito
	KAL-4.4	418	K23	417 (4)	50 (Ort)	keine
	KAL-4.5	172	K23	417 (4)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	KAL-4.6	572	WW	-	-	keine
	KAL-4.7	119	L10	1.747 (5)	50	Neubau Radverkehrsanlage
	KAL-4.8	-	B412	5.942 (6)	70	Querungshilfe schaffen
	Anschluss	-	K3	-	-	Anschluss in Siebenbach
Leimbach	KAL-1.1	275	L90	373 (5)	373 (5)	keine
	KAL-1.2	232	L90	373 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise



	KAL-1.3	640	WW			keine
	KAL-1.4	893	WW			Oberflächensanierung*
	KAL-1.5	31	WW			Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	KAL-1.6	532	WW			keine
	KAL-1.7	1.097	Gemeindestr.			keine
	KAL-1.8	283	WW			Oberflächensanierung*
	LEI-1.6	2.338	WW	-		Oberflächensanierung*
	LEI-1.5	312	K22	94 (5)**	50 (Ort)	keine
	LEI-1.4	691	K22	94 (5)**	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	LEI-1.3	921	K22	94 (5)	50 (Ort)	keine
	LEI-1.2	790	Gemeindestr.	-	-	keine
	LEI-1.1	30	K22	94 (5)	50 (Ort)	keine
... und weiter nach Adenau	LEI-2.1	117	Gemeindestr.	-	-	keine
	LEI-2.2	1.250	Radweg	-	-	keine
	ADE-3.4	1.133	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-4.1	538	Gemeindestr.	-	-	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

\*\* In diesem Abschnitt fällt der DTV-Wert wahrscheinlich noch geringer aus (siehe Text oben)

## 5.18 Kottenborn

Von Kottenborn aus wurden die Wegebeziehungen zu 4 Nachbarorten betrachtet: Wimbach (und weiter nach Adenau), Quiddelbach, Barweiler sowie Wiesemscheid.

### *Wimbach und weiter nach Adenau*

Die Verbindung nach Wimbach kann über den jüngst sanierten Wirtschaftsweg „Unter dem Acker“ erfolgen. Theoretisch kann auch die K19 genutzt werden, jedoch fahren die PKW hier oft zu schnell, sodass die Wirtschaftswege-Variante prioritär zu sehen ist.

Die Weiterfahrt in Richtung Adenau erfolgt entweder direkt durch Wimbach weiter über die K18 oder über die im Abschnitt „Wimbach“ (s.u.) beschriebene prioritäre Variante über Wirtschaftswege am östlichen Ortsrand.

### *Quiddelbach*

Nach Quiddelbach wird zunächst der Wirtschaftsweg „Unter dem Acker“, der auch nach Wimbach führt, genutzt. Ab dem oberen Ortsrand von Wimbach führen dann i.d.R. gut ausgebaute Wirtschaftswege bis zur Brücke über die Nordschleife und von hier über „Am Schwedenkreuz“ bis zum Abzweig nach Quiddelbach.

Als alternative Routen zwischen Kottenborn und Quiddelbach wurden auch die Wirtschaftswege östlich und südlich von Kottenborn betrachtet. Zum einen wäre die Strecke dadurch etwas länger und zum zweiten ist es mit Blick auf die Beschilderung immer sinnvoll, Verbindungen abschnittsweise zusammenzulegen – in diesem Fall Kottenborn-Quiddelbach mit Wimbach-Quiddelbach.

### *Barweiler*

Der erste Abschnitt in Richtung Barweiler führt über den teils steilen aber gut ausgebauten Wirtschaftsweg im Bereich „Wadepfopf“ bis zur Querung des Wirftbaches an der Kottenborner Mühle.

Entscheidend für die weiteren Überlegungen zur Verbindung von Kottenborn nach Barweiler war es, dass eine mögliche Nutzung der schmalen, steilen und kurvigen K18 seitens des LBM ausgeschlossen

wurde. Entgegen anderen schmalen Kreisstraßen im Adenauer Land scheint auf der K18 aufgrund ihrer speziellen Merkmale und der Länge des zu benutzenden Abschnitts auch keine sinnvolle Anwendung alternativer Lösungen (z.B. Tempo 50, Ausweichbuchten, etc., vgl. Kap. 0) umsetzbar.

In der vorliegenden Konzeption erfolgt die Verbindung deshalb über Wirtschaftswege und unter Querung des Wirftbaches auf Höhe der Kottenborner Mühle. Über diesen „Knotenpunkt“ können die drei Orte Barweiler, Wiesemscheid und Kottenborn direkt miteinander verbunden werden. Zusätzlich würden sich auch für die nicht direkt berührten Orte neue Verbindungsmöglichkeiten ergeben.

Aktuell dienen an dieser Stelle Trittsteine (für Fußgänger) und eine Furt (für KfZ, etc.) als Querungshilfe über den Wirftbach. Der Weg auf der Barweiler Seite des Wirftbaches passiert die Häuser der Kottenborner Mühle. Dieser Weg ist als Privatweg ausgewiesen, die Gemeinden haben hier jedoch Durchfahrtsrecht.

Ein erster Ortstermin mit den drei berührten Gemeinden und den Eigentümern hat im Rahmen der Erarbeitung des Radwegekonzeptes bereits stattgefunden.

Letztlich ergeben sich für die Querung des Wirftbaches zwei Möglichkeiten, um diese Verbindung zukünftig als Radroute darzustellen:

Zum einen könnte mit Einverständnis des Kreises Ahrweiler und seiner Unteren Naturschutzbehörde an dieser Stelle eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer entstehen.

Zum zweiten wäre es denkbar, dass auch weiterhin die Trittsteine genutzt würden, wobei hier entsprechende deutliche Hinweise vor dem Erreichen dieser Stelle erfolgen müssten. Ähnlich der Beschilderung „Schiebestrecke“ könnte hierzu eine Zusatzschild „Trittsteine“ oder „Hebestrecke“ eingesetzt werden, was allerdings ein Novum sein dürfte. In der Konsequenz könnten die Verbindungen zwischen Barweiler, Kottenborn und Wiesemscheid wahrscheinlich nur als „MTB-blau“-Strecken ausgewiesen werden. Aktuell wird diese Variante prioritär verfolgt.

#### Wiesemscheid

Die Anbindung nach Wiesemscheid erfolgt über den Wirtschaftsweg am „Wadekopf“ ins Wirftbachtal hinunter, dann ca. 800 Meter im Wirftbachtal aufwärts bis zur Brücke. Auf der Wiesemscheider Seite folgt der Wirtschaftsweg zunächst ca. 600 Meter dem Wirftbachtal bis zum Abzweig Richtung Wiesemscheid. Vor dem Erreichen des Ortes muss die B258 gequert werden.

Tab. 20: Wegeverbindungen Kottenborn

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Wimbach	KOT-1.1	761	WW	-	-	keine
	WIM-3.2	66	K19	364 (7)		Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WIM-3.1	99	K19	364 (7)		keine
... und weiter nach Adenau	WIM-1.1	513	Gemeindstr.	-	-	keine
	WIM-1.2	459	WW	-	-	keine
	WIM-1.3	649	Gemeindstr.	-	-	keine
	WIM-1.4	295	WW	-	-	keine
	WIM-1.5	347	WW	-	-	Oberflächensanierung*
Quiddelbach	KOT-1.1	761	WW	-	-	keine
	WIM-2.1	867	WW	-	-	keine
	WIM-2.2	531	WW	-	-	keine
	WIM-2.3	148	WW	-	-	keine
	WIM-2.4	193	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIM-2.5	311	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	QUI-3.3	783	WW	-	-	keine

	QUI-3.2	587	WW	-	-	keine
	QUI-3.1	278	Gemeindestr.	-	-	keine
Barweiler	KOT-2.3	1.241	WW	-	-	keine
	KOT-4.1	190	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	KOT-4.2	-	Sicherung Furt	-	-	Sicherung der Furt und des Trittstein-Übergangs (prioritär) oder Neubau Brücke über den Wirftbach (alternativ)
	BAR-1.5	12	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	BAR-1.4	192	MPW	-	-	keine
	BAR-1.3	1.397	WW	-	-	keine
	BAR-1.2	137	K18	312 (2)	50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise (LBM: nicht möglich)
	BAR-1.1	919	Gemeindestr.	-	-	keine
Wiesemscheid	KOT-2.1	79	K19	364 (7)	50 (Ort)	keine
	KOT-2.2	37	Gemeindestr.	-	-	keine
	KOT-2.3	1.241	WW	-	-	keine
	KOT-3.1	834	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIE-4.4	590	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIE-4.3	758	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-4.3	758	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-4.2	-	B258	2.691 (9)	70	Bauliche Querungshilfe
	WIE-4.1	143	Gemeindestr.	-	50 (Ort)	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 5.19 Leimbach

Von Leimbach aus wurden die Wegebeziehungen zu 4 Nachbarorten betrachtet: Niederadenau (und weiter nach Dümpelfeld), Kaltenborn, Adenau und Reifferscheid.

Dazu wurden noch die Wegeverbindungen zwischen den Ortsteilen Gilgenbach, Adorfer Hof und Leimbach selbst in den Blick genommen.

Über Leimbach in Richtung Kaltenborn soll zudem die neue Verbindungsrouten Adenau-Brohlthal verlaufen (vgl. Kap. 6.7).

### *Innergemeindliche Verbindung*

Für die innerörtliche Verbindung von Leimbach, Gilgenbach und Adorferhof stehen im Bereich Leimbach und Gilgenbach im westlichen Abschnitt Gemeindestraßen zur Verfügung.

Weiter östlich ab Gilgenbach bleibt als Verbindungsachse nur die K22. Alternative Wirtschaftswege wären hier nur auf wenigen Teilabschnitten vorhanden.

Besonders problematisch stellt sich der ca. 700 Meter lange Abschnitt zwischen Gilgenbach und dem Adorferhof (LEI-1.4) dar. Die geringe Fahrbahnbreite lässt gemäß der STVO eine Mitführung auf der Straße im Grunde nicht zu.

Das Verkehrsaufkommen ist hier äußerst niedrig. Der hier gemessene DTV-Wert von 94 (5) bezieht sich auf die gesamte K22, also auch auf die stärker besiedelten Bereiche von Leimbach und Gilgenbach. Der „Sackgassen“-Ortsteil Adorferhof selbst zählt insg. 15 Anwesen, sodass der DTV-Wert hier noch deutlich geringer ausfallen dürfte.

Der Bau eines Straßen-begleitenden Radweges entlang der K22 kann aufgrund des niedrigen DTV-Wertes als unrealistisch betrachtet werden. Auch ein Ausbau inkl. Verbreiterung der Straße steht nicht in Aussicht. Entsprechend zählt dieser Abschnitt zu den in Kapitel 0 behandelten Strecken, für die

dringend „neue Lösungen“ gefunden werden müssen, um eine Ausschilderung nach HBR zu ermöglichen.

#### Kaltenborn

Für die Route nach Kaltenborn bietet sich die oben beschriebene Route durch Leimbach (Gemeinstraßen, K22) und die sich die daran anschließende Wirtschaftswege-Verbindung durch das Gilgenbachtal zum „Sattel“ bei Hochacht und weiter nach Kaltenborn an.

Diese Route stellt auch die Verbindung 2. Ordnung von Adenau bzw. von der Vulkan-Rad Route Eifel ins Brohltal dar (vgl. Kap. 6.7).

Der ca. 700 Meter lange Abschnitt LEI-1.4 ist von der Problematik betroffen, dass aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ein Überholen mit Mindestabstand nach der StVO nicht möglich ist. Entsprechend wird eine Beschilderung der Route durch den LBM aktuell ausgeschlossen. Da sich für diesen Abschnitt keine alternative Führung anbietet, gehört er zu den Strecken für die unbedingt eine „neue Lösung“ gefunden werden muss, die die Ausweisung der Route ermöglicht (vgl. Kap. 4.3.6).

#### Adenau, Niederadenau, Dümpelfeld

Sowohl in Richtung Adenau als auch nach Niederadenau bzw. weiter nach Dümpelfeld kann von Leimbach aus der Radweg der Vulkan-Rad-Route genutzt werden.

#### Reifferscheid

Nach Reifferscheid sind die nachbarschaftlichen Beziehungen eher weniger intensiv ausgeprägt. Die anspruchsvolle Topographie spielt dabei sicher eine Rolle. Die Route über die Wirtschaftswege am „Birkenbach“ und in der „Hermeskaul“ bis zur Waldstraße in Reifferscheid bedarf v.a. im Bereich der Gemarkungsgrenze von Leimbach und Reifferscheid einer aufwändigeren Sanierung.

Tab. 21: Wegeverbindungen Leimbach

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
innergemeindlich	LEI-1.1	30	K22	94 (5)	50 (Ort)	keine
	LEI-1.2	790	Gemeindestr.	-	-	keine
	LEI-1.3	921	K22	94 (5)	50 (Ort)	keine
	LEI-1.4	691	K22	94 (5)**	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	LEI-1.5	312	K22	94 (5)**	50 (Ort)	keine
	LEI-1.6	2.338	WW	-		Oberflächensanierung*
... und weiter nach Kaltenborn	KAL-1.8	283	WW			Oberflächensanierung*
	KAL-1.7	1.097	Gemeindestr.			keine
	KAL-1.6	532	WW			keine
	KAL-1.5	31	WW			Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	KAL-1.4	893	WW			Oberflächensanierung*
	KAL-1.3	640	WW			keine
	KAL-1.2	232	L90	373 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	KAL-1.1	275	L90	373 (5)	373 (5)	keine
Niederadenau, Dümpelfeld	LEI-4.1	221	Gemeindestr.	-	-	keine
	LEI-4.2	1.677	Radweg	-	-	keine
	DÜM-1.4	988	Radweg	-	-	keine
	DÜM-1.3	289	Gemeindestr.	-	-	keine
	DÜM-1.2	1.009	WW	-	-	keine

	DÜM-1.1	589	Gemeindestr.	-	-	keine
Adenau	LEI-2.1	117	Gemeindestr.	-	-	keine
	LEI-2.2	1.250	Radweg	-	-	keine
	ADE-3.4	1.133	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-4.1	538	Gemeindestr.	-	-	keine
Reifferscheid	LEI-3.1	457	Gemeindestr.	-	-	keine
	LEI-3.2	989	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	LEI-3.3	573	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	REI-1.3	1.395	Gemeindestr.	-	-	Oberflächensanierung plus
	REI-1.2	364	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-1.1	148	K17.	738 (4)	50 (Ort)	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

\*\* In diesem Abschnitt fällt der DTV-Wert wahrscheinlich noch geringer aus (siehe Text oben)

## 5.20 Meuspath

Von Meuspath aus wurden die Wegebeziehungen zu folgenden Nachbarorten betrachtet: Nürburg bzw. Nürburgring (und weiter nach Müllenbach), Herschbroich (und weiter nach Adenau), zum GWG Döttinger Höhe sowie nach Drees.

### *Nürburg und Nürburgring*

Nach Nürburg kann der asphaltierte Wirtschaftsweg „Antoniusweg“ genutzt werden. Dieser quert die Bundesstraße und Nordschleife über eine Brücke und trifft dort auf die ausgeschilderte „Vulkan-Rad-Route Eifel“, die weiter nach Nürburg führt.

Zum Nürburgring führt die Route vor Überquerung der Brücke (s.o.) über einen teils selbstständigen, teils begleitenden Radweg an der Bundesstraße entlang bis zum Info-Zentrum und von hier weiter entlang der Südschleife bis Müllenbach.

### *Herschbroich*

In Richtung Herschbroich kommen grundsätzlich zwei Varianten in Betracht:

1. Über die L93, L92 sowie K21 unter Mitbenutzung der klassifizierten Straßen. Insbesondere die L92 wird aufgrund ihrer Nähe zum Nürburgring und ihres kurvenreichen Verlaufs oft als „Raserstrecke“ missbraucht. Diese Variante ist deshalb nicht empfehlenswert.

2. Statt der L92 und der K21 kann im Bereich der Herschbroicher Gemarkung der Wirtschaftsweg im Hummelbachtal, der an der Alten Burg vorbeiführt, genutzt werden. Auf dem oberen Abschnitt bietet sich keine andere Möglichkeit, als auf einem Abschnitt von 330 Metern die L92 mitzubeneutzen, um den Wirtschaftsweg zu erreichen, der Anbindung an die K20 nach Meuspath herstellt.

Trotz des beschriebenen Nachteils der Mitbenutzung der L92 wird diese Verbindung in die Radwegekonzeption aufgenommen. Dies erfolgt v.a. auch aufgrund der Bedeutung dieses Abschnitts für die Verbindung 2. Ordnung von Adenau zum Gewerbegebiet Döttinger Höhe (vgl. Kap. 6.6).

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt (aktuell ohne Tempolimit) bieten sich zwei Möglichkeiten:

1. Bau eines begleitenden Radweges entlang der L92 auf dem betreffenden Abschnitt zwischen den beiden Einmündungen der Wirtschaftswege (priorisierte Variante).

2. Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h in Verbindung mit entsprechenden Warnhinweisen auf Radverkehr. Ein Warnschild befindet sich dort bereits heute am oberen Ende des Abschnitts (alternative Variante).

Grundvoraussetzung zur Umsetzung dieser Route ist die Bereitschaft beider Ortsgemeinden (Meuspath und Herschbroich), die in ihrer Gemarkung verlaufenden Wirtschaftsweg für den Radverkehr freizugeben und langfristig in einem Radverkehrs-tauglichen Zustand zu halten. Im zweiten Schritt gilt es dann, mit dem LBM die beste Lösung für den beschriebenen Abschnitt auf bzw. entlang der L92 zu erzielen.

#### *GWG Döttinger Höhe*

Die Anbindung an das GWG Döttinger Höhe erfolgt auf direktem Wege über die Hauptstraße (K20) und die Gewerbegebietsstraße.

#### *Drees*

Die Route nach Drees führt von Meuspath über einen Wirtschaftsweg zum Dreeser Bach, nach dessen Querung der Wirtschaftsweg in der Gemarkung Drees asphaltiert weiterläuft. Um weiteren „Schleichverkehr“ zu vermeiden bzw. den Radverkehr sicherer zu führen, wurde hier auf Hinweis der Ortsgemeinde bewusst eine Variante gewählt, die zwei 90-Grad-Abbiegungen enthält. Die Verbindung zwischen Meuspath und Drees ist - neben der Verbindung der beiden benachbarten Orte - auch aus touristischen Gründen von Bedeutung, z.B. für den Anschluss des Ferienparks Nürburgring.

#### *Welcherath*

Nach Welcherath kann aktuell keine Route vorgeschlagen werden. Sowohl die K20 als auch im weiteren Verlauf die K89 weisen sehr geringe Fahrbahnbreiten auf (teils nur 4,00 m), sodass ein Überholen mit Sicherheitsabstand auf sehr langen Abschnitten nicht möglich wäre. Dadurch wird seitens des LBM eine aktive Lenkung mittels HBR ausgeschlossen.

Tab. 22: Wegeverbindungen Meuspath

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Nürburg	MEU-5.1	117	Gemeindestr	-	-	keine
	MEU-5.2	795	WW	-	-	keine
	NÜR-1.3	111	WW	-	-	keine
	NÜR-1.1	158	Gemeindestr.	-	-	keine
	NÜR-1.1	158	Gemeindestr.	-	-	keine
Nürburgring	MEU-5.1	117	Gemeindestr	-	-	keine
	MEU-5.2	795	WW	-	-	keine
	NÜR-2.1	1.456	Radweg	-	-	keine
	NÜR-2.2	328	Radweg	-	-	keine
Herschbroich	MEU-1.1	462	K20	137 (1)	50 (Ort)	keine
	MEU-2.1	330	K20	137 (1)	frei/50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	MEU-2.2	129	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	MEU-2.3	829	L92	2.831 (2)	frei	Neubau Radverkehrsanlage: Selbstständiger Radweg zwischen den Einmündungen der beiden WW
	HER-3.2	2.143	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	HER-3.1	87	Gemeindestr.	-	-	keine
GWG Döttinger Höhe	MEU-1.1	462	K20	137 (1)	50 (Ort)	keine
	MEU-1.2	722	Gemeindestr.	-	-	keine
Drees	MEU-3.1	129	WW	-	-	keine
	MEU-3.2	829	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	Anschluss	-	WW	-	-	Anschluss im Bereich Drees

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 5.21 Müllsbach

Von Müllsbach aus wurden die Wegebeziehungen zu 5 Nachbarorten betrachtet: Bauler, Wiesemscheid, Nürburg bzw. Nürburgring sowie Rothenbach und Kelberg. Die Ortsgemeinde wird von der Vulkan-Rad-Route durchlaufen. Darüber hinaus spielt sie eine wichtige Rolle auf der neuen Route „Ahr-Radweg-Kirmutscheidermühle-Nürburgring“ (vgl. Kap. 6.4).

### *Bauler und Wiesemscheid*

Nach Bauler führt ein asphaltierter Wirtschaftsweg, der als Radroute genutzt werden kann. Auf Höhe der Kläranlage zweigt hier auch der Wirtschaftsweg in Richtung Wiesemscheid ab.

Eine direktere Verbindung in Richtung Wiesemscheid ist aufgrund der Topographie nicht vorhanden.

### *Nürburgring und Nürburg*

In Richtung Nürburgring und Nürburg verläuft die Radroute der HBR-beschilderten Vulkan-Rad-Route Eifel, die ab Müllsbach im Wesentlichen entlang der ehemaligen Südschleife entlangführt.

Der Vulkan-Rad-Route weiter folgend, gelangt man im weiteren Verlauf Richtung Quiddelbach, Herschbroich und Adenau. Als alternative Route nach Adenau käme sonst nur die Mitbenutzung der B257 in Betracht, was nicht empfohlen werden kann.

### *Rothenbach und Kelberg*

Die für Müllsbach sehr wichtige Verbindung in Richtung Kelberg erfolgt über die Vulkan-Rad-Route Eifel nach Süden über Meisenthal und Rothenbach. Hierbei muss aufgrund der Topographie und der Position der Brücke über den Trierbach ein gewisser Umweg in Kauf genommen werden.

Eine direktere Verbindung würde entweder als Mitbenutzung der B257 (nicht empfehlenswert) oder über verschiedene Wirtschaftswege östlich der B257 führen. Eine solche Verbindung über Wirtschaftswege wurde untersucht, weist aber verschiedene Schwierigkeiten auf (mehrere Steigungsabschnitte, tlw. schlechte Wegedecken, abschnittsweise kein Weg vorhanden), sodass diese Variante letztlich keine Umsetzungschancen haben dürfte.

Tab. 23: Wegeverbindungen Müllsbach

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Bauler	MÜL-2.1	404	Gemeindestr.	-	50 (Ort)	keine
	MÜL-3.1	1.523	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-3.1	202	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	BAU-1.2	650	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	BAU-1.1	86	Gemeindestr.	-	50 (Ort)	keine
Wiesemscheid	MÜL-2.1	404	Gemeindestr.	-	-	keine
	MÜL-2.2	44	WW	-	-	keine
	MÜL-3.1	1.523	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-3.1	202	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-1.4	992	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-1.3	449	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIE-1.2	505	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIE-1.1	274	Gemeindestr.	-	50 (Ort)	keine
Nürburg, Nürburgring	MÜL-1.2	574	Gemeindestr.	-	-	keine
	MÜL-1.3	2.574	WW	-	-	keine
	NÜR-2.4	136	K92	542 (10)	50	keine
	NÜR-2.3	189	L94	743 (5)	50	keine
	NÜR-2.2	328	Radweg	-	-	keine

	NÜR-2.1	1.456	Radweg	-	-	keine
	NÜR-1.3	111	WW	-	-	keine
	NÜR-1.2	538	WW	-	-	keine
	NÜR-1.1	158	Gemeindestr.	-	-	keine
Kelberg, Rothenbach	MÜL-2.1	404	Gemeindestr.	-	-	keine
	MÜL-2.2	44	WW	-	-	keine
	MÜL-2.3	1.122	WW	-	-	keine
	Anschluss	-	-	-	-	Anschluss VG Kelberg

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 5.22 Müsch

Von Müsch aus wurden die Wegebeziehungen zu 6 Nachbarorten betrachtet: Antweiler, Rodder, Kirmutscheid (bzw. Kreuzung Kirmutscheidermühle und von hier weiter nach Wirft und Adenau), Hoffeld, Dorsel sowie der Anschluss an das Radwegenetz in NRW bei Ahrdorf.

Müsch liegt am Ahr-Radweg (vgl. Kap. 6.1) und ist zudem Ausgangspunkt der neuen Verbindung vom Ahr-Radweg über die Kreuzung Kirmutscheidermühle zum Nürburgring (vgl. Kap. 6.10).

### *Antweiler*

Die Verbindung nach Antweiler führt seit Bestehen des Ahr-Radweges über eben diesen. Mit der Flutkatastrophe im Juli 2021 wurden mehrere Abschnitte des Radweges zerstört, die zw. Müsch und Fuchshofen aber wiederhergestellt wurden.

### *Rodder*

Der Bedarf einer Radwegeverbindung zwischen Müsch und Rodder ist eher fraglich. Auch aufgrund der Topographie sind die Beziehungen hier nicht so intensiv, da der Aufstieg aus dem Ahrtal von Müsch hinauf abschnittsweise sehr steil ausfällt.

Aus beiden Orten heraus führen zunächst asphaltierte Wirtschaftswege in Richtung des Nachbarortes. Das zentrale Mittelabschnitt ist ein Wirtschaftsweg von eher schlechtem Ausbauzustand, wobei hier im Zuge der Befahrung stattfindende Forstarbeiten berücksichtigt werden müssen. Ggf. ist der Weg nach der letzten Besichtigung im Januar 2023 schon wieder in einem besseren Zustand.

### *Kreuzung Kirmutscheidermühle (Wirft, Adenau)*

Die Verbindung von Müsch zur Kreuzung Kirmutscheidermühle stellt auch die kürzeste Variante dar, um über Wirft nach Adenau zu gelangen. Dieser Abschnitt ist elementarer Bestandteil der Überlegungen zur neuen Verbindung „Müsch-Kirmutscheidermühle-Nürburgring“ (vgl. Kap. 6.4).

Aktuell wird die Kreuzung Kirmutscheidermühle per HBR-beschilderter Route über Hoffeld erreicht. Grundsätzlich sollte der im Trierbachtal verlaufende Wirtschaftsweg zukünftig für diese Route genutzt werden.

Dieser trifft nördlich der Kreuzung Kirmutscheidermühle auf die B258, die hier gequert oder bis zur Kreuzung auf ca. 150 Metern mitgenutzt werden müsste. Eine ausführliche Beschreibung der hier neu zu gestaltenden Verkehrs-Situation folgt in Kap. 6.4 und Kap. 6.10).

Der beschriebene Wirtschaftsweg wurde im Zuge der Flutschäden-Beseitigung auf einem größeren Abschnitt in einen guten Zustand gebracht. Durch Arbeiten am Gewässer und im Talbereich des Trierbaches wurde der Weg ab Dezember 2022 leider wieder stark in Anspruch genommen. Die erneute Wiederherstellung sollte in jedem Fall wieder mit Blick auf die Radverkehrs-Tauglichkeit ausgeführt werden.

Im weiteren Verlauf ab Wirft würde in Richtung Adenau in jedem Fall die L10 genutzt.



## Hoffeld

Nach Hoffeld ist die schwach befahrene aber im nördlichen Bereich sehr steile K4 bereits heute als Radroute ausgeschildert.

