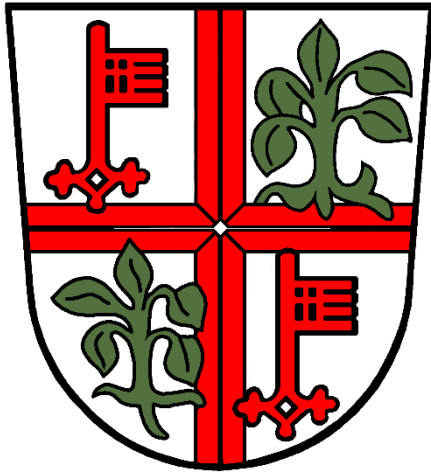




raumkom

Abschlussbericht zur Studie: Innenstadt und Radtourismus

Rückschlüsse für die Stadt Mayen

Impressum

raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Max-Planck-Straße 18

54296 Trier

info@raumkom.de

Autoren:

Prof. Dr. Heiner Monheim

Lars Möller

Maurici Tergau

im Auftrag der

Stadt Mayen

Stadtverwaltung Mayen

Stabsstelle Klimaschutz

Rathaus Rosengasse

56727 Mayen

Ansprechpartner: Helge Lippert

Telefon: 02651 - 881503

E-Mail: helge.lippert@mayen.de

Inhalt

Impressum	I
Inhalt	II
Abbildungsverzeichnis.....	IV
1 Einleitung.....	1
2 Radtourismus als Markt	2
3 Anforderungen an attraktive Radtourismus-Destinationen	3
3.1 Radrouten	3
3.2 Abstellanlagen	5
3.3 Anbindung.....	14
3.4 Gastronomie.....	17
3.5 Beherbergung.....	19
3.6 Fahrradreparatur.....	23
3.7 Fahrradverleih	25
3.8 Touristische Information	26
3.9 Leuchtturmprojekte und Unique Selling Propositions	30
4 Die Rolle von Pedelecs für den Radtourismus in Deutschland	32
4.1 Potentiale von Pedelecs für touristische Destinationen.....	33
4.2 Pedelec-spezifische Anforderungen an touristische Destinationen	33
4.2.1 Wegequalität.....	34
4.2.2 Abstellanlagen, Akku-Ladestationen und Akku-Wechselstationen	34
4.2.3 Bezug zu Mayen	36
5 Radtouristische Potentiale für Mayen	39
5.1 Arten von Radtouristen.....	40
5.2 Tagesausflug	48
5.3 Radreise.....	49
5.4 Rennradler und Mountainbiker	51
5.5 Touristische Angebote über das Radfahren hinaus	51

6	Handlungskonzept	52
6.1	Ziele	52
6.2	Schnelle und breite Umsetzbarkeit.....	52
6.3	Sicheres Radfahren auf den Ortsdurchfahrten.....	52
6.4	Abstellinfrastruktur verbessern	53
6.5	Mehr Orientierungshilfen geben.....	53
7	Maßnahmen	54
7.1	Radverkehrsführung	54
7.1.1	Überörtliche Radschnellverbindungen bzw. Radpendlerrouen	54
7.1.2	Hauptrouen.....	55
7.1.3	Erschließungsrouen	56
7.1.4	Innenstadtbereich	57
7.2	Abstellanlagen	59
7.2.1	Gesamtstadt	60
7.2.2	Innenstadt	61
7.3	Wegweisung	66
7.4	Verknüpfung von Rad- und öffentlichen Verkehren.....	68
7.5	Kommunikation und Marketing	70
8	Ausblick.....	71
9	Quellenverzeichnis.....	73

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ausgabenverteilung vor Ort der Radtouristen in Deutschland (eigene Darstellung nach BMWi 2009)	2
Abbildung 2: Felgenkiller (LAND SALZBURG 2013).....	5
Abbildung 3: Gronard: Sophia (ADFC o. J. a)	7
Abbildung 4: Bike and Ride: Forte Plus einseitig (ADFC o. J. a).....	7
Abbildung 5: Bike and Ride: Forte Plus beidseitig (Bike and Ride Fahrradparksysteme GmbH o. J.)	7
Abbildung 6: BIK-TEC: Prisma zweiseitig (ADFC o. J. a)	7
Abbildung 7: Überdachte Radabstellanlage: Gronard: Kappa (ADFC o. J. a).....	7
Abbildung 8: Maximal akzeptierte Entfernung zwischen Abstellort und Zielort in Metern in Abhängigkeit von der beabsichtigten Aufenthaltsdauer (eigene Darstellung nach LAND SALZBURG 2013)	8
Abbildung 9: Fahrradkäfig (sh:z 2017)	9
Abbildung 10: Orion Bausysteme: Doppelstockparker 5R+TOP (ADFC o. J. a).....	9
Abbildung 11: Das Fahrradparkhaus in Ingelheim von außen (eigene Aufnahme).....	10
Abbildung 12: Das Fahrradparkhaus in Ingelheim von innen (eigene Aufnahme).....	10
Abbildung 13: Kienzler: Bike and Ride Box doppelstöckig (ADFC o. J. a).....	10
Abbildung 14: Velodepo: Einzelgarage (Velodepo 2023).....	10
Abbildung 15: Kleine Fahrradverleih-Station (Gemeinde Schwielowsee o. J.)	11
Abbildung 16: Große Fahrradverleih-Station (Schwarzwald Tourismus GmbH o. J.)	11
Abbildung 17: Übersicht der touristischen Radrouten in Mayen und Umgebung.....	14
Abbildung 18: Hotel/Restaurant/Hausbrauerei „Blesius Garten“ (eigene Aufnahme)	22
Abbildung 19: Anteil der Radreisenden mit Pedelec (eigene Darstellung nach ADFC 2023)..	32
Abbildung 20: Orion Bausysteme: Aretus Fahrradbox mit Energiesäule (ADFC o. J. a)	35
Abbildung 21: Orion Bausysteme: BETA-EnergySafe Ladestation (Orion Bausysteme o. J.) .	35
Abbildung 22: Beispiel einer Ladestation mit integrierten Ladegeräten (BIK TEC GmbH o. J.)	36
Abbildung 23: Arten von Radtouristen (eigene Darstellung in Anlehnung an Breuer 2014) ..	40
Abbildung 24: Touristische Radrouten Mayen und Umland	49
Abbildung 25: Touristische Radrouten und Zielsetzungen des kreisweiten RVKs (raumkom 2023/VIA 2022)	55
Abbildung 26: Routenvorschlag 1.....	58
Abbildung 27: Routenvorschlag 2.....	59
Abbildung 28: Potentielle Standorte für Radabstellanlagen	62

Abbildung 29: potentielle Standorte flächendeckender Beschilderung	67
Abbildung 30: Potentielle Verknüpfung Park & Bike – Innenstadt.....	68
Abbildung 31/29: Parkplatz Maifeldradweg	69

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Attraktivitätsfaktoren für radtouristische Gastronomiebetriebe (eigene Darstellung nach Dreyer 2012b).....	18
Tabelle 2: ADFC-Kriterien für Bett & Bike-Beherbergungsbetriebe (eigene Darstellung nach Reiche 2012; ADFC o. J. b;ADFC o. J. c).....	21
Tabelle 3: Unterschiedliche Typologien von Radtouristen und ihre Anforderungs- und Reiseprofile (Eigene Darstellung in Anlehnung an Rosenau 2011; FGSV 2002; BMWi 2009; Dreyer et al. 2012; Breuer 2014)	45

1 Einleitung

Die vorliegende Studie, erstellt von raumkom - Institut für Raumentwicklung und Kommunikation aus Trier, unter der Leitung von Prof. Dr. Heiner Monheim, wurde im Auftrag der Stadtverwaltung Mayen durchgeführt. Sie beschäftigt sich mit der Entwicklung des Radtourismus in der Stadt Mayen, einem Bereich, der zunehmend an Bedeutung gewinnt. Ziel ist es, auf fundierte Weise darzustellen, welche Chancen und Herausforderungen der Radtourismus für die Innenstadt von Mayen mit sich bringt und wie diese genutzt bzw. angegangen werden können.

Radtourismus stellt in Deutschland einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Mit Millionen von Bürgern, die jährlich Radtouren unternehmen, und einem signifikanten Umsatzbeitrag zur Tourismusbranche, bietet der Sektor auch für Mayen ein nicht zu unterschätzendes Potenzial. Die Studie setzt an diesem Punkt an und untersucht, wie Mayen sich als attraktive Destination für Radtouristen positionieren und welche spezifischen Maßnahmen dazu beitragen können, das Radfahren in und um Mayen zu fördern und zu verbessern.

Im Mittelpunkt der Untersuchung stehen die vorhandene Infrastruktur, die Anforderungen von Radtouristen und die Potenziale der Region, die für den Radtourismus nutzbar gemacht werden können. Dabei geht es nicht nur um die Verbesserung der physischen Bedingungen wie Wegequalität und Abstellmöglichkeiten, sondern auch um Serviceangebote, die die Bedürfnisse von Radreisenden adressieren. Dies umfasst beispielsweise die Bereitstellung von Informationen, die Verfügbarkeit von Reparaturdiensten und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Die Studie liefert einen Überblick über die aktuelle Situation und formuliert auf dieser Basis Empfehlungen für die Stadt Mayen, um den Radtourismus gezielt zu fördern. Dabei werden auch Beispiele erfolgreicher Strategien anderer Regionen herangezogen und auf ihre Übertragbarkeit auf Mayen hin untersucht.

Abschließend zielt die Studie darauf ab, einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung Mayens zu leisten. Durch die Stärkung des Radtourismus sollen nicht nur wirtschaftliche Impulse gesetzt, sondern auch die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner verbessert und ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet werden. Die Empfehlungen sollen Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung als Grundlage dienen, um informierte Entscheidungen zur Weiterentwicklung des Radtourismus in Mayen treffen zu können.

2 Radtourismus als Markt

Radtourismus stellt in Deutschland einen großen Markt dar: Wie die *ADFC-Radreiseanalyse 2023* des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e. V. (ADFC) ergab, machten 38 Millionen Bürger im Jahr 2022 mindestens einen Tagesausflug mit dem Fahrrad, wobei der Durchschnitt bei knapp 12 Tagesausflügen lag. Die Zahl der Radurlauber (also Fahrradtouristen, die einen Urlaub mit mindestens einer Übernachtung machten) betrug im gleichen Jahr 4,6 Millionen, womit annähernd das Vorcoronaniveau erreicht wurde.

Der Bruttoumsatz des Radtourismus betrug zuletzt etwa 12 Milliarden Euro und macht damit einen Anteil von 12% an der Tourismusbranche in Deutschland insgesamt aus (ADFC 2021). Dabei ist Radtourismus weitestgehend ein Phänomen des Sommerhalbjahres mit Spitzen im Frühsommer (Mai/Juni) und August.

Ausgaben von Radtouristen vor Ort (in %)

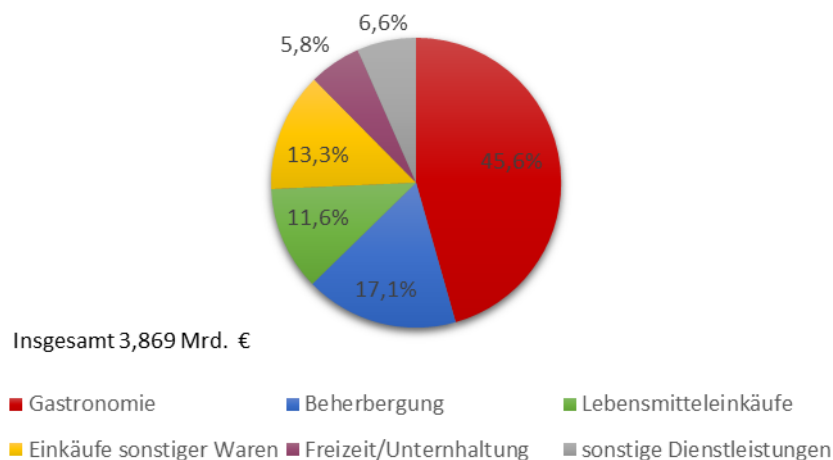


Abbildung 1: Ausgabenverteilung vor Ort der Radtouristen in Deutschland (eigene Darstellung nach BMWi 2009)

Die *Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland* aus dem Jahr 2009 ergab, dass Radtouristen vor Ort¹ den Großteil ihres Geldes (45,6%) für Gastronomie ausgeben, gefolgt von den Bereichen Einzelhandel (24,9%) und Beherbergung (17,1%). Die verbleibenden Anteile verteilen sich auf Freizeit und Unterhaltung (5,8%) sowie sonstige Dienstleistungen (6,6%). Der Bereich Einzelhandel lässt sich nochmal

¹ Vor Ort wurden allerdings nur 3,869 Mrd. der 9,163 Mrd. € Gesamtumsatz Radtourismus aus dem Jahr 2009 ausgegeben

zu ungefähr gleichen Anteilen in Lebensmittel (11,6%) sowie sonstige Waren (13,3%) untergliedern.

Obwohl Tagesausflügler den weitaus größeren Anteil der Radtouristen (und mit 63,3% auch des generierten Umsatzes vor Ort) ausmachen, ist zu bedenken, dass diese pro Kopf und Tag mit 16 € durchschnittlich viermal weniger ausgaben als Radreisende/Radurlauber (64,60 € pro Kopf und Tag), was natürlich unter anderem daran liegt, dass der Aufenthalt von Tagesausflüglern auch kürzer als einen Tag ausfallen kann und somit weniger Güter und Dienstleistungen konsumiert werden. Übernachtungsmöglichkeiten werden per Definition gar nicht in Anspruch genommen.

3 Anforderungen an attraktive Radtourismus-Destinationen

Damit eine Destination von diesem Marktvolumen profitieren kann, muss sie für Fahrradtouristen attraktiv sein, also deren Bedürfnisse befriedigen können. Dabei sind Fahrradtouristen (wie schon die Unterscheidung in Radausflügler und Radurlauber deutlich macht) keineswegs eine homogene Gruppe. Trotzdem gibt es gewisse Anforderungen, denen alle Destinationen gerecht werden müssen, um für das Gros der Fahrradtouristen infrage zu kommen. Sie betreffen einmal die infrastrukturelle und topographische Lage im regionalen und überregionalen Radroutennetz, zum anderen aber die (rad)touristische Attraktivität des jeweiligen Ortes und seiner Umgebung:

3.1 Radrouten

Radtouristen sind Fahrradfahrende im Kontext der Freizeit- oder Urlaubsgestaltung (Breuer 2014). Bei vielen Fahrradtouristen ist das Radfahren die Hauptaktivität („Der Weg ist das Ziel“). Insofern muss der Ort und seine Umgebung über ein Angebot an Radrouten verfügen und eine interessante Lage im Netz der Routen aufweisen. Attraktive radtouristische Destinationen bieten meist Routen abseits viel und schnell befahrener Autostraßen (Mühlnickel 2012). Die Routen vermeiden unnötige Umwege und Höhendifferenzen sowie komplizierte und winklige Führungen. Die Wege haben solide Oberflächenbeläge, die das Fahren mit geringem Rollwiderstand und bei jedem Wetter ermöglichen. Meist sind das Asphalt- oder Betonbeläge. Wassergebundene Beläge schränken die ganzjährige Allwetternutzbarkeit ein, vermitteln aber einen naturnahen Eindruck. Unabhängig von der jeweiligen Belagsart sind die Wege gut

instandgehalten und frei von reinwucherndem Bewuchs und Unebenheiten durch Wurzelaufbrüche oder Schlaglöcher.

Radrouten sollten sowohl zielgruppenspezifisch als auch erlebnis- und themenorientiert gestaltet sein, mit dem Ziel, dem Radtouristen entlang des Weges die Region nahe zu bringen. Darunter haben die Routenplaner lange Zeit über vor allem das Natur- und Landschaftserlebnis aufgefasst und die radtouristischen Routen entsprechend um die eigentlich tangierten Städte herumgeführt. Inzwischen sind sich jedoch zwei Entwicklungen eingetreten: Einerseits hat der Städtetourismus mit seinen kulturellen, historischen und aus dem Ortsbild entstehenden Reizen, welche Kontexte einer Region in Szene setzen, generell eine immer größere Bedeutung erhalten. Andererseits haben die ursprünglich in der Routenplanung ausgesparten Orte großes Interesse entwickelt, mit ihrem gastronomischen und Einzelhandelsangebot und ihren lokalen touristischen Angeboten an der besonderen Kaufkraft der Radtouristen zu partizipieren.

Hier besteht für radtouristische Zielregionen also noch abschöpfbares Potential, weil die Fahrradnutzung innerhalb des Städtetourismus-Booms vielfach noch zu kurz kommt. Deshalb sollten Destinationen, die auf Radtourismus setzen, im Zuge eines neuen Planungsprinzips darauf achten, die touristischen Radrouten bis in die Innenstädte hineinzuführen.

Generell muss ein Routenverlauf klar und verständlich sein, was durch eine sinnvolle, einfache, einheitliche, selbsterklärende, lückenlose und gut sichtbare Beschilderung gewährleistet wird. Ergänzend zu den streckenbezogenen Wegweisern sind gelegentliche Informationstafeln zur Region, zum Radroutennetz, zu etwaigen Sehenswürdigkeiten, zur Flora und Fauna, zu Gastronomie und Beherbergung wichtige Elemente, die in regelmäßigen Abständen an neuen Points of Interest oder Routenkreuzungen mit angepasstem Inhalt wiederholt werden sollten. Entlang der Route sollte es alle 5 km eine Möglichkeit zum Unterstellen bei schlechtem Wetter geben (Mühlnickel 2012). Eine gute Route bietet zudem Rastplätze und Schutzhütten mit Abstellanlagen und Sitzmöglichkeiten an, zudem die o. a. Infotafeln mit Netz- und Umgebungsinfos. Optimal dafür sind Standorte mit guter Aussicht oder hoher Aufenthaltsqualität und/oder Kreuzungspunkte von Routen, die besonders zum Verweilen und Pausieren einladen.

