

AUSGANGSSITUATION

Die bestehende Rad- und Fußwegeverbindung im Bereich Niederlahnstein weist derzeit in mehreren Abschnitten eine **unzureichende Breite** auf. Zusätzlich ist die aktuelle Verkehrsführung nicht einheitlich geregelt, wodurch es insbesondere bei höherem Verkehrsaufkommen zu **Nutzungskonflikten und eingeschränkter Verkehrssicherheit** kommt. Zudem entspricht die vorhandene Breite nicht den aktuellen Anforderungen an Radverkehrsanlagen.

Der Planungsraum ist durch besondere Rahmenbedingungen geprägt. Hierzu zählen insbesondere die Lage im **Überschwemmungsgebiet des Rheins** sowie die bestehende **Walnuss-Reihe** entlang des Weges, die vor allem landseitig nah an den Bestandswegen steht und die bauliche Umsetzung beeinflusst. Diese technischen und räumlichen Aspekte sind in der Planung zu berücksichtigen.

Ziel der Planung ist es, eine **leistungs- und zukunftsfähige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr** zu schaffen, die sowohl den Anforderungen des Alltagsverkehrs als auch der touristischen Nutzung gerecht wird. Dabei spielt insbesondere der Anschluss an die im Rahmen der **Bundesgartenschau Lahnstein** entwickelten Wegeverbindungen eine wichtige Rolle. Es wird ein **konsistentes Material- und Wegekonzept** angestrebt. Einheit-

liche Beläge, abgestimmte Materialien sowie eine konsistente Gestaltung gewährleisten die Wiedererkennbarkeit entlang der Strecke und erleichtern die Orientierung.

Ein wesentlicher Bestandteil des Entwurfs ist die Verbreiterung des bestehenden gemeinsamen **Geh- und Radwegs auf 4,5 m** in allen Bereichen. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit trägt diese Maßnahme auch wesentlich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei. Der Uferbereich soll nicht ausschließlich als Verkehrsraum, sondern verstärkt auch als Aufenthaltsraum wahrgenommen werden. Breitere Wege ermöglichen ein gleichzeitiges **Nebeneinander von Bewegung und Aufenthalt**. Der partielle Rückbau von Kleingartenanlagen schafft Potenzial für **ökologisch wertvolle Grünräume**, die zusätzlichen Retentionsraum schaffen.

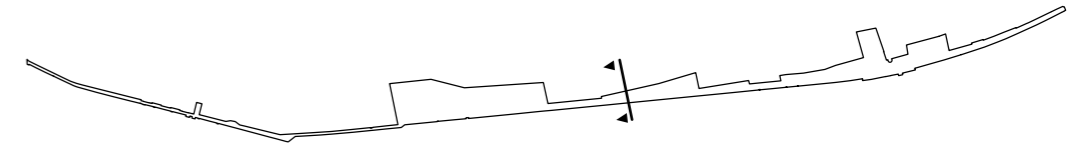
Ergänzend hierzu ist die Neuplanung des **Platzbereichs an den Rheinterrassen** vorgesehen. Dieser Bereich übernimmt eine wichtige Funktion als Aufenthalts- und Verknüpfungsraum innerhalb der Wegebeziehung. Durch eine gestalterische Aufwertung wird hier ein attraktiver Aufenthaltsort mit hoher Qualität geschaffen.

Im Zuge der Vorplanung werden **verschiedene Varianten untersucht**, die sich hinsichtlich Breite, Führungsform und Eingriffstiefe

unterscheiden. Neben der Verbreiterung des bestehenden Weges werden auch alternative Lösungen, wie die Trennung von Geh- und Radverkehr betrachtet und hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bewertet.



VARIANTEN GEGENÜBERSTELLUNG



Bewertungskriterien

Variante A - Verbreiterung auf 4,5 m

Variante B - Trennung Geh- und Radweg

Förderfähigkeit

förderfähig

förderfähig

Verkehrssicherheit

hohe Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit in getrennten Wegeabschnitten, Gefahr an Knotenpunkten

Nutzungsqualität

BUGA-konform, komfortabel und leistungsfähig

nicht BUGA-konform, bedingt komfortabel und leistungsfähig

Kosten

mittlere Baukosten

höchste Baukosten

Bauaufwand

Einsatz Saugbagger für uferseitigen Bereich

Einsatz Saugbagger im gesamten Bereich des Bestandsweges

Eingriffsintensität

hoher Flächenbedarf, Eingriff in Boden und höchster Eingriff in Vegetation

höchster Flächenbedarf, höchster Eingriff in Boden und hoher Eingriff in Vegetation