## Dorsel

Nach Dorsel kann zuerst der Ahr-Radweg bis auf Höhe des ehemaligen Campingplatzes genutzt werden. Hier bestand bis vor der Flutkatastrophe eine Brücke über die Ahr. Diese wurde zerstört und bis heute noch nicht wiederaufgebaut, sodass aktuell nur die Brücke südlich an der Dorselermühle zur Verfügung steht. Dadurch müssen ca. 900 m der B258 mitbenutzt werden, um die Einmündung zur K5 nah Dorsel zu erreichen.

In der vorliegenden Netzkonzeption gehen wir davon aus, dass die beschriebene Brücke am ehemaligen Campingplatz wieder aufgebaut wird und als Radroute zur Verfügung steht.

## Ahrdorf und Anschluss NRW

In Richtung Ahrdorf und zum Anschluss an das Radwegenetz in NRW kann der Ahr-Radweg genutzt werden.

Tab. 24: Wegeverbindungen Müsch

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Antweiler	MÜS-1.1	691	Gemeindestr.	-	50 (Ort)	keine
	MÜS-1.2	1.036	Radweg	-	-	keine
	ANT-2.1	691	Radweg	-	-	keine
	ANT-2.2	304	K15	392 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	ANT-3.2	190	K15	392 (3)	50 (Ort)	keine
Rodder	MÜS-2.1	189	Gemeindestr.	-	-	keine
	MÜS-2.2	1.011	WW	-	-	keine
	MÜS-2.3	987	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	ROD-3.3	584	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	ROD-3.2	411	WW	-	-	keine
	ROD-3.1	247	Gemeindestr.	-	-	keine
Kreuzung Kirmutscheidermühle ...	MÜS-4.1	499	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	MÜS-4.2	489	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	HOF-4.1	575	WW			Oberflächensanierung plus
	HOF-4.2	849	WW			Oberflächensanierung*
	HOF-4.3	103	B258	3.014 (7)	50	Neubau Radverkehrsanlage (vgl. Kap. 6.11)
	WIR-5.2	51	B258	3.014 (7)	50	Neubau Radverkehrsanlage (vgl. Kap. 6.11)
	WIR-5.1	-	B258 / L10	3.014 (7) 1.731 (5)	50	Neubau Radverkehrsanlage (vgl. Kap. 6.11)
Hoffeld	MÜS-3.1	65	K4	130 (1)	50 (Ort)	keine
	MÜS-3.2	60	K4	130 (1)	50 (Ort)	keine
	MÜS-3.3	925	K4	130 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise**
	HOF-1.2	722	K4	130 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise**
	HOF-1.1	405	K4	130 (1)	50 (Ort)	keine
Dorsel	MÜS-5.1	326	Gemeindestr.	-	-	keine

	MÜS-5.2	1.438	Radweg	-	-	keine
	DOR-4.1	686	Radweg	-	-	keine
	DOR-1.3	172	WW	-	-	keine (Brücke über die Ahr muss nach Flut wiederhergestellt werden)
	DOR-1.2	923	K5	141 (17)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise (LBM: Mitführung kritisch)
	DOR-1.1	425	K5	141 (17)	50 (Ort)	keine
Ahrdorf	MÜS-5.1	326	Gemeindestr.	-	-	keine
	MÜS-5.2	1.438	Radweg	-	-	keine
	DOR-4.1	686	Radweg	-	-	keine
	Anschluss	-	-	-	-	Anschluss an das Radwegenetz NRW

\*\* Strecke ist bereits nach HBR ausgeschildert. Nach neuer STVO wäre eine Ausschilderung nicht mehr möglich (zu geringe Fahrbahnbreite, kurvig, steil)

### 5.23 Nürburg

Von Nürburg aus wurden die Wegebeziehungen zu 4 Nachbarorten betrachtet: Quiddelbach, Herschbroich (und weiter nach Adenau), Meuspath sowie über den Nürburgring nach Müllenbach.

Die Ortsgemeinde Nürburg plant die Umsetzung eines Verkehrskonzeptes evtl. in Kooperation mit weiteren Gemeinden und dem ADAC. Hintergrund ist, dass das Dorf zunehmend als „Teil des Nürburgring-Erlebnisses“ betrachtet und von Rasern und Lautfahrern vereinnahmt wird.

#### Quiddelbach

Nach Quiddelbach kann der Radweg der Vulkan-Rad-Route genutzt werden. Im Bereich der Gemarkungsgrenze erfolgt ein Vorschlag zu einer leichten Abweichung von der derzeit benutzten Route. Hier wäre sowohl die Steigung flacher als auch die Wegequalität besser.

#### Herschbroich, Adenau

Nach Herschbroich wird aktuell die ausgeschilderte Vulkan-Rad-Route Eifel über Quiddelbach genutzt. Diese wird auch zukünftig die prioritäre Verbindung in Richtung Herschbroich und Adenau bleiben.

Von Einheimischen wird teilweise auch eine direktere Alternative befahren, die über einen im Bereich der Quiddelbacher Gemarkung zumeist wasser gebundenen Wirtschaftsweg „Im Vogelsherdchen“ führt, der allerdings abschnittsweise sehr steil verläuft und ausgebaut werden müsste. Ab der Gemarkungsgrenze zu Herschbroich wäre der Weg dann asphaltiert. Sollten beide Gemeinden zukünftig Interesse an einem Ausbau und der Ausweisung als Radroute haben, käme diese Variante als ergänzende Route zur Vulkan-Rad-Route Eifel in Betracht.

#### Nürburgring, Müllenbach

Zum Nürburgring und weiter nach Müllenbach kann der Radweg der Vulkan-Rad-Route Eifel genutzt werden. Hier gilt es allerdings zu beachten, dass die beschriebene Route einen größeren Bogen über die Brücke an der Antoniusbuche vornimmt, um die Bundesstraße und die Rennstrecke sicher zu queren.

Die deutlich kürzere Verbindung führt über die L93 zum Kreisverkehr mit der B258. Diese ist aber für den Radverkehr nicht zu empfehlen.

#### Meuspath

Nach Meuspath kann zunächst der Radweg der Vulkan-Rad-Route Eifel (Richtung Müllenbach/Kelberg) bis zur Brücke an der Antoniusbuche genutzt werden. Von hier aus führt ein asphaltierter Wirtschaftsweg (Antoniusweg) bis nach Meuspath.

Tab. 25: Wegeverbindungen Nürburg

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Quiddelbach	NÜR-4.1	109	L93	-	50 (Ort)	keine
	NÜR-4.2	188	Gemeindestr.	-	-	keine
	NÜR-4.3	713	WW	-	-	keine
	NÜR-4.4**	269	WW	-	-	keine
	QUI-2.2**	32	WW	-	-	keine
	QUI-2.1**	931	WW	-	-	keine
... und weiter nach Herschbroich, (und Adenau)	QUI-1.3	771	WW	-	-	keine
	QUI-1.4	597	WW	-	-	keine
	ADE-7.1	439	WW	-	-	keine
	HER-2.3	634	WW	-	-	keine
	HER-2.2	242	K21	500 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HER-2.1	449	K21	500 (3)	50 (Ort)	keine
Nürburgring, Müllenbach	NÜR-1.1	158	Gemeindestr.	-	-	keine
	NÜR-1.2	538	WW	-	-	keine
	NÜR-1.3	111	WW	-	-	keine
	NÜR-2.1	1.456	Radweg	-	-	keine
	NÜR-2.2	328	Radweg	-	-	keine
	NÜR-2.3	189	L94	743 (5)	50	keine
	NÜR-2.4	136	K92	542 (10)	50	keine
	MÜL-1.3	2.574	WW	-	-	keine
	MÜL-1.2	574	Gemeindestr.	-	-	keine
Meuspath	NÜR-1.1	158	Gemeindestr.	-	-	keine
	NÜR-1.2	538	WW	-	-	keine
	NÜR-1.2	111	WW	-	-	keine
	MEU-5.2	795	WW	-	-	keine
	MEU-5.1	117	Gemeindestr.	-	-	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

\*\* Vorschlag alternative Führung der „Vulkan-Rad-Route Eifel“

## 5.24 Ohlenhard

Von Ohlenhard aus wurden die Wegebeziehungen zu 5 Nachbarorten betrachtet: Hümmel, Wershofen, Eichenbach sowie Lommersdorf und Rohr in NRW.

### Wershofen

In Richtung Wershofen wird vorgeschlagen die K9 und L74 mit zu nutzen. Die Fahrbahnbreite der K9 ist jedoch abschnittsweise nicht ausreichend, sodass seitens des LBM eine Mitführung bzw. Ausschilderung nach HBR aktuell nicht empfohlen wird. Weitere Abstimmungen zu möglichen Umsetzungslösungen folgen (vgl. Kap. 0).

Alternativ wäre auch eine Benutzung des Dreisbachtal-Weges denkbar. Diese würde jedoch einen deutlichen Umweg darstellen und den unnötigen steilen Aufstieg aus dem Dreisbachtal hinauf nach Wershofen beinhalten.

Die Nutzung der K9 wäre auch deshalb wichtig, da hierüber der Segelflugplatz Wershofen (Flugtage, etc.) für den Radverkehr aus Richtung NRW erschlossen wird.

## Eichenbach

In Richtung Eichenbach bietet sich die Benutzung des Wirtschaftsweges im Dreisbachtal an. Hier stehen im Zuge der Umsetzung noch Klärungen mit der UNB an, welche Auflagen bei einer Nutzung dieser Route im Einzelfall zu erfüllen wären.

## Hümmel

Zwischen Hümmel und Ohlenhard sind die Beziehungen weniger intensiv als zwischen Ohlenhard und Wershofen. Auch hier bietet sich letztlich nur die Route über die K9 und L74 an.

Mögliche Abkürzungen über Wirtschaftswege entlang des Fluggeländes sind teilweise zugewachsen oder nicht praktikabel. Auch eine Variante über Wirtschaftswege mit einer möglichen alternativen Querung oder Nutzung des Armuthsbachtales lässt sich für den Radverkehr nicht umsetzen.

## Lommersdorf (NRW)

Als Verbindung nach Lommersdorf und Richtung Freilinger See kommt in erster Linie die Route über die K9 bis zur Landesgrenze, von dort über die K8 bis zur Kreuzung „Zollhaus“ in Betracht. Hier besteht Anschluss an das Radwegenetz in NRW.

Auch auf dieser Route wird wegen der geringen Fahrbahnbreite eine Radrouten-Ausschilderung nach HBR seitens des LBM aktuell als nicht möglich angesehen. Weitere Abstimmungen zu möglichen Umsetzungslösungen folgen.

Mögliche alternative Verbindungen über Wirtschaftswege wurden untersucht, letztlich bietet sich aber keine durchgängige ausgebaute oder ausbaufähige Variante an.

## Rohr (NRW)

Nach Rohr führt ein teils asphaltierter und teils gut ausgebauter wassergebundener Weg durch das Waldgebiet an der Landesgrenze.

Tab. 26: Wegeverbindungen Ohlenhard

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Wershofen	OHL-4.1	493	K9	503 (1)	50 (Ort)	keine
	OHL-4.2	753	K9	503 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-6.1	807	L74	958 (3)		dito
	WER-3.2	608	L74	958 (3)		dito
	WER-3.1	1.067	L74	958 (3)	50 (Ort)	keine
Hümmel	OHL-4.1	493	K9	503 (1)	50 (Ort)	keine
	OHL-4.2	753	K9	503 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-3.3	2.035	L74	958 (3)	frei	dito
	HÜM-1.2	1.237	L74	958 (3)	frei	dito
	HÜM-1.1	275	L74	958 (3)	50 (Ort)	keine
Lommersdorf	OHL-2.1	188	K9	503 (1)	50 (Ort)	keine
	OHL-2.2	1.930	K9	503 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	Anschluss	-	K8	-	-	Anschluss in NRW
Rohr	OHL-3.1	311	Gemeindestr.	-	-	keine
	OHL-3.2	597	WW	-	-	keine
	OHL-3.3	204	WW	-	-	keine
	Anschluss	-	WW	-	-	Anschluss in NRW

Eichenbach	OHL-1.1	158	Gemeindestr.	-	-	keine
	OHL-1.1	158	Gemeindestr.	-	-	keine
	WER-4.3	312	WW	-	-	keine
	WER-4.2	312	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-4.1	312	WW	-	-	keine
	EIC-3.2	663	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	EIC-3.1.	186	WW	-	-	keine

## 5.25 Pomster

Von Pomster aus wurden die Wegebeziehungen zu 4 Nachbarorten betrachtet: Kirmutscheidermühle (Ortsteil von Pomster, von hier weiter Richtung Ahr-Radweg und Adenau), Barweiler, Bauler und Dankerath.

Nach aktueller Überlegung würde durch Pomster auch die neue Route vom Ahr-Radweg zum Nürburgring verlaufen (vgl. Kap. 6.4).

### *Kirmutscheidermühle (Ahr-Radweg und Adenau)*

In Richtung Kirmutscheidermühle führt die K3, die für diese Route die beste Variante darstellt. Über die Kreuzung Kirmutscheidermühle besteht Anschluss in Richtung Ahr-Radweg sowie weiter über die L10 in Richtung Adenau.

Die Fahrbahnbreite weist in weiten Abschnitten nicht die erforderliche Breite auf, um den Mindestabstand beim Überholen einhalten zu können. Da diese Strecke zudem einen Abschnitt der wichtigen Verbindung Ahr-Radweg-Nürburgring darstellt, gilt es hier, eine der in Kapitel 0 beschriebenen „neuen Lösungen“ anzuwenden.

Alternativ wurde die Nutzung eines Wirtschaftsweges im Wenigbachtal in Erwägung gezogen, der jedoch von der B258 abzweigt, die auf 400 Metern mitgenutzt werden müsste. Eine Mitführung auf der B258 ist kategorisch auszuschließen. Der Bau eines Radweges entlang der B258 ist als unrealistisch zu betrachten.

### *Barweiler*

Von Barweiler nach Pomster stellt die Verbindung über die K3 eine sehr direkte und zudem gering befahrene (129 KfZ/Tag) Verbindung dar.

Problematisch ist hier allerdings die Querung der B258 unmittelbar vor Barweiler. An dieser Stelle sind drei Fahrspuren zu queren. Die Querung ist durch den LBM noch zu bewerten.

### *Bauler*

Von Pomster nach Bauler erfolgt die Führung über den „schnur-geraden“ Wirtschaftsweg in Richtung Südosten und dann über den „Pass“ am Heiligenhäuschen in die Gemarkung Bauler. Diese Route entspricht auch der neuen Route „Ahr-Radweg-Nürburgring“.

### *Dankerath*

Von Pomster nach Dankerath führt eine in den meisten Abschnitten gut ausgebaute Wirtschaftswege-Verbindung. Die Brücke über den Trierbach wurde von der Flut im Juli 2021 stark beschädigt und kann aktuell offiziell nicht genutzt werden.

Tab. 27: Wegeverbindungen Pomster

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Kreuzung Kirmutscheidermühle, Wirft	POM-1.1	455	K3	115 (5)	50 (Ort)	keine
	POM-1.2	1.990	K3	115 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	POM-1.3	240	K3	115 (5)	50 (Ort)	keine
	WIR-6.1	72	K3	115 (5)	50 (Ort)	keine
	WIR-2.3	26	L10	1506 (3)	50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WIR-5.1	-	B258/L10/K3	div.	70/50	Neubau Radverkehrsanlage: Berücksichtigung Radverkehr bei Umbau Kreuzung
	WIR-2.2	1.052	L10	1.506 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
Barweiler	POM-2.1	425	K3	115 (5)	50 (Ort)	keine
	POM-2.2	351	K3	115 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	POM-3.1	437	K3	115 (5)	frei	dito
	BAR-4.1	652	K3	115 (5)	frei	dito
	BAR-2.4	-	K3	115 (5)	frei	Querungshilfe mit Geschwindungsreduzierung und Warnhinweis
	BAR-2.3	165	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	BAR-2.2	-	B258	2.961 (9)	80	Bauliche Querungshilfe
	BAR-2.1	340	Gemeindestr.	-	-	keine
Bauler	POM-2.1	425	K3	115 (5)	50 (Ort)	keine
	POM-2.2	351	K3	115 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	POM-4.1	1.115	WW	-	-	keine
	POM-4.2	436	WW	-	-	keine
	POM-4.3	331	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	BAU-4.4	510	WW	-	-	keine
	BAU-4.3	482	WW	-	-	keine
	BAU-4.2	36	WW	-	-	keine
	BAU-4.1	555	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	BAU-3.1	751	WW	-	-	keine
	BAU-2.1	123	K2	202 (6)	50/frei	keine
Dankerath	POM-2.1	425	K3	115 (5)	50 (Ort)	keine
	POM-2.2	351	K3	115 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	POM-5.1	859	WW	-	-	keine
	DAN-1.3	522	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	DAN-1.2	1.320	WW	-	-	keine
	DAN-1.1	315	Gemeindestr.	-	-	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 5.26 Quiddelbach

Von Quiddelbach aus wurden die Wegebeziehungen zu 5 Nachbarorten betrachtet: Adenau, Herschbroich, Nürburg, Kottenborn und Wimbach. Quiddelbach liegt an der Vulkan-Rad-Route Eifel wodurch drei der benachbarten Orte bereits mit der Gemeinde sind.

### *Herschbroich*

Nach Herschbroich kann die Vulkan-Rad-Route Eifel genutzt werden, die hier auf gut ausgebauten Wirtschaftswegen verläuft. Kurz vor Herschbroich muss die L92 gequert werden, um im weiteren Verlauf die K21 mit zu nutzen.

### *Adenau*

Von Quiddelbach nach Adenau kann ebenfalls prioritär die Vulkan-Rad-Route über Herschbroich genutzt werden, die dann ab Herschbroich weiter über die K21 und dann ab Breidscheid über die B257 geführt wird.

Alternativ käme auch der asphaltierte Wirtschaftsweg über den Breidscheider Hof in Betracht, der allerdings die Strecke der Mitbenutzung der B257 noch um ein Stück außerorts verlängern würde und darum nicht empfohlen werden kann.

Tatsächlich nutzen aber auch viele Radfahrerinnen und Radfahrer schon ab Quiddelbach die stark befahrene B257, was jedoch als zu empfehlende Radroute ausscheidet.

Parallel zur B257 verläuft auf der Westseite der Bundesstraße ein Wirtschaftsweg bis etwa auf die Höhe der Einmündung des Wirtschaftsweges vom Breidscheider Hof (s.o.). Dieser Weg wäre von seiner Lage und direkten Führung entlang der Bundesstraße sehr interessant.

Dazu wäre allerdings ein größerer Ausbaubedarf notwendig, da sich der Weg in einem schlechten Zustand befindet bzw. teilweise komplett zugewachsen ist. Zudem stellt sich hier die gleiche Problematik, die bereits oben bei der Führung über den Breidscheider Hof beschrieben wurde: Die Einmündung in die B257 erfolgt vor Adenau noch außerorts. Eine Mitführung auf der Bundesstraße von diesem Punkt aus ist nicht zu empfehlen. Alternative Wirtschaftswege oder Gemeindestraßen abseits der Bundesstraße bieten sich ab diesem Punkt leider keine mehr an.

### *Nürburg*

Nach Nürburg können die Wirtschaftswege der „Vulkan-Rad-Route Eifel“ genutzt werden. In einem Bereich wird die Umlegung der Route zugunsten einer weniger steilen und besser ausgebauten Variante empfohlen.

### *Wimbach und Kottenborn*

Von Quiddelbach nach Wimbach bzw. Kottenborn führt die Verbindung über Wirtschaftswege hinauf zur Nordschleife des Nürburgrings. Von dort kann ein Wirtschaftsweg genutzt werden, der zunächst im Bereich Schwedenkreuz parallel zur Nordschleife nach Norden führt bis diese über eine Brücke sicher gequert werden kann. Von hier aus führen gut ausgebaute Wirtschaftswege bis zum oberen Ortseingang von Wimbach.

An dieser Stelle zweigt ein parallel zur K19 verlaufender Wirtschaftsweg, der im Zuge der Flutschäden-Beseitigung frisch wiederhergestellt wurde, in Richtung Kottenborn.

Als alternative Routen zwischen Quiddelbach und Kottenborn wurden auch die Wirtschaftswege östlich und südlich von Kottenborn betrachtet, die sich Kottenborn vom südlichen Ortseingang nähern. Zum einen wäre die Strecke etwas länger und zum zweiten ist es mit Blick auf die Beschilderung immer sinnvoll, Verbindungen abschnittsweise zusammenzulegen – in diesem Fall Quiddelbach-Wimbach mit Quiddelbach-Kottenborn.

Tab. 28: Wegeverbindungen Quiddelbach

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Herschbroich  ... und weiter nach Adenau	QUI-1.1	439	Gemeindestr.	-	-	keine
	QUI-1.2	395	WW	-	-	keine
	QUI-1.3	771	WW	-	-	keine
	QUI-1.4	597	WW	-	-	keine
	ADE-7.1	439	WW	-	-	keine
	HER-2.3	634	WW	-	-	keine
	HER-2.2	242	K21	500 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HER-2.1	449	K21	500 (3)	50 (Ort)	keine
	HER-1.1	1.457	K21	500 (3)	50	keine
	ADE-1.5	412	B257	5.704 (4)	50	Fahrradfreundliche Umgestaltung Bundesstraße B257 im Zuge Stadtbau Adenau
	ADE-1.4	985	B257	5.704 (4)	50	dito
	ADE-1.3***	890	Gemeindestr.	x	50	keine
	ADE-1.2***	826	B257	7.840 (4)	50	Fahrradfreundliche Umgestaltung Bundesstraße B257 im Zuge Stadtbau Adenau
	ADE-1.1	578	B257	7.840 (4)	50	dito
Nürnberg	QUI-1.1	439	Gemeindestr.	-	-	keine
	QUI-1.2	395	WW	-	-	keine
	QUI-2.1**	931	WW	-	-	keine
	QUI-2.2**	32	WW	-	-	keine
	NÜR-4.4**	269	WW	-	-	keine
	NÜR-4.3	713	WW	-	-	keine
	NÜR-4.2	188	Gemeindestr.	-	-	keine
	NÜR-4.1	109	L93	-	50 (Ort)	keine
Wimbach  ... und Kottenborn	QUI-3.1	278	Gemeindestr.	-	-	keine
	QUI-3.2	587	WW	-	-	keine
	QUI-3.3	783	WW	-	-	keine
	WIM-2.5	311	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIM-2.4	193	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIM-2.3	148	WW	-	-	keine
	WIM-2.2	531	WW	-	-	keine
	WIM-2.1	867	WW	-	-	keine
	KOT-1.1	761	WW	-	-	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

\*\* Vorschlag alternative Führung der „Vulkan-Rad-Route Eifel“



## 5.27 Reifferscheid

Von Reifferscheid aus wurden die Wegebeziehungen zu 9 Nachbarorten betrachtet: Winnerath, Lückenbach, Insul, Dümpelfeld, Leimbach, Adenau, Honerath, Rodder, Antweiler (mit Anschluss an den Ahr-Radweg) sowie Fuchshofen.

### *Winnerath*

Nach Winnerath kann die K16 mitbenutzt werden. Alternative Wirtschaftswege gäbe es hier nur auf kurzen Teilstücken nahe Reifferscheid.

### *Lückenbach*

Von Reifferscheid nach Lückenbach führt ein ca. 3,5 km langer asphaltierter Wirtschaftsweg, der für den Kfz-Verkehr nicht freigegeben ist aber leider häufig genutzt wird, um den „Umweg“ über Winnerath zur L73 abzukürzen. Beide Ortsgemeinden haben sich dennoch dafür ausgesprochen diese Verbindung in die Netzkonzeption aufzunehmen, da sie letztlich den Alltags-Gewohnheiten der Bevölkerung entspricht und schon heute oft von Radfahrerinnen und Radfahrern genutzt wird.

### *Insul*

Die Route von Reifferscheid nach Insul führt über Lückenbach (wie oben beschrieben) und dann aus Lückenbach nach Norden über den „Insuler Weg“ und verschiedene Wirtschaftswege, entlang der Kreuzung an der Waldkapelle in Richtung Insul.

### *Dümpelfeld*

Nach Dümpelfeld kann zunächst der oben beschriebene Wirtschaftsweg nach Lückenbach genutzt werden. Von hier aus führt eine Verbindung über verschiedene Wirtschaftswege östlich der K24 in Richtung Dümpelfeld.

Alternativ könnte ein Wirtschaftsweg über die Feld- und Waldbereiche Hinter Stucks, Eck und Hohnsköpfchen bis Dümpelfeld genutzt werden. Diese Variante stellt v.a. für Mountain-Biker eine attraktive Verbindung dar. Ob die ca. 7 km lange Strecke aber in einem für den Alltagsverkehr tauglichen Zustand gehalten werden könnte, bleibt in Anbetracht der forstlichen Nutzung eher fraglich.

Entsprechend erfolgt die Routen-Empfehlung von Dümpelfeld über Lückenbach nach Reifferscheid.

### *Leimbach*

Nach Leimbach sind die nachbarschaftlichen Beziehungen eher weniger intensiv ausgeprägt. Die Topographie spielt dabei sicher eine Rolle. Eine mögliche Route über die Waldstraße und weiter über die Wirtschaftswege am Birkenbach und in der Hermeskaul erwies sich bei der Befahrung als grundsätzlich möglich, wobei im Bereich der Gemarkungsgrenze der Ausbauzustand erheblich verbessert werden müsste.

### *Adenau*

Von Reifferscheid nach Adenau wird als Route die Verbindung über die Waldstraße und Wirtschaftswege in der „Clägesdell“ und im Leimbachtal vorgeschlagen. Diese führen bis zur Deponie und schließlich zur Querung der B257 und der Anbindung an die Vulkan-Rad-Route Eifel.

Bei dieser Führung ist eine leicht versetzte Querung über die B257 zum Weg auf der Westseite der Bundesstraße notwendig. Der LBM weist darauf hin, dass diese Querung aufgrund der hohen Verkehrsstärke und der Lage außerorts problematisch einzustufen ist. Hier müsste eine Umgestaltung nach ERA 2010 bzw. RAL 2012 erfolgen. Diese Querungshilfe käme grundsätzlich auch dem Radverkehr von und nach Honerath zu Gute, obschon wsh. auch weiterhin die meisten Radfahrerinnen und Radfahrer aus Honerath die Variante über die L10 und die Gartenstraße nutzen werden.

Alternativ kämen für die Verbindung mit Adenau noch zwei weitere Varianten in Betracht, die aber jeweils Nachteile gegenüber der prioritären Variante aufweisen:

1. Über die K17 und L10 nach Honerath und hier weiter über die L10 bis zur Einmündung in die Gartenstraße oberhalb Adenau. Diese Route stellt einen deutlichen Umweg dar und führt zudem fast in der Mehrheit über klassifizierte Straßen.
2. Wiederum über die K17, dann aber auf Höhe des Donatushofes über einen WW Richtung Deponie. Weg wurde vom LBM als mögliche Variante eingestuft, befindet sich aber in einem unbefahrbaren Zustand und weist in Teilbereichen keinen Unterbau auf.

#### Honerath

Der Weg nach Honerath führt HBR-beschildert ab Reifferscheid über die K17 und L10. Alternative Lösungen über Wirtschaftswege bieten sich hier nicht an.

#### Rodder

Nach Rodder steht zum einen die K16 zur Verfügung (prioritäre Variante). Alternativ könnten hier auch verschiedene Wirtschaftswege südlich der K16 genutzt werden, die jedoch mehrere Richtungswechsel beinhalten.