3.2 Abstellanlagen

Generell sollten an allen wichtigen Quell- und Zielpunkten (z.B.: touristische Attraktionspunkte, Gastronomie, Hotels, Freizeitanlagen, Einzelhandel) entlang der Route Radabstellanlagen zur Verfügung stehen. Denn: Es besteht ein klarer Zusammenhang zwischen der Fahrradnutzung und dem Vorhandensein von Radabstellanlagen in ausreichend hoher Qualität und Quantität sowohl am Wohnort als auch am Fahrtziel (ADFC 2020).

Eine Radabstellanlage bezeichnet eine Anlage, die den Zweck des Fahrradparkens erfüllt. Notwendige Elemente sind ein Fahrradständer und eine Fläche, der Fahrradstellplatz, auf dem der Fahrradständer steht. Darüber hinaus können zu einer Radabstellanlage aber auch zusätzliche Elemente wie Überdachung, Beleuchtung oder Rampen gehören (LAND SALZBURG 2013).

Es ist zwingend erforderlich, dass eine Radabstellanlage einen ausreichenden Diebstahlschutz gewährleistet. Dies wird durch Fahrradständer erreicht, die ein gleichzeitiges Anschließen von Rahmen und Laufrad mit nur einem Schloss ermöglichen. Bloße Vorderradhalter sind dafür ungeeignet. Das sind sie auch deshalb, weil Fahrradständer dem Fahrrad einen sicheren Halt geben sollten, damit es nicht umkippt, was diese auch „Felgenkiller“ genannten Vorderradhalter nicht gewährleisten (ADFC 2020).



Abbildung 2: Felgenkiller (LAND SALZBURG 2013)

Fahrradständer mit qualitativem Mindeststandard verhindern ein Wegrollen und das ungewollte Umschlagen des Lenkers.

Wenn bei einem Radfahrer nur eine kurze Erledigung (z.B. in einem Einzelhandelsladen) ansteht, ist ein Witterungsschutz durch Überdachung zu vernachlässigen. Es genügen diebstahlsichere Fahrradständer. Umso wichtiger ist hier aber, dass sich die Radabstellanlage in unmittelbarer Nähe (nicht weiter als 5m) zur Eingangstür des Etablissements befindet, denn es gilt: Je kürzer die anstehende Aktivität, desto geringer die tolerierte Entfernung zwischen Zielort und Radabstellanlage (LAND SALZBURG 2013). Kommunen sollten es aus diesem Grund durch großzügige Auslegungen in Genehmigungsverfahren ermöglichen, Radabstellanlagen in Ladennähe zu realisieren (ADFC 2020). Da qua Entfernungstoleranz die meisten Läden ihre eigene Radabstellanlage benötigen, müssen diese aber jeweils nicht allzu viele Fahrradständer bereithalten.

Die genauen Anforderungen für Radabstellanlagen mit ausreichend gutem Standard sind in der *DIN 79008 Stationäre Fahrradparksysteme* definiert, welche auf den ursprünglich vom ADFC definierten Kriterien beruht.

Im Folgenden Beispiele für Radabstellanlagen, die von Einheimischen sowie Touristen, die nur eine Kleinigkeit zu erledigen haben, gerne wahrgenommen werden:



Abbildung 3: Gronard: Sophia (ADFC o. J. a)



Abbildung 4: Bike and Ride: Forte Plus einseitig (ADFC o. J. a)

Für Läden, die eine größere gleichzeitige Anzahl an Kunden erwarten dürfen, eignen sich solche Fahrradständer, die ein zweiseitiges Abstellen ermöglichen, sodass die Abstellfläche nicht viel größer ausfällt als beim einseitigen Abstellen:



Abbildung 5: Bike and Ride: Forte Plus beidseitig (Bike and Ride Fahrradparksysteme GmbH o. J.)



Abbildung 6: BIK-TEC: Prisma zweiseitig (ADFC o. J. a)

Für den Fall, dass das Fahrrad einen etwas längeren Zeitraum (mehrere Stunden) abgestellt werden soll, sollten die Radabstellanlagen zwecks Witterungsschutz überdacht werden:



Abbildung 7: Überdachte Radabstellanlage: Gronard: Kappa (ADFC o. J. a)

Dauert der Aufenthalt noch länger, sind Entfernungen von bis zu 80 Metern zwischen Radabstellanlage und Zielort vertretbar.

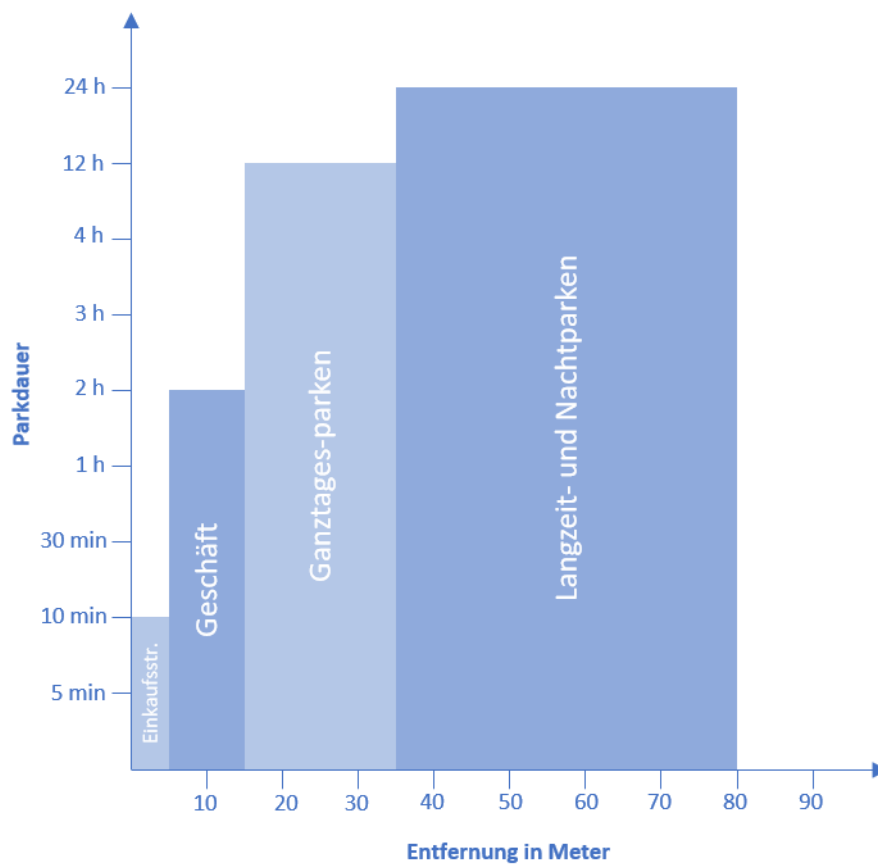


Abbildung 8: Maximal akzeptierte Entfernung zwischen Abstellort und Zielort in Metern in Abhängigkeit von der beabsichtigten Aufenthaltsdauer (eigene Darstellung nach LAND SALZBURG 2013)

Typischerweise sind Bahnhöfe solche Orte, an denen Fahrräder gerne länger stehen gelassen werden, weil sie z.B. von Pendelnden als Bike&Ride-Standorte genutzt werden (ADFC 2020). Aus radtouristischer Sicht bieten sich aber z.B. auch Standorte in der Nähe der Innenstadt an, von wo aus die Radfahrenden in aller Ruhe die Fülle an touristischen Angeboten wahrnehmen können:



Abbildung 9: Fahrradkäfing (sh:z 2017)



Abbildung 10: Orion Bausysteme: Doppelstockparker 5R+TOP (ADFC o. J. a)

Käfinglösungen wie in Abbildung 9 bieten, sofern mit (digital) Schloss versehen, eine sehr sichere Art der etwas größer dimensionierten Radabstellanlagen mit größerem Einzugsgebiet (wie kleinere Bahnhöfe z.B.). Die in Abbildung 10 dargestellten Doppelstockparker sind zwar platzsparend, erfordern jedoch etwas Gewöhnung in der Nutzung und sind deshalb vor allem als unternehmenseigene Radabstellanlagen für pendelnde Personen geeignet. Natürlich kommen in solchen Fällen auch Doppelstockparker in Fahrradkäfingen in Frage.

Werkzeugstelen sollten integraler Bestandteil solcher größerer Abstellanlagen sein. Damit Radtouristen sich auch guten Gewissens für einen längeren Zeitraum von ihrem Fahrrad entfernen können (z.B. für einen Einkaufsbummel in der Innenstadt), sind sie zudem in besonderem Maße auf ein Angebot von Schließfächern für ihr Gepäck angewiesen.

Für eine sehr große Anzahl von Fahrrädern bieten (durch Personal und/oder Kameras) bewachte, abgeschlossene sowie mit Zugangskontrollen versehene Fahrradparkhäuser den besten Schutz gegen Diebstahl und Witterung:



Abbildung 11: Das Fahrradparkhaus in Ingelheim von außen (eigene Aufnahme)



Abbildung 12: Das Fahrradparkhaus in Ingelheim von innen (eigene Aufnahme)

Abschließbare Fahrradboxen stellen hingegen eine geringer dimensionierte, aber deshalb nicht weniger geeignete Art von Abstellanlagen für längere Zeiträume dar. Ihr Vorteil gegenüber Fahrradparkhäusern besteht ganz klar darin, dass sie günstiger sind. Ihr Einsatz ist auch überall dort sinnvoll, wo zwar Diebstahl- und Witterungsschutz für einen längeren Zeitraum gewährleistet werden muss, die erwartbare Nutzeranzahl aber nicht so groß ist, als dass sie den Bau eines Fahrradparkhauses rechtfertigen würde (z.B. verteilt an den Rändern der Innenstadt) (ADFC 2020):



Abbildung 13: Kienzler: Bike and Ride Box doppelstöckig (ADFC o. J. a)



Abbildung 14: Velodepo: Einzelgarage (Velodepo 2023)

Eine Sonderform der Radabstellanlage stellen diejenigen öffentlichen Fahrradverleihsysteme (siehe Kapitel 2.6) dar. Deren Größe kann ja nach Bedarf angepasst werden. Wichtig ist, dass es eine Infotafel gibt, die mindestens über die

Bedienung der Fahrräder sowie auf einer Karte über die Lage der anderen Stationen Auskunft gibt.



*Abbildung 15: Kleine Fahrradverleih-Station
(Gemeinde Schwielowsee o. J.)*



*Abbildung 16: Große Fahrradverleih-Station
(Schwarzwald Tourismus GmbH o. J.)*

Bezug zu Mayen

Es gibt drei touristische Radrouten, die bis ins Siedlungsgebiet Mayens reichen: Elztal-Radweg, Vulkanpark-Radweg und Maifeld-Radweg. Alle drei beginnen bzw. enden vor dem Mayener Ostbahnhof. An dieser Stelle wurde mutmaßlich vor kurzer Zeit eine Umlaufsperre aufgestellt, die aber zu eng für Tandems oder Räder mit Anhängern ist, weshalb eine Hälfte versetzt werden sollte. Zudem sollten die dort befindlichen Radabstellanlagen (Felgenrecher) durch eine ausreichende Anzahl von Anlehnbügeln ersetzt werden. Die dort befindliche Übersichtskarte ist an sich gut, sollte aber von Bewuchs befreit werden. An sich sollten solche Sammelstellen mit ausreichend Platz zum Abstellen von Rädern, mit Sitzgelegenheiten und einer großformatigen Übersichtskarte sollten an noch viel mehr wichtigen Knotenpunkten, Routenzugängen, Rastplätzen sowie touristischen Attraktionspunkten installiert werden. Insgesamt ist diese Ecke in der Nähe des Mayener Ostbahnhofs nicht sonderlich übersichtlich für Radfahrende ausgeschildert. Das gilt leider generell immer wieder für den weiteren Verlauf der Radrouten.

Sowohl Maifeld- als auch Vulkanpark-Radweg verlaufen vom Mayener Ostbahnhof aus zunächst gemeinsam auf größtenteils guten Oberflächenbelägen an der Bahnstrecke entlang aus dem Mayener Siedlungsgebiet heraus östlich in Richtung Hausen. Während der Vulkanpark-Radweg anschließend in Richtung Nordosten weiter verläuft bis nach Andernach, gibt es zwei Varianten des Maifeld-Radweges: Die eine verläuft östlich bis nach Bassenheim, die andere südlich bis nach Münstermaifeld. Der Elztal-Radweg führt durch das östliche und südliche Siedlungsgebiet Mayens und verläuft dann weiter in Richtung Südwesten über Monreal gen Gunderath. Beim Elztal-Radweg kann noch am ehesten davon gesprochen

werden, dass er durch die Stadt Mayen hindurchführt und nicht nur deren Rand erreicht. Trotzdem kann für alle drei touristischen Radrouten festgehalten werden, dass sie nicht die Mayener Innenstadt (also den Bereich innerhalb des Rings, den die L82 zieht) erreichen. Da es aber erklärtes Ziel der Stadt Mayen ist, die Entwicklung der Innenstadt mittels Stärkung des Pedelec-Tourismus' zu fördern, sollten die Verläufe der Radrouten entsprechend mindestens bis an den Rand des Innenstadt-Rings verlängert werden.

Allgemein lässt sich sagen, dass die meisten Zugänge zur Stadt aus klassifizierten Straßen bestehen, welche stark oder ausschließlich auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgelegt und somit für Radtouristen unattraktiv sind (Bsp.: Zufahrtsstraße aus Ettringen). Hierbei sollte im Detail erwogen werden, über welche alternativen Wege sich attraktive Radrouten gestalten lassen, damit Radtouristen aus allen Himmelsrichtungen einfach nach Mayen gelangen.

Theoretisch gute Ausgangspunkte für Zufahrtsrouten nach Mayen liefert die touristische Route Tour-10, bei der es sich um eine 91 km lange Rundroute handelt, die ihren offiziellen Anfangs- und Endpunkt in Polch hat und viele der um Mayen herum liegenden Gemeinden und Ortschaften kreuzt. Doch verläuft diese selbst teilweise auf von PKW und LKW genutzten Schnellstraßen und ist bisher noch nicht für Radfahrende ausgeschildert. Beides ist unattraktiv für Radtouristen. Auf diesen von Kfz schnell befahrenen Straßen sollten je nach Breite Radwege, Schutzstreifen oder Piktogramm-Ketten angebracht werden. Alternativ sollte die Konzeption der Route überarbeitet und abseits dieser Straßen auf alternativen Nebenstrecken geführt werden.

Da die Mayener Innenstadt sich als wichtigen Zielpunkt für den Radtourismus positionieren möchte, ist es unerlässlich, innerhalb des Innenstadtrings oder zumindest in seiner Nähe für eine ausreichende Anzahl von Radabstellanlagen (sowohl für kurze als auch für längere Aufenthalte) zu sorgen. Der Status Quo ist noch stark verbesserungswürdig: Vereinzelt gibt es innerhalb des Innenstadtrings Radabstellanlagen, doch genügen diese weder den Qualitätsstandards noch stehen sie in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Es gibt einige mögliche gute Standorte für Abstellanlagen sowohl für konventionelle Fahrräder als auch für Pedelecs:

- Der Schotterparkplatz „Parkplatz im Keutel“ bietet Platz für viele Abstellanlagen
- Rechtsseitig des Eingangs des Altenzentrums bei der Kirche St. Clemens: Der Leerstand sollte dazu genutzt werden, um dort ein Fahrradparkhaus entstehen zu lassen
- Am Forumsvorplatz sollten ergänzend noch weitere Abstellanlagen entstehen

- Die Straße „Wasserpfortchen“ erscheint sanierungsbedürftig: Im Zuge der Sanierung sollten dort bisherige Kfz-Stellplätze wegfallen, wodurch Platz für Radabstellanlagen entstünde

Zusammenfassung

Die Problematik des Verlaufs der drei touristischen Radrouten stellt sich wie folgt dar: Dadurch, dass alle drei Routen nur bis zum Ostbahnhof führen, wird die Innenstadt vom touristischen Radverkehr eher abgeschirmt. Ein Sonderfall ist der Elztalradweg, der zwar auch bis zum Ostbahnhof geführt wird, jedoch sich auch aus südlicher Richtung der Innenstadt bis zur Albert-Schweitzer-Realschule annähert und dann wieder in östlicher Richtung aus dem Siedlungsgebiet Mayens heraus wieder zum Ostbahnhof führt. Hinzu kommt, dass an den Hauptachsen zum Innenstadtring nur wenige qualitativ hochwertige Radabstellanlagen vorhanden sind. Dabei zu beachten ist, dass die direkten Zufahrtswege zur Innenstadt stark vom MIV befahren werden und deshalb unattraktiv für den Radverkehr. Aufgrund dieser Tatsache ist es wichtig alternative Routen für den Radverkehr zu schaffen und dadurch den touristischen Radverkehr in die Innenstadt zu führen. Damit die Innenstadt Mayens zum Zielpunkt des Radtourismus werden kann müssen innerhalb des Innenstadtrings oder zumindest im näheren Umfeld des Rings eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen für konventionelle Fahrräder und Pedelecs geschaffen werden.