Ökologie

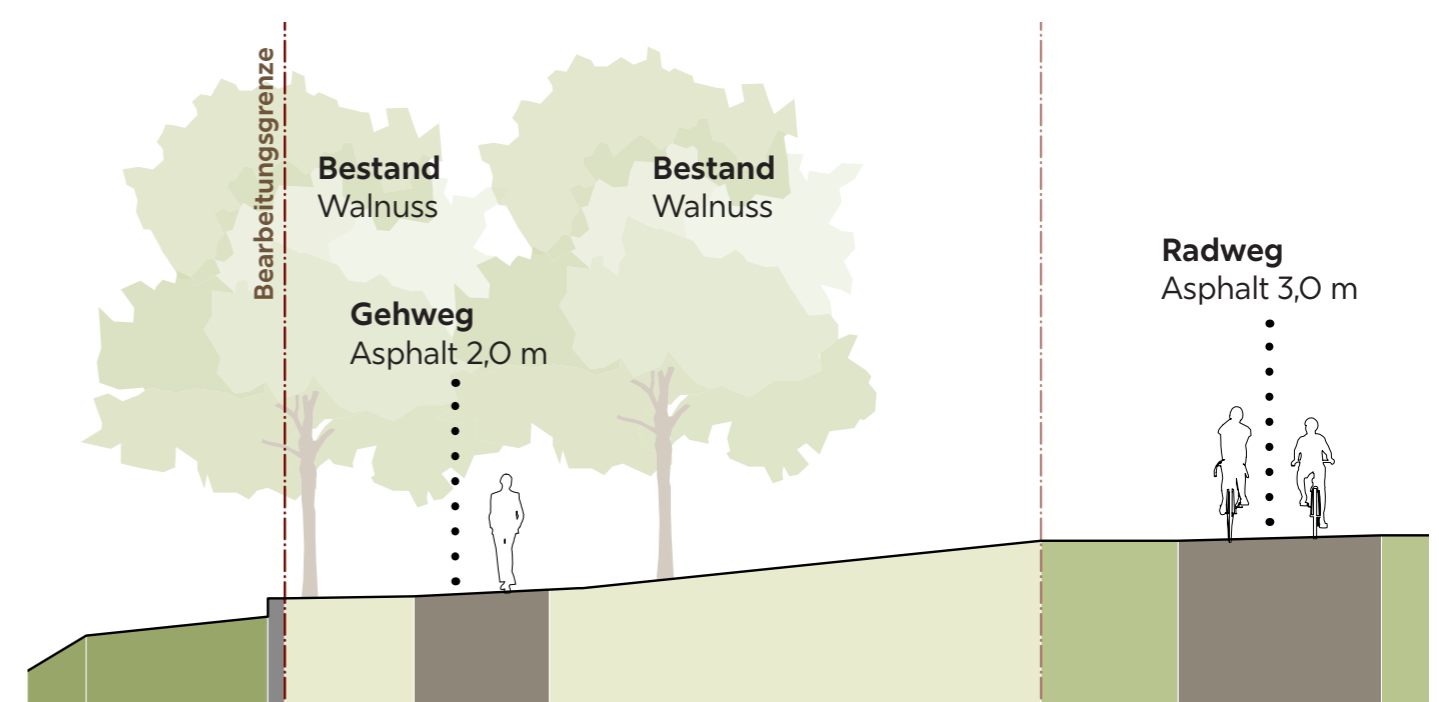
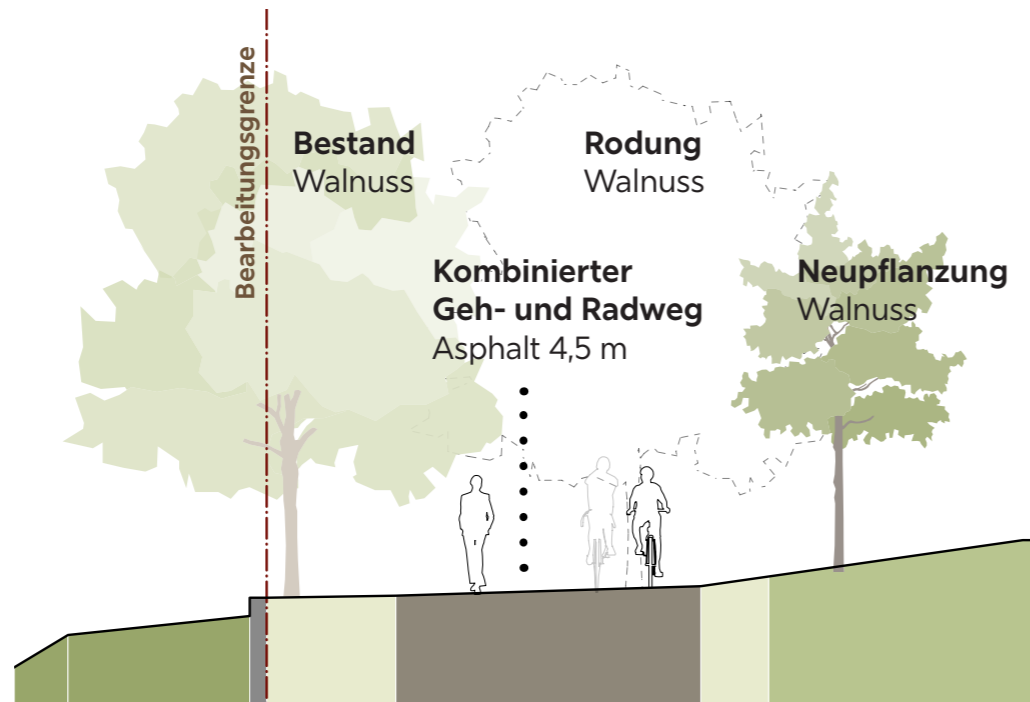
keine Zerschneidung des Naturraums