Der LBM weist hier darauf hin, dass die Fahrbahnbreite nicht ausreicht, um ein Überholen mit Sicherheitsabstand zu ermöglichen. Darum ist nach aktueller Einschätzung keine aktive Lenkung über die K16 mittels HBR möglich. Die Einsehbarkeit kann jedoch insgesamt als gut eingeschätzt werden, sodass auch diese Kreisstraße ggf. für die Anwendung neuer Lösungen (vgl. Kap. 0) in Betracht zu ziehen ist.

#### Antweiler/Ahr-Radweg

Nach Antweiler besteht seit mehreren Jahren eine HBR-beschilderte Route durch das Limbachtal, der an den Ahr-Radweg anschließt. Durch die Flutkatastrophe wurde dieser Wirtschaftsweg schwer beschädigt, konnte aber schon 2022 wiederhergestellt werden und befindet sich aktuell in einem Alltagsradtauglichen Zustand.

#### Fuchshofen

Nach Fuchshofen kann theoretisch die gering befahrene K17 mitgenutzt werden. Diese Strecke ist zugleich eine „Zeitfahrstrecke“, am Aufstieg befindet sich eine Anlage, an der eine Karte abgestempelt werden kann, um die benötigte Zeit festzuhalten (sog. „Stoppomat“).

Eine Ausschilderung nach HBR wird jedoch aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des kurvigen, steilen Verlaufs als unmöglich erachtet. Entsprechend kann keine direkte Route dargestellt werden.

Als alternative Route kommt v.a. die bereits ausgeschilderte Variante über den Ahr-Radweg und das Limbachtal in Frage.

Tab. 29: Wegeverbindungen Reifferscheid

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Winnerath	REI-7.1	306	K16	554 (5)	50 (Ort)	keine
	REI-7.2	824	K16	554 (5)	-	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	REI-7.3	677	K16	554 (5)	-	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WIN-2.2	761	K16	554 (5)	-	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WIN-2.1	456	K16	554 (5)	50 (Ort)	keine
Lückenbach	REI-8.1	98	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-8.2	886	WW	-	-	keine

und weiter nach Insul	DÜM-2.3	566	WW	-	-	keine
	DÜM-2.2	240	K24	204 (4)	50 (Ort)	keine
	DÜM-2.1	312	K24	204 (4)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	DÜM-6.1	172	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	INS-9.1	863	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	INS-3.3	610	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	INS-3.2	335	WW	-	-	keine
Dümpelfeld	INS-3.1	88	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-8.1	98	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-8.2	886	WW	-	-	keine
	DÜM-2.3	566	WW	-	-	keine
	DÜM-2.2	240	K24	204 (4)	50 (Ort)	keine
	DÜM-5.7	945	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	DÜM-5.6	217	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	INS-8.1	1.209	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	DÜM-5.5	311	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	DÜM-5.4	802	WW	-	-	Oberflächensanierung*
Leimbach	DÜM-5.3	214	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-1.1	148	K17.	738 (4)	50 (Ort)	keine
	REI-1.2	364	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-1.3	1.395	Gemeindestr.	-	-	Oberflächensanierung plus
	LEI-3.3	573	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	LEI-3.2	989	WW	-	-	Oberflächensanierung*
Adenau	LEI-3.1	457	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-1.1	148	K17.	738 (4)	50 (Ort)	keine
	REI-1.2	364	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-2.1	718	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	REI-2.2	2.875	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	REI-2.3	191	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	HON-5.1	91	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	ADE-6.2	364	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	ADE-6.1	-	B257	5.086 (6)	70	Querung B257: Querungshilfe bauen
Honerath	ADE-3.4	1.133	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-4.1	538	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-3.1	172	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-3.2	280	WW	-	-	keine
	REI-3.3	547	WW	-	-	keine
	REI-3.4	1.897	K17	738 (4)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HON-4.1	332	K17	738 (4)	frei	dito
Rodder	HON-3.2	678	L10	1.557 (3)	60/frei	dito
	HON-3.1	194	L10	1.557 (3)	50/30	keine
	REI-4.1	339	K16	362 (7)	50 (Ort)	keine
Rodder	REI-4.2	251	K16	362 (7)	50 (Ort)	keine
	REI-4.3	878	K16	362 (7)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise

	ROD-1.2	782	K16	362 (7)	-	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	ROD-1.1	155	K16	362 (7)	50 (Ort)	
Antweiler / Ahr-Radweg	REI-4.1	205	K16	-	50 (Ort)	keine
	REI-4.2	134	K16	-	50 (Ort)	keine
	REI-5.1	3.923	WW	-	-	keine
	ANT-1.1	356	WW	-	-	keine
	ANT-2.3	1.467	Radweg	-	-	keine
	ANT-3.2	190	K15	392 (3)	50 (Ort)	keine
Fuchshofen	REI-4.1	339	K16	362 (7)	50 (Ort)	keine
	REI-5.1	3.923	WW	-	-	keine
	ANT-1.1	356	WW	-	-	keine
	REI-9.1	460	Radweg	-	-	keine
	FUC-2.2	2.140	Radweg	-	-	keine
	FUC-2.1	145	Gemeindestr	-	-	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 5.28 Rodder

Von Rodder aus wurden die Wegebeziehungen zu 5 Nachbarorten betrachtet: Reifferscheid, Honerath (und weiter nach Adenau), Wirft, Müsch sowie Antweiler.

### Reifferscheid

Nach Reifferscheid steht zum einen die K16 zur Verfügung (prioritäre Variante). Alternativ könnten hier auch verschiedene Wirtschaftswege südlich der K16 genutzt werden, die jedoch mehrere Richtungswechsel beinhalten.

Der LBM weist hier darauf hin, dass die Fahrbahnbreite nicht ausreicht, um ein Überholen mit Sicherheitsabstand zu ermöglichen. Darum ist nach aktueller Einschätzung keine aktive Lenkung über die K16 mittels HBR möglich. Die Einsehbarkeit kann jedoch insgesamt als gut eingeschätzt werden, sodass auch diese Kreisstraße ggf. für die Anwendung neuer Lösungen (vgl. Kap. 0) in Betracht zu ziehen ist.

### Honerath und Adenau

Nach Honerath muss zunächst die K16 über Reifferscheid und schließlich die K17 genutzt werden. Im weiteren Verlauf muss die L10 mitbenutzt werden. Hier besteht bereits eine HBR-Beschilderung.

Eine Mitnutzung der K15 wäre zwar theoretisch möglich - kann jedoch aufgrund der schmalen Fahrbahn und dem sehr engen und kurvigen Verlauf nicht empfohlen werden. Überholvorgänge wären auf dem überwiegenden Teil der Strecke unmöglich. Eine „radikale“ Variante im Sinne der Ausweisung der K15 als „Fahrradstraße“ wurde erörtert, mit Blick auf die lokalen Verkehrsverhältnisse aber verworfen. Voraussetzung hierfür wäre, dass der Radverkehr die Mehrheit des Verkehrs auf der Strecke ausmachen würde – wovon nicht ausgegangen werden kann.

Auch eine alternative Führung auf Wirtschaftswegen bietet sich hier aufgrund der Topographie nicht an.

### Wirft

Nach Wirft besteht ein gut ausgebauter, asphaltierter Wirtschaftsweg.

Ca. 300 Meter würde die Route auf der K15 bis zum Abzweig des Wirtschaftsweges mitgeführt. Der LBM stuft diese Mitführung aufgrund der geringen Fahrbahnbreite als kritisch ein, sodass keine aktive

Lenkung über HBR-Ausschilderung möglich wäre. Da im Bereich des Abzweigs noch ein außenliegender Hof angesiedelt ist, wäre hier ggf. eine Lösung über eine Erweiterung des 50-km/h-Bereichs denkbar.

### Müsch

Der Bedarf einer Radwegeverbindung zwischen Rodder und Müsch ist eher fraglich. Auch aufgrund der Topographie sind die Beziehungen hier nicht so intensiv, da der Aufstieg aus dem Ahrtal von Müsch hinauf abschnittsweise sehr steil ausfällt.

Aus beiden Orten heraus führen zunächst asphaltierte Wirtschaftswege in Richtung des Nachbarortes. Das zentrale Mittelabschnitt ist ein Wirtschaftsweg von eher schlechtem Ausbauzustand, wobei hier im Zuge der Befahrung stattfindende Forstarbeiten berücksichtigt werden müssen. Ggf. ist der Weg nach der letzten Besichtigung im Januar 2023 schon wieder in einem besseren Zustand.

### Antweiler

Als Verbindung nach Antweiler wurde ursprünglich die K15 in Betracht gezogen. Diese Kreisstraße wird seit Jahren v.a. von Motorradfahrern als „Rennstrecke“ missbraucht (Szene-Begriff: „roddern“).

Aus diesem Grund wird auf eine direkte Verbindung der beiden Orte verzichtet und die Route über Müsch mitgenutzt.

Tab. 30: Wegeverbindungen Rodder

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Reifferscheid	ROD-1.1	155	K16	362 (7)	50 (Ort)	keine
	ROD-1.2	782	K16	362 (7)	-	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	REI-4.3	878	K16	362 (7)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	REI-4.2	251	K16	362 (7)	50 (Ort)	keine
	REI-4.1	339	K16	362 (7)	50 (Ort)	keine
Honerath und Adenau	-	-	-	-	-	über Reifferscheid, s.o. und Kapitel „Reifferscheid“
Wirft	ROD-2.1	334	K15	381 (1)	50 (Ort)	keine
	ROD-2.2	327	K15	381 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	ROD-2.3	1.868	WW	-	-	keine
	WIR.1-2	1.228	WW	-	-	keine
	WIR.1-1	259	Gemeindestr.	-	-	keine
Müsch	ROD-3.1	247	Gemeindestr.	-	-	keine
	ROD-3.2	411	WW	-	-	keine
	ROD-3.3	584	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	MÜS-2.3	987	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	MÜS-2.2	1.011	WW	-	-	keine
	MÜS-2.1	189	Gemeindestr.	-	-	keine
und weiter bis Antweiler	MÜS-1.2	1.036	Radweg	-	-	keine
	ANT-2.1	691	Radweg	-	-	keine
	ANT-2.2	304	K15	392 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	ANT-3.2	190	K15	392 (3)	50	keine

## 5.29 Schuld

Von Schuld aus wurden die Wegebeziehungen zu 6 Nachbarorten betrachtet: Harscheid, Sierscheid, Insul, Winnerath, Fuchshofen sowie zur sog. „Mutscheid“ (und weiter zur „Wasserscheide“ und Bad Münstereifel).

Durch Schuld verläuft der Ahr-Radweg. Dieser bildet bereits die Verbindungen nach Insul sowie nach Fuchshofen ab. Allerdings weist der Ahr-Radweg zwischen Schuld und Fuchshofen seine größte Lücke auf. Hier muss seit Bestehen die L73 mitgenutzt werden.

### *Harscheid*

Nach Harscheid müsste die K26 mitgenutzt werden. Hier lassen sich aufgrund der Topographie keine alternativen Wirtschaftswege ausmachen. Der LBM stuft eine Ausweisung der K26 als Radroute jedoch als kritisch ein bzw. unterstützt diese nicht.

### *Sierscheid*

Nach Sierscheid kann der Wirtschaftsweg „An der Bellesheck“ genutzt werden. Dieser müsste punktuell in kurzen Abschnitten der steileren Kurvenbereiche verbessert werden.

Alternative Routen über die K26 und Harscheid sowie über den Ahr-Radweg bis Insul und dort mit der K25 aufsteigend nach Sierscheid würden größere Umwege bedeuten.

### *Insul*

Von Schuld nach Insul kann der Ahr-Radweg genutzt werden. Dieser wird nach Beseitigung der Flutschäden im Laufe des Jahres 2023 vollständig wiederhergestellt.

### *Winnerath*

Nach Winnerath kann die K16 mitgenutzt werden. Im oberen Bereich, nahe Winnerath, wird eine Mitnutzung der K16 seitens des LBM jedoch kritisch eingestuft.

Eine alternative Route über den Wirtschaftsweg durch das Atzenbachtal wurde geprüft. Hier würde ein größerer Ausbauaufwand entstehen. Der Anschluss läge zudem nicht direkt in Schuld sondern müsste über die K16 und die Zuwegung der Freiluftbühne oder über die L73 erreicht werden. Letztlich bleibt die K16 dadurch die prioritäre Variante.

### *Fuchshofen*

In Richtung Fuchshofen gibt es leider aktuell nur die Möglichkeit die L73 mit zu nutzen. Der Ahr-Radweg weist hi er seine bedeutendste Lücke auf, die nicht auf die Flut zurückzuführen ist, sondern schon seit Beginn besteht. Hier gibt es zuletzt seitens des LBM neue Bestrebungen diese Lücke zu schließen (vgl. Kap. 6.1).

### *Mutscheid-Bad Münstereifel-Hümmel*

In Richtung der Nachbargemeinden in NRW gibt es bereits eine beschilderte Radroute, die über die L73 bis zum Abzweig der L75 führt. Von hier aus führt ein begleitender Radweg entlang der Landesstraße bis zur „Wasserscheide“ und weiter bis Schönau und Bad Münstereifel.

Damit bildet diese Verbindung auch die regionale Verbindung zwischen dem Ahr-Radweg und den genannten Orten in NRW, die - v.a. mit Blick auf Bad Münstereifel - eine hohe touristische Bedeutung haben.

Zudem zweigt etwa 500 Meter hinter der Landesgrenze die K57 ab, die dann im weiteren Verlauf in die K13 in Richtung Hümmel übergeht.

Bedauerlicherweise beginnt der begleitende Radweg an der L75 nicht unmittelbar im Kreuzungsbereich mit der L73, sondern erst nach etwa 120 Metern. Auch die Querung bzw. das Einbiegen auf die L73 finden ohne Hilfen für den Radverkehr statt.

Diese „Fehlstelle“ birgt potenzielle Gefahren in sich und stellt eine erhebliche Attraktivitätsminderung dieser wichtigen Anschlussstelle des Ahr-Radweges dar. Sie wird deshalb auch in Kap. 6.4 näher beleuchtet.

Tab. 31: Wegeverbindungen Schuld

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Sierscheid	SCH-6-1	270	WW	-	-	keine
	SCH-6-2	100	Gemeindestr.	-	-	keine
	SCH-6-3	1.256	WW	-	-	keine
	SIE-2.2	601	WW	-	-	keine
	SIE-2.1	136	Gemeindestr.	-	-	keine
Harscheid	SCH-5.1	1.817	K26	285 (1)	50 (Ort)	keine
	SCH-5.1	539	K26	285 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HAR-2.2	240	K26	285 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HAR-2.1	315	K26	285 (1)	50 (Ort)	keine
Insul	SCH-1.1	413	Gemeindestr.	-	-	keine
	SCH-1.2	552	Radweg	-	-	keine
	SCH-1.3	784	Gemeindestr.	-	-	keine
	SCH-1.4	535	Radweg	-	-	keine**
	INS-4.1	1.145	Radweg	-	-	keine**
Winnerath	SCH-2.1	2.050	K16	554 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WIN-4.1	1.045	K16	554 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise LBM: Nicht möglich
	WIN-5.1	458	Gemeindestr.	-	-	keine
Fuchshofen	SCH-3.1	410	L73	2.719 (3)	50 (Ort)	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise Schließung „Lücke“ Ahr-Radweg
	SCH-3.2	654	L73	2.719 (3)	50/70	dito
	SCH-3.3	2.343	L73	1.394 (5)	50/70	dito
	WIN-6.1	655	L73	1.768 (6)	50/70	dito
	WER-2.1	936	L73	1.768 (6)	50/70	dito
Mutscheid- Wasserscheide- Bad Münstereifel	SCH-3.1	410	L73	2.719 (3)	50 (Ort)	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise Schließung „Lücke“ Ahr-Radweg
	SCH-3.2	654	L73	2.719 (3)	50/70	dito
	SCH-4.1	0	L73 / L75	2.719 (3)		Neubau Radverkehrsanlage: Querungshilfe bauen, vgl. Kap. 6.4.
	SCH-4.2	119	L75	1.518 (3)		Neubau Radverkehrsanlage Schließung Lücke Radweg, vgl. Kap. 6.4.
	SCH-4.3	1.195	Radweg	-	-	keine
	Anschluss	-	Radweg	-	-	Anschluss in NRW
und weiter nach Hümmel	HÜM-1.6	789	K13	180 (3)		Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

\*\* Hinweis: Wiederherstellung des Ahr-Radweg-Abschnitts nach der Flut

### 5.30 Senscheid

Von Senscheid aus wurden die Wegebeziehungen zu 4 Nachbarorten betrachtet: Dankerath und weiter nach Trierscheid, Bauler, Bodenbach sowie Nohn.

#### *Dankerath und Trierscheid*

Nach Dankerath führt ein asphaltierter Wirtschaftsweg.

Weiter in Richtung Trierscheid muss aktuell und auch weiterhin die L72 mitbenutzt werden. Eine alternative Verbindung über Wirtschaftswege ist nicht vorhanden. Die bestehenden Wirtschaftswege reichen jeweils nicht bis zur Gemarkungsgrenze (weitere Ausführungen, siehe Abschnitt Dankerath oder Trierscheid).

#### *Bauler*

Von Senscheid nach Bauler führen zunächst Wirtschaftswege hinunter ins Trierbachtal. Das Verbindungsstück an der Gemarkungsgrenze (zugleich Verbandsgemeinde- und Kreisgrenze) war bis Frühjahr 2023 in einem sehr schlechten Zustand, wurde aber mittlerweile erneuert. Ab der Grenze ist auf Bodenbacher Seite der unmittelbare Anschlussweg auf ca. 100 Metern noch in einem schlechten Zustand. Hier besteht allerdings Aussicht, dass die Gemeinde Bodenbach dieses Fehlstück noch sanieren wird.

Im Anschluss an diesen kurzen schlechten Abschnitt führt dann ein gut ausgebauter wassergebundener Wirtschaftsweg in Richtung Bauler, der kurz vor der Brücke auf einen breiten asphaltierten Weg trifft, der über die Brücke bis Bauler führt.

#### *Bodenbach*

In Richtung Bodenbach müsste die L72 mitgenutzt werden, was seitens des LBM nicht unterstützt wird (nicht ausreichende. Fahrbahnbreite, kurviger Verlauf). Da auch keine alternativen Wirtschaftswege zur Verfügung stehen, wird zwischen den beiden Orten aktuell keine Route dargestellt.

#### *Nohn*

Von Senscheid nach Nohn stellt der teils gut, teils mittel ausgeprägte Wirtschaftsweg über die Höhe „Auf der Schnapp“ eine direkte Variante dar. Dieser Weg würde bei Umsetzung der BAB1 zwar zerschnitten, sollte aber entsprechend wiederhergestellt werden.

Tab. 32: Wegeverbindungen Senscheid

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Dankerath	SEN-4.1	64	Gemeindestr.	-	-	keine
	SEN-4.2	410	WW	-	-	keine
	DAN-2.3	1.254	WW	-	-	keine
	DAN-2.2	48	Gemeindestr.	-	-	keine
	DAN-2.1	28	L72	278 (5)	50 (Ort)	keine
Bauler	SEN-1.1	560	Gemeindestr.	-	50 (Ort)	keine
	SEN-1.2	945	WW	-	-	keine
	SEN-1.3	841	WW	-	-	keine
	SEN-1.4	121	WW	-	-	keine
	Anschluss/Übergang	ca. 1.000	WW	-	-	WW im Bereich der OG Bodenbach
	BAU-3.2	522	WW	-	-	keine
	BAU-3.1	1.273	WW	-	-	keine
	BAU-2.1	123	K2	202 (6)	50/frei	keine
Bodenbach	-	-	-	-	-	aktuell keine Routen-Empfehlung



Nohn	SEN-1.1	450	Gemeindestr.	-	-	keine
	SEN-3.1	257	L72	278 (5)	-	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	SEN3.2	2.382	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	Anschluss	-	WW	-	-	Anschluss in der Gemeinde Nohn

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

### 5.31 Sierscheid

Von Sierscheid aus wurden die Wegebeziehungen zu 3 Nachbarorten betrachtet: Harscheid, Insul und Schuld.

#### Harscheid

Nach Harscheid könnte die K25 benutzt werden. Die Einsehbarkeit ist auch hier insg. gut gegeben. Dennoch stuft der LBM die Strecke aufgrund der teilweise zu geringen Fahrbahnbreite als nicht geeignet für eine Mitführung ein.

Alternative Wirtschaftswege kommen hier eher nicht in Betracht, da diese nicht auf direktem Weg zum Nachbarort führen.

#### Insul

Nach Insul kann die K25 mitbenutzt werden. Die Mitführung wird jedoch seitens des LBM kritisch betrachtet, aber nicht ausgeschlossen. Alternative Wirtschaftswege, die direkt nach Insul führen würden, bieten sich aufgrund der Topographie keine an. Mit Inkaufnahme eines größeren Umweges könnte der Wirtschaftsweg über Schuld („An der Bellesheck“) genutzt werden (s.u.).

#### Schuld

Nach Schuld kann der Wirtschaftsweg „An der Bellesheck“ genutzt werden. Dieser müsste punktuell in kurzen Abschnitten der steileren Kurvenbereiche verbessert werden.

Alternative Routen über Harscheid und die die K26 sowie über den Ahr-Radweg und in Insul mit der K25 aufsteigend nach Sierscheid würden größere Umwege bedeuten.

Tab. 33: Wegeverbindungen Sierscheid

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Harscheid	SIE-3.1	132	K25	278 (3)	50 (Ort)	keine
	SIE-3.2	683	K25	278 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HAR-1.2	974	K25	278 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HAR-1.1	172	K25	278 (3)	50 (Ort)	keine
Insul	SIE-1.1	82	K25	278 (3)	50 (Ort)	keine
	SIE-1.2	306	K25	278 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	INS-5.1	2.186	K25	278 (3)	frei	dito
	INS-1.1	436	K25	278 (3)	50 (Ort)	keine
Schuld	SIE-2.1	136	Gemeindestr.	-	-	keine
	SIE-2.2	601	WW	-	-	keine
	SCH-6-3	1.256	WW	-	-	keine
	SCH-6-2	100	Gemeindestr.	-	-	keine
	SCH-6-1	270	WW	-	-	keine

### 5.32 Trierscheid

Von Trierscheid aus wurden die Wegebeziehungen zu 4 Nachbarorten betrachtet: Hoffeld, Kreuzung Kirmutscheidermühle (und weiter nach Wirft und Adenau), Dankerath (und weiter nach Senscheid) sowie Nohn.

Trierscheid plant eine überdachte Erweiterung des Gemeindehauses, die u.a. als Rastplatz für Wanderer und Radfahrer genutzt werden kann.

#### *Hoffeld*

Von Trierscheid nach Hoffeld kommen zwei Wege-Varianten in Betracht:

1. Über die L72 und L10 als Mitbenutzung der klassifizierten Straßen.
2. Über den asphaltierten Wirtschaftsweg „Kehr“ hinunter zum Nohner Bach, der über die vorhandene Brücke gequert wird, weiter Richtung Norden bis zum Wirtschaftsweg der nach Osten zum Dürleferseifen führt. Dieser Wirtschaftsweg stößt auf die L10, die für ca. 150 m mitbenutzt werden muss, um dann in die Schulstraße nach Hoffeld zu gelangen. Die Mitführung auf der L10 wird seitens des LBM als möglich eingestuft, sodass der ursprünglich für diesen Abschnitt angedachte Bau eines begleitenden Radweges entfällt.

Die zweite Variante wird als prioritäre Variante im Radwegekonzept dargestellt.

#### *Kreuzung Kirmutscheider Mühle, Wirft, Adenau*

Die direkte Verbindung stellt die Nutzung der L72 und L10 bis zur Kreuzung Kirmutscheidermühle dar. Um nach Adenau zu kommen, muss hier die B258 gequert werden (vgl. Kap. 6.10, „Umgestaltung Kreuzung Kirmutscheidermühle“).

LBM: Mitführung über L72 ist kritisch zu sehen, da z.T. unübersichtliche Streckenführung und abschnittsweise geringe Fahrbahnbreiten

#### *Dankerath (und weiter nach Senscheid)*

Von Trierscheid nach Dankerath wird aktuell die L72 mitbenutzt. Obschon der niedrigen Einwohnerzahlen ist die Verbindung zwischen Trierscheid und Dankerath (und weiter nach Senscheid) sehr bedeutsam, da v.a. die Kinder und Jugendlichen der drei Dörfer eng vernetzt sind. Aus Trierscheid besteht aktuell keine gute Möglichkeit per Rad den Bolzplatz in Dankerath oder den Jugendraum in Senscheid oder schlicht die dort wohnenden Freundinnen und Freunde zu erreichen. Umgekehrt besteht für die Jugendlichen aus Dankerath nicht die Möglichkeit ihre Freunde oder den neuen Bolzplatz in Trierscheid zu erreichen.

Die Mitnutzung der L72 kann nicht als ideal bezeichnet werden und wird von beiden Ortsgemeinden kritisch beurteilt, da die Landesstraße hier in einigen Abschnitten nicht gut einsehbar ist und von vielen KfZ zu schnell befahren wird. Die Option eines neuen, begleitenden Radweges entlang der L72 entfällt aufgrund der niedrigen Einwohnerzahlen und des bestehenden DTV-Wertes.

Alternative Verbindungen über Wirtschaftswege führen zu größeren Umwegen. Insbesondere östlich der L72 reichen die bestehenden Wirtschaftswege jeweils nicht bis zur Gemarkungsgrenze.

Aktuell bleibt deshalb nur die Möglichkeit, über den nochmaligen Versuch (zuletzt beantragt durch die Ortsgemeinde in 2021) einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit sowie entsprechender Warnhinweise eine Verbesserung für den Radverkehr zu erzielen. Mit der Ausweisung als Radroute bestünde hier ein zusätzliches Argument.

Mittel- bis langfristig bieten sich zwei Optionen:

1. Ausbau der L72 im Abschnitt Trierscheid-Dankerath inkl. Fahrbahnverbreiterung und Verbesserung der Sichtverhältnisse.
2. Verbesserung der Wirtschaftswege-Situation an der Gemarkungsgrenze von Dankerath und Trierscheid, ggf. mit Instrumenten der Bodenordnung bzw. Wirtschaftswegebau.

## Nohn

Von Trierscheid nach Nohn führt die Route über Wirtschaftswege durch die „Kehr“ hinunter ins Nohner Bachtal. Von hier aus, kann der Bach gequert und der Wirtschaftsweg hinauf über die „Heide“ in Richtung Nohn genutzt werden (durchgehend asphaltiert). In diesem Abschnitt verläuft auch die bereits HBR-beschilderte „Regionale Ergänzungsrout Adenau-Hillesheim“ (vgl. Kap. 0).

Grundsätzlich möglich wäre auch eine Nutzung des Wirtschaftsweges im Nohner Bachtal, wobei dieser in einigen Abschnitten ausgebaut werden müsste. Hier ist anzumerken, dass dieser Wirtschaftsweg im aktuell erstellten Radwegekonzept der VG Gerolstein nicht als Route berücksichtigt wurde, sodass keine Anschlussmöglichkeit bestehen würde.