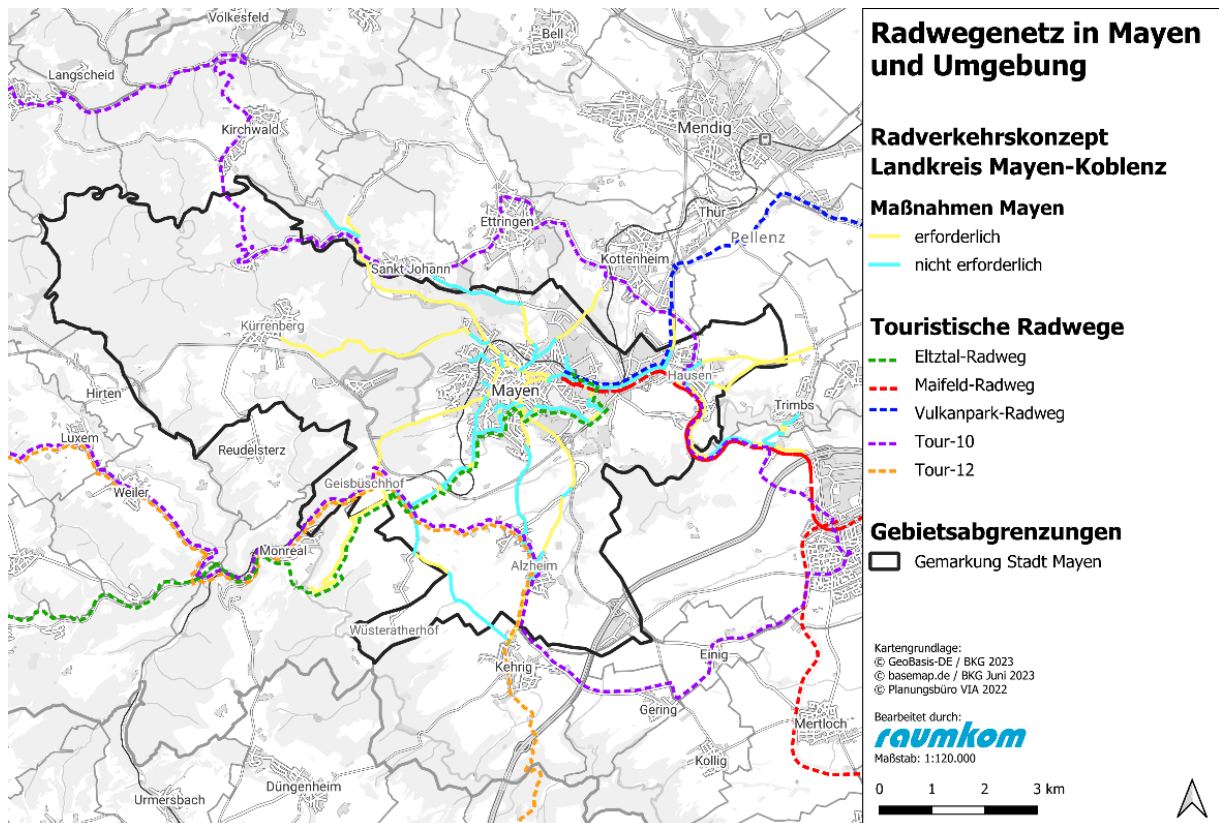


Abbildung 17: Übersicht der touristischen Radrouten in Mayen und Umgebung

3.3 Anbindung

Alle Destinationen, die beliebte Start-bzw. Zielpunkte von Radausflügen oder Radurlaube (von nicht-Einheimischen) werden wollen, sollten gut mit dem Auto (Park + Bike) und dem Öffentlichen Verkehr (Bike + Ride) erreichbar sein (Dreyer 2012a). Für die Kombination mit dem Auto braucht es eine gute Anbindung ans Straßennetz und ausreichend Parkmöglichkeiten. Für die Anbindung an Bus und Bahn ist eine gute Anbindung ans Schienen- und Busnetz nötig.

Ideal ist, wenn der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausreichend Fahrrad-Mitnahme-Kapazitäten im Fahrradabteil oder auf Plattformflächen an den Türen bietet sowie die Abstellmöglichkeiten einfach zugänglich sind (z.B. ebenerdiger Zugang). Die Bahnhöfe müssen fahrradfreundlich (barrierefrei) gestaltet sein (ADFC 2023) und gut ins Radwegenetz integriert sein.

Bei Linienbussen können begrenzte Innenräume und Plattformflächen zum Problem werden, sie eignen sich weniger für die Mitnahme von Radreisegruppen. Niederflurbusse erleichtern aber den Einstieg. In einigen Fahrradtourismusregionen gibt es spezielle Fahrradbusse oder Busse mit Fahrradanhängern, dort bestehen dann

mehr Möglichkeiten für die Fahrradmitnahme. Vielfach wird inzwischen in Fahrplänen bzw. der digitalen Fahrplanauskunft auf die besonderen Bedingungen der Fahrradmitnahme hingewiesen. Umgekehrt ist wichtig, dass die Fahrradwegweisung auf relevante Bahnhöfe und Busbahnhöfe explizit hinweist.

Am attraktivsten sind Destinationen, bei denen die Fahrradmitnahme keine zusätzlichen Kosten verursacht, weil sie unentgeltlich oder in Kombitickets, die Zugang zu sonstigen touristischen Angeboten erlauben, integriert ist. Tourismusorganisationen sollten Radtouristen, insbesondere aber solche, die in Gruppen verreisen, darauf hinweisen, im Vorhinein eine Reservierung durchzuführen, weil es sonst zu Kapazitätsproblemen kommen kann.

Das Deutschlandticket hat dem Fahrradtourismus in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr neue Perspektiven eröffnet. Der einheitliche Tarif von 49 € hat den Zugang zum ÖPNV stark vereinfacht. Allerdings gibt es leider immer noch zwischen den Verkehrsverbünden unterschiedliche Fahrradmitnahmeregelungen (Mitnahmeerlaubnis und Mitnahmetarif). Destinationen, die auf Radtourismus setzen, sollten auf die Aufgabenträger des ÖPNV und die Verkehrsverbünde einwirken, um diese entsprechend zu vereinfachen.

Bezug zu Mayen

Im Bereich der Park & Bike-Möglichkeiten besteht in Mayen noch Nachholbedarf. Zwar ist die Stadt selbst im Grunde gut ans regionale und überregionale Straßennetz angebunden: L82, L83 und L98 führen in das Siedlungsgebiet der Stadt hinein, B258 sowie B262 verlaufen in unmittelbarer Nähe und auch die A48 schneidet bei Alzheim noch die Gemarkungsgrenze. Es besteht auch ein gewisses Angebot an Parkplätzen an den Rändern der Siedlungsfläche. Es fehlt aber nahezu jegliches Angebot von ausgewiesenem Park & Bike-Möglichkeiten, also Parkplätzen, die in der Nähe der Stadt an den wichtigen Zubringerstraßen liegen und von denen man gut aufs Fahrrad wechseln kann. Die bestehenden Parkplätze müssten entsprechend modifiziert werden, sodass sie nicht nur ans Autowegenetz, sondern auch an die Fahrradwegeinfrastruktur angebunden sind. Auch müssen sie so ausgeschildert sein, dass ihr Sinn verständlich wird. Dazu gehören auch große Übersichtspläne, auf denen die (touristischen) Fahrradrouten sowie deren Verknüpfungen dargestellt sind. Teilweise müssten an geeigneten Standorten neue Parkplätze entstehen, um den Radtouristen, die mit dem Auto anreisen, die lästige Parkplatzsuche in der Innenstadt zu ersparen und ihnen eine attraktive Umsteigemöglichkeit (sowie gleichzeitig Ausflugsausgangspunkt) zu bieten. Standorte, die am

Anfang des Maifeld-Radwegs (bzw. des Vulkanpark-Radwegs) am Siedlungsrand Mayens gelegen sind, eignen sich besonders für eine erste Umsetzung eines Umsteiger-Parkplatzes, da dieser Radweg selbst eine attraktive Route nach Mayen ist sowie die Strecke parallel von klassifizierten Straßen verläuft bzw. von diesen gekreuzt wird.

Mayen verfügt über zwei Bahnhöfe: Mayen Ost und Mayen West. Der Ost-Bahnhof ist, wie bereits beschrieben, relativ gut an das touristische Radwegenetz angeschlossen. Doch besteht vom Bahnhof keine Wegführung in die Innenstadt. Sie muss schnellstmöglich ergänzt werden, um mit Zug oder Bus anreisende Radtouristen „abzuholen“ oder die auf den touristischen Radrouten entlang der Bahnstrecke ankommenden Radtouristen ins Zentrum weiterzuführen. Umgekehrt fehlt auch eine angemessene Wegweisung zum Bahnhof hin. Auch sind viele Straßen in Bahnhofsnähe Einbahnstraßen, die noch nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind. Die Fahrbahnbreite würde eine solche Änderung zulassen. Dadurch würden viele Umwege und Unklarheiten für Radfahrende wegfallen.

Die Fahrrad-Boxen samt Akku-Lade-Funktion für Pedelecs am Bahnhof sind an sich gut, jedoch ist der Funktion und Nutzbarkeit unzureichend erklärt. Besser wäre es, diese Anlage für die Etablierung eines Leih-Pedelec-Systems als Teil eines öffentlichen Leihfahrradsystems zu nutzen.

In der Nähe des Ostbahnhofs gibt es einen Parkplatz für den Maifeld-Radweg, welcher aber nicht besonders ansprechend gestaltet ist und der vermehrt von LKW genutzt wird. Seine Attraktivität sollte dementsprechend durch Sanierungsmaßnahmen gesteigert werden, sodass er seiner ursprünglichen Intention als „Umsteigerplatz“ auch gerecht wird.

Der Westbahnhof ist bisher wiederum nicht an das touristische Radwegenetz angebunden. Hier böte sich vor allem an, eine Radroute zu kreieren, die von Kürrenberg aus über den Westbahnhof in die Mayener Innenstadt verläuft. Der Bahnhof Mayen Ost ist wiederum für Radfahrende auf den bestehenden touristischen Radwegen schlecht ausgeschildert.

Obwohl im Landkreis Mayen-Koblenz (zumindest im Sommerhalbjahr) spezielle Fahrradbusse verkehren, macht keiner davon Halt in der Stadt Mayen.

Zusammenfassung

Die Stadt Mayen ist gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Es besteht sogar ein Angebot an Parkplätzen am Rande der Siedlungsfläche. Hier besteht die Möglichkeit Park and Bike Standorte zu schaffen, um den Autoverkehr in der Innenstadt Mayens zu verringern und dadurch die Zubringerstraßen des Innenstadtrings gleichzeitig attraktiver für den Radverkehr zu machen. Die Parkplätze, von denen man gut auf das Fahrrad

wechseln könnte, sollten auch dementsprechend als Park & Bike-Möglichkeit beschildert sein. Ebenso sollte diese Parkplätze dann an die Radwegeinfrastruktur angeschlossen werden.

Der Ostbahnhof in Mayen ist an drei regionale Radrouten gut anschlossen. Von dort aus fehlt aber eine Beschilderung, welche die Radfahrenden ins Zentrum führt. Auf dem umgekehrten Weg fehlt ebenfalls eine solche Beschilderung in Richtung Bahnhof. Ein weiterer Punkt ist, dass viele Straßen als Einbahnstraßen deklariert sind, es die Fahrbahnbreite aber zulassen würde, die Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr zu öffnen.

In unmittelbarer Nähe am Ostbahnhof ist ein Parkplatz für den Maifeldradweg verortet. Dieser Platz wird eher von LKW genutzt und ist nicht attraktiv gestaltet. Durch Sanierungsmaßnahmen kann diese Attraktivität erhöht werden, sodass er in seiner ursprünglichen Funktion als Umsteigemöglichkeit wahrgenommen wird. Der Westbahnhof ist nicht an touristische Radwegeverbindungen angeschlossen. Der Bahnhof West ist nicht ausreichend ausgeschildert sowohl wenn man aus der Innenstadt kommt als auch in entgegengesetzter Richtung.

Auch die Fahrradbuslinien im Landkreis Mayen-Koblenz haben keine Haltestelle in Mayen.

3.4 Gastronomie

Fahrradtourismusrregionen brauchen ein ausreichend großes und (preislich) diverses Angebot an Gastronomiebetrieben (Dreyer 2012b). 75% der deutschen Radtouristen möchten darüber hinaus die regions-/landestypischen Spezialitäten probieren (ebd.). Sie legen tendenziell wegen ihrer bewegungsintensiven Aktivmobilität großen Wert auf gesunde und frische Speisen. Spezielle Radfahreremenüs zeugen von einer guten Kundenorientierung. Besonders relevant ist die nah zur jeweiligen Route gelegene Gastronomie in attraktiver ruhiger Lage. Ein fahrradfreundliches Angebot umfasst auch Trockenmöglichkeiten für Kleidung, Ausrüstung und Haare sowie solide, sichere Abstellanlagen. Bei Außengastronomie sollte der Standort im Sichtbereich der Gäste liegen, damit sie das Gepäck nicht abnehmen müssen. Lokale, die auch für das lokale Ausflugsgeschehen relevant sind, brauchen wegen der dann regelmäßigeren und intensiveren Frequentierung der Gastronomiebetriebe mit dem Fahrrad in besonderem Maße gute Abstellangebote. Fahrradfreundliche Gastronomiebetriebe besitzen einen Reparaturservice, indem sie die wichtigsten Werkzeuge und Ersatzteile für einfache Reparaturen vorhalten (ebd.). Alternativ bieten sie eine eigene öffentlich zugängliche Werkzeugstele plus Schlauchomat an.

Eine umfassende Übersicht über die Anforderungen an fahrradfreundliche Gastronomiebetriebe liefert folgende Graphik:

Attraktivitätsfaktoren gastronomischer Betriebe an Radwegen	
Lage	
Region und Radweg	• Der Weg ist das Ziel: Voraussetzung ist, dass Radgastgeber an oder zumindest in unmittelbarer Nähe einer attraktiven Strecke liegen.
Erreichbarkeit	• Der Gastronomiebetrieb sollte möglichst an der Strecke oder zumindest nicht weit entfernt liegen und mit dem Rad gut erreichbar sein.
Ruhe	• Radler möchten in ruhiger Lage und abseits vom Straßenlärm rasten.
Aussicht	• Eine attraktive Aussicht (zB. auf einen Fluss) lädt besonders zum Verweilen ein.
Atmosphäre	
Gemütlich und rustikal	• Da die Radler in ihrer Outdoor-Bekleidung einkehren, sollte der Betrieb rustikal, aber trotzdem gepflegt sein, damit man sich nicht "underdressed" fühlt. Eine urige und gemütliche Atmosphäre wird bevorzugt.
Authentizität	• Regionaltypische Einrichtung, ortsübliche Speisen und authentisches Personal machen den Aufenthalt zu einem weniger vergleichbaren Erlebnis.
Service	
Abstellanlage	• Am besten überdacht und im Sichtbereich, damit ggf. das Gepäck nicht abgenommen werden muss.
Öffnungszeiten	• Radlerfreundliche Öffnungszeiten (Küche durchgehend geöffnet)
Trockenmöglichkeit	• Trockenmöglichkeit für Ausrüstung, Kleidung oder Haare
Freundlichkeit	• Freundlichkeit des Personals
Kompetenz	• Ortskundige Mitarbeiter, die Fragen zu Radwegen und zu Sehenswürdigkeiten in der Region beantworten können.
Reparaturservice	• Wichtigste Werkzeuge für einfache Reparaturen vorhalten.
Gastronomie	
Regional	• Regionaltypische Küche wird bevorzugt (Herkunft der Speisen aus der Region).
Gesund und frisch	• Frische Zubereitung der Speisen (eine kleine Karte genügt).
Vegetariergerecht	• Ein Angebot für Vegetarier sollte dabei sein.
Radlergetränk	• Preiswertes alkoholfreies Angebot, Fruchtsäfte mit Mineralwasser, Sportlerdrinks im Angebot.
sonstiges Angebot	
Radlerinformationen	• Schwarzes Brett mit Informationen (nächste Einkehrmöglichkeit, Wetter, Aussichtspunkte, Umgebungskarte, wichtige Rufnummern wie z.B. Taxi mit Radtransportmöglichkeit) • Verkauf von Informationsmaterial, Radkarten und -literatur

Tabelle 1: Attraktivitätsfaktoren für radtouristische Gastronomiebetriebe (eigene Darstellung nach Dreyer 2012b)

Generell gilt aber, dass Radtouristen und Radausflügler sich nur für die Zeit der jeweiligen „Einkehr“ in der Gastronomie aufhalten, deswegen sind die Anforderungen an die über das gastronomische Angebot hinausgehenden Serviceleistungen geringer als bei den Beherbergungsbetrieben.

Bezug zu Mayen

Mayen verfügt, vor allem im Innenstadtbereich, über ein breites Gastronomie-Angebot in autoverkehrsberuhigter Lage. Die Problematik, dass die touristischen Radrouten auch in die Innenstadt führen müssten, damit auch die Gastronomiebetriebe in größerer Nähe zu ihnen sind, wurde bereits thematisiert. Leider berücksichtigen die Gastronomiebetriebe bisher nicht in ausreichendem Maße die Bedürfnisse von Radtouristen: Vor allem das Angebot an Radabstellanlagen (in Sichtweite) ist ausbaufähig. In welchem Umfang die weiteren aufgelisteten Ansprüche von Radtouristen an gastronomische Betriebe noch nicht adressiert werden und inwieweit sich das ändern lässt, wird in einem noch stattfindenden Workshop mit u.a. Vertretern der Gastronomie eruiert.

Zusammenfassung:

Die Innenstadt Mayens ist in weiten Teilen ein verkehrsberuhigter Bereich und beherbergt viele Gastronomiebetriebe. Das Problem der fehlenden Radwegverbindungen in Richtung Innenstadt sorgt, dafür dass diese für den Radtouristen schwer zu erreichen ist. In Verbindung mit den Radrouten sind auch Radstellanlagen noch nicht in einem angemessenen Umfang installiert. Vor allem bei Betrieben mit Außengastronomie ist zudem wichtig, dass die Fahrräder in Sichtweite abstellbar sein können.

3.5 Beherbergung

Ein Angebot von radlerfreundlichen Beherbergungsbetrieben in ausreichender Anzahl und Preisspanne ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal einer Destination, die auf Fahrradtourismus (und nicht nur Radausflügler) setzt (Reiche 2012). Laut *ADFC-Radreiseanalyse 2023* übernachteten 55,0% der Radurlauber im Jahr 2022 in Hotels, 35,6% in Pensionen, 28,6% auf Campingplätzen, 17,0% in Ferienwohnung/Ferienhäusern, 11,9% in Privatunterkünften und 8,4% bei Verwandten/Bekannten.

Damit Fahrradtouristen diese Beherbergungsbetriebe leicht finden, sollten diese in das analoge und digitale Wegweisungssystem integriert sein. Ihre Standorte sollten vorzugsweise an ruhigen Standorten in der Nähe der Radroute(n) liegen. Es ist ggf. eine Aufgabe der örtlichen Tourismus- und Fahrradförderung, auf solche Betriebe zuzugehen und sie für entsprechende Angebote zu motivieren. Der ADFC bietet hierfür auch spezielle Dienstleistungen und Publikationen an.