Zerschneidung des Naturraums

Baumbilanz

positive Baumbilanz, mehr Fällungen

positive Baumbilanz, weniger Fällungen



VARIANTE A GEMEINSAMER GEH- UND RADWEG

Rahmenbedingungen

Walnuss-Reihe (Bestand)

Wurzelraum liegt im Wegebereich

Ausbau/Sanierung nur mit: Saugbagger, ggf. Handschachtung und/oder Spezialbauweisen (Wurzelbrücken etc.) möglich
hoher technischer und finanzieller Aufwand

Förderfähigkeit

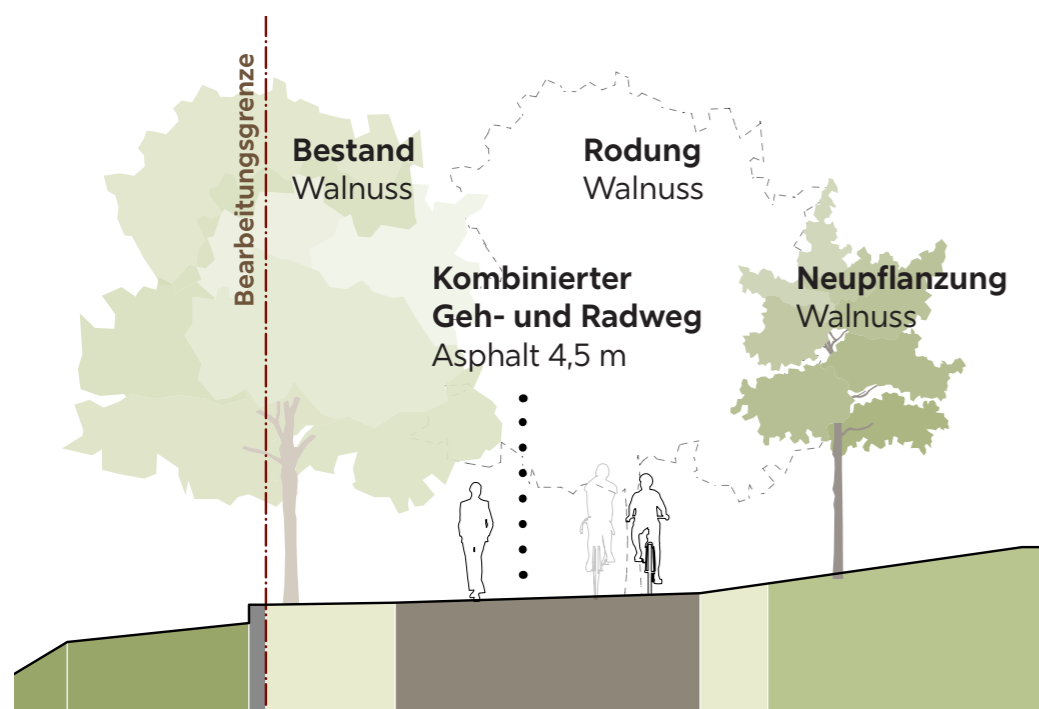
≥ 3,0 m Breite bei gemeinsamem Geh- und Radweg