Tab. 34: Wegeverbindungen Trierscheid

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Hoffeld	TRI-2.1	347	WW	-	-	keine
	TRI-2.2	1.880	WW	-	-	keine
	Anschluss	-	WW	-	-	Anschlussweg OG Nohn
	TRI-2.3	181	WW	-	-	keine
	Anschluss	-	WW	-	-	Anschlussweg OG Nohn
	HOF-5.4	1.026	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	HOF-5.3	146	L10	2.147 (8)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HOF-5.2	352	WW	-	-	keine
	HOF-5.1	270	Gemeindestr.	-	-	keine
HOF-6.1	217	Gemeindestr.	-	-	keine	
Kreuzung Kirmutscheidermühle, Wirft, Adenau	TRI-3.1	182	L72	278 (5)	50	-
	TRI-3.2	1.534	L72	278 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HOF-7.2	433	L10	1.731 (5)	50	dito
	HOF-7.1	694	L10	1.731 (5)	frei/50	dito
	WIR-2.4	30	L10	1.731 (5)	50	dito
	WIR-2.3	26	L10	1.731 (5)	50	dito
	WIR-5.1	-	B258 / L10	3.014 (7) 1.731 (5)	50	Neubau Radverkehrsanlage (vgl. Kap. 6.11)
WIR-2.2	1.052	L10	1.557 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise	
Dankerath	TRI-1.1	174	L72	278 (5)	50 (Ort)	keine
	TRI-1.2	551	L72	278 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise (Fahrbahnverbreiterung bei Ausbau)
	TRI-1.3	266	L72	278 (5)	frei	dito
	DAN-3.2	403	L72	278 (5)	frei	dito
	DAN-3.1	128	L72	278 (5)	50 (Ort)	keine
Nohn	TRI-2.1	347	WW	-	-	keine
	TRI-2.2	1.880	WW	-	-	keine
	Anschluss	-	WW	-	-	Anschlussweg OG Nohn

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

### 5.33 Wershofen

Von Wershofen aus wurden die Wegebeziehungen zu 5 Nachbarorten betrachtet: Hümmel, Pitscheid (Ortsteil von Hümmel), Fuchshofen (mit Anschluss an den Ahr-Radweg), Eichenbach sowie Ohlenhard.

Ein besonderes Merkmal von Wershofen sind die beiden hier ansässigen Gastronomie-Betriebe Pfahl und Kastenholz, die beide die Auswirkungen der Corona-Pandemie gut überstanden haben und für die Zukunft gut aufgestellt erscheinen. Für beide Betriebe spielt der touristische und der Freizeit-Radverkehr eine große Rolle.

Im Dorf sind zudem Lade-Infrastrukturen für E-Bikes sowie eine Bike-sharing-Möglichkeit geplant. Die Öffnung eines kleinen Geschäfts mit Lebensmittel und Waren des täglichen Bedarfs ist ebenfalls geplant.

Ebenso zu beachten ist der geplante Ausbau der L74 auf dem Abschnitt vom Ahrtal hinauf nach Wershofen. Wir gehen in der vorliegenden Konzeption davon aus, dass die ca. 4,5 Kilometer lange Strecke auch nach einem Ausbau nach wie vor wenig attraktiv für den Radverkehr sein dürfte (teils kurvig, schlecht einsehbar, steil).

#### *Hümmel*

Die direkte Verbindung nach Hümmel führt über die L74, die in einigen Abschnitten kurvig und steil ausgeprägt und zudem recht stark befahren ist. Alternative Wirtschaftswegen, die als direkte Route genutzt werden könnten, gibt es hier keine.

Auf der L74 wird wegen der geringen Fahrbahnbreite und des kurvigen Verlaufs eine Radrouten-Ausschilderung nach HBR seitens des LBM aktuell kritisch eingestuft aber grundsätzlich als möglich angesehen. Weitere Abstimmungen zu Umsetzungslösungen folgen.

#### *Hümmel-Pitscheid*

Die Verbindung nach Pitscheid über die „alte Landesstraße“ durch das Armuthsbachtal müsste zum einen in mehreren Streckenabschnitten ausgebaut und verbessert werden. Zum zweiten fehlt hier aktuell eine Querungs-Möglichkeit über den Armuthsbach. Die von der Flut zerstörte Brücke soll jedoch zeitnah wiederhergestellt werden.

#### *Eichenbach*

Nach Eichenbach können Wirtschaftswegen genutzt werden, die jeweils am Ortsrand noch asphaltiert, größtenteils aber wassergebunden sind. Ab Wershofen führt die Route ab der Dreisbachstraße über einen Wirtschaftsweg hinunter zum Dreisbach. Nach der Querung führt der Wirtschaftsweg wieder hinauf zur Kapelle Eichenbach und schließlich noch ca. 150 m hinunter nach Eichenbach. Die Qualität der Wege wäre für den Alltagsradverkehr zu verbessern. Vor allem in den steilen Abschnitten unterhalb von Wershofen sind entsprechende Ausbaumaßnahmen sinnvoll.

#### *Fuchshofen / Ahr-Radweg*

Nach Fuchshofen bzw. zum Ahr-Radweg bestünde eine direkte Route in einer Mitnutzung der L74 auf ca. fünf Kilometern bis zur Einmündung in die L73 und auf dieser dann noch 900 m bis Fuchshofen. Die L74 ist jedoch - wie oben beschrieben - abschnittsweise steil, schwierig einsehbar und zudem relativ stark befahren, weswegen deren Mitnutzung - noch dazu auf einem so langen Abschnitt - nicht empfohlen werden kann.

Als bevorzugte Variante für die Verbindung nach Fuchshofen und zum Ahr-Radweg wird deshalb die Verbindung durch das Dreisbachtal angesehen, die zugleich als touristische Zusatzroute vom Ahrtal nach NRW in der Netzkonzeption dargestellt wird (siehe Kap. 6.9).

Auf dieser Route müssen im unteren Abschnitt auf kurzen Abschnitten sowohl die L74 als auch die L73 mitbenutzt werden. Hier besteht allerdings die Aussicht, dass diese Situation im Zuge der angestrebten Schließung der „Lücke Fuchshofen-Schuld“ im Ahr-Radweg (vgl. Kap. 0) sowie durch den geplanten Ausbau der L74 verbessert werden kann.

## Ohlenhard

In Richtung Ohlenhard kann die L74 und K9 mitgenutzt werden. Alternative Wirtschaftswege bieten sich hier nicht an.

Auf der K9 wird wegen der geringen Fahrbahnbreite eine Radrouten-Ausschilderung nach HBR seitens des LBM aktuell als nicht möglich angesehen. Weitere Abstimmungen zu Umsetzungslösungen folgen.

Tab. 35: Wegeverbindungen Wershofen

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Hümmel	WER-3.1	1.067	L74	958 (3)	50 (Ort)	keine
	WER-3.2	608	L74	958 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-3.3	2.035	L74	958 (3)	frei	dito
	HÜM-1.2	1.237	L74	958 (3)	frei	dito
	HÜM-1.1	275	L74	958 (3)	50 (Ort)	keine
Hümmel-Pitscheid	WER-5.1	442	Gemeidestr.	-	-	-
	WER-5.2	571	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-5.3	953	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-5.4	1.461	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	HÜM-13.2	2.257	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	HÜM-13.1	341	Gemeidestr.	-	-	Oberflächensanierung*
Eichenbach	WER-1.1	500	WW	-	-	-
	WER-1.2	2.121	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	EIC-3.2	663	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	EIC-3.1.	186	WW	-	-	keine
Fuchshofen / Ahr-Radweg	WER-1.1	500	Gemeidestr.	-	-	keine
	WER-1.2	2.121	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-1.3	3.418	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-1.4	373	L74	958 (3)	?	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-2.1	936	L73	1.768 (6)	50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
Ohlenhard	WER-3.1	1.067	L74	958 (3)	50 (Ort)	keine
	WER-3.2	608	L74	958 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-6.1	807	K9	503 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	OHL-4.2	753	K9	503 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	OHL-4.1	493	K9	503 (1)	50 (Ort)	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung abschnittsweise ggf. auch entfallen

### 5.34 Wiesemscheid

Von Wiesemscheid aus wurden die Wegebeziehungen zu 4 Nachbarorten betrachtet: Kottenborn, Müllenbach, Bauler und Barweiler.

#### *Kottenborn*

Die Anbindung nach Kottenborn erfolgt über den Wirtschaftsweg auf der Nordseite der B258 hinunter ins Wirftbachtal.

Entscheidung ist hier – genau wie für die Verbindung nach Barweiler – eine sichere Querung der B258 von der Orts-Seite zum Wirtschaftsweg auf der gegenüberliegenden Seite. Hier ist bereits aktuell eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70 erlaubt.

Der LBM empfiehlt hier zusätzlich eine bauliche Querungshilfe.

Auf der Wiesemscheider Seite folgt der Wirtschaftsweg zunächst ca. 600 Meter dem Wirftbachtal bis zur Brücke. Auf der Kottenborner Seite führt der Wirtschaftsweg dann ca. 800 Meter weiter im Wirftbachtal abwärts. Kurz vor der Kottenborner Mühle erfolgt der Aufstieg über den Wirtschaftsweg am „Wadekopf“ nach Kottenborn.

#### *Barweiler*

Auch in Richtung Barweiler wird die Führung durch das Wirftbachtal empfohlen. Im ersten Abschnitt ist dies die gleiche Route wie von Wiesemscheid nach Kottenborn, inkl. Querung der B258 (s.o.). Im weiteren Verlauf gilt es jedoch, den Wirftbach an der aktuell mit Trittsteinen ausgestatteten Stelle zu queren. Im weiteren Verlauf führt die Route dann über die K18 hinauf nach Wiesemscheid.

Eine detaillierte Auseinandersetzung mit der Querungs-Situation bzw. der Furt durch den Trierbach erfolgt im Kapitel 5.4 „Barweiler“.

Alternativ wäre auch eine Führung von Wiesemscheid in Richtung Barweiler über die Wegekreuzung am Heiligenhäuschen denkbar. Sowohl bei dieser Variante als auch bei Nutzung anderer Wirtschaftswege-Verbindungen müssten allerdings jeweils Streckenabschnitte im Bereich der Gemarkungsgrenzen von Grund auf hergerichtet werden.

#### *Bauler und Müllenbach*

Von Wiesemscheid nach Bauler käme als Variante grundsätzlich eine Verbindung über die wenig befahrene K2 in Betracht. Hier wäre jedoch die Fahrbahnbreite in weiten Teilen nicht ausreichend.

Priorisiert wird deshalb die Route über den zunächst asphaltierten, dann wassergebundenen Wirtschaftsweg am Düplenberg, der aktuell teils in mittlerer, teils in schlechter Qualität ausgebaut ist. Dann weiter über den asphaltierten Wirtschaftsweg an der Kläranlage bis Bauler

Ab dem „Knotenpunkt“ an der Kläranlage führen asphaltierte Wirtschaftswege in Richtung Westen nach Bauler bzw. in Richtung Osten nach Müllenbach.

Tab. 36: Wegeverbindungen Wiesemscheid

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Kottenborn	WIE-4.1	143	Gemeidestr.	-	50 (Ort)	keine
	WIE-4.2	-	B258	2.691 (9)	70	Bauliche Querungshilfe
	WIE-4.3	758	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-4.3	758	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-4.4	590	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	KOT-3.1	834	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	KOT-2.3	1.241	WW			keine
	KOT-2.2	37	Gemeidestr.	-	-	keine
	KOT-2.1	79	K19		364 (7)	50 (Ort) keine

Barweiler	WIE-4.1	143	Gemeidestr.	-	50 (Ort)	keine
	WIE-4.2	0	B258	2.691 (9)	70	Bauliche Querungshilfe
	WIE-4.3	758	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-4.3	758	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-4.4	590	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	KOT-3.1	834	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	KOT-4.1	190	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	KOT-4.2	-	Sicherung Furt	-	-	Sicherung der Furt und des Trittstein-Übergangs (prioritär) oder Neubau Brücke über den Wirftbach (alternativ)
	BAR-1.5	12	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	BAU-1.4	192	MPW	-	-	keine
	BAR-1.3	1.397	WW	-	-	keine
	BAR-1.2	137	K18	312 (2)	50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise (LBM: nicht möglich)
	BAR-1.1	919	Gemeidestr.	-	-	keine
Bauler	WIE-1.1	274	Gemeidestr.	-	50 (Ort)	keine
	WIE-1.2	505	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIE-1.3	449	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIE-1.4	992	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	BAU-1.2	650	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	BAU-1.1	86	Gemeidestr.	-	50 (Ort)	keine
Müllenbach	WIE-1.1	274	Gemeidestr.	-	50 (Ort)	keine
	WIE-1.2	505	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIE-1.3	449	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIE-1.4	992	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WIE-3.1	202	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	MÜL-3.1	1.523	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	MÜL-2.2	44	WW	-	-	keine
	MÜL-2.1	404	Gemeidestr.	-	-	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

### 5.35 Wimbach

Von Wimbach aus wurden die Wegebeziehungen zu 5 Nachbarorten betrachtet: Adenau, Quiddelbach, Kottenborn, Barweiler und Honerath.

#### Adenau

Von Wimbach nach Adenau bietet sich v.a. eine Führung über Wirtschaftswege und Gemeindestraßen an. Über verschiedene Wirtschaftswege, die am östlichen Ortsrand verlaufen, gelangt man zur Straße „Im Lenzenkessel“ im Bereich des Adenauer Stadions.

Alternativ könnte die Führung auch über eine Mitbenutzung der K18 bis zur Ortslage von Adenau und vor dort über die abschnittsweise steile Wimbachstraße erfolgen. Mit Blick auf die vorhandenen und bereits gut ausgebauten Wirtschaftswege und die hier insbesondere verkehrenden Schulkinder ist aus Sicht des Radwegekonzeptes jedoch die Führung über die Wirtschaftswege und Gemeindestraßen zu bevorzugen.

## Barweiler

Nach Barweiler wurde ursprünglich die K18 als Verbindung in Betracht gezogen. Diese weist jedoch eine zu geringe Fahrbahnbreite auf und verläuft in Teilabschnitten kurvig und steil, sodass eine Mitführung seitens des LBM ausgeschlossen wurde.

Alternative Wirtschaftswege-Verbindungen existieren entlang des Goldbachs sowie als Wirtschaftsweg in Richtung Barweiler ab dem Wirftbachtal. Beide Wege sind jedoch unbefestigt bzw. von schlechter Qualität. Ein Ausbau zum alltagstauglichen Radweg erscheint hier unrealistisch bzw. nicht sinnvoll.

In der vorliegenden Konzeption erfolgt die Verbindung über Kottenborn und anschließend über Wirtschaftswege unter Querung des Wirftbaches nahe der Kottenborner Mühle. Nähere Ausführungen hierzu in den Kapiteln „Kottenborn“ und „Barweiler“.

## Kottenborn

Die Verbindung nach Kottenborn kann über den jüngst sanierten Wirtschaftsweg „Unter dem Acker“ erfolgen. Theoretisch kann auch die K19 genutzt werden, jedoch fahren die PKW hier oft zu schnell, sodass die Wirtschaftswege-Variante prioritär zu sehen ist.

## Honerath

Von Wimbach nach Honerath existieren mehrere Wirtschaftswege im Waldgebiet zwischen den beiden Orten, die für eine direkte Verbindung in Frage kommen. Die Variante mit den bestausgebauten Wegen führt vom Oberdorf von Wimbach an der Hubertushütte vorbei.

## Quiddelbach

Von Wimbach nach Quiddelbach führt die Verbindung über Wirtschaftswege hinauf zur Nordschleife des Nürburgrings. Von der Brücken-Überführung aus kann ein Wirtschaftsweg genutzt werden, der zunächst im Bereich Schwedenkreuz parallel zur Nordschleife nach Süden führt bis zum Wirtschaftswege hinunter nach Quiddelbach.

Tab. 37: Wegeverbindungen Wimbach

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Adenau	WIM-1.1	513	Gemeindstr.	-	-	keine
	WIM-1.2	459	WW	-	-	keine
	WIM-1.3	649	Gemeindstr.	-	-	keine
	WIM-1.4	295	WW	-	-	keine
	WIM-1.5	347	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	ADE-2.2	901	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-2.1	326	K18	1.325 (2)	50 (Ort)	keine
Kottenborn	WIM-3.1	99	K19	364 (7)		keine
	WIM-3.2	66	K19	364 (7)		Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	KOT-1.1	761	WW	-	-	keine
... und weiter nach Barweiler	KOT-2.1	79	K19	364 (7)	50 (Ort)	keine
	KOT-2.2	37	Gemeindestr.	-	-	keine
	KOT-2.3	1.241	WW	-	-	keine
	KOT-4.1	190	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	KOT-4.2	-	Sicherung Furt	-	-	Sicherung der Furt und des Trittstein-Übergangs (prioritär) oder Neubau Brücke über den Wirftbach (alternativ)
	BAR-1.5	12	WW	-	-	Oberflächensanierung*



	BAR-1.4	192	MPW	-	-	keine
	BAR-1.3	1.397	WW	-	-	keine
	BAR-1.2	137	K18	312 (2)	50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise (LBM: Mitführung nicht möglich)
	BAR-1.1	919	Gemeindstr.	-	-	keine
Honerath	WIM-4.1	62	Gemeindestr.	-	-	keine
	WIM-5.1	767	WW	-	-	keine
	WIM-5.2	1.011	WW	-	-	keine
	HON-2.2	470	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	HON-2.1	151	Gemeindestr.	-	-	keine
Quiddelbach	WIM-2.1	867	WW	-	-	keine
	WIM-2.2	531	WW	-	-	keine
	WIM-2.3	148	WW	-	-	keine
	WIM-2.4	193	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIM-2.5	311	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	QUI-3.3	783	WW	-	-	keine
	QUI-3.2	587	WW	-	-	keine
	QUI-3.1	278	Gemeindestr.	-	-	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

### 5.36 Winnerath

Von Winnerath aus wurden die Wegebeziehungen zu 5 Nachbarorten betrachtet: Schuld, Insul, Reifferscheid, Lückenbach und Fuchshofen.

In Richtung Fuchshofen sowie Lückenbach scheinen die Alltagsbeziehungen weniger intensiv ausgeprägt zu sein, was auch auf die Topographie zurückzuführen sein dürfte.

#### Schuld

Nach Schuld kann die K16 mitgenutzt werden. Insbesondere auf dem ersten Abschnitt wird eine Mitnutzung seitens des LBM jedoch als kritisch eingestuft.

Eine alternative Route über den Wirtschaftsweg durch das Atzenbachtal wurde geprüft. Hier würde ein größerer Ausbaufwand entstehen. Der Anschluss läge zudem nicht direkt in Schuld sondern müsste über die K16 und die Zuwegung der Freiluftbühne oder über die L73 erreicht werden. Letztlich bleibt die K16 dadurch die prioritäre Variante.

#### Insul

Die Route nach Insul führt über die Kreuzung „Höhnerköpp“ und den Wirtschaftsweg „Brumpösch“.

Von Winnerath nach Insul wurden noch weitere Varianten geprüft, die jedoch nicht als Routen dargestellt werden:

- Über die K16 bis Schuld und von hier über den Ahr-Radweg nach Insul
- Über den Wirtschaftsweg bis zur Kreuzung „Höhnerköpp“ und von hier über den Wirtschaftsweg am „Welsbach“ nach Insul
- Über den Wirtschaftsweg im Atzenbachtal, weiter auf der L73 in Richtung Insul

Bei den Varianten 2 und 3 wäre abschnittsweise ein Ausbau bzw. eine Verbesserung der Wegedecke notwendig, um Alltagstauglichkeit herzustellen (aktuell eher Mountain-Bike).

Grundsätzlich zeigt sich die Variante „Brumpösch“ im best-ausgebauten Zustand, wobei sich dies durch die forstwirtschaftliche Nutzung abschnittsweise wieder anders darstellen kann.

### Reifferscheid

Nach Reifferscheid kann die K16 mitbenutzt werden. Alternative Wirtschaftswege gäbe es hier auf kurzen Teilstücken nahe Reifferscheid.

### Lückenbach

Eine mögliche Route nach Lückenbach würde über den zunächst asphaltierten Wirtschaftsweg von Winnerath bis zur Kreuzung „Höhnerköpp“ und von hier über weitere Wirtschaftswege Serpentinartig in Richtung Lückenbach führen.

Der Bedarf für diese Verbindung wird nicht so hoch eingeschätzt wie z.B. in Richtung Schuld, Insul oder Reifferscheid. Auch das Herstellen der Alltagstauglichkeit dürfte mit hohem Aufwand verbunden sein, sodass hier keine Route dargestellt wird.

### Fuchshofen

Für die Verbindung nach Fuchshofen wird der Bedarf ähnlich niedrig eingeschätzt wie für die Verbindung nach Lückenbach. Die Route führt allerdings über einen frisch hergestellten Wirtschaftsweg in Richtung Laufenbachtal. Im Tal dann weiter bis zur Straße „Streitenau“ an der Laufenbacher Mühle. Hier muss dann für ca. 1.000 Meter die L73 mitbenutzt werden, da der Ahr-Radweg hier die bekannte Lücke aufweist.

Tab. 38: Wegeverbindungen Winnerath

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Schuld	WIN-5.1	458	Gemeindestr.	-	-	keine
	WIN-4.1	1.045	K16	554 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	SCH-2.1	2.050	K16	554 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
Insul	WIN-1.1	382	Gemeindestr.	-	-	keine
	WIN-1.2	646	WW	-	-	keine
	WIN-1.3	371	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	INS-3.5	287	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	INS-3.4	2.073	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	INS-3.3	610	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	INS-3.2	335	WW	-	-	keine
	INS-3.1	88	Gemeindestr.	-	-	keine
Reifferscheid	WIN-2.1	456	K16	554 (5)	50 (Ort)	keine
	WIN-2.2	761	K16	554 (5)	-	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	REI-7.3	677	K16	554 (5)	-	dito
	REI-7.2	824	K16	554 (5)	-	dito
	REI-7.1	306	K16	554 (5)	50 (Ort)	keine
Fuchshofen	WIN 5.1	458	Gemeindestr.	-	-	keine
	WIN 3.1	547	WW	-	-	keine
	WIN 3.2	2.768	WW	-	-	keine
	WER-2.1	936	L73	1.768 (6)	50/70	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise Schließung „Lücke“ Ahr-Radweg

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

### 5.37 Wirft

Von Wirft aus wurden die Wegebeziehungen zu 7 Nachbarorten betrachtet: Rodder, Honerath (und weiter nach Adenau), Barweiler, Pomster, Trierscheid, Hoffeld und Müsch. Dabei wurden auch die innerörtliche Verbindung bis Kirmutscheid und zur Kreuzung Kirmutscheidermühle betrachtet:

#### *Rodder*

Nach Rodder besteht ein gut ausgebauter, asphaltierter Wirtschaftsweg.

#### *Honerath und weiter nach Adenau*

Nach Honerath muss die HBR-beschilderte L10 genutzt werden. Eine alternative Führung auf Wirtschaftswegen bietet sich hier aufgrund der Topographie nicht an.

Ab Honerath in Richtung Adenau wurden verschiedene Varianten erörtert (siehe Kap. „Honerath“ und Kap. 6.2) – letztlich hat aber die bestehende Route über die L10 und anschließend über die Gartenstraße nach Adenau weiter Bestand.

#### *Barweiler*

Nach Wirft führt ein gut ausgebauter asphaltierter Wirtschaftsweg. Im Bereich der Ortsgemeinde Wirft wurde der Weg im Jahr 2023 saniert.

#### *Innerorts: Kirmutscheid/ Kreuzung Kirmutscheidermühle*

Der Ort Wirft erstreckt sich über mehrere Siedlungsbereiche. Vom Dreimüllerhof im Osten über den Hauptort bis Kirmutscheid im Westen. Die direkte Verbindungsachse stellt die L10 dar.

Alternativ könnte theoretisch ein Wirtschaftsweg südlich der L10 genutzt werden, der jedoch abschnittsweise ausgebaut werden müsste und letztlich zu große Umwege mit sich bringen würde.

Kirmutscheid selbst ist vom Hauptort Wirft über die L10 nur über einen Fußweg inkl. Fußgängerbrücke und eine Treppe zu erreichen.

Am westlichen Ende der Gemarkung befindet sich die bedeutende Kreuzung der B258 mit der L10. Auch für den Radverkehr spielt diese eine wachsende Rolle (vgl. Kap. 6.4 und Kap. 6.10).

#### *Pomster*

In Richtung Pomster führt - nach Querung der Kreuzung Kirmutscheidermühle - die K3, die für diese Route die beste Variante darstellt.

Die Fahrbahnbreite weist in weiten Abschnitten nicht die erforderliche Breite auf, um den Mindestabstand beim Überholen einhalten zu können. Da diese Strecke zudem einen Abschnitt der wichtigen Verbindung Ahr-Radweg-Nürburgring darstellt, gilt es hier, eine der in Kapitel 0 beschriebenen „neuen Lösungen“ anzuwenden.

Alternativ wurde die Nutzung eines Wirtschaftsweges im Wenigbachtal in Erwägung gezogen, der jedoch von der B258 abzweigt, die auf 400 Metern mitgenutzt werden müsste. Eine Mitführung auf der B258 ist kategorisch auszuschließen. Der Bau eines Radweges entlang der B258 ist als unrealistisch zu betrachten.

#### *Hoffeld*

Nach Hoffeld führt aktuell die HBR-ausgeschilderte Route über die L10, die Kreuzung Kirmutscheidermühle mit der B258 querend, der L10 weiter folgend bis zum Abzweig nach Hoffeld.

Um die L10 in diesem Abschnitt zu vermeiden, soll nach Hoffeld zukünftig ein Wirtschaftsweg genutzt werden, der nördlich der Kreuzung Kirmutscheidermühle von der B258 abzweigt (sog. „Schleifweg“).

Die Einmündung zu diesem Wirtschaftsweg muss über die B258 selbst erreicht werden. Dies ist nur mit den in diesem Radwegekonzept vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen an der Kreuzung selbst und auf dem nördlich anschließenden Abschnitt der B258 möglich (vgl. Kap. 6.10).

### Müsch

Nach Müsch führt bisher die HBR-ausgeschilderte Route über die L10, die Kreuzung Kirmutscheidermühle mit der B258 querend, weiter der L10 folgend, bis zum Abzweig nach Hoffeld. Von Hoffeld aus würde die K4 hinunter nach Müsch benutzt. Diese Route nach hat den Nachteil, dass unnötigerweise ein großer Höhenunterschied überwunden werden muss. Nichtsdestotrotz ist diese Route HBR-ausgeschildert, da die Mitbenutzung der B258 nicht gewünscht wurde und auch nach wie vor keine Option darstellt.

Zukünftig soll die direkte Route nach Müsch ab der Kreuzung Kirmutscheidermühle durch das Trierbachtal führen. Genutzt wird hier der Wirtschaftsweg auf der Westseite des Trierbachtals. Dieser wurde nach der Flutkatastrophe wiederhergestellt und befand sich insg. in einem guten Zustand. Im Winter 2022/23 wurden hier Gewässer-Arbeiten durchgeführt, sodass der Wirtschaftsweg aktuell nicht nutzbar ist. Die Erreichbarkeit der Einmündung zu diesem Wirtschaftsweg kann nur über die bereits beschriebenen Umgestaltungsmaßnahmen an der B258 erfolgen (vgl. Kap. 6.4 und 6.10).

Die Nutzung des Wirtschaftsweges im Trierbachtal stellt einen wichtigen Abschnitt der neuen Verbindung 2. Ordnung von Müsch zum Nürburgring dar. Entsprechend betrifft diese Frage mehr als nur die direkt berührten Ortsgemeinden.