Die Betriebe brauchen einen am besten ebenerdigen, leicht auffindbaren, abschließbaren Raum für die Aufbewahrung der Fahrräder und Trockenmöglichkeiten für Ausrüstung und Kleidung. Für Übernachtungsgäste ist ein reichhaltiges Frühstück nötig. Für Gäste, die sich erst vor Ort für eine oder mehrere Fahrradtouren interessieren, ist das Vorhalten von fahrrad- und regionsspezifischem Informations- und Kartenmaterial und der Verleih von gut gepflegten Leihfahrrädern sinnvoll. Da andere Radtouristen wiederum Etappenfahrten machen, ist es wichtig, dass auch Gäste willkommen sind, die nur für eine Nacht eine Unterkunft buchen.

Für Gäste, die sich noch nicht auf eine bestimmte Route festgelegt haben, ist eine spezielle Routenberatung sinnvoll, die einerseits im persönlichen Gespräch erfolgen kann, andererseits aber auch von ausgehängten und ausliegenden Karten und Routenliteratur unterstützt werden sollte. Optimal ist, wenn Karten und Routenliteratur auch verkauft oder verschenkt werden. Besonders beworben werden sollte auch die Option einer über mehrere Tage ausgedehnten Aneinanderreihung von sogenannten „Sternfahrten“ zu verschiedenen Zielen, weil die Gäste länger sich dann am Ort aufhalten. Nähere Ausführungen zu den verschiedenen Arten von Radtouristen sind im Anhang zusammengestellt.

Fahrradtouristen galten lange ähnlich wie Wandertouristen und Jugendherbergstouristen als genügsam (Hürten & Görtz 2012). Heute sind sie aufgrund der veränderten sozio-demographischen und sozio-ökonomischen Zusammensetzung (wohlhabender, älter, aktiver) anspruchsvoller und scheuen daher auch nicht davor zurück, ihre Quartiere im Internet zu bewerten und sich über Mängel im Angebot zu beschweren, wenn sich die real vorgefundenen Verhältnisse nicht mit ihren Erwartungen decken.

Eine gute Übersicht, welche Bedingungen ein Beherbergungsbetrieb erfüllen sollte, um als fahrradfreundlich zu gelten, stellen die Kriterien des ADFC dar, um von diesem mit dem Label *Bett + Bike* zertifiziert zu werden. Für die Zertifizierung müssen alle Mindestkriterien und mindestens drei Zusatzkriterien erfüllt werden. Das Zertifikat stellt für Beherbergungsbetriebe, die es erfolgreich erworben haben, ein werbewirksames Qualitätsmerkmal dar.

ADFC-Kriterien für Bett+Bike-Beherbergungsbetriebe
Mindestkriterien für Bett+Bike-Betriebe
1. Aufnahme von Rad fahrenden Gästen auch für nur eine Nacht!
2. Abschließbarer Raum zur unentgeltlichen Aufbewahrung der Fahrräder
3. Trockenmöglichkeit für Kleidung und Ausrüstung (zB. Trockenraum, Heizungskeller, Boden, Trockner etc.)
4. Angebot eines reichhaltigen (vitamin- und kohlehydratreichen) Frühstücks
5. Aushang, Verleih oder Verkauf von regionalen Radwanderkarten und Radwanderführern sowie Fahrplänen
6. Bereitstellung eines Fahrrad-Reparatursets mit den wichtigsten Werkzeugen für einfache Reparatur- und Wartungsarbeiten
7. Information über Lage, Öffnungszeiten und Telefon der nächsten Fahrradreparaturwerkstätten
Zusatzkriterien für Bett+Bike-Betriebe
1. Beratung bei der Anmeldung hinsichtlich einer umweltfreundlichen An- und Abreise
2. Hol- und Bringdienst für radelnde Gäste
3. Hauseigenes Mietangebot von qualitativ guten Fahrrädern oder Verweis auf einen örtlichen Fahrradvermieter (Angebot, Telefonnummer)
4. E-Bike-Verleih-Angebot, ggf. in Kooperation mit Hersteller oder Fahrradhändler
5. Angebot von E-Bike-Ladestationen
6. Angebot von ausgearbeiteten Tagesradtouren
7. Gepäcktransfer von der letzten und/oder zur nächsten Unterkunft
8. Bereitstellung wichtiger Ersatzteile, ggf. in Absprache mit der nächsten Werkstatt
9. Verleih von Navigationsgeräten
10. Kostenlose WLAN-Nutzung
11. Lunchpaket zum Mitnehmen
Mindestkriterien für Bett+Bike-Campingplätze
1. Eine abgegrenzte Zeltfläche für Radfahrer und andere nicht motosierte Gäste, die nicht von Pkws oder Wohnwagen befahren werden kann.
2. Grasbewachsene Oberfläche zum Aufstellen der Zelte, die möglichst eben und waagrecht ist (Schotter, Feinkies oder Böden mit starker Verdichtung kommen für Zelter nicht in Frage.).
3. Abstell- und Parkmöglichkeit an einem Anlehnbügel auf oder in der Nähe der Zeltwiese (in Sichtweite)
4. Angebot von Sitz-Tischkombination
5. Trockenmöglichkeit für Kleidung und Ausrüstung
6. Keine zusätzliche Gebühr für die Aufnahme von Fahrrädern auf dem Zeltplatzgelände
7. Aushang, Verleih oder Verkauf von regionalen Radwanderkarten und Radwanderführern, Bahn- und Busfahrplänen sowie Schiffs- und Fährrangeboten
8. Bereitstellung eines Fahrrad-Reparatursets mit den wichtigsten Werkzeugen für einfache Reparatur- und Wartungsarbeiten (Inhalt auf Anfrage)
9. Information über Lage, Öffnungszeiten und Telefonnummern der nächsten Fahrradreparaturwerkstätten für größere Reparaturen

Tabelle 2: ADFC-Kriterien für Bett & Bike-Beherbergungsbetriebe (eigene Darstellung nach Reiche 2012; ADFC o. J. b;ADFC o. J. c)

Bezug zu Mayen

Am nordwestlichen Rand der Siedlungsfläche Mayens befindet sich die Vulkanpark-Jugendherberge. Sie ist Bett + Bike zertifiziert und erfüllt dabei sogar beinahe alle Zusatzkriterien. Insbesondere deren Angebot an Sterntouren stärkt Mayen und seine Umgebung als fahrradtouristischen Standort. Wenn neue attraktive Radverkehrsverbindungen abseits der Autostraßen nach Mayen geschaffen werden, sollte mindestens eine davon auch in der Nähe der Jugendherberge verlaufen. Hierbei bieten sich insbesondere Zubringer-Verbindungen von Kürrenberg und Sankt Johann an. Zudem sollte auch der nahegelegene Bahnhof Mayen West in eine solche radtouristische Route mit eingebunden werden.

Über einen eigenen Campingplatz verfügt Mayen nicht, dafür aber immerhin über einen Wohnmobilstellplatz, welcher sich am südöstlichen Rand der Siedlungsfläche an der Polcher Straße befindet. Dieser ist, wie auch sonst kein weiterer Beherbergungsbetrieb in Mayen, nicht Bett + Bike zertifiziert.

Ganz allgemein würde Mayen eine größere Strahlkraft bezüglich Radtourismus entwickeln, wenn mehr Betriebe der verschiedenen Beherbergungstypen ein „Bett + Bike“-Zertifikat erwerben oder sich auch ohne diese spezifische Zertifizierung an die Bedürfnisse von Radtouristen anpassen und mit ihrer Fahrradfreundlichkeit auch werben würden.



Abbildung 18: Hotel/Restaurant/Hausbrauerei „Blesius Garten“ (eigene Aufnahme)

Abbildung 15 zeigt eine vorbildliche Radabstellanlage bestehend aus einem abschließbaren, überdachten und überwachten Abstellraum plus Werkzeugstele. Sie gehört zum *Blesius Garten* in Olewig bei Trier, einem multifunktionalen Etablissement (Hotel, Restaurant, Hausbrauerei), und zeigt beispielhaft, dass Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe fahrradfreundlich sein können, ohne explizit vom ADFC zertifiziert worden zu sein.

Zusammenfassung

Für den Radtouristen spielt bei den Beherbergungsbetrieben die „Bett + Bike“-Zertifizierung vom ADFC eine wichtige Rolle. Bis jetzt wurde in Mayen jedoch nur die Jugendherberge Vulkanpark zertifiziert. Um eine größere Strahlkraft zu entwickeln, sollte angestrebt werden, dass mehr Betriebe in Mayen diese Zertifizierung erhalten. Beim ersten Workshop wurde erarbeitet, dass die Jugendherberge trotz der Zertifizierung „Bett + Bike“ für Radfahrer aufgrund der topologischen Gegebenheiten wenig bis gar nicht attraktiv ist. Demnach gilt für Beherbergungsbetriebe in Mayen, dass neben der Zertifizierung auch die räumlichen Gegebenheiten wie Höhe, aber auch Nähe zu Sehenswürdigkeiten und touristischen Infrastrukturen eine entscheidende Rolle spielen. Des Weiteren ist während des Workshops angemerkt worden, dass sich aufgrund der geringen Bettenzahl pro Hotel eine zusätzliche Spezialisierung/Attraktivierung von Radreisenden aus Sicht der Betreiber nicht rentabel ist.

3.6 Fahrradreparatur

Da es vorkommen kann, dass Reparaturen am Fahrrad notwendig werden, und weil heutzutage eine Werkzeugtasche nicht mehr serienmäßig beim Fahrradkauf oder der Fahrradlauseihe erworben wird sowie viele Fahrradtouristen auch nicht mehr über das notwendige Knowhow verfügen, brauchen Fahrradtourismusdestinationen eine Mindestdichte von Fahrradläden mit Reparaturangebot (Dreyer 2012a). Allerdings schränken deren oftmals begrenzte Öffnungszeiten (oft erst ab 9 oder 10 Uhr und oft nur bis 18 oder 19 Uhr und ohne Sonn- und Feiertagsöffnung) deren Nutzbarkeit ein.

Umso wichtiger werden Werkzeugstelen mit einem Basis-Angebot von Reparaturwerkzeug und einer Pumpstation sowie einem Schlauchomat in den gängigen Formaten und ergänzendem Flickzeug. Entsprechende Standorte von Läden, Werkstätten, Werkzeugstelen und Pumpstationen sollten in allen analogen und digitalen Fahrradkarten enthalten sein und regelmäßig aktualisiert werden.

Ideal ist darüber hinaus ein mobiler Pannen-Service analog zu den *gelben Engeln* des ADAC. Der ADFC hat ein entsprechendes Angebot für seine Mitglieder entwickelt, das aber weniger ubiquitär abrufbar ist. Inzwischen übernehmen aber auch die *gelben Engel* des ADAC-Fahrradreparaturen.

Bezug zu Mayen

In Mayen gibt es ein Fahrradgeschäft in der Nähe des Innenstadtrings. Dessen Öffnungszeiten liegen werktags zwischen 09:30 Uhr und 18:00 Uhr (mit einer einstündigen Mittagspause ab 13:00 Uhr). Samstags wird nur vormittags geöffnet, sonntags ist Ruhetag. Es ist vorstellbar, dass die Motorrad-Geschäfte, die es in Mayen gibt, auch bei Fahrradreparaturen behilflich sein können. Ähnliches gilt für die Tankstellen mit Werkstattservice: Ein Fahrradreparatur-Angebot kann ein sinnvolles und werbewirksames „add on“ bilden. Mindestens die Pumpoption ist an Tankstellen regelmäßig verfügbar, erfordert aber für die universelle Nutzbarkeit für Fahrräder entsprechende Adapter.

Sinnvoll wäre es, wenn ein ergänzendes Angebot von Werkzeugstelen geschaffen würde. Geeignete Standorte sind, abgesehen von den beiden Bahnhöfen, die noch zu deklarierenden Park & Bike Standorte für den Radtourismus sowie Standorte innerhalb des Innenstadtringes oder darum herum (z.B. vor der Touristeninformation und der Parkplatz am ZOB).

Zusammenfassung

An der Nähe des Innenstadtrings gibt es ein Fahrradgeschäft, das am Wochenende nur eingeschränkte Öffnungszeiten hat (samstags nur vormittags, sonntags gar nicht) und deshalb für touristische Wochenendradler nicht genutzt werden kann. Es ist jedoch vorstellbar, dass auch Tankstellen oder Motorradwerkstätten bei Reparaturarbeiten behilflich sein können. Zumindest eine Werkzeugstehle und eine Pumpe könnten hier schon Abhilfe schaffen. Insgesamt muss aber festgehalten werden, dass bei modernen Fahrrädern Reparaturen nicht immer selbst durchgeführt werden können. Hinzu kommt, dass eine Reparatur am Fahrrad nicht immer dann nötig ist, wenn eine Werkzeugstehle in der Nähe ist. Deshalb kann festgehalten werden, dass eine Reparaturstation zwar ein gutes ergänzendes Angebot für Radfahrende darstellt, aber in der Gesamtmaßnahme nicht priorisiert werden sollte.

3.7 Fahrradverleih

Radtourismus-Destinationen sollten in ausreichendem Maß Leihfahräder für all diejenigen ohne eigenes Fahrrad anbieten (Breuer 2014). Bei diesem Thema ist derzeit eine beachtliche Dynamik zu verzeichnen.

Ursprünglich haben viele Fahrradläden auch Leihräder angeboten, mit einem umständlichen Ausleih- und Kautionsverfahren und Rückgabe nur am selben Ausleihort. In einigen Radtourismusregionen (Ostfriesische Inseln, Usedom, Rügen, Ruhrgebiet, Niederrhein) kamen regionale, interkommunale Verleihangebote auf mit vereinfachter Ausleihe wegen eines großen Leihradbestandes und Rückgabemöglichkeit an anderen Partnerstandorten. In diesen Systemen kann man als Gruppe auch spontan eine größere Zahl von Rädern bestellen, die dann per Lfw/Lkw an jeden beliebigen Ort ausgeliefert wurden.

Seit ca. 2000 gibt es auch immer mehr öffentliche Fahrradverleihsysteme, vor allem in Großstädten. In Deutschland dominieren die beiden bundesweiten Anbieter Nextbike und Call a Bike das Geschäft, daneben gibt es einige öffentliche Systeme in der Regie von ÖPNV-Unternehmen (z.B. Mainrad in Mainz). Die Ausleihe und Rückgabe erfolgen auf digitaler Basis mit online-Abbuchung. Manche Systeme sind sehr dezentral und teilweise auch interkommunal organisiert, andere nur lokal mit begrenztem Aktionsradius und begrenzter Zahl von Stationen und/oder Rädern.

Die Leihradssysteme sind radtouristisch besonders relevant für den Städtetourismus mit dem Fahrrad. Für sehr lange und mehrtägige Radreisen bieten ihre Räder zu wenig Fahrkomfort. Allerdings beginnen die Anbieter inzwischen auch Pedelecs in ihr Angebot aufzunehmen, so dass dann auch eine radtouristische Nutzung über den Städtetourismus hinaus möglich wird. (raumkom 2011).

Leider haben viele ländliche und kleinstädtisch geprägte Destinationen solche Angebote noch nicht verfügbar, was auf Dauer ein Standortnachteil wird. Nextbike beginnt aber, seine Angebote mittlerweile auch verstärkt auf ländliche Regionen auszuweiten. Hier stecken also Zukunftspotenziale. Voraussetzung ist, dass die lokale und regionale (Tourismus-)Politik entsprechende Initiativen ergreift und Angebote einholt und ggf. bereit ist, sich an einer vorübergehenden Anschubfinanzierung oder generellen Mitfinanzierung nicht gedeckter Kosten zu beteiligen.

Bezug zu Mayen

Bei der Vulkanpark-Jugendherberge kann man hochwertige Fahrräder ausleihen. Ansonsten fehlt in Mayen ein ausgeprägtes Leihrad-Angebot. Dementsprechend würde Mayen für Radtouristen, aber auch für Alltagsradler attraktiver werden, wenn es (z.B. in Kooperation mit Nextbike) ein öffentliches stationsbasiertes Fahrradverleihsystem etablieren würde, was das unkomplizierte, spontane Erleben der Stadt und Umgebung per Fahrrad/Pedelec vereinfachen würde.

Optimal wäre, wenn der Landkreis ein interkommunales Angebot ausschreiben und auf diese Weise den Attraktionseffekt der ganzen Region zukommen lassen würde. Als Antreiber dafür kann aber die Stadt Mayen den ersten Schritt für die Diskussion dieser Option übernehmen, gestützt auf die einschlägigen Publikationen (z.B. raumkom 2011; Monheim & Monheim 2003). Der noch stattzufindende Workshop mit Vertretern der Stadt, ihrer Nachbarkommunen und des Landkreises bieten dafür den geeigneten Rahmen.

Zusammenfassung

In Mayen fehlt, mit Ausnahme der Vulkanpark-Jugendherberge, ein ausgeprägtes Leihrad-Angebot. Hier besteht noch Potenzial, um Touristen aber auch Einwohnern ein unkompliziertes Bewegen mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Ein stationsbasiertes Verleihsystem für die Öffentlichkeit wäre hierbei ein gutes Angebot zum Erkunden oder Erleben der Stadt und der Umgebung.

3.8 Touristische Information

Eine attraktive Radtourismus-Destination kommt (auch im digitalen Zeitalter) nicht ohne Touristinformation aus. Diese sollte vom Deutschen Tourismusverband mit dem Siegel „i-Marke“ zertifiziert sein, welches das Einhalten von Mindeststandards bescheinigt. Dazu gehört auch, dass Auskünfte über das radtouristische Angebot gemacht werden. Idealerweise werden hierbei auch spezielle Rundumpakete angeboten, die den Transfer zur Destination (und wieder zurück), eine (geführte) Radtour, Übernachtung, Verpflegung und ergänzende Rahmenprogramme beinhalten. Zwar waren 91% der Radreisen im Jahr 2022 individuell organisiert, aber auch für die individuelle Reiseplanung sind – am besten internetbasierte- radtouristische Informationen wichtig (ADFC 2023). Um sich am Markt für fertige All-Inclusive-Radtourismusprodukte zu positionieren, ist eine direkte Ansprache spezieller

Radtouristik-Anbieter notwendig. Da der Radtourismus weiter boomt und immer neue Destinationen vermarktet werden, sind hier besondere Anstrengungen nötig, zumal auch Auslandsdestinationen angeboten werden. Umgekehrt ist auch die Positionierung der eigenen Angebote in den radtouristischen Nachbarmärkten wichtig ist, was allerdings mehrsprachige Informationsangebote erfordert. Erreichen kann man diese Zielgruppe auch in den überregionalen und international aktiven großen Ferienparks.