Bestand (2,2–2,4 m) nicht förderfähig

hat direkte Auswirkungen auf Finanzierung und Realisierbarkeit

BUGA-Planung

kombinierter Fuß- und Radweg von 4,5 m Breite



Eine Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf 4,5 Meter stellt eine **zukunftsorientierte Lösung** dar, die sowohl den Anforderungen des Alltagsverkehrs als auch des touristischen Radverkehrs gerecht wird. Durch die größere Breite wird ein **sicheres Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern** ermöglicht, wodurch Konflikte deutlich reduziert und die Verkehrssicherheit insgesamt erheblich gesteigert werden. Insbesondere in stark frequentierten Bereichen sorgt dies für einen reibungsloseren Verkehrsfluss und mehr Komfort für alle Nutzergruppen.

Die Maßnahme orientiert sich an der **BUGA-Planung** und bietet somit eine klar definierte, standardisierte Lösung, die sich in bestehende Wegeinfrastrukturen einfügt. Gleichzeitig verbessert die Erweiterung die **Aufenthaltsqualität**: Flanierende können den Weg bequem nutzen, Radfahrende profitieren von ausreichend Platz, um sicher und komfortabel zu fahren. Die Verbreiterung trägt zudem zur Barrierefreiheit bei und ermöglicht eine Nutzung, die für Menschen mit eingeschränkter Mobilität besonders geeignet ist.

Durch die Bündelung von Fuß- und Radverkehr auf einer Trasse werden zusätzliche Trassen vermieden und eine weitere **Zerschneidung des Naturraums** verhindert.

Gleichzeitig ist die Maßnahme auf langfristige Entwicklungen ausgelegt: Mit dem erwarteten Anstieg des Radverkehrs ist die

Breite von 4,5 Metern auch für zukünftige Anforderungen ausreichend dimensioniert.

Die Verbreiterung erfordert einen **höheren Flächenbedarf**, was Eingriffe in bestehende Grünflächen und Kleingärten notwendig macht.

Zusätzlich müssen insgesamt **81 Bäume baubedingt gerodet** werden und durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.

Die Verbreiterung auf 4,5 Meter schafft einen modernen, sicheren und komfortablen Verkehrsraum, der den steigenden Radverkehr berücksichtigt, Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrenden minimiert und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität sowie die Barrierefreiheit für alle Nutzerinnen und Nutzer erhöht. Sie ist damit eine zukunftsfähige Lösung, die den Anforderungen moderner Nahmobilität gerecht wird und sowohl ökologisch als auch verkehrlich sinnvoll ist.

VARIANTE B GETRENNTER GEH- UND RADWEG

Rahmenbedingungen

Walnuss-Reihe (Bestand)

Wurzelraum liegt im Wegebereich

Ausbau/Sanierung nur mit: Saugbagger, ggf. Handschachtung und/oder Spezialbauweisen (Wurzelbrücken etc.) möglich
hoher technischer und finanzieller Aufwand