Tab. 39: Wegeverbindungen Wirft

Wunschlinie 3. Ordnung	Strecke	Länge [m]	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Rodder	WIR.1-1	259	Gemeindestr.	-	-	keine
	WIR.1-2	1.228	WW	-	-	keine
	ROD-2.3	1868	WW	-	-	keine
	ROD-2.2	327	K15	381 (1)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	ROD-2.1	334	K15	381 (1)	50 (Ort)	keine
Honerath, Adenau	WIR-7.1	343	L10	1.557 (3)	50 (Ort)	keine
	WIR-7.2	405	L10	1.557 (3)	70/frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	BAR-8.1	1.628	L10	1.557 (3)	frei	dito
	ROD-5.1	652	L10	1.557 (3)	frei	dito
	HON-3.3	535	L10	1.797 (5)	frei	dito
	HON-3.2	678	L10	1.797 (5)	60/frei	dito
	HON-3.1	194	L10	1.797 (5)	50/30	keine
Barweiler	WIR-3.1	1.217	WW	-	-	keine
	BAR-7.1	278	WW	-	-	keine
	BAR-5.2	554	WW	-	-	keine
	BAR-5.1	398	Gemeindestr.	-	-	keine
Hoffeld	WIR-2.2	1.052	L10	1.557 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WIR-5.1	-	B258 / L10	3.014 (7) 1.731 (5)	50	Neubau Radverkehrsanlage (vgl. Kap. 6.11)
	WIR-5.2	51	B258	3.014 (7)	50	Neubau Radverkehrsanlage (vgl. Kap. 6.11)
	HOF-4.3	103	B258	3.014 (7)	50	Neubau Radverkehrsanlage (vgl. Kap. 6.11)
	HOF-4.2	849	WW			Oberflächensanierung*

	HOF-3.2	411	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	HOF-3.1	593	WW	-	-	-
	HOF-2.1	394	K4	130 (1)	-	-
Müsch	WIR-2.2	1.052	L10	1.557 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WIR-5.1	-	B258 / L10	3.014 (7) 1.731 (5)	50	Neubau Radverkehrsanlage (vgl. Kap. 6.11)
	WIR-5.2	51	B258	3.014 (7)	50	dito
	HOF-4.3	103	B258	3.014 (7)	50	dito
	HOF-4.2	849	WW			Oberflächensanierung*
	HOF-4.1	575	WW			Oberflächensanierung plus
	MÜS-4.2	489	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	MÜS-4.1	499	WW	-	-	Oberflächensanierung*
Pomster	WIR-2.2	1.052	L10	1.506 (3)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WIR-2.3	26	L10	1506 (3)	50	dito
	WIR-6.1	72	K3	115 (5)	50 (Ort)	keine
	POM-1.3	240	K3	115 (5)	50 (Ort)	keine
	POM-1.2	1.990	K3	115 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	POM-1.1	455	K3	115 (5)	50 (Ort)	keine

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

## 6 Regionale Verbindungen

### 6.1 Ahr-Radweg

Der Ahr-Radweg wird im Zuge des Konzeptes der Verbandsgemeinde nur nachrichtlich bearbeitet. Die inhaltliche Bearbeitung erfolgt durch das Kreis-Konzept (Fachinstitut VIA) sowie direkt durch den LBM (Projektbüro in Sinzig).

Der Ahr-Radweg verläuft im Bereich der VG Adenau von Norden aus betrachtet über Dümpelfeld, Insul, Schuld, Fuchshofen, Antweiler und Müsch. Zudem durchläuft er die Gemarkungen der Gemeinden Dorsel sowie Wershofen und Winnerath - die letzten beiden im Bereich der „Fuchshofen-Schuld-Lücke“ (s.u.).

Grundsätzlich ist der Ahr-Radweg neben dem Tourismus auch für die Einheimischen von hoher Bedeutung. Zahlreiche Schülerinnen und Schüler sowie Berufspendelnde nutzen den Ahr-Radweg. Dies betrifft neben den Gemeinden, die direkt am Ahr-Radweg liegen (Dümpelfeld, Insul, Schuld, Fuchshofen, Antweiler und Müsch), auch Bürgerinnen und Bürger aus den umliegenden bzw. nicht direkt am Ahr-Radweg liegenden Gemeinden (Ahr-aufwärts aufgelistet):

Tab. 40: Gemeinden am und im Umfeld des Ahr-Radweges

Gemeinde (Ortsteil)	Aktuelle Anbindung an den Ahr-Radweg über ...
Dümpelfeld-Feriansiedlung Ommelbachtal	Gemeindestraße und B257
Dümpelfeld-Niederadenau, Leimbach, Adenau	Radweg Vulkan-Rad-Route Eifel
Dümpelfeld-Lückenbach	K24
Sierscheid	K25
Harscheid	K26
Winnerath	K16 oder Wirtschaftswege in Richtung Insul bzw. Fuchshofen
Reifferscheid	K16 bzw. über Lückenbach (nach Norden) oder Radweg Limbachtal (nach Süden)
Hümmel (alle Ortsteile)	K13, K57 (NRW), Radweg an der L75
Wershofen	Wirtschaftswege im Dreisbachtal oder über Eichenbach und K5 und L73
Eichenbach	Wirtschaftswege im Dreisbachtal oder über die K5 und L73
Rodder	K15
Aremberg	K6 oder K5 und L73 über Eichenbach
Hoffeld	K4
Wirft, Barweiler, Pomster, Trierscheid, Dankerath, Senscheid	Aktuell über L10, B258, K3, L72. Angestrebte Lösung über Wirtschaftsweg im Unteren Trierbachtal und Umgestaltung Kreuzung Kirmutscheidermühle
Dorsel	K5 (nach Rheinland-Pfalz) und Wirtschaftsweg (nach NRW)

Nachfolgend sind die einzelnen Streckenabschnitte des Ahr-Radweges im Bereich des Adenauer Landes aufgelistet - so wie sie im Radwegkonzept der Verbandsgemeinde dargestellt sind.

Tab. 41: Streckenabschnitte Ahr-Radweg

Ortsgemeinde	Strecke	Länge	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Dümpelfeld	DÜM-4.1	159	Radweg	-	-	keine
	DÜM-3.2	546	Radweg	-	-	keine
Insul	INS-6.1	1.086	Radweg	-	-	keine
	INS-4.1	1.145	Radweg	-	-	keine
Schuld	SCH-1.4	535	Radweg	-	-	-
	SCH-1.3	784	Gemeindestr.	-	-	-

	SCH-1.2	552	Radweg	-	-	-
	SCH-1.1	413	Gemeindestr.	-	-	-
	SCH-3.2	654	L73	2.719 (3)	70/50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise*
	SCH-3.3	2.343	L73	1.394 (5)	70/50	dito*
Winnerath	WIN-6.1	655	L73	1.768 (6)	70	dito*
Wershofen	WER-2.1	936	L73	1.768 (6)	50	dito*
Fuchshofen	FUC-2.1	145	Gemeindestr.	-	-	keine
	FUC-2.2	2.140	Radweg	-	-	keine
	FUC-1.1	112	Radweg	-	-	keine
Reifferscheid	REI-9.1	460	Radweg	-	-	keine
Antweiler	ANT-2.3	1.467	Radweg	-	-	keine
	ANT-2.2	304	K15	380 (2)		Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	ANT-2.1	691	Radweg	-	-	keine
Müsch	MÜS-1.2	1.036	Radweg	-	-	keine
	MÜS-1.1	691	Gemeindestr.	-	-	keine
	MÜS-3.1	65	K4	130 (1)	-	keine
	MÜS-5.1	326	Gemeindestr.	-	-	keine
	MÜS-5.2	1.438	Radweg	-	-	keine
Dorsel	DOR-4.1	686	Radweg	-	-	keine
	DOR-5.1	1.436	Radweg	-	-	keine

\* Hinweis: Lücke Fuchshofen-Schuld. Grundsätzlich Unterstützung einer Route abseits der L73, Planung beim LBM Projektbüro Sinzig (vgl. Kap. 6.1.3)

#### *Aktueller Status - 18 Monate nach der Flut*

Grundsätzlich sind - Stand Sommer 2023 - die meisten Abschnitte nach der Flut wiederhergestellt und befahrbar. Problematisch bleiben dagegen v.a. die Abschnitte im mittleren Ahrtal (Verbandsgemeinde Altenahr). Hier wird die Wiederherstellung noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Entsprechend leidet die Gesamtattraktivität des Ahr-Radweges.

Noch bestehende Lücken im Bereich der Verbandsgemeinde Adenau liegen in Antweiler (Hangrutschung) sowie zwischen Insul und Schuld (laufende Wiederherstellungsarbeiten).

Bei Antweiler soll der Radweg auf der alten Trasse wiederhergestellt werden. Die Anbindung an den Ort erfolgt über eine neue Brücke.

Grundsätzlich wird eine durchgängige Breite von 3 Metern angestrebt, aktuell ist dies aber nur in Teilabschnitten der Fall, z.B. am neuen „Durchbruch“ bei Dümpelfeld.

Im Zuge der Wiederherstellungsarbeiten werden zugleich verschiedene Erdkabel in die Trasse des Ahr-Radweges verlegt (Strom, Wasser, Abwasser, Wasserstoff, Telekommunikation).

In Insul soll noch im Laufe des Jahres 2023 eine Verlegung des Ahr-Radweges durch den Ort realisiert werden, die in der vorliegenden Konzeption noch nicht berücksichtigt wurde.

#### *Lücke Fuchshofen - Schuld*

Die seit „Inbetriebnahme“ des Ahr-Radweges bestehende Lücke zwischen Fuchshofen und Schuld wird aktuell mit einer neuen Planung durch den LBM wieder aufgegriffen. Die Einbeziehung der Tunnel ist weiterhin durch die bestehende Fledermaus-Situation nicht umsetzbar. Darum werden aktuell verschiedene Varianten von Wegen im Talbereich geprüft. Von Fuchshofen bis zur Laufenbacher Mühle könnte z.B. der frisch geschottete Wirtschaftsweg im Tal genutzt werden. Teilweise könnten im weiteren Verlauf auch Teile des ehemaligen Bahnkörpers zum Einsatz kommen.

Im Radwegekonzept der Verbandsgemeinde Adenau wird weiterhin die Mitnutzung der L73 als Route dargestellt. Die Findung und Umsetzung einer neuen Route abseits der L73 wird jedoch nachdrücklich unterstützt - ein eigener Planungsvorschlag erfolgt nach Absprache mit dem LBM Projektbüro Sinzig nicht. Der aktuelle Stand der Planungen der neuen Route wurde in einer Sitzung des Verbandsgemeinde-Rates am 26.9.2023 vorgestellt und kann beim LBM angefragt werden.

## 6.2 Vulkan-Rad-Route Eifel

Die Vulkan-Rad-Route Eifel verläuft im Bereich der Verbandsgemeinde Adenau von Norden aus betrachtet über Dümpelfeld, Niederadenau, Leimbach, Adenau, Herschbroich, Quiddelbach, Nürburg, Müllenbach und von hier aus weiter nach Kelberg.

Grundsätzlich ist die Vulkan-Rad-Route Eifel - wie auch der Ahr-Radweg - neben dem Tourismus auch für die Einheimischen von hoher Bedeutung. Zahlreiche Schülerinnen und Schüler sowie Berufspendelnde nutzen die Vulkan-Rad-Route Eifel.

Im Zuge der Bearbeitung des Radwegekonzepts gab es einige Überlegungen, die Routenführung in verschiedenen Teilabschnitten zu verändern (siehe Kap. 6.2.1 bis 6.2.4), wobei der Gesamtverlauf grundsätzlich so gewahrt werden sollte, wie er sich heute darstellt. Wichtige Verbesserungen gilt es insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrt von Adenau zu erreichen.

Tab. 42: Streckenabschnitte Vulkan-Rad-Route Eifel

Ortsgemeinde	Strecke	Länge	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Dümpelfeld	DÜM-1.1	589	Gemeindestr.	-	-	keine
	DÜM-1.2	1.009	WW	-	-	keine
	DÜM-1.3	289	Gemeindestr.	-	-	keine
	DÜM-1.4	988	Radweg	-	-	keine
Leimbach	LEI-4.2	1.677	Radweg	-	-	keine
	LEI-4.1	221	Gemeindestr.	-	-	keine
	LEI-2.1	117	Gemeindestr.	-	-	keine
	LEI-2.2	1.250	Radweg	-	-	keine
Adenau	ADE-3.4	1.133	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-4.1	538	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-1.1	578	B257	7.870 (4)	50	Verkehrsberuhigung B257 im Stadtbereich Adenau, ggf. Radverkehrsfreundliche Umgestaltung
	ADE-1.2	826	B257	7.870 (4)	50	dito
	ADE-1.3	890	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-1.4	985	B257	5704 (4)	50	Verkehrsberuhigung B257 im Stadtbereich Adenau, ggf. Radverkehrsfreundliche Umgestaltung
	ADE-1.5	412	K21	500 (3)	50	keine
Herschbroich	HER-1.1	1.457	K21	500 (3)	50	keine
	HER-2.1	449	K21	500 (3)	50 (Ort)	keine
	HER-2.2	242	K21	500 (3)		Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HER-2.3	634	WW	-	-	keine
Adenau	ADE-7.1	439	WW	-	-	keine
Quiddelbach	QUI-1.4	597	WW	-	-	keine
	QUI-1.3	771	WW	-	-	keine
	QUI-2.1	931	WW	-	-	keine**
	QUI-2.2	32	WW	-	-	keine**



Nürburg	NÜR-4.4	269	WW	-	-	keine**
	NÜR-4.3	713	WW	-	-	keine
	NÜR-4.2	188	Gemeindestr.	-	-	keine
	NÜR-4.1	109	L93	1.311 (2)	50	keine
	NÜR-1.1	158	Gemeindestr.	-	-	keine
	NÜR-1.2	538	WW	-	-	keine
	NÜR-1.3	111	WW	-	-	keine
	NÜR-2.1	1.456	Radweg	-	-	keine
	NÜR-2.2	328	Radweg	-	-	keine
	NÜR-2.3	189	L94	573 (5)	50	keine
	NÜR-2.4	136	K72	659 (6)	50	keine
Müllenbach	MÜL-1.3	2.574	WW	-	-	keine
	MÜL-1.2	574	Gemeindestr.	-	-	keine
	MÜL-1.1	39	B257	2414 (7)	50	keine
	MÜL-2.1	404	Gemeindestr.	-	-	keine
	MÜL-2.2	44	WW	-	-	keine
	MÜL-2.3	1.122	WW	-	-	keine

\* Hinweis: Umgestaltung Hauptstraße / B257 im Bereich Ortsdurchfahrt Adenau im Zuge Stadtumbau Adenau, vgl. Kap. 6.2.2 und 6.6

\*\* Vorschlag alternative Führung der „Vulkan-Rad-Route Eifel“

### 6.2.1 Dümpelfeld - Adenau

Der - von Norden aus betrachtet - erste Abschnitt der Vulkan-Rad-Route Eifel wird von der Bevölkerung gerne als „der Radweg“ bezeichnet. Hier verläuft die Route in weiten Teilen selbstständig auf der Trasse der ehemaligen Bahnverbindung Ahrbrück-Adenau. In einigen Abschnitten werden Wirtschaftswege bzw. Gemeindestraßen mitgenutzt.

Gerade im Bereich der ehemaligen Bahntrasse sind in den letzten Jahren vermehrt Schäden an der Asphaltdecke durch die Wurzeln der randlichen Bäume entstanden, die immer wieder ausgebessert werden müssen.

### 6.2.2 Durchfahrt Adenau

Ab Leimbach verläuft die Vulkan-Rad-Route noch auf einem selbstständigen Radweg parallel zu Bundesstraße, dann entlang am Gewerbegebiet und über den Wirtschaftsweg oberhalb des Friedhofes. Im Stadtzentrum trifft die Route dann auf die Hauptstraße.

In der Folge wird die Hauptstraße mitbenutzt bis zur Einmündung „Im Straußenpesch“, von wo aus Nebenstraßen bis zum Gewerbegebiet „Im Broel“ benutzt werden. Ab hier muss wiederum die Hauptstraße mitbenutzt werden, bis hinter Breidscheid die Radroute nach Herschbroich abbiegt.

In der Gegenrichtung (Süd-Nord) wird die Route nicht über die Nebenstraße „Im Straußenpesch“ ausgeschildert, da man hierzu auf der Hauptstraße auf Höhe des REWE-Marktes links abbiegen müsste. Der Radverkehr soll weiter geradeaus bis zum Zentrum fahren.

Im Zuge der Konzept-Bearbeitung wurden verschiedene mögliche Alternativen zu dem oben beschriebenen Routenverlauf erörtert, die in Kap. 6.12 beschrieben werden

Mit Blick auf die Vulkan-Rad-Route kann festgehalten werden: Im Bereich der Stadt Adenau wäre eine Führung über Nebenstraßen nur sehr schwierig umsetzbar bzw. in den meisten Abschnitten unmöglich. Letztlich bleibt als beste Variante auch in Zukunft die Führung über die Hauptstraße (B257), wobei hier im Zuge des Stadtumbaus Adenau alle Möglichkeiten genutzt werden sollten, diese Passage für die Radfahrerinnen und Radfahrer so sicher und attraktiv wie möglich zu gestalten.

### 6.2.3 Adenau - Herschbroich - Quiddelbach - Nürburg - Nürburgring

Ab dem Abzweig der K21 von der B257 wird die Vulkan-Rad-Route durch Herschbroich weitergeleitet.

Im Zuge der Konzept-Bearbeitung wurde auch ein Ansatz untersucht, mit der Vulkan-Rad-Route im Bereich Herschbroich oberhalb (westlich) der Kreisstraße zu bleiben. Dies ist mit den vorhandenen Wegen allerdings nur schwierig umzusetzen, zudem müsste auf Höhe des LBM-Betriebsgebäudes wieder auf die Kreisstraße zurückgekehrt werden, sodass sich für den unteren Abschnitt der K21 und für die Einmündung in B257 kein Vorteil ergeben würde.

Nach dem Ortsausgang von Herschbroich wird die L92 gequert und die Route verläuft auf einem asphaltierten Wirtschaftsweg weiter bis nach Quiddelbach. Am Ortsrand führt die Route in einer Schleife hinauf nach Nürburg.

Im Bereich der Gemeinde Quiddelbach wird in diesem Radwegkonzept eine leichte Abänderung des Routenverlaufs vorgeschlagen (QUI-2.1, QUI-2.2 und NÜR-4.4). Diese Führung wäre weniger steil und ist tlw. bereits besser ausgebaut als der aktuelle Verlauf.

Grundsätzlich ist die Führung über Quiddelbach eine gute Variante, da dadurch ein weiterer Ort angeschlossen und eine steile Passage vermieden wird. Von vielen Einheimischen wird aber auch eine direktere Alternative genutzt, die über einen zunächst asphaltieren und im weiteren Verlauf wassergebundenen Wirtschaftsweg im „Vogelsherdchen“ führt. Dieser verläuft allerdings abschnittsweise recht steil und müsste gerade im Waldgebiet auch ausgebaut werden.

Von Nürburg zum Nürburgring und weiter Müllenbach vollzieht die Vulkan-Rad-Route dann einen größeren Bogen über die Brücke an der Antoniusbuche, um die Bundesstraße und die Rennstrecke sicher zu queren. Von hier aus führt dann ein selbstständiger Radweg entlang der Bundesstraße bis zum Nürburgring-Besucherzentrum.

Die deutlich kürzere Verbindung würde von Nürburg über die L93 zum Kreisverkehr mit der B258 führen. Diese wurde allerdings nicht für die Beschilderung ausgewählt, um den direkten Kontakt mit dem Nürburgring-bezogenen PKW-Verkehr zu vermeiden.

### 6.2.4 Nürburgring - Müllenbach - Kelberg

Vom Nürburgring-Besucherzentrum führt die Vulkan-Rad-Route weiter bis zum Abzweig der L94. Nach etwa 200 Metern zweigt die K72 nach Süden Richtung Müllenbach ab. Entlang dieser Kreisstraße, die hier auf der Trasse der ehemaligen „Südschleife“ liegt, verläuft die Route bis nach Müllenbach auf einem Wirtschaftsweg.

Nach der Querung von Müllenbach führt die Vulkan-Rad-Route nach Süden über Meisenthal und Rothenbach in Richtung Kelberg. Hierbei muss aufgrund der Topographie und der Position der Brücke über den Trierbach ein „Umweg“ in Kauf genommen werden.

Zu der beschriebenen Routenführung gibt es aus heutiger Sicht keine alternativen Routenvarianten. Eine direktere Routenführung von Müllenbach in Richtung Zermüllen wurde untersucht, wobei jedoch keine sinnvolle und umsetzbare Lösung gefunden werden konnte, zumal diese Variante nur den „Umweg“ abkürzen, dann aber auf einem Abschnitt zu einer Mitnutzung der B257 führen würde.

Theoretisch gäbe es auch die Möglichkeit direkt von Nürburg aus durch das Waldgebiet nach Kelberg zu gelangen. Diese Verbindung hätte aber zum einen den Nachteil, dass dieser Weg bereits als Wanderweg („Karl-Kaufmann-Weg“) dient und zum zweiten, dass dadurch Müllenbach von der Route abgeschnitten würde.

### 6.3 Regionale Ergänzungsrouten Adenau-Hillesheim

Die Route von Adenau über die Kreuzung an der Kirmutscheider Mühle und Nohn bis nach Hillesheim wird im Radwegenetz des Landes Rheinland-Pfalz als „Regionale Ergänzung“ ausgewiesen. Entsprechend ist diese Route nach den Vorgaben der HBR durch den LBM ausgeschildert. In weiten Streckenabschnitten wird der Radverkehr hier aktuell über die L10 mitgeführt.

Die von dieser Route berührten Gemeinden sind Adenau, Honerath, Wirft und Hoffeld.

Für diese Route gilt es generell zu beachten, dass durch den geplanten Ausbau der BAB1 und die im Zuge dessen entstehende neue Abfahrt „Adenau“ der Verkehr auf der L10 - heute im Bereich von 1.500 PKW/Tag - noch zunehmen wird.

Zu mehreren Streckenabschnitten dieser Route wurden im Zuge des vorliegenden Radwegekonzeptes mögliche alternative Routenführungen erörtert, die in den nachfolgenden Kapiteln dargestellt sind.

Tab. 43: Streckenabschnitte Regionale Ergänzungsrouten Adenau-Hillesheim

Ortsgemeinden	Strecke	Länge	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Adenau	ADE-3.1	469	B257	7.870 (4)	50	Verkehrsberuhigung B257 im Stadtbereich Adenau, ggf. Radverkehrsfreundliche Umgestaltung
	ADE-3.2	29	B257	7.870 (4)	50	dito
	ADE-3.3	31	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-5.1	31	L10	1.557 (3)	50	keine
	ADE-5.2	712	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-5.3	606	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
Honerath	HON-1.2	456	L10	1.557 (3)	frei/70	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HON-1.1	313	L10	1.557 (3)	50/30	keine
	HON-3.1	194	L10	1.557 (3)	30/50	keine
	HON-3.2	678	L10	1.557 (3)	frei/60	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HON-3.3	535	L10	1.557 (3)	frei	dito
Rodder	ROD-5.1	652	L10	1.557 (3)	frei	dito
Barweiler	BAR-8.1	1.628	L10	1.557 (3)	frei	dito
Wirft	WIR-7.2	405	L10	1.557 (3)	frei	dito
	WIR-7.1	343	L10	1.557 (3)	50	keine
	WIR-2.1	222	L10	1.731 (5)	50	keine
	WIR-2.2	1.052	L10	1.731 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WIR-5.1	-	B258/L10/K3	div.	70/50	Neubau Radverkehrsanlage***
	WIR-5.2	-	B258	3.014 (7)	50	Neubau Radverkehrsanlage***
Hoffeld	HOF-4.2	144	B258	2.899 (8)	70/50	Neubau Radverkehrsanlage***
	HOF-3.2	411	WW	-	-	Oberflächensanierung
	HOF-3.1	593	WW	-	-	keine
	HOF-5.2	352	WW	-	-	keine
	HOF-5.3	146	L10	2.147 (8)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	HOF-5.4	1.026	WW	-	-	Oberflächensanierung
Trierscheid	TRI-2.4	181	WW	-	-	

\* Anschluss an die Vulkan-Rad-Route Eifel in Richtung Norden über „Mühlenstraße“ und „Am Friedhof“

\*\* Umgestaltung Hauptstraße/B257 im Bereich Ortsdurchfahrt Adenau im Zuge Stadttumbau Adenau, vgl. Kap. 6.2.2 und 6.6

\*\*\* Umgestaltung Kreuzung Kirmutscheider Mühle und neuer Radweg an der B258 bis Einmündung Wirtschaftsweg nach Hoffeld

### 6.3.1 Adenau-Honerath

Der erste Abschnitt von Adenau nach Honerath führt ab Adenau über die teils sehr steile Gartenstraße und über einen anschließenden WW bis zur L10 - von hier aus noch ca. 500 m auf der L10 bis zum Ortseingang von Honerath.

Mögliche Alternativen zu dieser Führung wurden geprüft aber letztlich mit Blick auf die Umsetzbarkeit verworfen. Eine alternative Variante führt zunächst in Richtung Norden auf der Vulkan-Rad-Route bis zur Deponie an der B257, die hier gequert werden müsste. Weiter würde die Route auf verschiedenen Wirtschaftswegen an der Deponie vorbei nach Honerath führen. Eine der Varianten (entlang des Donatushofes) wurde vom LBM selbst als mögliche Alternative ausgewiesen und auf radwanderland.de eingetragen. Dieser Weg befindet sich allerdings in einem sehr schlechten Ausbauzustand und müsste grundhaft aufgebaut werden.

Für den lokalen Radverkehr zwischen Honerath und Adenau hätte eine solche alternative Verbindung nur geringe Akzeptanz, da größere Umwege ab und von Adenau zu fahren wären. Mit Blick auf die Regionale Ergänzungsrouten Adenau-Hillesheim spielt hier eher die Frage der generellen Attraktivität eine Rolle. Vorteile wären die Vermeidung der steilen Gartenstraße sowie die Vermeidung von 500 Metern Mitnutzung der L10.

### 6.3.2 Honerath-Wirft

Der ca. 3.600 Meter lange Abschnitt von Honerath in Richtung Wirft bleibt nach Prüfung mehrerer alternativer Routenvarianten quasi alternativlos. Die L10 liegt hier im topographisch günstigsten Bereich, die benachbarten Wirtschaftswegen - z.B. durch das Goddelbachtal oder im Mühlgraben - biegen meist an den Gemarkungsgrenzen in andere Richtungen ab und weisen oft auch keinen ausreichenden Ausbauzustand auf.

### 6.3.3 Wirft-Kreuzung Kirmutscheidermühle

Ab Wirft-Dreimüllerhof bietet sich theoretisch eine alternative Wegführung auf Wirtschaftswegen südlich der L10 an. Diese Variante würde maximal etwa 1.600 Meter der Mitbenutzung auf der L10 einsparen, wobei hiervon etwa die Hälfte innerorts verläuft und damit nicht so kritisch zu betrachten ist.

Die in Frage kommenden Wirtschaftswegen verlaufen im Hangbereich südlich der Ortslage und der L10, mit Blick auf Alltagstauglichkeit waren diese im Zuge der Befahrung in mittlerem, teils in eher schlechtem Zustand - mittlerweile soll hier jedoch eine Verbesserung stattgefunden haben .