Es sollte also das Ziel sein, in der Vermarktung auch ausländische Anbieter und Ferienparks mit hohem Anteil ausländischer Besucher anzusprechen.

Generell eignen sich die Bewertungstools der Radtouristik-Anbieter gut dafür, die Stärken, welche die Destination in Sachen radtouristischer Erlebnisse zu bieten hat, auf den Punkt zu bringen. Die Aufnahme in deren Programm verleitet potentiell auch andere, individuelle Radtouristen, sich für die entsprechende Destination zu interessieren.

Eine wichtige Plattform für Radreisen bieten die regelmäßigen Reportagen der radtouristischen Berichte der ADFC-Mitgliederzeitschrift sowie die vielen radtouristischen Magazine und Reisemagazine (z.B. „Bike & Travel“).

Die radtouristischen Informationen einer Destination sollten analog und digital über sämtliche Routen und POIs informieren und den verfügbaren radspezifischen Service („Bed + Bike“-Betriebe, Fahrradverleih, Fahrradläden, Reparaturstationen etc.) informieren und die jeweiligen Standorte analog und digital in Fahrradkarten abbilden.

Wenn die Mitarbeitenden in den lokalen und regionalen Tourismusorganisationen (sowie im Übrigen auch das Personal in Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben) speziell für den Fahrradtourismus geschult sind, evtl. sogar bei Reparaturen behilflich sein können, ist das ein großes Service-Plus.

Bezug zu Mayen

Die Touristinformation der Stadt Mayen ist i-Marke-zertifiziert. Trotzdem entsprechen die Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe nicht den heutigen Standards.

Die Tourist-Information verfügt nicht über eine eigene Internetseite, aber die Seite der Stadt („Mayenzeit leben und erleben“) hat einen Reiter „Kultur und Tourismus“, über den man auch über den Unterpunkt „Tourismus“ zum Unterunterpunkt „Tourist-Info“ gelangt, wo u.a.

wichtige Informationen wie die Öffnungszeiten übersichtlich einsehbar sind. Dort kann man auch die aktuellen Prospekte herunterladen, unter anderem das aktuelle Urlaubsmagazin „Mayen-Vordereifel“. Dort wird auf Seite 15 zwar auf die Möglichkeit des touristischen Radfahrens verwiesen (Region, Routen sowie Angebote für Rennradler und Mountainbiker werden grob charakterisiert), doch bleiben die Beschreibungen zu vage. Es fehlt eine Übersicht konkreter (buchbarer) Angebote und Routen.

Erst wenn man auf der Internetseite vom Unterpunkt Tourismus ausgehend über den Unterunterpunkt „Aktivurlaub-in-Mayen“ bis zum Unterunterunterpunkt „Radfahren“ gefunden hat, erhält man eine Übersicht der touristischen Radrouten. Bis man zu Informationen über essentielle Fakten wie z.B. die Länge und die zu überwindenden Höhenmeter gelangt, muss man sich aber noch ein paar Mal weiter klicken. Es wäre besser, solche Übersichtsseiten schneller auffinden zu können. Dass, wenn man auf den Maifeld-Radweg klickt, in der Überschrift der nächsten Seite von Moselschiefer-Radweg gesprochen wird, sollte schnellstmöglich geändert werden.

Anscheinend besteht auch noch kein fertiges Produkt in Form von geführten Touren über den Maifeld- Vulkanpark oder Elztal-Radweg. Es besteht also Potential darin, ein solches Angebot zu etablieren und leicht auffindbar buchbar zu machen. Explizit der Vulkanpark-Radweg wird schon auf der Internetseite der Eifel-Tourismus-GmbH als E-Bike-Tagestour beworben. Es gibt einige Radreiseveranstalter, die auch geführte Pedelec-Touren anbieten. Keine dieser Touren führt aber bisher über Mayen. Viele haben aber Angebote in der Mosel-Region. Hier würde es sich für die Stadt Mayen lohnen, auf die Radreiseveranstalter zuzugehen, einerseits um dafür zu werben, als Teil ihrer Touren aufgenommen zu werden, andererseits um zu erfahren, welche Bedingungen Mayen Seitens der Radreiseveranstalter erfüllen muss, um in ihr Angebotskontingent aufgenommen zu werden. Da die Eifel als Destination in den Nachbarländern Luxemburg, Niederlande und Belgien gut aufgestellt ist, lohnt sich auch eine Ansprache der Radtourismusanbieter aus diesen Ländern.

Wenn man als Tourist über das Brückentor in die Mayener Innenstadt gelangt, befindet sich dort ein QR-Code, über den man zu einem Stadtführer gelangt, der jedoch keine Einträge für Radfahrende enthält. Hier besteht also Potential zur Attraktivitätssteigerung, indem diese zukünftig auch eingebunden und mitbedacht werden. Dies ist als zusätzliches Angebot zu demjenigen der an zentralen Orten zu positionierenden, großformatigen Übersichtstafeln verstanden werden.

Zusammenfassung

In Bezug auf die Webseite der Stadt Mayen zum Thema Tourismus besteht auch hier Verbesserungspotenzial. Zwar werden zu qualifizierten Radrouten um Mayen (Elztal-Radweg, Maifeld-Radweg und Vulkanpark-Radweg) Informationen bereitgestellt, diese könnten noch umfangreicher sein. Eine Maßnahme wäre beispielsweise diese Radtouren auf Webseiten wie komoot.com und outdooractive.com hochzuladen und diese dann auf der städtischen Webseite einzubinden, sodass interessierte Fahrradfahrer direkt den Routenverlauf herunterladen können. Als Ergänzung dazu ist ebenfalls denkbar, eigene themenspezifische Radrouten seitens der Stadt Mayen zu erarbeiten und diese dann auf den gerade genannten Plattformen zu veröffentlichen. So könnten mehr Radtouristen auf die Stadt Mayen aufmerksam werden. Ein weiterer Vorteil davon ist, dass durch diese Webseiten nutzerspezifische Sprache verwenden. Indem die Sprachbarriere in diesen Aspekten abgebaut wird, könnten auch Touristen aus den Benelux-Staaten davon profitieren. Derzeit sind die bestehenden Routeninformationen auf der städtischen Webseite nur in deutscher Sprache verfügbar.

3.9 Leuchtturmprojekte und Unique Selling Propositions

Die soeben aufgeführten Elemente stellen eine Grundvoraussetzung dafür dar, um für Fahrradtouristen eine attraktive Destination zu werden. Doch stehen diese in hartem Wettbewerb zueinander. Um sich von anderen Destinationen abzuheben, braucht es einerseits eine geographische, lagespezifische und zunächst nicht fahrradspezifische Profilschärfung (Landschaft, Ortsbilder, Historie, z.B. Flüsse, Seen, Burgen und Schlösser, Berge, Küsten, regionale Küche, regionale Sprache, Brauchtum). Zudem braucht es eine besondere Eignung als Fahrradregion (Infrastruktur, Netzdichte, Fahrradtradition, Mitgliedschaft in einem Fahrradnetzwerk) und eine explizite Fahrradförderungsambition (sowohl für das Alltagsradeln als auch das Freizeitradeln).

Vorteilhaft ist irgendeine Art von „Leuchtturm“-Projekt, welches die Fahrradtouristen sich für die jeweilige Destination entscheiden lässt (Dreyer 2012c). Das kann z.B. eine besonders attraktiv gestaltete Route mit überdurchschnittlich vielen und sonst eher seltenen Sehenswürdigkeiten oder ein außergewöhnliches kulinarisches oder Wellness-Angebot sein.

Im Idealfall bietet eine Destination ihren Kunden etwas, das sie wirklich einzigartig macht, eine sogenannten Unique Selling Proposition (USP) (Dreyer 2012a). Falls gewisse unbeeinflussbare Faktoren (z.B. besonders einzigartige topographische Gegebenheiten) diese nicht sowieso gewährleisten, liegt es an der Kreativität der jeweiligen Tourismusbeauftragten, Angebote zu schaffen, die ihr zumindest nahekommen. Viele dieser USP finden aber bei Erfolg schnell Nachahmer.

Bezug zu Mayen

Mayen ist am östlichen Rand der Eifel gelegen und profiliert sich dementsprechend auch schon als Teil der Eifel bzw. Vordereifel.

Die drei das Stadtgebiet tangierenden Radrouten haben auch jeweils ein klares Leitthema, was aufgrund ihres Namens klar verständlich ist: Elztal, Maifeld, Vulkanpark. Die Routen Tour-10 und Tour-12 wiederum bedürfen ganz klar noch einer marketingspezifischen Entwicklung. Dazu würden auch wiederum die großformatigen Tafeln mit Übersichtskarten und -bildern beitragen, die an allen Routenzugängen platziert werden sollten.

Unter den touristischen Attraktionen der Innenstadt ist die Genovevaburg wahrscheinlich der größte „Leuchtturm“. Da Mayen jedoch nicht die einzige Stadt mit einer imposanten Burg in

der Region ist, reicht es damit noch nicht zur USP. Hier bedarf es also weiterer Kreativität, eine solche für die Mayener Innenstadt zu schaffen, damit noch mehr Radtouristen von ihr angezogen werden.

Außerhalb der Innenstadt sind die diversen Vulkanismus-Standorte sehr spezielle Ziele, die für die Wandertouristen auch teilweise schon gut erschlossen und beschildert sind. Für die Radtouristen sind aber noch ergänzende Maßnahmen sowohl bei der Routeninfrastruktur als auch bei den Informationstafeln notwendig.

Zusammenfassung

Die Stadt Mayen profiliert sich als Tor der Eifel. Auch einige der Radrouten haben durch die Namensgebung ein klares Leitthema: Maifeld, Elztal und Vulkanpark. Andere Radrouten der Umgebung (Tour-10, Tour-12) haben diese Themenspezialisierung noch nicht. Insgesamt gilt, dass eine gute Beschilderung und Ausweisung der Radwege durch Informationstafeln an allen Routenzugängen zu einem marketingspezifischen Entwicklungsprozess beitragen würden.

4 Die Rolle von Pedelecs für den Radtourismus in Deutschland

Ein zunehmend wichtiger Aspekt im Radtourismus ist die Nutzung von Pedelecs, Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung bis zu 25 km/h (Breuer 2014). Laut *ADFC-Radreiseanalyse 2023* waren im Jahr 2022 sowohl 38,8% (2021: 33%) der Tagesausflügler als auch 38% (2021: 42%) der Urlaubsradler mit einem Pedelec unterwegs. Das Angebot von Pedelecs umfasst inzwischen alle gängigen Fahrradtypen (ZIV 2023). Besonders beliebt waren neuerdings jedoch die sogenannten E-Mountainbikes, also Pedelecs des Typs MTB: Sie verzeichneten 2022 einen Zuwachs von 23% im Vergleich zum Vorjahr und stellten mit 38% auch den größten Anteil der im Jahr 2022 verkauften Pedelecs noch vor den Pedelec-Trekkingrädern (28%) dar (ZIV 2023).

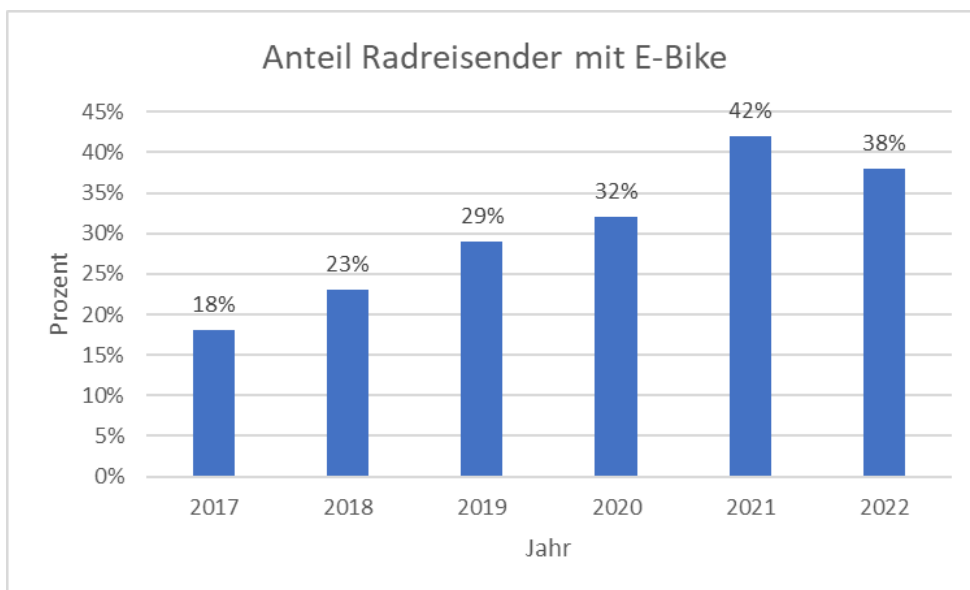


Abbildung 19: Anteil der Radreisenden mit Pedelec (eigene Darstellung nach ADFC 2023)

Pedelecs bieten, auch aus touristischer Sicht, mehrere Vorteile: Man ist mit ihnen schneller (rd. 24 km/h) als mit konventionellen Fahrrädern (rd. 17 km/h), was auch die Reichweite erhöht (Breuer 2014). Steigungen und Gegenwind stellen fast kein Problem mehr dar. Trotzdem tut auch ein Pedelec-Nutzer etwas für seine Gesundheit, weil er sich zwar körperlich betätigt, ohne sich dabei jedoch zu sehr anzustrengen. Pedelecs erlauben auch Menschen das Fahrradfahren, die wegen ihres Alters, wegen Krankheit oder Unsportlichkeit ohne elektrische Unterstützung nicht (mehr) Fahrrad

fahren (können). Bei Pedelec-Nutzern wirkt das Gepäckgewicht weniger einschränkend. Bei der Fahrt in einer Gruppe können Leistungsunterschiede in Bezug auf die Geschwindigkeit und Distanzleistungsfähigkeit nivelliert werden. Für viele Menschen bietet das Pedelec ein besonderes Erlebnis.

4.1 Potentiale von Pedelecs für touristische Destinationen

Touristische Destinationen können das Pedelec für sich in mehreren Hinsichten nutzen: Es können neue Kundengruppen erschlossen werden, was insbesondere für die bisherigen Nicht-Radler gilt, also diejenigen, welche in der jeweiligen Destination nicht (mehr) mit einem konventionellen Fahrrad unterwegs sein möchten/können (Breuer 2014). Immerhin 29,9% der Pedelec-Urlauber haben sich 2022 dafür entschieden, während ihres Urlaubs (wieder) Fahrrad zu fahren, weil es sich um Pedelecs handelte (ADFC 2023). Vor allem Regionen, die bisher aufgrund ihrer topographischen Bedingungen für viele Arten von Fahrradtouristen nicht infrage kamen, können nun potentiell mit neuer Klientel rechnen (Breuer 2014). Das gilt besonders für Mittelgebirgsregionen.

Aber auch Destinationen, die schon für konventionelle Radtouristen attraktiv waren, profitieren durch Pedelec-Touristen, weil sie für diese längere und steigungsreichere Routen konzipieren können und diese dadurch länger in der Region bleiben und dort Geld ausgeben (Breuer 2014). Ein positiver Effekt davon ist, dass touristische Ströme besser in die Fläche gelenkt werden können. Das gilt zum Beispiel für Destinationen, die sich bisher mit ihrem radtouristischen Angebot auf die Tallagen (zB. entlang eines Flusses) konzentriert haben und nun auch die Berglagen mit einbeziehen können.

4.2 Pedelec-spezifische Anforderungen an touristische Destinationen

Für Destinationen, die auf Pedelec-Tourismus zusätzlich zum konventionellen Radtourismus setzen wollen, ändert sich im Prinzip nicht so viel. Die meisten Anforderungen sind die gleichen. Alle weiter oben bereits aufgeführten Akteure sollten sich zudem auf Pedelec-Touristen und ihre Bedürfnisse einstellen. Zum Beispiel sollte ein Fahrradverleih in ausreichendem Maß auch Pedelecs anbieten. Nichtsdestoweniger gibt es einige infrastrukturellen Anforderungen, die Pedelec-spezifisch sind:

4.2.1 Wegequalität

Hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit der Wege gilt, dass Pedelecs besonders dicke, feste Reifen (Schläuche wie Mäntel) haben und daher besser als andere Fahrräder mit unebenem Untergrund klarkommen. Hinsichtlich der Breitenbemessung gilt, dass Pedelecs in der Regel gegenüber konventionellen Fahrrädern breitere Lenker haben. Daher sind ausreichend breite Radwege für Pedelecs besonders wichtig. Und wegen der im Schnitt höheren Geschwindigkeiten sollten enge Radien in der Wegeführung vermieden werden. Es ist zu beachten, dass, selbst wenn den besonderen Wegequalitätsanforderungen von Pedelecs gerecht wird, trotzdem im Vergleich zu konventionellen Fahrrädern bei Pedelec-Nutzern das Unfall- und Verletzungspotential steigt. Das lässt sich teilweise einerseits aus der zunehmenden Beteiligung von Menschen, die lange nicht Fahrrad gefahren und daher ungeübt sind, und andererseits aus der wachsenden Beteiligung älterer und damit vulnerablerer und weniger reaktionsschneller Menschen am Radverkehr und Fahrradtourismus erklären.

4.2.2 Abstellanlagen, Akku-Ladestationen und Akku-Wechselstationen

Da Pedelecs sich von konventionellen Fahrrädern vor allem dadurch unterscheiden, dass sie über einen Elektromotor und einen Akku verfügen und sie deshalb schneller, schwerer und tendenziell teurer sind, gilt es in Bezug auf Abstellanlagen insbesondere zu beachten, dass diese ebenerdig (vor allem aber ohne Stufen) zu erreichen sowie besonders stabil sein, einen ausreichenden Abstand für die breiten Lenker haben und einen ausreichenden Diebstahlschutz gewährleisten müssen (Breuer 2014).