Förderfähigkeit

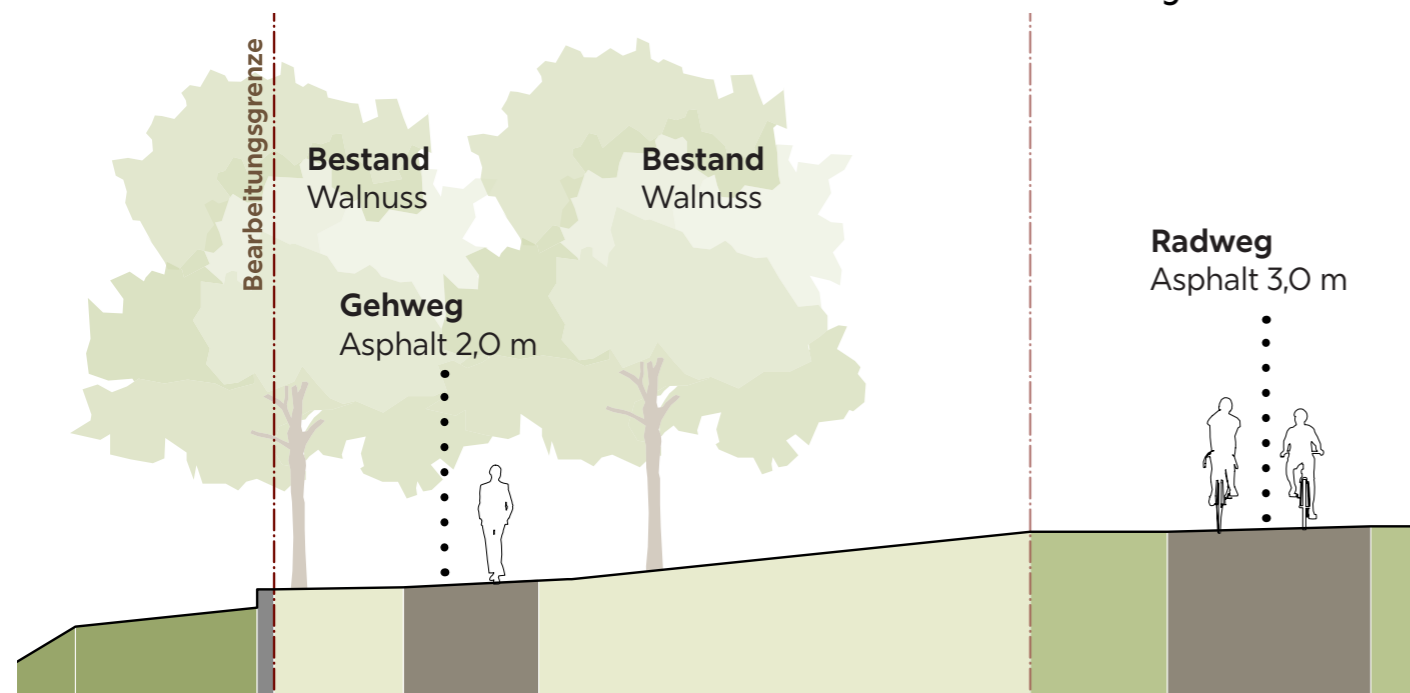
≥ 3,0 m Breite bei gemeinsamem Geh- und Radweg

Bestand (2,2–2,4 m) nicht förderfähig

hat direkte Auswirkungen auf Finanzierung und Realisierbarkeit

BUGA-Planung

kombinierter Fuß- und Radweg von 4,5 m Breite



Der Gehweg wird im Bereich der bestehenden Walnuss-Reihe von der Blücherstraße bis zu den Brauwiesen auf 2 Meter Breite ausgelegt, während ein zusätzlicher Radweg eine Breite von 3 Metern erhält. Durch diese **Trennung** wird **abschnittsweise eine erhöhte Leistungsfähigkeit und Komfort** entlang der Fahrstrecke erreicht, da Fußgänger und Radfahrende nicht unmittelbar aufeinandertreffen. An **Kreuzungen und Knotenpunkten** entstehen jedoch erhöhte **Gefährdungspotenziale**. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass Radfahrende weiterhin die kürzere Fahrstrecke im Bereich der Walnuss-Reihe nutzen.

Die Variante entspricht **nicht der BUGA-Planung und der Planung für den Bereich Stolzenfelsstr. bis Blücherstr.**, was insbesondere im Hinblick auf die Standardisierung und Anschlussfähigkeit an bestehende Anlagen kritisch ist.

Die **Bauausführung ist insgesamt am anspruchsvollsten**. Im gesamten Bereich des Bestandsweges ist der Einsatz von Saugbaggern erforderlich, was die Baukosten auf das höchste Niveau aller untersuchten Varianten anhebt. Ökologisch betrachtet hat diese Variante den größten Eingriff in den Naturraum zur Folge. Der **Flächenbedarf**

ist am höchsten, da zwei getrennte Trassen geschaffen werden müssen. Dies führt zu erheblichen Eingriffen in Boden und Vegetation und einer stärkeren Zerschneidung des Naturraums. Die Eingriffe in die Bereiche der Grünflächen und Kleingärtenanlagen sind intensiver und weniger flexibel.

Positiv hervorzuheben ist die Baumbilanz: Durch die gezielte Trassenführung können Baumfällungen minimiert werden, so dass in dieser Variante **baubedingt 33 Bäume gefällt** werden müssen. Die Fällungen ergeben sich durch die Kreuzungspunkte.

Insgesamt bietet diese Variante in den Abschnitten der Trennung eine erhöhte Leistungsfähigkeit und Komfort. Es kann auf einige Baumfällungen verzichtet werden. Allerdings stellt diese Variante eine Abweichung zu der sonstigen Verkehrsführung dar und schafft Gefahrenpotenziale an Kreuzungspunkten. Zusätzlich hat diese Variante die höchsten ökologischen und finanziellen Auswirkungen.