### 6.3.4 Kreuzung Kirmutscheidermühle

Der Kreuzung Kirmutscheidermühle kommt als „Knotenpunkt“ eine besondere Bedeutung für die Regionale Ergänzung Adenau-Hillesheim zu, die hier die neue Verbindung Ahr-Radweg-Nürburgring (vgl. Kap. 6.10) sowie zahlreiche weitere Verbindungen zu den naheliegenden Orten kreuzt. Weitere Ausführungen zur Kreuzung Kirmutscheidermühle erfolgen in Kap. 6.11.

### 6.3.5 Kreuzung Kirmutscheidermühle - Hoffeld - Nohn

Aktuell wird die Regionale Ergänzung Adenau-Hillesheim ab der Kreuzung Kirmutscheidermühle über die L10 bis Nohn geführt und nach HBR ausgeschildert.

Dieser Verlauf kann so nicht als ideal angesehen werden. Die Mitnutzung der teils engen und kurvenreichen L10 sollte nach Möglichkeit in Gänze oder zumindest abschnittsweise vermieden werden.

Zur aktuellen Route ab der Kreuzung Kirmutscheidermühle in Richtung Nohn wurden mehrere alternative Varianten geprüft.

Eine Führung der Route abseits von Hoffeld, durch das Nohnerbachtal, wäre topographisch sehr interessant, da sie dem Bachlauf folgt und gleichmäßig leicht ansteigt. Hier ist anzumerken, dass diese

Variante im aktuell erstellten Radwegekonzept der VG Gerolstein nicht als Route berücksichtigt wurde. Hier wird eindeutig die Variante über Hoffeld und den Wirtschaftsweg „Heideweg“ bei Nohn favorisiert.

Bei dieser Variante wäre, um auf direktem Weg in das Nohnerbachtal zu gelangen, ein Brückenneubau im Trierbachtal zur Querung des Trierbachs notwendig, der praktisch keine Erfolgsaussichten auf Umsetzung hat (Finanzierung, Naturschutz-Auflagen). Andernfalls müssten, um das Nohnerbachtal zu erreichen, zunächst die L10 und die L72 mitgenutzt werden.

Als prioritäre Variante und neue Führung der Regionalen Ergänzungsrouten Adenau-Hillesheim wird deshalb in diesem Radwegekonzept ab der B258 eine Führung über den Ost-West verlaufenden Wirtschaftsweg nach Hoffeld vorgeschlagen. Diese Variante hätte aktuell den Nachteil, dass bis zur Einmündung in den Wirtschaftsweg die B258 mitgenutzt werden müsste, was in der aktuellen Gestaltung als unmöglich angesehen werden muss. Entsprechend gilt es, sowohl den Kreuzungsbereich als auch den Anschluss an den Wirtschaftsweg über die B258 radverkehrsfriendly umzugestalten (vgl. Kap. 6.11).

Im weiteren Verlauf von Hoffeld nach Nohn wird vorgeschlagen, auf einem kurzen Abschnitt entlang der L10 einen neuen begleitenden Radweg an der L10 sowie eine Querungshilfe zu bauen.

Dies hat den Vorteil, dass auf dieser Route von Nohn bis zur Kreuzung Kirmutscheider Mühle keine Mitnutzung von klassifizierten Straßen mehr notwendig wären und die letzte unsichere, „freie“ Querung wegfallen würde.

Da von dieser Querungs-Stelle der L10 bis Nohn in Zukunft nicht mehr die L10 selbst, sondern der sog. „Heideweg“ genutzt werden soll, ist von einer steigenden Frequenz der Nutzung auszugehen. Die Schaffung einer Querungshilfe und eines kurzen Stücks begleitenden Radwegs würde dieser erhöhten Nutzung Rechnung tragen.

#### 6.4 Ahr-Radweg (Schuld) - Wasserscheide Ahr/Erft - Schönau - Bad Münstereifel

Etwa einen Kilometer westlich von Schuld zweigt vom Ahr-Radweg eine beschilderte Radroute in Richtung NRW ab. Diese führt über einen begleitenden Radweg entlang der Landesstraße L75 bis zur sog. „Wasserscheide“ und weiter bis Schönau und Bad Münstereifel.

Damit bildet diese Verbindung die regionale Verbindung zwischen dem Ahr-Radweg und den genannten Orten in NRW, die - v.a. mit Blick auf Bad Münstereifel - eine hohe touristische Bedeutung haben.

Bedauerlicherweise beginnt der begleitende Radweg an der L75 nicht unmittelbar im Kreuzungsbereich mit der L73, sondern erst nach etwa 120 Metern. Auch die Querung bzw. das Einbiegen auf die L73 finden ohne Hilfen für den Radverkehr statt.

Diese „Fehlstelle“ birgt potenzielle Gefahren in sich und stellt eine erhebliche Attraktivitätsminderung dieser wichtigen Anschlussstelle des Ahr-Radweges dar. Hier wird eine entsprechende bauliche Maßnahme empfohlen, die im Zuge der Umsetzung des Radwegekonzeptes noch genauer ausgearbeitet werden muss (SCH-4.1 und SCH-4.2).

#### 6.5 Neue Route: „Ahr-Radweg - Kirmutscheidermühle – Nürburgring – GWG Döttinger Höhe - Mayen“

Der Nürburgring stellt das im Bereich der Verbandsgemeinde Adenau mit Abstand bedeutendste touristische Ziel dar. Hinzu kommt seine wachsende Bedeutung als Arbeitsplatz-Standort. Dies gilt zum einen für den „Ring“ selbst – sowohl kontinuierlich sowie insbesondere im Zuge von Veranstaltungen und Aktionen. Zum zweiten hat sich auch das nahe Gewerbegebiet Döttinger Höhe in den letzten Jahren stetig weiterentwickelt, sodass auch hier mittlerweile über 500 Arbeitsplätze entstanden sind.

Bis vor einigen Jahren haben das Thema „Radfahren“ und der Radverkehr zum und am „Ring“ praktisch noch keine Rolle gespielt. Diese Situation hat sich bis heute bereits stark gewandelt. In zunehmendem

Maße wird der Nürburgring auch mit dem Fahrrad angefahren und es ist davon auszugehen, dass sich dieser Trend noch verstärken wird.

Eine entscheidende Bedeutung kommt deshalb der Erreichbarkeit des Nürburgrings für den Radverkehr aus den verschiedenen Richtungen zu. Von Norden aus Richtung Adenau sowie von Süden aus Richtung Kelberg ist der Nürburgring über die Vulkan-Rad-Route Eifel schon heute gut zu erreichen. In Richtung Osten und Westen bestehen noch Defizite.

Für die Anbindung nach Osten in Richtung Mayen kann in der VG Adenau nur ein kleiner Abschnitt im Bereich Meuspath bzw. Gewerbegebiet Döttinger Höhe vorgeschlagen werden. Der weitaus größte Teil dieser Route verläuft im Bereich der VG Vordereifel.

Mit Blick auf die Anbindung nach Westen ist der Anschluss an den Ahr-Radweg der entscheidende Ankerpunkt. Hier bietet sich topographisch in erster Linie ein Anschluss bei Müsch an.

In der nachfolgenden Abbildung sind alle geprüften Teilabschnitte der neuen Verbindung in einer Übersicht schematisch dargestellt.

Der Abschnitt von Müsch bis zur Kreuzung Kirmutscheidermühle wird aufgrund der Mündung des Trierbachtals und der damit verbundenen günstigen Topographie als gesetzt betrachtet, weswegen die Übersicht erst an der Kirmutscheidermühle startet.

Ab der Kreuzung Kirmutscheidermühle bieten sich vier verschiedene Grund-Varianten: Durch das Mittlere Trierbachtal, über Pomster, über Barweiler oder durch das Wirftbachtal. In der Folge würden sich dann verschiedene Abschnitte miteinander kombinieren lassen.

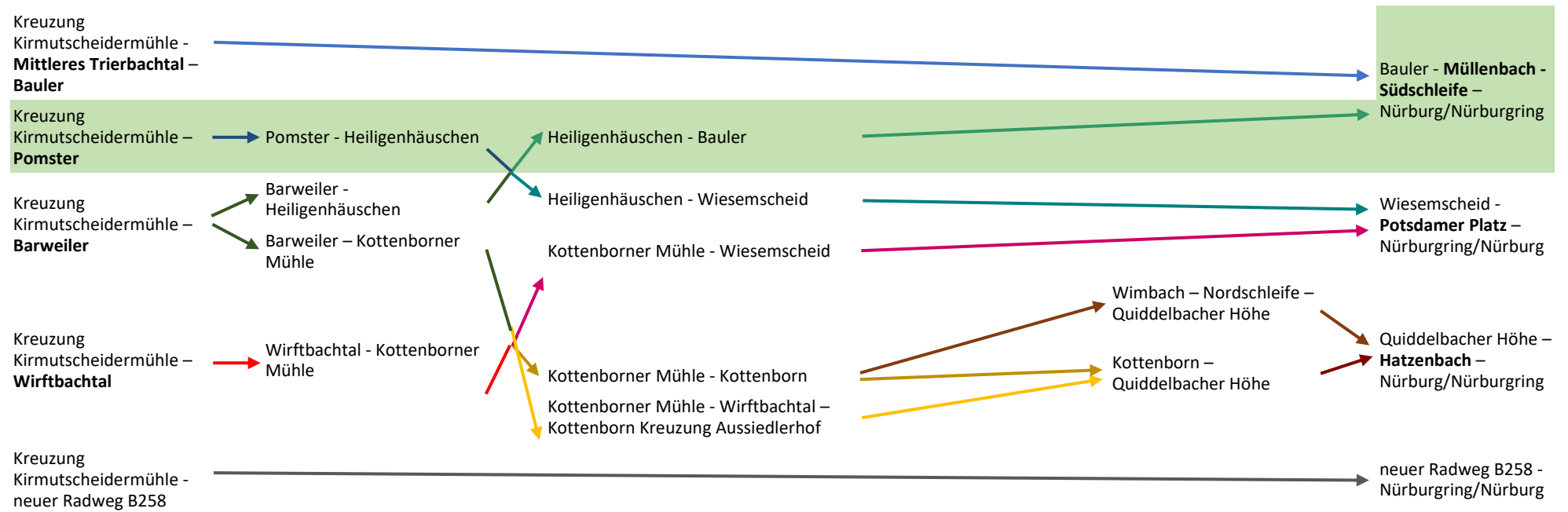
In Richtung Nürburgring kommen dann drei „Ankommens“-Varianten in Frage, die letztlich eine bestimmende Wirkung darauf haben, welche Routenvariante effektiv umgesetzt werden kann:

- Über Müllenbach und die Vulkan-Rad-Route Eifel
- die B258 an der Quiddelbacher Höhe querend über den Wirtschaftsweg in der Hatzenbach
- über eine neu herzustellende Verbindung südlich des sog. „Potsdamer Platzes“ inkl. neuer Querung der B258

Eine Möglichkeit, die nur theoretisch betrachtet wurde, wäre die Führung über einen komplett herzustellenden neuen Radweg entlang der B258. Die Umsetzung eines solchen Vorhabens muss unter den gegebenen Rahmenbedingungen als unrealistisch betrachtet werden.

Im Zuge der Erarbeitung dieses Radwegekonzeptes wurde die Führung über Pomster, den „Pass am Heiligenhäuschen“, Bauler und Müllenbach zum einen als touristisch wie auch für den Alltagsverkehr attraktiv sowie zum zweiten als realistisch umsetzbar eingeschätzt. Die Umsetzung dieser Variante wird entsprechend prioritär vorgeschlagen. Die einzelnen Abschnitte dieser prioritären Variante werden - ebenso wie die weiteren geprüften Varianten - in den nachfolgenden Kapiteln im Einzelnen ausgeführt.

Abb. 2 Schematische Übersicht der Varianten zur neuen Route Ahr-Radweg – Kirmutscheidermühle – Nürburgring–GWG Döttinger Höhe - Mayen



Tab. 44: Streckenabschnitte neue Route Ahr-Radweg-Kirmutscheidermühle–Nürburgring–GWG  
Döttinger Höhe–Mayen

Ortsgemeinden	Strecke	Länge	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Müsch	MÜS-3.1	65	K4	130 (1)	50	keine
	MÜS-3.2	60	K4	130 (1)	50	keine
	MÜS-4.1	499	WW	-	-	Oberflächensanierung
	MÜS-4.2	489	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
Hoffeld	HOF-4.1	575	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	HOF-4.2	849	WW	-	-	Oberflächensanierung
	HOF-4.3	144	B258	3.014 (7)	70/50	Neubau Radweg (im Zuge Neugestaltung Kreuzung, vgl. Kap. 6.11)
Wirft	WIR-5.2	51	B258	3.014 (7)	50	Neubau Radverkehrsanlage
	WIR-5.1	x	B258, L10, k3	3.014 (7)	70/50	Neugestaltung Kreuzung (vgl. Kap. 6.11)
	WIR-2.3	26	L10	1.731 (5)	50	keine
	WIR-6.1	72	K3	115 (5)	50	keine
Pomster	POM-1.3	240	K3	115 (5)	50	keine
	POM-1.2	1.990	K3	115 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	POM-1.1	455	K3	115 (5)	50	keine
	POM-2.1	425	K3	115 (5)	50	keine
	POM-2.2	351	K3	115 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise prüfen
	POM-4.1	1.115	WW	-	-	keine
	POM-4.2	436	WW	-	-	keine
	POM-4.3	331	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	POM-4.4	52	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
Bauler	BAU-4.4	510	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	BAU-4.3	482	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	BAU-4.2	36	WW	-	-	keine
	BAU-4.1	555	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	BAU-3.2	522	WW	-	-	keine
	BAU-3.1	1.751	WW	-	-	keine
	BAU-2.1	123	K2	183 (7)	-	keine
	BAU-1.1	86	Gemeindestr.	-	-	keine
	BAU-1.2	650	WW	-	-	Oberflächensanierung
Wiesemscheid	WIE-2.1	59	WW	-	-	Oberflächensanierung
	WIE-3.1	202	WW	-	-	Oberflächensanierung
Müllenbach	MÜL-3.1	1.523	WW	-	-	Oberflächensanierung
	MÜL-2.2	44	WW	-	-	keine
	MÜL-2.1	404	Gemeindestr.	-	-	keine
	MÜL-1.1	39	B257	2414 (7)	-	keine
	MÜL-1.2	574	Gemeindestr.	-	-	keine
	MÜL-1.3	2.574	WW	-	-	keine
Nürburg	NÜR-2.4	136	K72	659 (6)	50	keine
	NÜR-2.3	189	L94	573 (5)	50	keine
	NÜR-2.2	328	Radweg	-	-	keine
	NÜR-2.1	1.456	Radweg	-	-	keine
	NÜR-1.3	111	WW	-	-	keine



Meuspath	MEU-5.2	795	WW	-	-	keine
	MEU-5.1	117	Gemeindestr.	-	-	keine
	MEU-1.1	462	K20	58 (2)	-	keine
	MEU-1.2	722	Gemeindestr.	-	-	keine

### 6.5.1 Müsch - Unteres Trierbachtal - Kreuzung Kirmutscheidermühle

Aktuell wird von Müsch aus die Kreuzung Kirmutscheidermühle per HBR-beschilderter Route über Hoffeld erreicht. Dabei wird zunächst die K4 und im weiteren Verlauf die L10 genutzt. Diese Route beinhaltet eine beträchtliche Steigung und wäre aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nach heutiger StVO so nicht mehr auszuschildern. Auch die Mitnutzung der L10 ist auf diesem kurvigen und steilen Abschnitt wenig attraktiv.

Grundsätzlich sollte in allen zukünftigen Überlegungen der im unteren Trierbachtal verlaufende Wirtschaftsweg für diese zentrale Verbindung genutzt werden. Dieser trifft nördlich der Kreuzung Kirmutscheidermühle auf die B258.

Ab diesem Einmündungspunkt befindet sich die Route im Bereich der notwendigen Neugestaltungsmaßnahme der Kreuzung der Bundesstraße mit der L10, die auch den ca. 150 Meter langen Abschnitt der B258 miteinschließen muss. Diese Maßnahme wird ausführlich in Kap. 6.11 dargestellt.

Der beschriebene Wirtschaftsweg wurde im Zuge der Flutschäden-Beseitigung auf einem größeren Abschnitt in einen guten Zustand gebracht. Durch Arbeiten am Gewässer und im Talbereich des Trierbaches wurde der Weg ab Dezember 2022 leider wieder stark in Anspruch genommen. Die erneute Wiederherstellung sollte in jedem Fall wieder mit Blick auf die Radverkehrs-Tauglichkeit ausgeführt werden. Bis zum Sommer 2023 war die Verbindung erst abschnittsweise wieder zufriedenstellend saniert.

### 6.5.2 Kreuzung Kirmutscheidermühle – Pomster - Pass am Heiligenhäuschen - Bauler

Von der Kreuzung Kirmutscheidermühle (vgl. Kap. 6.11) führt die Route durch den Ort Kirmutscheidermühle auf der gering befahrenen K3 in Richtung Pomster. Diese weist leider keine ausreichende Fahrbahnbreite auf, sodass die Mitführung aktuell seitens des LBM noch ausgeschlossen bzw. kritisch eingestuft wird. Für diesen Abschnitte gilt es dringend eine der in Kap. 4.3.6 erörterten Lösungen anzuwenden.

Alternativ wurde die Nutzung eines Wirtschaftswegs im Wenigbachtal geprüft, der jedoch von der B258 abzweigt, die auf 400 Metern mitgenutzt werden müsste. Eine Mitnutzung der B258 ist in diesem Abschnitt jedoch keinesfalls zu empfehlen, ebenso nicht die Umsetzung eines begleitenden Radweges.

Von Pomster aus führt ein in weiten Teilen gut ausgebauter Wirtschaftsweg hinauf zum „Heiligenhäuschen“. Nur der oberste Abschnitt des Weges ist einem schlechten Zustand. Hier hat die Gemeinde aber bereits die grundsätzliche Bereitschaft zur Sanierung signalisiert.

Im Bereich Heiligenhäuschen handelt es sich gewissermaßen um einen „Pass“. Hier wird ein Höhengniveau erreicht (ca. 500 m.ü.M.), das aus Sicht des Radverkehrs möglichst nicht mehr oder nur noch in geringem Maße wieder „verloren“ werden sollte.

Bei der Weiterfahrt nach Bauler ergibt sich mit einem Verlust von ca. 90 Höhenmetern genau dieser Nachteil. Vorteil wäre allerdings, dass ab Bauler bis zum Nürburgring eine sichere und attraktive Route besteht.

Am „Heiligenhäuschen-Pass“ befindet sich eine Kreuzung mehrerer Forstwirtschaftswege, die bei mehreren geprüften Varianten eine Rolle spielte. Von Norden kommen hier die Wege aus Pomster und Barweiler - in Richtung Nürburgring geht es von hier entweder über Wiesemscheid oder über Bauler weiter.

Wichtig ist: Der Wegeabschnitt direkt unterhalb des „Heiligenhäuschens“ (in Richtung Bauler) wurde stark von der Flut beschädigt. Dieser relativ steile Abschnitt spült leicht aus und sollte - wenn möglich - mit Querrippen ausgestattet, ggf. sogar asphaltiert werden. Letzteres scheint jedoch in diesem

Bereich aufgrund der naturschutzfachlichen Auflagen eher unrealistisch. Die Wiederherstellung ist im Zuge der Flutschäden-Beseitigung bereits durchgeführt.

#### 6.5.3 Bauler - Müllenbach – Südschleife – Nürburg/Nürburgring

Dieser Abschnitt wird durch den asphaltierten Wirtschaftsweg an der Kläranlage sowie ab Müllenbach durch die bestehende Radroute an der Südschleife (Vulkan-Rad-Route Eifel) abgebildet. Großer Vorteil dieser Führung sind die bereits bestehenden, gut ausgebauten Wege sowie der topographisch „sanfte“ Anstieg bis zum Nürburgring.

#### 6.5.4 Nürburg/Nürburgring - GWG Döttinger Höhe - Mayen

Der weitere Verlauf vom Nürburgring in Richtung Mayen verläuft über bestehende Wirtschaftswege nach Meuspath und von hier über die Kreisstraße bis ins Gewerbegebiet Döttinger Höhe. Hier überschreitet die Route die Grenze zur Verbandsgemeinde Vordereifel bzw. in den Landkreis Mayen-Koblenz. Die weitere Anbindung nach Döttingen und Herresbach scheint über Wirtschaftswege gut realisierbar.

Aus Sicht der Verbandsgemeinde Adenau könnte dann die weitere Routenführung idealerweise über Virneburg nach Mayern erfolgen. Die Festlegung liegt jedoch in der Gestaltung der Verbandsgemeinde Vordereifel.

#### 6.5.5 Alternative Varianten durch das mittlere Trierbachtal

Eine mögliche Führung von der Kirmutscheidermühle durch das Mittlere Trierbachtal in Richtung Bauler wäre unter mehreren Gesichtspunkten eine gute Lösung.

Ein Vorteil wäre der landschaftlich attraktive Verlauf. Darüber hinaus würde diese Route die mit Abstand topographisch „sanfteste“ Aufstiegs-Lösung bieten, da sie letztlich dem Gefälle des Trierbachs folgt. Ein dritter Aspekt ist, dass dieser Abschnitt sich ab Bauler an bestehende Wirtschaftswege und schließlich an die Vulkan-Rad-Route anschließt und damit ohne weitere Herausforderungen Richtung Nürburgring führt.

Problemstellungen und Nachteile dieses möglichen Routenabschnitts sind:

- Aktuell sind die Wege - v.a. bedingt durch die Sanierungen im Zuge der Flutschädenbeseitigung - mehrheitlich in einem guten Zustand. Ob gerade die Wege im unmittelbaren Auenbereich (beträfe v.a. die Wege auf der Westseite) aufgrund von Hochwasser dauerhaft in einem alltagstauglichen Zustand gehalten werden können, ist jedoch fraglich
- Die Verbindung auf der Westseite des Trierbachtals ist nicht durchgängig. In Senscheid fehlt im nördlichen Talbereich der Weg, sodass hier ein Aufstieg fast bis auf Höhe des Ortes Senscheid mit anschließendem Wiederabstieg vollzogen werden müsste, was die Route deutlich unattraktiver machen würde
- Die Verbindung auf der Ostseite des Tales ist durchgängig nur bis zur Gemarkungsgrenze von Pomster und Bauler vorhanden. Hier jedoch besteht eine Lücke im Talbereich. Auch eine mögliche Verbindung hangaufwärts wäre nur unter sehr hohem baulichem Aufwand wiederherstellbar
- Ein Wechsel der Talseite zur Umgehung der beiden zuvor beschriebenen Lücken würde den Bau einer neuen Brücke erfordern, z.B. im Bereich der vorhandenen Furt zwischen den Gemarkungen von Senscheid und Pomster. Die Umsetzung einer solchen neuen Brücke sowie jegliche anderen baulichen Maßnahmen wie die Schließung der o.g. Lücken, erscheint nach Erörterung mit der Unteren Naturschutzbehörde als sehr unrealistisch

Zusammenfassend muss festgehalten werden, dass eine Führung der Route durch das Trierbachtal aktuell nicht als prioritär vorgeschlagen werden kann.

#### 6.5.6 Alternative Varianten über Wiesemscheid

Eine mögliche Führung über Wiesemscheid wurde geprüft und könnte entweder über Pomster und den Pass am Heiligenhäuschen oder aber über Barweiler erfolgen.

Eine mögliche Verbindung vom Heiligenhäuschen nach Wiesemscheid hätte den Vorteil, dass (zunächst) kein größerer Verlust an Höhe in Kauf genommen werden muss. Allerdings ist der Bereich unmittelbar am Heiligenhäuschen zugewachsen. Auch im weiteren Verlauf müsste der Weg ausgebessert werden.

Problematisch ist hier aber v.a. die Weiterfahrt ab Wiesemscheid zum Nürburgring.

Eine geprüfte Variante führt ab Wiesemscheid über bestehende Wirtschaftswege bis zu einem Punkt, an dem sich der Weg der B257 zwar nähert, aber dann wieder in die Gemarkung zurückführt. An dieser Stelle existiert ein steiler Erdweg, der in 150 Metern hinauf zur Bundesstraße, südlich der Kreuzung „Potsdamer Platz“ führt.

An dieser Stelle müsste eine Querung der B257 hergestellt werden. Auf der gegenüberliegenden Seite mündet ein WW etwa 70 Meter weiter nördlich, der von der Bundesstraße in Richtung Nürburgring führt. Diese 70 Meter könnten theoretisch durch einen neu herzustellenden Weg auf der Ostseite der Bundesstraße überbrückt werden. Ein entsprechendes Platzangebot wäre hier grundsätzlich vorhanden. Festzuhalten bleibt dennoch, dass die Schaffung einer Querung der B257 an dieser betreffenden Stelle nur mit hohem Aufwand realisiert werden könnte, auch weil die Einsehbarkeit in beide Richtungen nur bedingt gegeben ist.

Der nach der Querung weiterführende Wirtschaftsweg ist ein Grenzweg zwischen den Gemarkungen von Nürburg und Müllenbach. Er mündet am Fahrsicherheitszentrum in die L93. Hier befindet man sich bereits im Bereich des Nürburgrings.

Die weitere Führung ab diesem Punkt bis in den Bereich des Besucherzentrums (Anschluss Vulkan-Rad-Route) misst zwar nur etwa 850 Meter - dennoch stellt sich gerade hier noch die große Herausforderung entweder direkt an der Bundesstraße oder über die Parkplatzflächen einen geeigneten Anschluss zu finden, da diese Bereiche speziell auf die Veranstaltungs-bezogene Lenkung des motorisierten Verkehrs und der Fußgänger ausgerichtet sind.

In der Gesamtbetrachtung würde eine solche Route einen erheblichen Umsetzungsaufwand nach sich ziehen, der zum einen die Ortsgemeinden und zum zweiten den Bund betreffen würde. Eine Priorisierung dieser Variante konnte demzufolge nicht erfolgen.

#### 6.5.7 Alternative Varianten über Barweiler

Auch über Barweiler führende mögliche alternative Varianten wurden geprüft. Von der Kreuzung Kirmutscheidermühle nach Barweiler kommt ein insg. gut und breit ausgebauter Wirtschaftsweg unweit der Bundesstraße in Betracht. Ab Barweiler würden sich dann verschiedene Varianten anbieten:

- Barweiler-Wiesemscheid-N'Ring: Problempunkt bleibt hier der oben (Kap. 6.5.6, Wiesemscheid) beschriebene letzte Abschnitt zum Nürburgring
- Barweiler-Heiligenhäuschen-Bauler-N'Ring: Von Barweiler führt ein in Abschnitten gut ausgebauter Weg in Richtung der Waldkreuzung am Heiligenhäuschen. Diese Variante würde die Nutzung der K3 über Pomster ersetzen und ab dem „Pass“ am Heiligenhäuschen dann über die o.b. Variante über Bauler und Müllenbach weiterführen. Nachteil wäre der in Kauf zunehmende Umweg sowie eine zusätzliche Steigung bzw. Abfahrt. Sollte eine Nutzung der K3 ausgeschlossen sein und die Führung über Pomster somit wegfallen, wäre diese Variante die aktuell präferierte „Ersatz-Variante“
- Barweiler-Wirftbachtal-Kottenborn-Nürburg: Auch eine Abfahrt ins Wirftbachtal und ein Wiederaufstieg über Kottenborn wären denkbar. Hierbei würde aber mindestens eine weitere topographische Hürde eingebaut. Der „Ankommens“-Punkt ab Kottenborn wäre dann die Querung der B257 an der Quiddelbacher Höhe

#### 6.5.8 Alternative Varianten durch das Wirftbachtal

Von der Kreuzung Kirmutscheidermühle müsste bei dieser Variante, die das Wirftbachtal nutzt, über ca. 2500 Meter die L10 mitgenutzt werden, was einen Nachteil gegenüber der o.b. Variante über die K3 und Pomster darstellt. Eine alternative Führung über die nur teilweise vorhandenen Wege südlich der L10 wäre mit kompletten Neubauten in landschaftlich sensiblen Bereichen verbunden und scheint nach aktuellem Kenntnisstand nicht umsetzbar.