Obwohl die meisten Akkus auch an normalen Steckdosen geladen werden können, ist ein Mindestangebot an öffentlich zugänglichen Akku-Ladestationen vonnöten (Breuer 2014), weil es im öffentlichen Raum normalerweise keine zugänglichen Steckdosen gibt. Die Problematik einer ausreichenden Versorgung mit Ladestationen hat sich allerdings in den letzten Jahren deswegen verändert, weil die durchschnittliche Reichweite neuerer Akkus herstellerbedingt verdoppelt und verdreifacht wurde. Andererseits hat die Zahl der Pedelecs so stark zugenommen, dass trotzdem öffentliche Ladeoptionen wichtig bleiben. Versierte Radtouristen planen ihre Pedelec-Ausflüge bzw. ihre Tagesrouten so, dass sie mit einer Akkuladung auskommen. Am Tagesende können die Akkus dann an normalen Steckdosen aufgeladen werden. Trotzdem ist ein öffentliches Ladeangebot für Menschen mit älteren Akkus oder für Menschen mit der

typischen Reichweitenangst wichtig (Breuer 2014). Zumal der Energiebedarf bei Akkus stark von Streckenparametern und Einstellungsparametern abhängt und man nicht immer die mutmaßlichen Verbrauchsprognosen im Blick hat.

Die Pedelec-Ladestationen sollten je nach topographischen Verhältnissen alle 25 bis 40 km zur Verfügung stehen (Breuer 2014). Gute Standorte sind Bergstationen, Tourist-Informationen, Gastronomie-Betriebe und Radstationen sowie größere Abstellanlagen. Da ein Ladevorgang gut und gerne zwischen zwei und vier Stunden dauern kann, ist es sinnvoll, die Ladeinfrastruktur dort zur Verfügung zu stellen, wo das Pedelec für längere Zeit diebstahlgeschützt abgestellt werden kann und es zusätzliche Nutzungsangebote für Touristen gibt, weil Pedelec-Touristen meistens dort, wo sie ihre Akkus laden, auch etwas konsumieren. Im Falle von Fahrradboxen kann die Ladeinfrastruktur direkt in diese integriert sein. In den anderen Fällen haben sich Schließfächer mit Ladeinfrastruktur sowie Diebstahl- und Witterungsschutz, nach dem in Kooperation von ADFC und Orion entwickelten Standard bewährt.



Abbildung 20: Orion Bausysteme: Aretus Fahrradbox mit

Energiesäule (ADFC o. J. a)



Abbildung 21: Orion Bausysteme: BETA-EnergySafe Ladestation (Orion Bausysteme o. J.)

Es ist zu bedenken, dass, weil einerseits „Akkuladestation“ kein geschützter Begriff ist und andererseits eine einfache Steckdose reicht, um einen Akku aufzuladen, manche Pedelec-Akku-Ladestationen dann auch nur aus eben diesem Angebot an Steckdosen bestehen (Breuer 2014). In diesem Zusammenhang besteht das Problem, dass es viele

verschiedene Akkutypen gibt, die wiederum verschiedene Ladegeräte erfordern, die man dann an die Steckdosen anschließt. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass Pedelec-Touristen ihre Ladegeräte immer mitführen müssen, weil es noch keine Standardisierung der Ladegeräte gibt und die Ladestationen selten mit verschiedenen Ladegerättypen ausgestattet sind.



Abbildung 22: Beispiel einer Ladestation mit integrierten Ladegeräten (BIK TEC GmbH o. J.)

Eine Alternative zur Akkuladestation wäre eine Akkuwechselstation, wo entladene gegen geladene Akkus ausgetauscht werden können (Breuer 2014). Ein solches spezielles Angebot gibt es in der Schweiz, wo auch viele Bahnhöfe über Akkuwechselstationen verfügen und wo ein einheitlicher Pedelectype und Akkutyp weit verbreitet ist. In Deutschland hat die große Vielfalt der Pedelec- und Akkutypen diese Lösung bislang verhindert. Hier wäre eine Standardisierung wichtig, wie sie für Laptopakkus mittlerweile von der EU angestrebt wird.

4.2.3 Bezug zu Mayen

Da Mayen in der Vordereifel gelegen ist und durchaus mit topographischer Bewegtheit aufwartet, bietet sich für die Stadt große Potentiale für Pedelec-Nutzer: Einerseits können nun dort Routen konzipiert werden, wo dies vorher aufgrund der topographischen Bedingungen keinen Sinn ergeben hätte. Andererseits kommt Mayen somit prinzipiell überhaupt für eine größere Anzahl von Radtouristen als Destination infrage.

Da die Nutzung von Pedelecs nicht auf hügelige Regionen beschränkt ist und deshalb davon ausgegangen werden kann, dass diese auch auf den beliebten

Radwanderwegen an Rhein und Mosel prävalent sind, besteht deshalb für Mayen auch nochmal besonderes Potential in der durch Pedelecs entstandenen Möglichkeit, touristische Ströme von ebenjenen stark frequentierten Flussradwegen abzugreifen, was in Zeiten von Tourismus mit konventionellen Fahrrädern weniger der Fall gewesen war.

Die Radwegequalität und Routenkonzeption sollten, auf die sich durch Pedelecs verschärften Erfordernisse überprüft werden. In Bezug auf die noch zu entstehenden Radabstellanlagen sollten die aufgeführten besonderen Anforderungen von Pedelecs beachtet werden.

Die Fahrradboxen am Mayener Ostbahnhof sind bereits mit der Möglichkeit zum Aufladen der Akkus ausgestattet. Zusätzlich sollten noch Schließfächer mit Akku-Lademöglichkeit montiert werden für all diejenigen, die ihr Fahrrad an einem Anlehnbügel anschließen, doch den Akku abnehmen und aufladen möchten. Ein Angebot dieser Kombination (Fahrradboxen mit Lademöglichkeit und Anlehnbügel mit zusätzlichem Schließfach mit Lademöglichkeit) sollte auch an den noch zu entstehenden Radabstellanlagen im Innenstadtring und in unmittelbarer Nähe davon gewährleistet werden.

Falls die Stadt Mayen gedenkt, einen noch ausgedehnteren Pedelec-Verleih für die Region zu etablieren, wäre es sinnvoll, nur auf Pedelecs mit einem Akku-Typ zu setzen, um darauf aufbauend eine Akkuwechselstation-Infrastruktur zu realisieren.

Zusammenfassung

Insgesamt bietet die Stadt durch ihre Topographie ein großes Potenzial für Pedelec-Fahrer. Zum einen, dass durch Pedelecs Routen befahren werden können, die für klassische Fahrräder aufgrund von Entfernung und Topographie nicht erschließbar sind, zum anderen kann Mayen dadurch insgesamt eine größere Anzahl von Radtouristen ansprechen.

Da davon ausgegangen werden kann, dass auf Radwanderwegen an Rhein und Mosel viele Pedelec-Nutzer unterwegs sind, besteht auch hier die Möglichkeit, Touristen auf den stark frequentierten Flussradwegen nach Mayen zu lenken. Dies wäre bei konventionellen Fahrradtouristen in einem weniger großen Umfang zwar auch möglich, aber durch Pedelecs ist die Strahlkraft in einem größeren Bereich gegeben.

Am Mayener Ostbahnhof stehen Fahrradboxen mit Akkulademöglichkeit. Diese sind aber wenig frequentiert. Jedoch ist der Standort Ostbahnhof jedoch trotzdem wichtig für auspendelnde Einwohner, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen und dann mit dem ÖPNV zur Arbeit fahren. Für diejenigen, die ihr Fahrrad lieber bei Anlehnbügel abstellen, aber trotzdem ihren Akku laden wollen, könnten als Ergänzung zu den Fahrradboxen Ladeschließfächer aufgestellt werden. Insgesamt sollte solche Kombinationen auch am Innenstadtring und in unmittelbarer Nähe davon geschaffen werden.

5 Radtouristische Potentiale für Mayen

Die Stadt Mayen sollte sich bei ihrer strategischen Tourismus-Planung die verschiedenen Arten von Fahrradtouristen vergegenwärtigen und herausarbeiten, welchen davon Mayen etwas bieten kann, um fortan zielgruppenspezifisch agieren zu können. Dies ist eine der Aufgaben, die in den noch anstehenden Workshops mit in Mayen ansässigen Stakeholdern bewältigt werden, soll.

Um wiederum zielgruppenspezifische neue Routen zu bewerben, ist auch die Absprache mit den benachbarten Gemeinden bzw. mit der übergeordneten Kreisebene vonnöten.

Eine detaillierte Beschreibung der verschiedenen Möglichkeiten, Radtouristen zu differenzieren, folgt in den anschließenden Kapiteln.

5.1 Arten von Radtouristen

Bevor im Folgenden ein Überblick über gängige Unterteilungen von Fahrradtouristen gegeben wird, da sie durchaus Unterschiede in ihren Verhaltensweisen und Bedürfnissen aufweisen, seien zunächst in Kürze die allgemeinen Beweggründe von Fahrradtouristen nach *ADFC-Radreiseanalyse 2023* aufgeführt:

80,2% der Fahrradtouristen ging es im Jahr 2022 darum, während ihrer Reise etwas von Land und Leuten zu sehen, 68,5% wollten während ihres Urlaubs aktiv sein, 56,4% entschieden sich für eine Radurlaub, weil es eine umweltfreundliche Art zu reisen sei, 38,5% wollten etwas für ihre Gesundheit tun und 21,1% sahen die Radreise als eine erschwingliche Art des Urlaub Machens an. Bezüglich des am häufigsten genannten Beweggrundes sei noch hinzugefügt, dass zum Sehen von Land und Leuten auch kulinarische Erlebnisse zählen (Dreyer 2012b). Bei vielen stellen Restaurantbesuche sogar die wichtigste Aktivität (neben dem Fahrradfahren) dar.

Die grundsätzliche Unterscheidbarkeit von Fahrradtouristen nach ihrer Reisedauer in Radurlauber und Ausflugsradler wurde zwar bereits thematisiert, trotzdem gibt es noch weitere erwähnenswerte Spezifika.

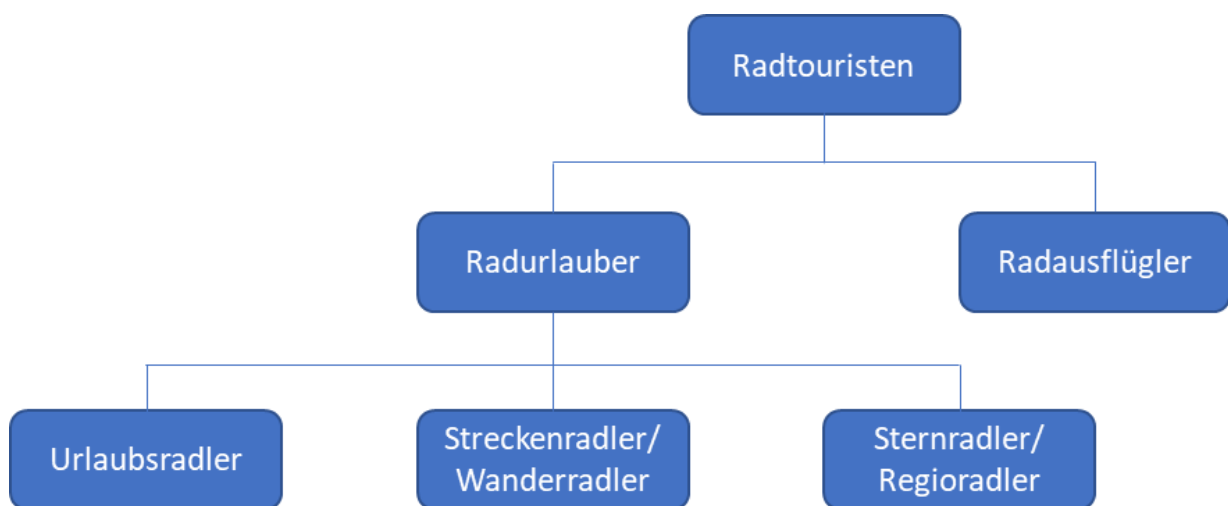


Abbildung 23: Arten von Radtouristen (eigene Darstellung in Anlehnung an Breuer 2014)

Ausflugsradler

Die *ADFC-Radreiseanalyse 2023* ergab für die Tagesausflügler eine durchschnittliche Streckenlänge von 46 km. Destinationen, die auf diese Gruppe von Radtouristen

setzen, sollten ihre Routenlänge (bzw. die Streckenlänge von mindestens einer Route) dementsprechend konzipieren/anpassen.

60% der Tagesausflügler starteten ihren Ausflug von ihrem Zuhause aus, die restlichen 40% legten durchschnittlich 47 km mit einem anderen Verkehrsmittel bis zu ihrem Startpunkt für den Fahrradausflug zurück (ADFC 2023). Daraus folgt zweierlei: Erstens, dass es sich bei der Mehrheit der Tagesausflügler um Einheimische handelt, die ihre oben genannten Ausgaben aber mutmaßlich nicht nur auf den Startpunkt ihres Ausflugs beschränken werden. Zweitens, dass im Durchschnitt das maximale Einzugsgebiet einer Destination unter Idealbedingungen einem Puffer mit einer Breite von 93 Kilometern entspricht. Dann würden auch die Tagesausflügler, die 47 km weit anreisen und dann 46 km Fahrrad fahren gerade so den Rand der Destination als Zielpunkt erreichen.

Die große Mehrheit derjenigen, die nicht von zuhause aus ihren Tagesausflug starteten, nutzten für ihre Anreise zum Startpunkt den PKW (59,6%), 29,1% nutzten den Regional- und Fernverkehr mit der Bahn und 8,5% den Öffentlichen Nahverkehr.

Urlaubsradler, Streckenradler und Regioradler

Klassischerweise wird die Gruppe der Radurlauber nochmal ausdifferenziert in solche, deren Hauptmotiv während des Urlaubs das Fahrradfahren ist, und solche, bei denen das Fahrradfahren während des Urlaubs nur ein Nebenmotiv darstellt (Breuer 2014). Letztgenannte werden Urlaubsradler² genannt, während sich erstere nochmal unterteilen lassen in Radwanderer/Strecken-Radler und Regio-Radler. Strecken-Radler bewegen sich tendenziell linear im Raum von einem Start- zu einem Zielort vorwärts, woraus folgt, dass sie während ihrer Streckentour in wechselnden Unterkünften einkehren. Eine Konsequenz davon ist, dass insbesondere flussbegleitende Radrouten bei Strecken-Radlern beliebt sind (Hürten & Görtz 2012). Demgegenüber suchen sich Regio-Radler eine feste Unterkunft, von der aus sie die Region mittels Tagestouren (in verschiedene Richtungen) erkunden, weshalb man auch von Sternfahrten bzw. Sterntouren-Radlern spricht (ADFC 2023; Hürten & Görtz 2012). Dementsprechend ist

² Es ist zu bedenken, dass, obwohl der Urlaubsradler den Radurlaubern zugerechnet wird (da er mindestens einmal übernachtet), die Aktivität des Radfahrens, da nur Nebenmotiv des Urlaubs, sich auf einen Ausflug beschränken kann

die Gruppe der Regio-Radler für eine Destination besonders interessant, da sie, wie oben bereits beschrieben, verhältnismäßig viel Geld ausgibt und das tendenziell eher innerhalb einer Destination tut im Gegensatz zu den Strecken-Radlern³. Hinzu kommt, dass 90% der Regio-Radler dazu neigen, ein Reiseziel, das ihnen gefällt, nochmal zu besuchen, bei Strecken-Radlern sind es immerhin zwei Drittel (Hürten & Görtz 2012).

Laut *Tourismusatlas Deutschland* aus dem Jahr 2021 sind die Hälfte aller Radurlauber Urlaubsradler. Destinationen, die auf diese Untergruppe als Zielgruppe setzten, müssen andere Angebote bereitstellen und dürfen sich nicht ausschließlich auf die Bedürfnisse von Radfahrern konzentrieren. Da Urlaubsradler sich teilweise spontan für ihre Radausflüge/Radreisen entscheiden, ist bei ihnen die Quote derjenigen, die auf ein Mietrad-Angebot zurückgreifen, mit 25% am höchsten (Hürten & Görtz 2012).

Strecken-Radler (27%) und Regio-Radler (23%) teilen sich dem *Tourismusatlas Deutschland* zufolge die andere Hälfte der Radurlauber zu jeweils ungefähr gleichen Teilen auf.

Die *ADFC-Radreiseanalyse 2023* konstatiert hingegen eine größere Beliebtheit für Streckentouren gegenüber Sterntouren: 71,5% der Radurlauber (Urlaubsradler ausgenommen) entschieden sich 2022 für diese Art des Reisens, nur 28,5% präferierten die Variante Sterntour. Bei der Dauer der Touren gab es keine großen Unterschiede: Während Streckentouren wurde, durchschnittlich 7,6 Nächte übernachtet, bei Sterntouren waren es durchschnittlich 6,8 Nächte. Anders verhält es sich bei den zurückgelegten Kilometern pro Tag: Auf Streckentouren wurden mit durchschnittlichen 71 km/Tag längere Strecken zurückgelegt als bei Sterntouren (52 km/Tag). Analog zu den Tagesausflüglern sollten auch hier Destinationen, die auf diese Untergruppen der Fahrradtouristen setzen für ihre Routen- bzw. Etappengestaltung diese Streckenmaße berücksichtigen.

40% der Strecken- und Stern-Radler nutzten 2022 die Bahn bzw. den Öffentlichen Verkehr für die Anfahrt zum Startpunkt bzw. 37% für ihre Abreise vom Zielort. Den Pkw nutzten 33,7% für die Anreise zum Startpunkt und 34,5% für die Abreise vom

3 Das hängt natürlich maßgeblich davon ab, wie viel Fläche die jeweilige Destination umfasst.

Zielort. 13,6% starteten ihre Reise mit dem Rad von zu Hause aus, 18,5% erreichten mit dem Fahrrad ihr Zuhause als Zielort (ADFC 2023).

Differenzierung der Radurlauber nach Buchungsverhalten

Radurlauber (und hierbei vor allem Radwanderer und Sterntourenradler) lassen sich auch nach dem Buchungsverhalten unterteilen in

- 1) Individuelle Radurlauber ohne lange Routenplanung, die sehr spontan unterwegs sind und den Routenverlauf ad hoc entscheiden, evtl. auch ohne jede Vorbuchung
- 2) Individuelle Radurlauber mit langer Reiseplanung, die inzwischen meist internetbasiert oder mit analogem Informationsmaterial ihre Route und deren Etappen und Unterkünfte im Voraus buchen
- 3) In Gruppen reisende Radurlauber, die individuell, aber untereinander abgestimmt die radtouristische Reise machen, dabei aber meistens deren Verlauf vorher grob festgelegt und die Quartiere vorgebucht haben

Durch Reiseveranstalter zusammengeführte Gruppen von Radurlaubern, deren Reiselogistik extern festgelegt wurde und die oft durch Begleit- und Gepäckservice unterstützt werden sowie in langen vorgebuchten, meist größeren Beherbergungsbetrieben mit langfristigen Veranstalter-Verträgen untergebracht sind.

Differenzierung der Radtouristen nach Fahrrad-Typ

Wenn man sich als Destination auf eine oder mehrere Zielgruppen von touristischen Radfahrern einstellen möchte, ist eine weitere Differenzierung nach dem genutzten Fahrradtyp (Trekkingrad, Mountainbike (MTB) oder Rennrad) sinnvoll (Breuer 2014). Die meisten Radtouristen fallen zwar in die erste Gruppe, doch stellen auch die anderen beiden letztendlich wichtige Zielgruppen dar, deren Bedürfnisse gezielt von Destinationen bedient werden können.

	Trekking-Radler			(E-)Mountainbiker	Rennradler
	Touren-(Pedelec-) Radler	Genuss-(Pedelec-) Radler	Familien mit Kindern		
Haupt-Reisemotivation	• Erleben von Land und Leuten • Erholung	• Erleben von Land und Leuten • Kultur	• Erleben von Land und Leuten • Spaß	• Sport (Geschicklichkeit)	• Sport (Geschwindigkeit)
Strecke/Tag	• 50 - 80 km	• 30 - 50 km	• 10 - 30 km	• 15 - 50 km • 500 - 1.5000 Höhenmeter	• 60 - 200 km
Reisedauer (falls nicht nur Ausflug)	• 1 - 3 Wochen	• 7 Tage	• 5 - 7 Tage	• 3 - 4 Tage	• 2 - 4 Tage
Streckenmerkmale	• Radfernwege: gut ausgebaut, überwiegend befestigt, möglichst autofrei, breit genug zum nebeneinanderher fahren	• Radwege: gut ausgebaut, überwiegend befestigt, möglichst autofrei, breit genug zum nebeneinanderher fahren	• Radwege: autofrei, gut ausgebaut, überwiegend befestigt, breit genug zum nebeneinanderher fahren	• Wege: möglichst naturbelassen, unbefestigt, tw. Off-road	• Radwege: durchgängig asphaltiert, breit genug zum Überholen

Strecken- merkmale (Fortsetzung)	• touristische Beschilderung und Infrastruktur • verständliche Wegweisung	• touristische Beschilderung und Infrastruktur • verständliche Wegweisung • Sehenswürdigkeiten	• touristische Beschilderung und Infrastruktur • verständliche Wegweisung • Rastplätze mit Möglichkeit zum Spielen und Entdecken	• Hindernisse • verständliche Wegweisung • Verschiedene Schwierigkeitsgrade	• Straßen: verkehrsarm
Topographie	• Reliefarme Landschaft (Wenn Pedelec: mehr Steigung toleriert) • kulturell interessant	• Reliefarme Landschaft (Wenn Pedelec: mehr Steigung toleriert) • kulturell interessant	• Reliefarme Landschaft • kulturell interessant	• Bergige Landschaft • hügelig bis steil	• Abwechslungsreiche (flach bis bergig) Landschaft
Sonstige Spezifika	• Da oft großes Planungsbedürfnis: Gut aufbereitetes und verfügbares Informationsangebot (auch digital) besonders wichtig	• Kulinarische Highlights besonders wichtig	• Fahrradverleih sollte über Kinderfahrräder, Kindersitze, Anhänger verfügen • Vorhandensein von Spielplätzen • Kindermenüs	• Fahrradverleih sollte auch Schutzausrüstung zur Verfügung stellen • Fahrradwaschanlagen wichtig • Vorhandensein von Trainingsangeboten	• Wenn Strecken-Radler: Möglichkeit Gepäcktransfer wichtig, da geringe Mitnahmekapazitäten • Wettkämpfe attraktiv • Vorhandensein von Trainingsangeboten

Tabelle 3: Unterschiedliche Typologien von Radtouristen und ihre Anforderungs- und Reisepreise (Eigene Darstellung in Anlehnung an Rosenau 2011; FGSV 2002; BMWi 2009; Dreyer et al. 2012; Breuer 2014)

Während die Hauptmotivation von Radtouristen, die mit einem Trekkingrad unterwegs sind, im aktiven Erleben und Kennenlernen von Land und Leuten besteht, geht es Benutzern von Mountainbikes und Rennrädern primär um die sportliche Aktivität, mit dem Unterschied, dass bei MTB-Fahrern Geschicklichkeit und bei Rennrad-Fahrern Geschwindigkeit eine größere Rolle spielen (BMW 2009).

Auch in Bezug auf die Streckenbeschaffenheit divergieren die Ansprüche: Wer mit einem Trekkingrad fährt, legt Wert auf überwiegend befestigte, verkehrsarme, jedoch breite Radwege mit verständlicher Wegs- sowie touristischer Beschilderung und Infrastruktur. Demgegenüber wollen MTB-Fahrer gerne auf unbefestigten Wegen (teils mit Hindernissen) und zum Teil auch abseits von Wegen fahren, wobei es Angebote in verschiedenen Schwierigkeitsgraden geben sollte. Rennradler wiederum sind auf durchweg asphaltierte Wege angewiesen, die aber breit genug zum Überholen anderer Verkehrsteilnehmer sein müssen. Falls dies nicht gewährleistet werden kann, wird teilweise das Befahren von Autostraßen bevorzugt (BMW 2009; Mühlnickel 2012).

Was die topographischen Verhältnisse angeht, so sind Nutzer von Trekkingrädern gerne in reliefarmem Gelände unterwegs, während Personen, die MTB fahren, gerade in hügeligem und bergigem Gelände die Herausforderung sehen. Rennradfahrer bevorzugen abwechslungsreiches Terrain, bei dem sich flache mit steilen Partien abwechseln (BMW 2009).

Auch die Länge der Tagesetappen variiert: Laut *Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland* legen Trekkingradnutzer 40-60 km pro Etappe zurück. Die zuvor getroffenen Aussagen zu durchschnittlich zurückgelegten Kilometern pro Tag von Tagesausflüglern, Strecken-Radlern und Touren-Radlern fallen größtenteils in diesen Bereich. Mountainbiker bringen es auf bis zu 50 km pro Etappe (bei gleichzeitiger Bewältigung von 500 bis 1.500 Höhenmeter). Rennradler legen häufig über 100 km pro Tagesetappe zurück (BMW 2009).

Was die sonstigen spezifischen Bedürfnisse von Mountainbikern und Rennradlern angeht, so sollte der Fahrradverleih auf die jeweilige Zielgruppe angepasst sein, was in Bezug auf die Mountainbiker zB. bedeutet, dass auch entsprechende Schutzausrüstung zur Verfügung gestellt wird. Destinationen können in Bezug auf beide Gruppen an Attraktivität gewinnen, wenn sie Trainingsangebote bzw. erfahrene

Guides zur Verfügung stellen, die zB. technische Hinweise geben können. Vor allem Rennradler werden zudem von Destinationen angezogen, in denen nicht nur die Möglichkeit zum Training, sondern auch zur Teilnahme an Wettkämpfen besteht. Wenn sie ihre Reise als Strecken-Tour gestalten, sind sie meistens auf einen Gepäcktransfer-Service angewiesen, der ihnen das Gepäck von einem Etappenpunkt zum nächsten nachliefert, da sie selbst fast kein Gepäck an ihrem Fahrrad transportieren können. MTB-Fahrer wiederum freuen sich besonders über die Möglichkeit, ihr Fahrrad zu waschen, nachdem sie abseits der Wege unterwegs waren.

Die Gruppe der Trekkingradler lässt sich nach Rosenau (2011) nochmal unterteilen in Tourenradler, Genussradler und die Gruppe der Familien mit Kindern. Unterschiede gibt es unter anderem in Bezug auf die Länge der Reise und der Tagesetappen: Tourenradler legen 50 bis 80 km pro Etappe zurück und verreisen im Schnitt eine bis drei Wochen pro Tour. Genussradler fahren nur 30 bis 50 km pro Tag und verreisen auch nur im Schnitt für eine Woche. Familien mit Kindern wiederum legen 10 bis 30 km pro Tag zurück bei einer Reisedauer von drei bis vier Tagen. Hierbei ist ihnen eine Routenführung abseits vom Autoverkehr besonders wichtig.

Obwohl alle Untergruppen der Trekkingradler Wert auf das Erleben von Land und Leuten vor Ort legen, gibt es leichte Unterschiede in der zusätzlichen Motivation für die Reise oder den Ausflug: Erholung spielt bei Tourenradler eine große Rolle, während Genussradler größeren Wert auf Kulturerlebnisse legen und bei Familien mit Kindern der Spaß ein wichtiger Faktor ist (Rosenau 2011). Konsequenterweise ist die Integration von Sehenswürdigkeiten für Genussradler am wichtigsten, während Kinder sich über Spielplätze und andere Angebote fürs Spielen und Entdecken (z.B. Streichelzoos) freuen.

Bezüglich sonstiger spezifischer Bedürfnisse der Trekkingradler-Untergruppen gilt für Familien die Tourenradler, dass sie vorab eines klar verständlichen und gut aufbereiteten Informationsangebots bedürfen, da sie sich im Vorhinein ihrer Reise gut über ihre anvisierte Destination informieren wollen. Dabei sollte die Recherche sowohl online als auch analog leicht durchführbar sein. Genussradlern ist, wie ihr Name schon vermuten lässt, das kulinarische Erlebnis besonders wichtig, während Familien durch die Anpassung der Speisekarte an die Bedürfnisse der Kinder (z.B. kleinere Portionen) von der Kundenorientierung eines entsprechenden Etablissements überzeugt werden

können. Familien, die nicht selbst über jegliche Ausstattung verfügen, erwarten von einem Fahrradverleih auch ein Angebot von Kinderrädern, Kindersitzen oder Anhängern.

Bei der Unterteilung von Radtouristen nach den drei Fahrradtypen ist zu beachten, dass zwar im Jahr 2022 immer noch über zwei Drittel der Radurlauber mit einem Trekkingrad (52,7%), Mountainbike (12,3%) oder Rennrad (6,1%) unterwegs waren, dass in letzter Zeit jedoch vor allem die Nutzung der Trekkingräder rückläufig ist (2021: 58%) (ADFC 2023). Zudem kam es inzwischen zu einer weiteren Diversifizierung des genutzten Fahrradtyps: City-Räder (17%) und Gravelbikes (9,8%) machen z.B. inzwischen fast ein Viertel der von Radurlaubern genutzten Fahrräder aus.

Typen von Pedelec-Touristen

Die Mehrheit der Pedelec-Touristen fällt unter die Kategorie der Genussradler (Breuer 2014). Genussradler mit Pedelec trauen sich jedoch auch in topographisch bewegte Regionen, wo ihnen sonst ohne Motorunterstützung das Gelände zu anspruchsvoll wäre.

Analog zu Fahrradtouristen allgemein ist auch eine Unterteilung der Pedelec-Touristen in Urlaubs-Pedelec-Fahrer, Strecken-Pedelec-Radler und Regio-Pedelec-Radler möglich, deren prozentuelle Verteilung sich aber nicht groß unterscheidet mit der Ausnahme, dass hier die Regio-Pedelec-Radler knapp vor den Strecken-Pedelec-Radlern liegen (Breuer 2014).

5.2 Tagesausflug

Geht man davon aus, dass bei einem Tagesausflug mit dem Fahrrad ca. 47km zurückgelegt werden (siehe Anhang), so kann mindestens der gesamte Landkreis Mayen-Koblenz als Einzugsgebiet für Tagestouristen zugrunde gelegt werden. Aber auch Radausflügler, die von Ortschaften und Städten außerhalb des Landkreises starten (Bonn, Bad Honnef, Unkel, Linz am Rhein, Sinzig, Bad Hönnigen, Bad Breisig, Neuwied, Weißenthurm, Mülheim-Kärlich, Vallendar, Bendorf, Höhr-Grenzhausen, Koblenz, Montabaur, Nassau Bad Ems, Lahnstein, Rhens, Boppard, Emmelshausen, Sankt Goarshausen, Kastellaun, Zell (Mosel), Krampen, Cochem, Kaisersesch, Ulmen, Manderscheid, Daun, Gerolstein, Hillesheim, Adenau, Bad Neuenahr-Ahrweiler, Rheinbach Meckenheim), könnten die Mayener Innenstadt als Ziel anvisieren. Umso

wichtiger ist es langfristig, ergänzend zu den bestehenden touristischen Routen ein zusammenhängendes System von Sternrouten zu schaffen, um die Anfahrt aus möglichst verschiedenen Himmelsrichtungen zu gewährleisten (bzw. die Fahrt aus der Mayener Innenstadt in die Heimatorte der Radausflügler).

5.3 Radreise

Damit Mayen für Radreisende attraktiver wird, bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten:

- 1) Es werden gänzlich neue (mehrtägige) Routen kreiert, die Mayen als Start- /Ziel- / oder wichtigen Zwischenpunkt haben.
- 2) Es werden neue (mehrtägige) Routen ausgewiesen, die im Grunde „bloß“ aus einer Aneinanderreihung schon bestehender, kürzerer Routen bestehen. Denn: Tatsächlich ergibt sich bereits heute schon die Möglichkeit über ausgewiesene touristische Routen (bzw. derer Teilabschnitte) Mayen an die beiden großen Flussradwege Rheinradweg und Mosel-Radweg anzubinden:

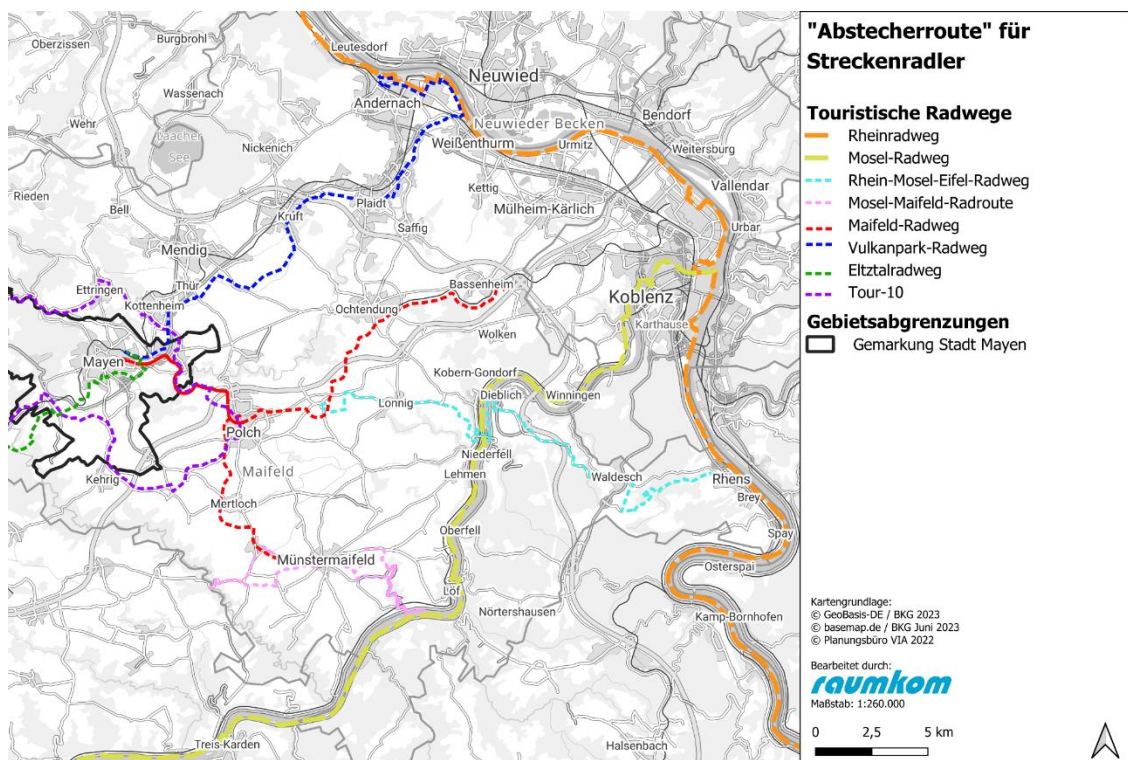


Abbildung 24: Touristische Radrouten Mayen und Umland

In Andernach kann man vom Rheinradweg auf den Vulkanpark-Radweg abzweigen und in Richtung Mayen fahren. Kurz nach Hausen (aber noch vor Mayen!) geht es dann auf dem Maifeldradweg weiter. Wenn man die Variante

Richtung Bassenheim wählt, kann man bei Kerben auf den Rhein-Mosel-Eifel-Radweg abbiegen und entweder bei Koblenz auf den Moselradweg stoßen oder bei Rhens wieder auf den Rheinradweg. Alternativ besteht die Möglichkeit, die zweite Variante des Maifeld-Radwegs zu fahren bis nach Münstermaifeld und von dort dann auf die Mosel-Maifeld-Route bis nach Hatzenport, wo der Mosel-Radweg verläuft.

Es bleibt jedoch das Problem bestehen, dass ein Radtourist, der diese Route wählt, nicht in die Mayener Innenstadt geführt wird. Dies wäre auch nicht der Fall, wenn er den Vulkanpark-Radweg bis zu seinem Ende am Mayener Ostbahnhof folgt und dort auf den Elztal-Radweg abbiegt, um anschließend bei der Conderhöhe in der Nähe von Geisbüschhof auf die Tour-10 zu wechseln, die er wiederum bei Polch zugunsten des Maifeld-Radweges in der Variante seiner Wahl verlassen könnte. Denn auch der Elztal-Radweg führt nicht durch den Mayener Innenstadtring.