Im unteren Abschnitt des Wirftbachtals selbst verläuft dann ein Wirtschaftsweg auf der Ostseite des Tales am Angelpark Barweiler Mühle vorbei bis zur Kreuzungsstelle mit der K18. Dieser Weg ist zwar breit ausgebaut, befindet sich aber in weiten Teilen in einem eher schlechten Zustand, v.a. aufgrund der zahlreichen Schlaglöcher.

Von der Kreuzung der K18 mit dem Wirftbachtal-Weg würden sich mehrere Varianten bieten:

- über Wiesemscheid: Problematisch wäre hier wiederum, dass die Weiterfahrt ab Wiesemscheid zum Nürburgring nur über eine komplizierte und in Teilen neue Streckenvariante möglich wäre (vgl. Kap. 6.5.6).
- über Wimbach: Hierzu käme v.a. die Führung über den Wirtschaftsweg am Wadekopf und Kottenborn in Betracht, der Wirtschaftsweg im Goldbachtal ist in einem eher schlechten Zustand
- über Kottenborn („Wadekopf“): Auf dem begleitenden Wirtschaftsweg im Tal auf der Kottenborner Seite, an der Kottenborner Mühle entlang und schließlich in Serpentinaufstiegen hinauf über den Wirtschaftsweg im Bereich „Wadekopf“ nach Kottenborn
- über Kottenborn („Köschert“): Wie in der vorgenannten Variante, jedoch nicht direkt hinauf sondern weiter entlang des Wirftbaches bis zur Kreuzung unterhalb „Köschert“. Ab dieser Stelle ist der weitere Verlauf des Weges im Wirftbachtal schmal und tlw. zugewachsen. Für Wanderer ist hier die Nutzung ggf. noch machbar, eine Herstellung für den Radverkehr wäre sehr aufwändig, sodass diese Möglichkeit nicht weiter in den Blick genommen wurde. Entsprechend würde hier der Aufstieg über den Wirtschaftsweg bis zur Kreuzung am Aussiedlerhof bei Kottenborn erfolgen

In der aktuellen Abwägung können die verschiedenen Varianten durch das Wirftbachtal für die Ahr-Radweg-Nürburgring-Route nicht als prioritär eingestuft werden. Faktoren sind hier v.a. die eher unattraktive Nutzung der L10 und die Notwendigkeit zusätzlicher Aufstiege und Abfahrten sowie die beiden eher problematischen „Ankommens-Punkte“.

#### 6.5.9 Alternative Varianten über die Quiddelbacher Höhe und „Hatzenbach“

##### *... ab Wimbach*

Von Wimbach aus führt ein asphaltierter Wirtschaftsweg bis zur Brücke über die Nordschleife. Auf der anderen Seite führt dann ein Wirtschaftsweg am „Schwedenkreuz“ vorbei bis zur Quiddelbacher Höhe. Diese Verbindung befindet sich in den meisten Abschnitten in einem guten Zustand.

Anders als die Variante über die ehemalige Kreisstraße von Kottenborn (s.u.), trifft dieser Weg an einer Stelle auf die B257, wo die Bundesstraße direkt und ohne Versatz gequert kann, um zum gegenüberliegenden Wirtschaftsweg „Hatzenbach“ zu gelangen.

##### *... ab Kottenborn*

Von Kottenborn aus führt eine ehemalige jedoch nie in Betrieb gesetzte Kreisstraße bis zur Quiddelbacher Höhe. Auf Kottenborner Seite ist die Wegedecke in gutem, auf Quiddelbacher Seite in eher schlechtem Zustand. Dies rührt v.a. aus der Tatsache, dass die Strecke insgesamt für die Ortsgemeinde Quiddelbach nur eher eine geringe Bedeutung aufweist: Sie erfüllt für Quiddelbach keine Verbindungsfunktion im Alltag. Zudem bestünde - bei einer möglichen touristischen Nutzung der Route - in Quiddelbach keine Wertschöpfungsmöglichkeit.

Festzuhalten ist jedoch auch, dass der Ausbau und die Nutzung dieses Abschnitts ambivalent zu betrachten ist: Für den Radverkehr und v.a. für die Verbindung Ahr-Radweg-Nürburgring wäre eine Nutzung per se sinnvoll.

Allerdings würde sich der (weitgehend tolerierte) Schleichverkehr nach und von Kottenborn durch einen Ausbau noch verstärken, was zu stärkeren Nutzungskonflikten führen könnte. Eine Beschränkung oder ähnliche Maßnahmen würde den bestehenden Durchgangsverkehr verhindern, wäre aber aus Sicht vieler Kottenborner Bürgerinnen und Bürger negativ, da dann mit dem PKW große Umwege über Adenau und Wimbach gefahren werden müssten.

Größter Nachteil wäre bei dieser Abschnittsvariante jedoch, dass die Querung der B257 nicht direkt, sondern ca. 160 Meter versetzt erfolgen würde. Hier müsste die Bundesstraße mitgenutzt werden, die hier unter der Nordschleifen-Brücke durch bis zur Einmündung in den Wirtschaftsweg „Hatzenbach“ verläuft.

*... weiter über „die Hatzenbach“*

Nach der beschriebenen Querung der Bundesstraße B257 führt dieser Wegeabschnitt über den Wirtschaftsweg an der Hatzenbach hinauf in Richtung Nürburg. In Teilen wäre hier die Wegedecke zu verbessern. Dieser Weg ist bereits als Mountain-Bike-Strecke ausgewiesen, sodass an diesen Weg eigentlich ein anderer Qualitätsanspruch gestellt wird.

Von Nürburg zum Nürburgring-Infozentrum bzw. in der Ost-Richtung weiter nach Meuspath könnte zunächst der Radweg der Vulkan-Rad-Route bis zur Brücke an der Antoniusbuche genutzt werden.

Von hier aus führt ein asphaltierter Wirtschaftsweg (Antoniusweg) bis nach Meuspath. Im weiteren Verlauf kann von hier aus über die K20 und Gemeindestraßen das Gewerbegebiet Döttinger Höhe erreicht werden.

## 6.6 Neue Route: „Adenau - GWG Döttinger Höhe“

Das Gewerbegebiet Döttinger Höhe hat sich in den letzten Jahren zu einem bedeutenden Wirtschafts- und Arbeitsplatz-Standort entwickelt. Was in den Entstehungsjahren kaum im Blick gewesen sein dürfte, rückt heute verstärkt ins Blickfeld: Eine aktuell noch überschaubare, aber wachsende Anzahl von Beschäftigten möchte das Gewerbegebiet mit dem Rad ansteuern.

Hier spielt v.a. die Verbindung von und nach Adenau als Mittelzentrum und Wohnstandort eine entscheidende Rolle. Grundsätzlich steht hier die Vulkan-Rad-Route über Herrschbroich, Quiddelbach und Nürburg zur Verfügung. Diese vollzieht jedoch einen relativen Umweg, der über eine direktere Variante zwischen Herrschbroich und Meuspath abgekürzt werden könnte.

Tab. 45: Streckenabschnitte Neue Route „Adenau - GWG Döttinger Höhe“

Ortsgemeinde	Strecke	Länge	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Adenau	ADE-1.1	578	B257	7.870 (4)	50	Verkehrsberuhigung B257 im Stadtbereich Adenau, ggf. Radverkehrsfreundliche Umgestaltung
	ADE-1.2	826	B257	7.870 (4)	50	dito
	ADE-1.3	890	Gemeindestr.	-	-	keine
	ADE-1.4	985	B257	5704 (4)	50	Verkehrsberuhigung B257 im Stadtbereich Adenau, ggf. Radverkehrsfreundliche Umgestaltung
	ADE-1.5	412	K21	500 (3)	50	keine
Herschbroich	HER-1.1	1.457	K21	500 (3)	50	keine
	HER-3.1	87	Gemeindestr.	-	-	keine
	HER-3.2	2.143	WW	-	-	Oberflächensanierung
Meuspath	MEU-2.3	330	L93	2.831 (2)	-	Neubau Radverkehrsanlage
	MEU-2.2	372	WW	-	-	Oberflächensanierung

MEU-2.1	182	K20	137 (1)	-	keine**
MEU-1.2	722	Gemeindestr.	-	-	keine

### Adenau-Herschbroich

Wie bereits im Kapitel 5.1 „Adenau“ erläutert, gibt es im Bereich des lang-gestreckten Stadtgebietes in Adenau keine expliziten Radwege. Die Hauptverkehrsachse stellt die B257 dar, die vom Radverkehr in Nord-Süd-Richtung von der Stadtmitte bis Breidscheid mitgenutzt werden muss..

Eben diesen Verlauf vollzieht in Adenau die Vulkan-Rad-Route Eifel und müsste auch von der neuen Route „Adenau-GWG Döttinger Höhe“ mitgenutzt werden.

Sowohl für Touristen als auch für Einheimische stellt diese Situation keinesfalls eine ideale Lösung dar. Im Zuge der Konzept-Bearbeitung wurden verschiedene mögliche Alternativen zur Nutzung der Hauptstraße untersucht und in einem eigenen Kapitel (6.12) dargestellt.

In der Folge führt die Route weiter über die B257 bis Breidscheid und ab hier über die K21 nach Herschbroich.

### Herschbroich-GWG Döttinger Höhe

In Richtung Meuspath bzw. zum GWG Döttinger Höhe biegt die Route dann von der Vulkan-Rad-Route Eifel ab und nutzt den Wirtschaftsweg im Hummelbachtal, der an der „Alten Burg“ vorbeiführt.

Auf dem letzten Abschnitt bietet sich dann keine andere Möglichkeit, als auf einem Abschnitt von 330 Metern die L92 mitzubeneutzen, um den Wirtschaftsweg zu erreichen, der die Anbindung an die K20 nach Meuspath bzw. zum Gewerbegebiet herstellt.

Trotz dieses Nachteils der Mitbenutzung der L92 wird diese Verbindung in die Radwegekonzeption aufgenommen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte auf diesem Abschnitt der L92 die Höchstgeschwindigkeit entsprechend auf 50 km/h festgesetzt werden. Ein Warnhinweis auf Radverkehr befindet sich oberhalb dieses Abschnitts bereits heute.

## 6.7 Neue Route: „Adenau - Brohltal“

Mit der neuen Verbindung von Adenau in Richtung Brohltal würden zwei der Haupttourismusregionen des Kreises Ahrweiler – die Hocheifel einerseits und das Brohltal mit dem Laacher See andererseits – miteinander verbunden.

Zielsetzung aus Sicht der Verbandsgemeinde Adenau ist es, aus dem zentralen Bereich der VG (Stadt Adenau) eine Anbindung an den Brohltalradweg in Hohenleimbach herzustellen.

Eine mögliche Verbindung des Nürburgrings mit dem Brohltalradweg wird aus topographischen Gründen eher nicht durch die VG Adenau, sondern über die Gemeinden Döttingen, Herresbach und Siebenbach in der VG Vordereifel laufen müssen.

Wichtig ist, dass auf dieser Route in jedem Fall, gleich welche Abschnitte miteinander kombiniert werden, mindestens zweimal ein Höhenrücken überquert werden muss. Dies ließe sich nur vermeiden, wenn konsequent die klassifizierten Straßen, also neben der L10 auch die B412 genutzt werden sollten, was im Grunde ausgeschlossen ist.

Tab. 46: Streckenabschnitte Neue Route „Adenau - Brohltal“

Ortsgemeinde	Strecke	Länge	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Adenau	ADE-4.1	538	Gemeindestr	-	-	keine
	ADE-3.4	1.133	Gemeindestr	-	-	keine
Leimbach	LEI-2.2	1.250	Radweg	-	-	keine
	LEI-2.1	117	Gemeindestr.	-	-	keine
	LEI-1.1	30	K22	94 (5)	50 (Ort)	keine

	LEI-1.2	790	Gemeindestr.	-	-	keine
	LEI-1.3	921	K22	94 (5)	50 (Ort)	keine
	LEI-1.4	691	K22	94 (5)**	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise (siehe Hinweis im Text)
	LEI-1.5	312	K22	94 (5)**	50 (Ort)	keine
	LEI-1.6	2.338	WW	-		Oberflächensanierung*
Kaltenborn	KAL-1.8	283	WW			Oberflächensanierung*
	KAL-1.7	1.097	Gemeindestr.			keine
	KAL-1.6	532	WW			keine
	KAL-1.5	31	WW			Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	KAL-1.4	893	WW			Oberflächensanierung*
	KAL-1.3	640	WW			keine
	KAL-1.2	232	L90	373 (5)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	KAL-1.1	275	L90	373 (5)	373 (5)	keine
	KAL-4.1	131	K23	417 (4)	50 (Ort)	keine
	KAL-4.2	135	K23	417 (4)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	KAL-3.1	1.368	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	KAL-3.2	270	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	KAL-3.3	662	WW	-	-	Oberflächensanierung*
Anschluss	-	-	-	-	-	Anschluss Hohenleimbach

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

\*\* In diesem Abschnitt fällt der DTV-Wert wahrscheinlich noch geringer aus (siehe Text Kap. Leimbach)

### Adenau - Leimbach - Kaltenborn

Ausgangspunkt der Überlegungen für den ersten Abschnitt ist die Frage, ob die L10 von Adenau-Breidscheid bis Kaltenborn bzw. bis zur Hohen Acht genutzt werden soll oder ob vielmehr der „Umweg“ über Leimbach und durch das Gilgenbachtal für die Route in Frage kommt.

Der Weg über Leimbach führt über den Radweg der Vulkan-Rad-Route und ab Leimbach über die K22, Gilgenbach und Adorfer Hof

Der ca. 700 Meter lange Abschnitt LEI-1.4 der K22 ist von der Problematik betroffen, dass aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ein Überholen mit Mindestabstand nach der StVO nicht möglich ist. Entsprechend wird eine Beschilderung der Route durch den LBM aktuell ausgeschlossen. Da sich für diesen Abschnitt keine alternative Führung anbietet, gehört er zu den Strecken für die unbedingt eine „neue Lösung“ gefunden werden muss, die die Ausweisung der Route ermöglicht (vgl. Kap. 4.3.6).

Nach dem Adorder Hof folgt die Route dem Wirtschaftsweg hinauf zum „Sattel“ bei Hochacht. Der Wirtschaftsweg im Gilgenbachtal ist bereits heute recht gut ausgebaut, ggf. müsste die Decke an einigen Stellen ausgebessert bzw. mit einem feineren Material versehen werden.

An dieser Stelle muss wiederum eine Entscheidung getroffen werden: Hinunter nach Kaltenborn über Hochacht und die L90 bzw. alternativ über einen Wirtschaftsweg im Odenbachtal. Letztere wäre eine sehr direkte Variante ohne zusätzlichen Aufstieg nach Hochacht und wird deshalb in diesem Radwegekonzept als prioritär angesehen. Allerdings muss der Wirtschaftsweg im bzw. oberhalb des Odenbachtals an einigen Stellen noch ausgebaut bzw. mit Blick auf Radverkehr verbessert werden.

Eine weitere theoretisch mögliche Variante würde vom besagten „Sattel“ hinauf nach Hochacht und von hier zurück zur L10 und weiter bis zur Kreuzung mit der B412 an der Hohen Acht führen. Dies scheint aber wenig sinnvoll, da der Weg durch das Gilgenbachtal ja gerade deshalb eingeschlagen wird, um die L10 nicht benutzen zu müssen.

### *Kaltenborn - Hohenleimbach*

Die Verbindung kann über den bei Kaltenborn nach Osten verlaufenden Wirtschaftsweg durch das Pflingsttal erfolgen. Dieser trifft im weiteren Verlauf auf den asphaltierten Wirtschaftsweg, der vom Forsthaus Langhardt ausgeht und Richtung Hohenleimbach führt.

Der Weg verläuft zwar abschnittsweise recht steil und müsste - im Bereich der Gemeinde Hohenleimbach - auf einem Stück auch noch ausgebaut werden - dennoch stellt diese Variante eine sehr direkte und gut fahrbare Route nach Hohenleimbach dar.

Als mögliche Alternativen wurden auch zwei weitere Varianten betrachtet, die letztlich aber nicht vorgeschlagen werden konnten:

- Über die K23 und Jammelshofen hinauf zur B412. Hier entweder per Querung und Mitbenutzung (460 m) oder auf dem nur teilweise vorhandenen parallelen Wirtschaftsweg bis zur Einmündung in die L10. Von der L10 biegt nach ca. 600 Metern ein Wirtschaftsweg in Richtung Hohenleimbach ab. Der Aufwand zur Erstellung dieser Verbindung entlang der Bundesstraße muss letztlich im Verhältnis zur erwartbaren Nutzungsfrequenz als zu hoch eingeschätzt werden
- Über die L90 und den auf Höhe von Herrschbach nach Osten in den Wald einbiegenden Wirtschaftsweg zum Forsthaus Langhardt. Von dort führt der asphaltierte Wirtschaftsweg weiter bis Hohenleimbach. Die Asphaltierung ist hier teils in einem schlechten Zustand. Zudem wird dieser Weg intensiv fortwirtschaftlich genutzt, sodass eine Radnutzung eher auszuschließen wäre

### **6.8 Neue Route: „Wasserscheide Ahr/Erft – Römerstraße - Tondorf“**

Im nördlichen Bereich der Gemarkung von Hümmel könnte eine mögliche direkte Verbindung von Tondorf im Westen bis zur „Wasserscheide“ bei Esch realisiert werden. Ein erster Austausch hierzu hat mit dem Kreis Euskirchen stattgefunden.

Diese Route führt über den Wirtschaftsweg der sog. „Römerstraße“, nördlich an Bröhlingen vorbei bis zur Querung der L74. Von hier aus würde ein Wirtschaftsweg bis zur K10 auf Höhe des Abzweigs zum Ruheforst führen.

Auf diese Weise würde eine sehr direkte Verbindung zwischen zwei NRW-Knotenpunkten entstehen, die allerdings in Teilabschnitten durch das Gebiet der Ortsgemeinde Hümmel verlaufen würde und in Teilabschnitten ausgebaut werden müsste. Auch die Frage von Jagd-Interessen ist gerade in diesem Bereich noch zu klären.

Diese Route wäre von einigem Interesse für Orte wie Tondorf oder Mahlberg und insg. für den Radverkehr von und nach NRW.

Für den Radverkehr der Gemeinde Hümmel würde sich hieraus v.a. eine Verbesserung in Richtung Wasserscheide, Esch, Mahlberg, Schönau und Bad Münstereifel ergeben. Die Anbindung von Hümmel nach Tondorf würde hiervon allerdings nicht verbessert und wie bisher über die Kreisstraße laufen.

### **6.9 Neue touristische Route: „Mittleres Ahrtal - Lommersdorf / Freilingen - Blankenheim“**

Im Zuge der Konzept-Erarbeitung wurden von mehreren Seiten Überlegungen zu einer regionalen Radroute aus dem mittleren Ahrtal in Richtung Blankenheim eingebracht.

Eine solche Verbindung würde zum einen unter funktionalen Gesichtspunkten eine „Abkürzung“ in Richtung Blankenheim und Freilingen See (einzige Schwimm-Möglichkeit nahe des Adenauer Landes) darstellen und hätte darüber hinaus auch eine hohe touristische Bedeutung, da hierdurch das Fahren von „Runden“ ermöglicht würde, was gerade den Ahr-Radweg als touristisches Highlight noch einmal zusätzlich aufwerten würde.



Tab. 47: Streckenabschnitte Neue touristische Route „Mittleres Ahrtal - Lommersdorf / Freilingen - Blankenheim“

Ortsgemeinde	Strecke	Länge	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Wershofen	WER-2.1	936	L73	1.768 (6)	50	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-1.4	373	L74	958 (3)		Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	WER-1.3	3.418	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	WER-7.1	207	WW	-	-	keine
Eichenbach	EIC-3.2	663	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	EIC-3.1.	186	WW	-	-	-
	EIC-2.1	651	Gemeidestr.	-	-	-
	EIC-2.2	1.028	WW	-	-	Oberflächensanierung*
Aremberg	ARE-5.1	1.382	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	ARE-5.2	355	WW	-	-	-
Anschluss	Anschluss	-	WW	-	-	Anschluss Radwegenetz NRW

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

#### 6.9.1 Ahr-Radweg bei Fuchshofen - Dreisbachtal - Eichenbach

Als bevorzugte Variante für diese neue Route wird eine Anbindung an den Ahr-Radweg bei Fuchshofen und die anschließende Führung durch das Dreisbachtal angesehen.

Auf dieser Route müssen im unteren Abschnitt auf kurzen Abschnitten sowohl die L74 als auch die L73 mitbenutzt werden. Hier besteht allerdings die Aussicht, dass diese Situation im Zuge der angestrebten Schließung der „Lücke Fuchshofen-Schuld“ im Ahr-Radweg verbessert werden kann.

Der Wirtschaftsweg im Dreisbachtal selbst ist bereits relativ breit ausgebaut. Im Zuge der Maßnahmen der Flutschäden-Beseitigung wurde dieser Weg im Sommer 2023 noch einmal in mehreren Abschnitten ausgebaut und verbessert.

Auf Höhe der ehemaligen Dreisbachmühle führt der Wirtschaftsweg hinauf zur Kapelle Eichenbach und schließlich noch ca. 150 Meter hinunter nach Eichenbach.

#### 6.9.2 Eichenbachtal

Von Eichenbach und Fronhofen führt ein in weiten Abschnitten gut ausgebauter Wirtschaftsweg durch das Waldgebiet in Richtung Westen und trifft direkt an der Landesgrenze auf die Wegekreuzung nahe des Forsthauses Gierscheid.

Hier gilt es zu beachten, dass ein größerer Abschnitt dieser Verbindung im Bereich der Ortsgemeinde Aremberg liegt.

An der genannten Kreuzung kreuzen sich mehrere gut ausgebaute, teils asphaltierte Wege. Von hier aus führt ein asphaltierter Wirtschaftsweg auf direktem Wege nach Lommersdorf. Folgt man der sog. „Römerstraße“ nach Westen, gelangt man zur Kreuzung „Zollhaus“ an der man mit dem NRW-Radwegenetz in alle Richtungen weitergeleitet wird, u.a. über den Radweg an der L115 Richtung Tondorf und Blankenheim oder aber wieder in Richtung Ahrtal.

Insgesamt betrachtet, erscheint diese Route als relativ leicht umsetzbar, ist jedoch im Wesentlichen abhängig von der Erhaltung der Wegequalität des Wirtschaftsweges im Eichenbachtal und damit von den Ortsgemeinden Eichenbach und Aremberg.

#### 6.9.3 Alternative Variante Armutsbachtal

Im Zuge der Bearbeitung des Radwegekonzeptes für die VG Adenau wurde auch eine mögliche Nutzung des Armutsbachtals für den Radverkehr erörtert.

Zielsetzung wäre hier neben der Schaffung einer Verbindung aus dem mittleren Ahrtal in Richtung Blankenheim auch die bessere Anbindung der Ortsgemeinden Hümmel, Wershofen und Ohlenhard an das umgebende Radwegenetz. Zudem würde hierdurch eine Ost-West-Achse entstehen, die für die genannten Orte (und ihre Ortsteile) auch untereinander als Verbindungslinie dienen würde.

Durch das Armuthsbachtal verlaufen – bis auf den untersten Talabschnitt - fast auf der gesamten Länge Wirtschaftswege. Der Streckenverlauf im Überblick:

Abschnitt	Seite	OG	Länge (ca.)	Wegequalität	Erläuterung
Schuld --- L73 --- L75 (Radweg) --- Landesgrenze --- L165 (Radweg) --- Abzweig K57	-	-	-	Radweg / Landesstraße	Der Anschluss an den Ahr-Radweg über den Radweg an der L165 Radweg und an der L75 kann nicht direkt erfolgen, sondern trifft bei der Einmündung der L75 in die L73 auf die „Lücke“ zwischen Schuld und Fuchshofen.
Abzweig L165/K57 --- K57 (975 m) --- Landesgrenze --- K13 (25 m) --- Abzweig K13	N	-	1.000	Kreisstraße	In diesem Abschnitt ist kein WW vorhanden. Die Nutzung der K57 ist alternativlos. An der L165 besteht Anschluss an das Radwegenetz NRW (selbstst. Radweg)
Abzweig K13 --- Brücke 1	N	Hü.	750		
Brücke 1 --- Brücke 2	S	We.	470		
Brücke 2 --- Furt Meschmerseifen / Abzweig nach Wershofen	N	Hü.	520		Furt für Radverkehr i.d.R. unpassierbar
Furt Meschmerseifen / Abzweig nach Wershofen) --- Fußgängerbrücke Wershofen-Pitscheid	N	Hü.	990		Fußgängerbrücke durch Flut 2021 zerstört (Stand Jan. 2023: noch nicht wieder aufgebaut)
Fußgängerbrücke (Wershofen-Pitscheid) --- Abzweig WW „Mühlenseifen“ nach Pitscheid	N	Hü.	40	gut	
Abzweig WW „Mühlenseifen“ nach Pitscheid --- Querung K13 und L74	N	Hü.	2.940		
Querung K13 und L74	N	Hü.	60		Der WW mündet in die K13, die wiederum nach wenigen Metern in die L74 mündet. Die Einmündung in den WW liegt direkt auf der anderen Straßenseite
Querung K13 und L74 --- Siedlung Mühlgraben / Abzweig Hümmel	N	Hü.	1.290		
Siedlung Mühlgraben / Abzweig Hümmel --- Landesgrenze	N	Hü.	810	tlw. schlecht	
Landesgrenze --- Wellbachtal / Abzweig Lindweiler	N	Bla.	800		
Wellbachtal / Abzweig Lindweiler --- Brücke	N	Bla.	55		
Brücke --- Abzweig Rohrer Mühle	S	Bla.	770		
Abzweig Rohrer Mühle --- Ortsmitte Rohr (St. Wendelin-Kirche)	S	Bla.	1.020	asphaltiert	In Rohr besteht Anschluss an das Radwegenetz NRW

Die Herausforderungen bzw. Problempunkte einer möglichen Nutzung für den Radverkehr sind jedoch vielfältig:

- Die Wegequalität im Armuthsbachtal ist in vielen Abschnitten gut bis mittel. Einige Abschnitte, v.a. im Bereich der Landesgrenze sind allerdings in schlechtem Zustand
- Über weite Abschnitte der Wirtschaftswege im Armuthsbachtal werden Wanderwege geführt. Eine gemeinsame Führung von Wander- und Radrouten auf demselben Weg gilt es nach der Leitlinie des Landes zu vermeiden. Ob eine Trennung von Wandern und Radfahren auf Nord- bzw. Südseite des Tales umsetzbar wäre, wäre zu prüfen
- Im Armuthsbachtal finden sich zwar an einigen Stellen Gehöfte und Mühlen, im Ganzen ist das Tal aber eher als Rückzugsbereich für Flora und Fauna zu betrachten. Die mögliche Führung einer neuen Radroute wäre in jedem Fall frühzeitig mit den Naturschutzbehörden der beiden Kreis AW und EU zu erörtern. Ggf. sind für diesen Bereich umfangreiche naturschutzfachliche Auflagen zu erwarten

In der Konsequenz wird in diesem Radwegekonzept die Nutzung des Dreisbachtals und nicht die Nutzung des Armuthsbachtals empfohlen.

## 6.10 Neue touristische Route: „Höhenroute Insul - Nürburg“

Im Zuge der Erarbeitung des Radwegekonzeptes wurde aus mehreren Ortsgemeinden die Idee eines „Höhenwegs Adenauer Land“ vorgetragen. Dieser würde gewissermaßen eine zwischen den beiden Tal-gebundenen Routen (Ahr-Radweg und Vulkan-Rad-Route Eifel) liegende alternative Route darstellen, die auf dem Höhenzug zwischen Ahr und Trierbach einerseits und Adenauer Bach andererseits verlaufen würde.

Startpunkt wäre nach erster Überlegung Insul. Von hier würde die Route über die Wirtschaftswege-Kreuzung „Höhnerköpp“ nach Reifferscheid genutzt.

Ab Reifferscheid würde die K17 benutzt werden müssen. Wie in den Kapiteln zu den Ortsgemeinden Reifferscheid und Honerath beschrieben, gibt es in diesem Bereich leider keine eine Verbindungsmöglichkeit von Norden nach Süden - unter der Prämisse, dass die erreichte Höhe gehalten werden soll.

Ab Honerath könnte dann die Wirtschaftswege-Verbindung durch das Waldgebiet nach Wimbach genutzt werden.

Von Wimbach aus führt ein asphaltierter Wirtschaftsweg bis zur Brücke über die Nordschleife. Auf der anderen Seite führt dann ein Wirtschaftsweg am „Schwedenkreuz“ vorbei bis zur Quiddelbacher Höhe. Diese Verbindung befindet sich in den meisten Abschnitten in einem guten Zustand. Zu beachten sind hier jedoch, dass die an bestimmten Punkten Schranken (Verhinderung Schleichverkehr zur Nordschleife) teilweise geschlossen sein können. Hier gilt es von und mit den Ortsgemeinden Lösungen zu finden, die die Radfahrenden nicht einschränken.

Anders als die ehemalige Kreisstraße von Kottenborn, trifft dieser Weg an einer Stelle auf die B257, wo die Bundesstraße direkt und ohne Versatz gequert kann, um zum gegenüberliegenden Wirtschaftsweg „Hatzenbach“ zu gelangen.

Nach der beschriebenen Querung der Bundesstraße B257 führt dieser Wegeabschnitt über den Wirtschaftsweg an der Hatzenbach hinauf in Richtung Nürburg. In Teilen wäre hier die Wegedecke zu verbessern. Dieser Weg ist bereits als Mountain-Bike-Strecke ausgewiesen, sodass an diesen Weg eigentlich ein anderer Qualitätsanspruch gestellt wird.

Von Nürburg zum Nürburgring-Infozentrum kann der Radweg der Vulkan-Rad-Route über die Brücke an der Antoniusbuche genutzt werden.

Tab. 48: Streckenabschnitte Neue touristische „Höhenroute Insul - Nürburg“

Ortsgemeinde	Strecke	Länge	Typ	DTV	km/h	Maßnahme
Insul	INS-3.1	88	Gemeindestr.	-	-	keine
	INS-3.2	335	WW	-	-	keine
	INS-3.3	610	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	INS-9.1	863	WW			Oberflächensanierung*
Dümpelfeld	DÜM-6.1	172	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	DÜM-2.1	312	K24	204 (4)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
	DÜM-2.2	240	K24	204 (4)	50 (Ort)	keine
	DÜM-2.3	566	WW	-	-	keine
Reifferscheid	REI-8.2	886	WW	-	-	keine
	REI-8.1	98	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-3.1	172	Gemeindestr.	-	-	keine
	REI-3.2	280	WW	-	-	keine
	REI-3.3	547	WW	-	-	keine

	REI-3.4	1.897	K17	738 (4)	frei	Geschwindigkeitsreduzierung und Warnhinweise
Honerath	HON-4.1	332	K17	738 (4)	frei	dito
	HON-3.2	678	L10	1.557 (3)	60/frei	dito
	HON-3.1	194	L10	1.557 (3)	50/30	keine
	HON-2.1	151	Gemeindestr.	-	-	keine
	HON-2.2	470	WW	-	-	Oberflächensanierung*
Wimbach	WIM-5.2	1.011	WW	-	-	keine
	WIM-5.1	767	WW	-	-	keine
	WIM-4.1	62	Gemeindestr.	-	-	keine
	WIM-3.1	99	K19	364 (7)	50 (Ort)	keine
	WIM-2.1	867	WW	-	-	keine
	WIM-2.2	531	WW	-	-	keine
	WIM-2.3	148	WW	-	-	keine
	WIM-2.4	193	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	WIM-2.5	311	WW	-	-	Oberflächensanierung*
Quiddelbach	QUI-4.1	303	WW	-	-	keine
	QUI-4.2	616	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	QUI-4.3	237	WW	-	-	keine
	QUI-4.4	115	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	QUI-4.5	-	B257	2.414 (7)	frei	Bauliche Querungshilfe schaffen
	QUI-4.6	286	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	QUI-4.7	512	WW	-	-	Oberflächensanierung*
Nürburg	NÜR-5.5	267	WW	-	-	Oberflächensanierung*
	NÜR-5.4	295	WW	-	-	Oberflächensanierung plus
	NÜR-5.3	181	Gemeindestr.	-	-	keine
	NÜR-5.2	170	K73	870 (2)	50 (Ort)	keine
	NÜR-5.1	50	L93	2.455 (5)	50 (Ort)	keine
<b>Gesamtlänge</b>	<b>15.902</b>					

\* Hinweis: Bei einer Beschilderung im System „MTB blau“ kann eine Oberflächensanierung ggf. abschnittsweise entfallen

### Erste Einschätzung zur Umsetzbarkeit

Gerade mit Blick auf die Vulkan-Rad-Route Eifel, den Ahr-Radweg und die neue Route „Ahr-Radweg-Nürburgring“ würde eine solche Route eine attraktive Ergänzung für den Tourismus bieten. Hierdurch würde es möglich, verschiedene „Runden“ zu fahren, was die Attraktivität der einzelnen Routen noch einmal steigern würde.

Knackpunkte, die noch genauer betrachtet werden müssen, sind vor allem die Querung der B257, der Ausbau der Wege im Bereich Insul und Reifferscheid sowie die Nutzung der Wege entlang der Nordschleife (Am Schwedenkreuz).

### 6.11 Neugestaltung Kreuzung Kirmutscheidermühle

Der Kreuzung Kirmutscheidermühle kommt als „Knotenpunkt“ eine besondere Bedeutung für die neue Verbindung „Ahr-Radweg - Nürburgring“ (Kap. 6.5), für die Regionale Ergänzung „Adenau-Hillesheim“ (Kap. 0) aber auch für die zahlreiche weitere Verbindungen zwischen den naheliegenden Orten dar. Die verschiedenen Ziel- und Quellverkehre werden in Abb. 3 dargestellt.

Für die Kreuzung Kirmutscheidermühle (L10/B258) ist ein Kreisverkehr geplant, um die Verkehrsströme hier besser leiten zu können. Im Zuge der weiteren Planung und Umsetzung, gilt es in jedem Fall den Radverkehr von Beginn an mit zu berücksichtigen.

Zielsetzung für die zukünftige Entwicklung dieser Kreuzung mit Blick auf den Radverkehr sollte die sichere und attraktive Nutzung dieses topographisch und verkehrstechnisch günstig gelegenen Knotenpunktes sein.

Wichtig für alle Überlegungen ist auch der mögliche Lückenschluss der BAB1. Hierdurch würde zum einen der Verkehr im Bereich der L10 zunehmen, was die Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr noch dringlicher erscheinen lässt.

Im Zuge der Bearbeitung des vorliegenden Radwegekonzeptes wurden alle denkbaren alternativen Varianten geprüft (vgl. Abb. 3). Grundsätzlich haben diese alle zwei Nachteile:

- sie nehmen jeweils immer nur einen Teil der Quell- und Zielverkehr auf
- die Querung der B258 bleibt unvermeidbar, teilweise wird sogar eine Mitnutzung erforderlich, sodass kein wesentlicher Vorteil zur Umgestaltung der Kreuzung an sich entsteht

#### 6.11.1 Alternative Variante „Nordumfahrung“

Die sog. „Nordumfahrung“ bestünde in der Mitnutzung des Wirtschaftsweges entlang der Trierbach-Schleife nördlich des Weilers Kirmutscheid.

Größter Nachteil dieser Variante wäre, dass zum Erreichen des Einmündungspunktes zum Wirtschaftsweg im unteren Trierbachtal (in Richtung Müsch) und zum Wirtschaftsweg nach Hoffeld die B258 nicht nur gequert, sondern auch auf eine Strecke von 160 Metern mitgenutzt werden müsste. Da eine Mitnutzung faktisch auszuschließen ist, müsste auf diesem Abschnitt neben einer Querung auch noch ein begleitender Radweg gebaut werden.

Für die Route Ahr-Radweg - Nürburgring (vgl. Kap. 6.5) entstünde hier zudem ein komplizierter Umweg über die L10 bis zur Einmündung in den Wirtschaftsweg der „Nordumfahrung“ bei Wirft.

#### 6.11.2 Alternative Variante „Über Kirmutscheid“

Auch in dieser Variante würde, wie bei der sog. „Nordumfahrung“, die Kreuzung der B258/L10 nördlich umfahren. Die Umfahrung würde hier jedoch die Fußgängerbrücke über den Trierbach bei Kirmutscheid nutzen. Die Brücke selbst, v.a. aber der sich anschließende schmale Fußweg im Hang unterhalb der Kirche von Kirmutscheid sind für den Radverkehr nicht geeignet. Ein Ausbau des Fußweges wäre mit einem erheblichen Aufwand verbunden.

Ein deutlicher Vorteil gegenüber der „Nordumfahrung“ wäre hier die direkte Querung der B258, da sich der Einmündungspunkt der beiden Wirtschaftswege (s.o.) und die Zufahrt nach Kirmutscheid genau gegenüber liegen.

Nachteil bleibt jedoch auch bei dieser Variante, dass sie keinen Vorteil für die Route Ahr-Radweg - Nürburgring schafft. Letztlich muss der Radverkehr hier (von Müsch oder Hoffeld kommend) dann wieder über die L10 zurück zur Kreuzung, um in Richtung Pomster und Nürburgring zu gelangen.

#### 6.11.3 Alternative Variante „Alter Pfad Hoffelder Hang - Kirmutscheid“

Zuletzt wurde noch die mögliche Nutzung eines alten Pfades geprüft, der am Trierbach entlang die L10 westlich der Kreuzung mit Kirmutscheid verbindet und dabei die B258 quert. Dieser Pfad wird seit Jahrzehnten nicht mehr benutzt und hat keine aktuelle Verbindungsfunktion mehr. Zusätzlich befindet er sich am Prallhang des Trierbaches, der an diesem Hang durch Erosion Hangrutschungen verursacht. Eine Wiederherstellung wäre entsprechend mit sehr hohem Aufwand verbunden bzw. wäre ggf. gar nicht umsetzbar.

Auch bei einer möglichen Wiederherstellung müsste eine Querung über die B258 erstellt werden. Nachteil bleibt auch hier, dass verschiedene Quell- und Zielverkehre von dieser Lösung nicht profitieren würden.

#### 6.11.4 Lösungsansatz: Umgestaltung der Kreuzung

Nach Prüfung der Varianten lässt sich die Schlussfolgerung ziehen, dass die Radverkehrs-freundliche Umgestaltung der Kreuzung selbst, den besten Lösungsansatz darstellt. Nur auf diese Weise können alle hier verlaufenden Ziel- und Quellverkehre aufgegriffen und sinnvoll geführt werden.

Diese Maßnahme besteht letztlich aus drei Teilmaßnahmen:

- Radverkehrs-freundliche Umgestaltung der Kreuzung B258/L10 selbst ...
- ... unter Einbeziehung der Einmündung von der L10 in die K3
- Herstellung einer sicheren Verbindung zum Einmündungspunkt der Wirtschaftswege, 150 Meter nördlich der Kreuzung

Die genaue Planung dieser Maßnahme ist nicht Aufgabe des Radwegekonzeptes, sondern muss im nächsten Schritt erfolgen.

Festzuhalten ist: Bei der avisierten Ausführung als Kreisverkehr, wird die Berücksichtigung des Radverkehrs in jedem Fall einen größeren Raumbedarf erfordern. Die Umsetzung steht aufgrund diverser Zwangspunkte (Brücken, Bachverlauf) vor großen Herausforderungen.

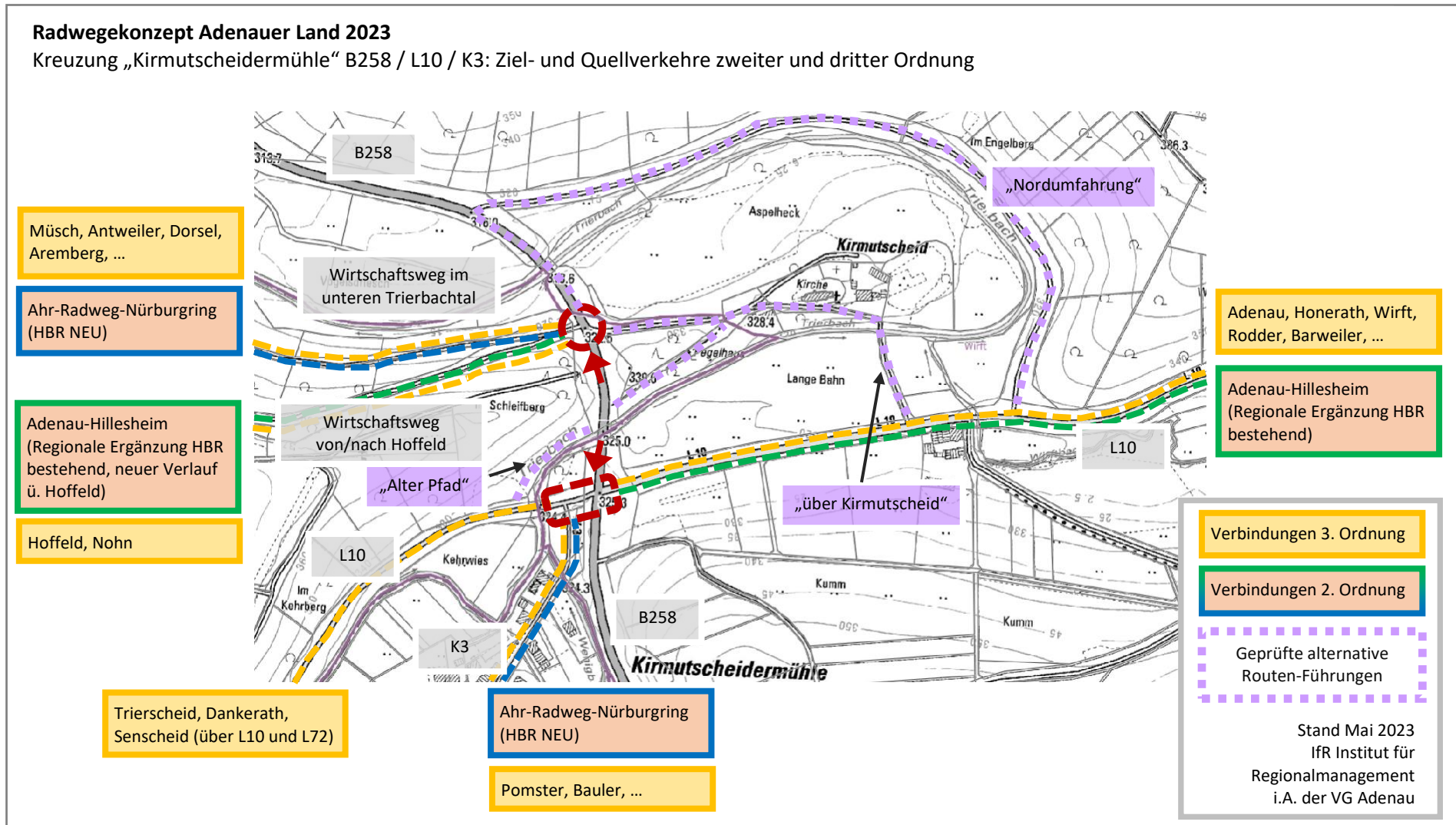
#### 6.11.5 Verbindung der Kreuzung mit dem Einmündungspunkt der Wirtschaftswege nach Müsch und Hoffeld

Die ca. 150 Meter lange Verbindung des Kreuzungsbereiches mit dem Einmündungspunkt der beiden Wirtschaftswege (nach Müsch und Hoffeld) erfordert für den Radverkehr eine sichere und attraktive Lösung.

Nahe am Einmündungspunkt scheint nach erster Einschätzung noch ausreichend Platz seitlich der Straße vorhanden, um einen begleitenden Radweg zu schaffen. Ob und in welcher Weise dieser abgesetzt sein kann oder nicht, muss in der Ausführungsplanung ermittelt werden.

Ein größeres Problem stellt die vorhandene Brücke über den Trierbach dar. Hier könnte der Radweg als eigene Spur durch eine Verengung der Fahrstreifen der Kraftfahrzeuge ermöglicht werden - zumal bei der Neuplanung als Kreisverkehr die hier aktuell noch vorhandene Linksabbiegespur wegfallen dürfte. Denkbar wäre aber auch eine bauliche Lösung als „Anbau“ an die bestehende Brücke“.

Abb. 3 Kreuzung Kirmutscheidermühle B258 / L10 / K3: Ziel- und Quellverkehre zweiter und dritter Ordnung



## 6.12 Radverkehrs-freundliche Neugestaltung Hauptstraße Adenau

### *Ausgangssituation*

Im Bereich des lang-gestreckten Stadtgebietes gibt es in Adenau keine expliziten Radwege. Die Hauptverkehrsachse stellt die B257 dar, die die Stadt in Nord-Süd-Richtung vom GWG „Am alten Wehr“ bis Breidscheid durchzieht.

Eben diesen Verlauf vollzieht in Adenau die Vulkan-Rad-Route Eifel und durchzieht dabei Adenau einmal von Norden nach Süden. Sie verläuft ab Leimbach zunächst auf einem selbstständigen Radweg parallel zu Bundesstraße, dann oberhalb des Friedhofes und trifft dann im Stadtzentrum auf die Hauptstraße.

In der Folge wird die Hauptstraße mitbenutzt bis zur Einmündung „Im Straußenpesch“, von wo aus Nebenstraßen bis zum GWG „Im Broel“ benutzt werden. Ab hier muss wiederum die Hauptstraße mitbenutzt werden, bis hinter Breidscheid die Radroute nach Herschbroich abbiegt.

In der Gegenrichtung (Süd-Nord) wird die Route nicht über die Nebenstraße „Im Straußenpesch“ ausgeschildert, da man hierzu auf der Hauptstraße auf Höhe des REWE-Marktes links abbiegen müsste. Der Radverkehr soll weiter geradeaus bis zum Zentrum fahren.

Sowohl für Touristen als auch für Einheimische stellt diese Situation keinesfalls eine ideale Lösung dar. Im Zuge der Konzept-Bearbeitung wurden deshalb verschiedene mögliche Alternativen zur Nutzung der Hauptstraße untersucht.

### *Stadtumbau Adenau*

Entscheidender Punkt und zugleich die bedeutendste Chance für den Radverkehr in der Stadt Adenau, stellt das aktuell laufende Programm zum Stadtumbau Adenau dar. Dieses widmet sich explizit auch der Hauptstraße - wenn auch nur in einem engeren räumlichen Abschnitt im Bereich des Zentrums.

Umgestaltungsmaßnahmen sind insbesondere für den Bereich „Markt“, die Einmündung nach Wimbach sowie den „Dr. Kreuz-Platz“ geplant.

Darüber hinaus soll in Breidscheid, im Bereich des REWE-Marktes, ein Kreisverkehr entstehen.

Bei all diesen Maßnahmen gilt es, den Radverkehr neu mitzudenken. Einfache Lösungen wird es in den beschriebenen Abschnitten jedoch kaum geben. Der LBM hat im Zuge der ersten Mitwirkungsrunde bereits darauf hingewiesen, dass der Querschnitt der Hauptstraße teilweise so eng ausfällt, dass bspw. eine Aufbringung von Schutzstreifen per se nicht möglich sein wird.

### *Mögliche Alternative „Steinweg, Dietrich-Bonhoeffer-Straße, Erich-Klausener Straße“*

Die aktuelle Führung des Radverkehrs beinhaltet den Nachteil, dass ab der Einmündung des Steinweges in die Hauptstraße („Blaue Ecke“) bis zur Einmündung „Im Straußenpesch“ auf einer Länge von etwa 700 Metern die Hauptstraße mitbenutzt werden muss. Unter verschiedenen Aspekten stellt dies keine ideale Lösung dar. Wobei hier aber auch angeführt werden muss, dass unter touristischen Gesichtspunkten, eine Führung direkt durch das Zentrum von Adenau auch Vorteile mit sich bringt, da die Radfahrenden Gäste direkt zu den Restaurants, Läden, etc. geführt werden.

Eine mögliche Alternative könnte oberhalb ab dem Friedhofsvorplatz über den „Steinweg“ in Richtung des „Alten Krankenhauses“ führen. Hier stellt sich die die Verbindung zur Dietrich-Bonhoeffer-Straße als schwierig umsetzbar dar. Hier müsste baulich ein steiler Hangbereich mit einem neuen Weg erschlossen werden. Möglicherweise lässt sich ein solcher Weg nicht mehr zwischen den privaten Grundstücken realisieren, da diese ggf. direkt aneinandergrenzen.

Von der Dietrich-Bonhoeffer-Straße könnte die Route über die Erich-Klausener Straße – am Gymnasium vorbei – bis zur Hauptstraße und damit direkt bis zur gegenüberliegenden Einmündung der Nebenstraße „Im Straußenpesch“ geführt werden, wo die Vulkan-Rad-Route heute schon verläuft. Eine Verlegung der Route in die Erich-Klausener-Straße wäre allerdings insofern problematisch, da hier eine Einbahnstraßenregelung gilt und die parkenden Autos keinen Raum für Begegnungsverkehr mit



Radfahrerinnen und Radfahrern lassen würden. Ein Wegfall von Parkplätzen scheint mit Blick auf den Bedarf seitens des Gymnasiums illusorisch.

Eine weitere Prüfung und Konkretisierung der hier beschriebenen möglichen Alternative scheint dennoch in jedem Fall sinnvoll.

#### *Integration des Radverkehrs in die Hauptstraße - Tempo 30*

Alternativ zu einer Umlegung des Radverkehrs abseits der Hauptstraße könnte der Radverkehr auch ganz bewusst in der Hauptstraße belassen werden und mit verkehrstechnischen Maßnahmen besser gegenüber dem motorisierten Verkehr hervorgehoben werden. Hier kommt dem o.g. „Stadtumbau Adenau“ eine wichtige Rolle zu,

Aktuell gilt im Bereich der Hauptstraße Tempo 50 als Höchstgeschwindigkeit. Es gibt keinerlei Fahrbahnmarkierungen, die dem Radverkehr einen geschützten Raum geben würden. Zudem finden sich entlang der Hauptstraße teils auf einer Seite, teils aber auch beiderseits Parkzonen, sodass der Straßenraum zusätzlich verengt wird.

Der LBM hat im Zuge der Konzept-Erarbeitung darauf hingewiesen, dass die Fahrbahnbreite abschnittsweise nur 6,50 Meter aufweist. Für Schutzstreifen sind mindestens 7,50 Meter erforderlich, wodurch eine durchgängige Führung über Schutzstreifen nicht umsetzbar sein wird.

Bis dato gab es zu den möglichen Maßnahmen noch keine konkreten Überlegungen oder Planungen. Fest steht, dass eine Radverkehrs-freundliche Gestaltung einen „radikalen“ Umbau der Hauptstraße und eine Umkehr der aktuell geltenden Prämissen „Durchfluss“ und „Parkraum“ nach sich ziehen würde.

So könnte z.B. eine Reduzierung des Tempolimits auf 30 km/h in Kombination mit einer Fahrbahnmarkierung, ggf. unterstützt durch einen Wegfall von Parkplätzen dem Radverkehr mehr Raum geben und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum insgesamt verbessern.

Vor allem die von zahlreichen Kommunen angestoßene und vom Bundeskabinett beschlossene „Tempo 30-Initiative“, die das Einrichten von Tempo 30-Zonen in Innenstädten erleichtern soll, verspricht Hoffnung für Adenau. Gerade im zentralen Bereich zwischen dem Kreisverkehr im Norden und dem Buttermarkt (ggf. auch bis Breidscheid) im Süden würde der Radverkehr aber Fußgänger sowie die allgemeine Aufenthaltsqualität (Lärm) hiervon stark profitieren.

#### *Mögliche Nutzung „Im Straußenpesch“ auch in Nordrichtung*

Fährt man die Vulkan-Rad-Route von Süden nach Norden, wird die Route auf Höhe des REWE-Marktes nicht über die Nebenstraße „Im Straußenpesch“ sondern weiter geradeaus der Hauptstraße folgend ausgeschildert, da man hierzu an dieser vielbefahrenen Stelle links abbiegen und sich als RadfahrerIn und Radfahrer ggf. längere Zeit stehend inmitten der Kreuzung aufhalten müsste.

Eine Nutzung der Nebenstraße „Im Straußenpesch“ in Nord-Richtung wäre nur dann empfehlenswert, wenn das Links-Abbiegen an der beschriebenen Stelle baulich für den Radverkehr abgesichert werden könnte.

#### *Keine Alternative in Breidscheid*

Im gesamten Bereich der Ortslage von Breidscheid, also von der Einmündung der L10 auf Höhe der Supermärkte bis zum Abzweig der K21 nach Herschbroich, lässt sich keine praktikable alternative Streckenführung finden. Es gibt hier weder durchgängige Nebenstraßen noch geeignete Wirtschaftswege oder Gemeindestraßen. Darum wird hier auch zukünftig die B257 genutzt werden müssen.

Ähnlich wie für den Bereich der Hauptstraße im Zentrum von Adenau gilt auch hier, dass über verkehrsberuhigende bzw. -regulierende Maßnahmen nachgedacht werden sollte, um die Radfahrerinnen und Radfahrer bestmöglich zu schützen. Da in diesem Bereich die Fahrbahn etwas breiter ausfällt, könnten „Schutzstreifen“ eine Lösung darstellen.

## *Fazit*

Grundsätzlich gilt: Eine Führung über Nebenstraßen ist in Adenau nur sehr schwierig umsetzbar bzw. in vielen Abschnitten unmöglich. Dies ist zum einen durch die Topographie begründet und ist zum zweiten darauf zurückzuführen, dass es in Adenau kaum Nebenstraßen gibt, die parallel zur Hauptstraße verlaufen würden.

Entsprechend ruht der Fokus auf der Hauptstraße und auf den Verbesserungen die dort - v.a. im Zuge des Stadtumbauprogrammes - erzielt werden können. Eine zumindest abschnittsweise Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 und gestalterische Maßnahmen z.B. bei Straßenbelag scheinen dabei probate Mittel.