Es wäre marketingtechnisch sinnvoll, die oben beschriebenen Varianten der Zubringer-Route von den großen Flussradwegen nach Mayen in eine einzige (zu den bestehenden Routen ergänzende) Route (z.B. „Rhein-Mayen-Mosel-Route“) zu überführen und mit einer einfach verständlichen Beschilderung auszustatten, damit mehr Radreisende ohne großen eigenen Recherche-Aufwand nach Mayen geführt werden. Ein USP in der Mayener Innenstadt würde (wie weiter oben bereits erwähnt) die notwendigen Argumente liefern, um sich für diesen Abstecher zu entscheiden.

Die Routen, wie soeben beschrieben, muten einem Abstecher unter Umgehung der Stadt Koblenz an. Um diesem Charakter etwas entgegenzusetzen, wäre es sinnvoll, die geschilderten Verläufe zu Rundrouten unter Einbeziehung sowohl der großen Fluss-Radwege als auch der Stadt Koblenz auszugestalten (also z.B. Mayen-Hatzenport-Koblenz-Andernach-Mayen, usw.).

Wenn diese neuen touristischen Radrouten jedoch nicht über die Mayener Innenstadt verlaufen, ist wenig gewonnen.

5.4 Rennradler und Mountainbiker

Rennradler und Mountainbiker haben jeweils gesonderte Bedürfnisse (siehe Anhang), die Mayen adressieren sollte, sofern die Stadt auf diese Zielgruppe setzen möchte.

Für Rennradler wurden um Mayen herum einige Routen konzipiert. Zwei von diesen beinhalten als Highlight einen StoppOrmaten, bei dem man die Zeit für die Bewältigung der 2,5 km langen Strecke zwischen Mayen-Nitztal und Kirchwald stoppen lassen kann, bei der rund 240 Höhenmeter (durchschnittliche Steigung: 5%) überwunden werden müssen.

Für Mountainbiker gibt es von Seiten der Stadt Mayen noch kein spezielles Angebot. Auf Ebene des Landkreises wurde aber eine Machbarkeitsstudie zu einem MTB-Park initiiert.

5.5 Touristische Angebote über das Radfahren hinaus

Vielen Radtouristen ist es ein Anliegen, abgesehen vom Radfahren noch weiteren touristischen Aktivitäten nachzugehen. Manchmal ist das Radfahren noch nicht einmal der Hauptgrund für den Urlaub, sondern nur Nebenaktivität. Für diese Leute ist ein Angebot abwechslungsreicher touristischer Aktivitäten sowie von Leih-Fahrrädern besonders wichtig.

In der Tat wirbt die Stadt Mayen mit einem vielfältigen Angebot von touristischen Aktivitäten. Abgesehen vom Fahrradfahren gehören dazu u.a. auch die Möglichkeit zu wandern oder Museen zu besuchen. Inwieweit dieses Angebot noch ausgebaut und verbessert werden kann, ist eine laufende Daueraufgabe der Stadt Mayen und sollte in Zukunft auch immer die Berührungspunkte und mögliche Synergien mit dem Radverkehr bzw. dem Radtourismus berücksichtigen.

6 Handlungskonzept

Das Handlungskonzept enthält die aus den Zielen abgeleiteten Handlungsfelder und Maßnahmen. Es nutzt die bislang dargestellten Analysen und verdichtet sie zum Radtourismuskonzept für Mayen. Die generellen Ziele bilden den strategischen Überbau, für die einzelnen Handlungsfelder. Das sonstige Handeln der Stadt Mayen im Bereich Verkehr sollte stets auf seine Kompatibilität mit den Zielen der vorliegenden Studie abgeglichen werden.

6.1 Ziele

Die zentrale Zielstellung „Förderung des Radverkehrs“ für das Radtourismuskonzept ist noch sehr abstrakt. Radverkehr braucht ein System aus der Fahrwegeinfrastruktur, Abstellinfrastruktur und dem begleitenden Service. Durch eine hohe Systemqualität soll die Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr wie auch Freizeit- und Radwanderverkehr nachhaltig gefördert werden, und zwar sowohl für die innergemeindlichen Binnenverkehre als auch für die zwischengemeindlichen Verbindungsverkehre und die überörtlichen regionalen Radverkehre.

6.2 Schnelle und breite Umsetzbarkeit

Neben der Förderung des Radtourismus in Mayen geht es angesichts der klimapolitischen Dringlichkeit einer lokalen Verkehrswende auch darum, möglichst viele einfache, schnell und ohne großen (Um)Bauaufwand umsetzbare Maßnahmen für eine baldmöglichste Systemmodifizierung vorzuschlagen. Und dabei die neuen Möglichkeiten einer innovativen Anwendung des StVO-Repertoires intensiv zu nutzen (Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Markierungslösungen, Einbahnstraßenöffnung, Sackgassenbeschilderung mit Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr, Furtmarkierungen). Durch die Implementierung schnell umsetzbarer Maßnahmen strebt man an, den bisher vom MIV dominierten Modal Split zugunsten eines höheren Anteils des Fahrradverkehrs zu verändern. Kleinere Investitionen, die schnell umgesetzt werden können, sind oft nachhaltig und wirtschaftlich, da sie schnell Wirkung zeigen und somit weitere „Alltagsradler“ gewonnen werden können.

6.3 Sicheres Radfahren auf den Ortsdurchfahrten

Im Hinblick auf die übergeordneten Baulastträger wie Kreis, Land und Bund ist es ebenfalls wichtig, das klassifizierte Straßennetz aufgrund seiner herausragenden Orientierungsfunktion und Netzbedeutung so umzugestalten, dass es fahrradfreundlicher wird. Aufgrund der häufig beengten Platzverhältnisse sind die Möglichkeiten für Maßnahmen begrenzt. Daher bleibt oft nur die Option, zusätzlich zur Konfliktvermeidung und Gefahrenreduktion auf die

Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs einzuwirken. Dies kann durch die Einführung von Tempolimits und die Vermeidung beschleunigender Gestaltelemente geschehen. Aufgrund von Vorbehalten gegen die Nutzung stark befahrener Hauptverkehrsstraßen, insbesondere bei sogenannten "Sonntagsradlern", ist es wichtig, Alternativrouten anzubieten, die ein angstfreies Radfahren ermöglichen. Dies kann durch die Schaffung attraktiver Routen innerhalb bereits bestehender Tempo-30-Zonen erfolgen, indem Fahrradstraßen ausgewiesen und entsprechend beschildert werden.

6.4 Abstellinfrastruktur verbessern

Neben der Fahrweginfrastruktur, die zu einer guten Erreichbarkeit der Innenstadt Mayens beitragen soll, muss auch die Abstellinfrastruktur angemessen bedacht werden, in den Wohngebieten vor allem im Geschoßwohnungsbau, an wichtigen Zielen im Zentrum, an allen öffentlichen Einrichtungen, an den ÖPNV-Haltestellen, am Bahnhof und in Bereichen mit Läden und Gewerbebetrieben. Die Anforderungen an das Fahrradabstellen haben sich durch den hohen Marktanteil hochwertiger und z.T. auch elektrisch unterstützter Fahrräder sowie von Lastfahrrädern erheblich erhöht. Traditioneller Abstell-"Schrott" („Felgenkiller“) ist nicht mehr akzeptabel. Der Fahrradtourismus hat besondere Anforderungen an die Abstellinfrastruktur, die am besten auch durch Schließfächer bedient werden.

6.5 Mehr Orientierungshilfen geben

Seit Jahrzehnten gibt es das bundesweit einheitliche Fahrradwegweisungssystem der FGSV. Es wird normalerweise einmal top-down überregional und regional von den Ländern und Kreisen geplant. Aber unterhalb dieser Hauptverbindungen soll es bottom-up auch von den Gemeinden mit kleinräumiger Wegweisung aufgefüllt werden. Die Wegweisung kann als Element der Radverkehrsförderung und Tourismusförderung aktiv genutzt werden, wenn sie neben den Wegweisern auch weitergehende Orientierungshilfen gibt. Für die Stadt Mayen ist es gerade in Hinblick auf den Radtourismus wichtig, sich als eigene städte- und fahrradtouristische Destination zu positionieren. In der Routenkonzeption des Kreises führen die Routen teilweise um Mayen herum. Das erscheint nicht sinnvoll, weil Mayen ein attraktives touristisches Angebot hat, das unbedingt in der Routenplanung einbezogen werden sollte, zumindest mit Stichrouten, die in die Stadt führen. Teilweise sind solche Routen auch bereits abschnittsweise vorhanden, so z.B. im Süden der Elztal-Radweg, der eine attraktive Alternative zu den klassifizierten Straßen bietet. Daher sollten an strategisch wichtigen Knoten immer auch Übersichtpläne mit Darstellung der Routen und ihrer Verknüpfungen angeboten werden, ggf. in Verbindung mit entsprechenden Transfer-/Umsteigeplätzen.

7 Maßnahmen

Dieses Kapitel umfasst die Maßnahmenvorschläge, die der Stadt Mayen an die Hand gegeben werden, um den Radverkehr und insbesondere den Radtourismus weiterzuentwickeln. Hierbei wurden vier maßgebliche Handlungsfelder identifiziert:

1. Radverkehrsführung
2. Abstellanlagen
3. Wegweisung
4. Verknüpfung von Rad- und öffentlichen Verkehren
5. Kommunikation und Marketing

In den folgenden Kapiteln werden die erarbeiteten Maßnahmen den aufgestellten Handlungsfeldern zugeordnet, erläutert und verortet.

7.1 Radverkehrsführung

Es wurde bereits ausführlich dargelegt, dass die Radverkehrsführung ein elementarer Bestandteil der Radverkehrsinfrastrukturen darstellt und ganz unterschiedlichen Nutzungsanforderungen gerecht werden muss, damit ein möglichst breites Spektrum von Radfahrenden bequem und sicher mit dem Rad unterwegs sein können. Hierbei sind Systematik und unterschiedliche Ebenen zu bedenken. Diese werden, ausgehend von der obersten Ebenen, in ihrer Funktion beschrieben und dargelegt welche Maßnahmen notwendig sind.

7.1.1 Überörtliche Radschnellverbindungen bzw. Radpendlerrouen

Überörtliche Radschnellverbindungen und Radpendlerrouen verknüpfen benachbarte Städte und Zentren. Ihre Planung und Umsetzung erfolgt in enger interkommunaler Kooperation auf regionaler Ebene. Sie nutzen nicht nur das klassifizierte Straßennetz, sondern auch das Nebenstraßennetz und Netz der land- und forstwirtschaftlich genutzten Nebenstrecken, wenn die entsprechend gewegweist sind. Als offizielle Radschnellwege erfordern sie allerdings gewisse Mindeststandards, die angesichts der geringen Siedlungsdichte nicht zwingend nötig sind. Dann geht es auch „eine Nummer kleiner“, als Hauptroute.

Die vorliegende Studie hat sich, qua Aufgabenstellung, nicht vertiefter mit dieser Ebene auseinandergesetzt. Verweist aber auf das bestehende Radverkehrskonzept des Kreises und empfiehlt die dortigen Maßnahmenvorschläge sukzessive umzusetzen. Hierbei ist oftmals der Kreis oder das Land Baulastträger, sodass eine entsprechende Abstimmung mit diesen Organisationseinheiten sowie dem LBM notwendig ist.

Die Abbildung 25 zeigt die bestehenden touristischen Radrouten im Kontext mit den Zielsetzungen des kreisweiten Radverkehrskonzeptes.

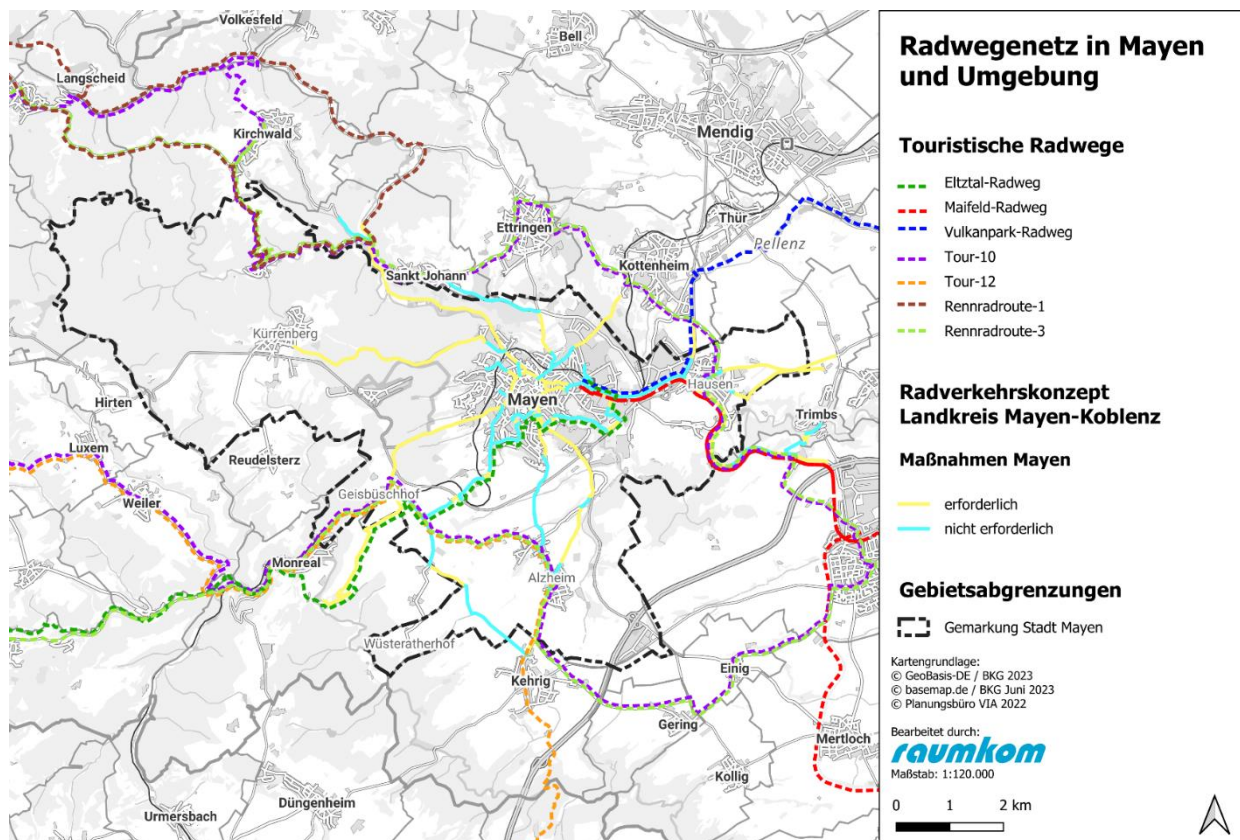


Abbildung 25: Touristische Radrouten und Zielsetzungen des kreisweiten RVKs (raumkom 2023/VIA 2022)

Deutlich wird, dass insbesondere an den Kreisstraßen, etwaige Handlungsbedarfe bestehen, die wiederum auch für eine Bessere Anbindung Mayens an die bestehenden touristischen Routen positiv flankieren würde.

7.1.2 Haupttrouten

Auf nächsten Ebenen der örtlichen Haupttrouten sollte dem Radverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern Vorrang eingeräumt werden und die Anzahl von Stopps, bedingt durch Querungen, Ampelanlagen etc., auf ein Minimum reduziert werden. Hier bietet sich die Fahrradstraße als Führungsform abseits von Hauptverkehrsstraßen besonders an. Wenn es jedoch erforderlich ist, den Radverkehr entlang von Hauptverkehrsstraßen zu führen, sei es aus Gründen der Direktheit oder aufgrund wiederholter Netunterbrechungen im Nebenstraßennetz, müssen Verbesserungen im Bereich der Verkehrssicherheit schnellstmöglich umgesetzt werden. Dies betrifft insbesondere die Markierungen und Beschilderungen von Radwegen sowie die Sicherung von Querungsstellen.

7.1.3 Erschließungsrouten

Erschließungsrouten dienen der Quartierserschließung mit dem Anschluss dort gelegenen Quellen- und Ziele. Sie bedienen vor allem den Alltagsradverkehr und sichern die Verbindungen zum gesamtstädtischen und regionalen Radverkehrsnetz. Ebenso sind diese Routen enorm wichtig, um Kinder und Jugendliche an das Radfahren heranzuführen, da diese Routen im direkten Wohnumfeld existieren und damit im originären Bewegungsraum dieser Altersgruppe. Dementsprechend wichtig ist es, dass die Erschließungsrouten und die entsprechenden Quartiere fahrradfreundlich gestaltet werden und die Existenz von Radfahrende entsprechend sichtbar gemacht wird. Zu diesem Zwecke bietet sich die Einrichtung von Fahrradstraßen mit entsprechender Beschilderung sowie Piktogrammen auf der Straße an.

Für die Schaffung eines umfassenden stadtweiten Erschließungsnetzes sind neben der flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten der Ortsteile Mayens zusätzliche verkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich. Dazu gehören die Einrichtung von Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Einbahnstraßenöffnungen und die Öffnung von Sackgassen. Hinzu kommen u.U. noch kleinere Fahrradabstellanlagen, wenn in den Quartieren nicht nur gewohnt wird.

7.1.4 Innenstadtbereich

Es ist das Ziel, die Erreichbarkeit der Innenstadt von Mayen sowohl für innerstädtische als auch überörtliche Fahrradverbindungen zu verbessern. Dies beinhaltet die Optimierung des bestehenden Radwegenetzes sowie die Schließung von Netzlücken. Bei der Verbesserung der Fahrradinfrastruktur in der Innenstadt ist es wichtig, die Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen zu berücksichtigen. Es ist daher wichtig, zwischen Alltagsradlern, Freizeitradlern und Touristen zu unterscheiden, da ihre Anforderungen an die Routen variieren. Alltagsradler bevorzugen in erster Linie direkte, sichere und komfortable Routen und sind daher bereit, auch auf klassifizierten Straßen zu fahren. Sonntagsradler ziehen es vor, klassifizierte Straßen zu meiden und bevorzugen stattdessen ruhige Nebenstraßen innerhalb von Tempo-30-Zonen sowie verkehrsarme Verbindungswege ohne Kfz-Verkehr. Touristen bevorzugen Routen mit einem gewissen Erlebniswert und meiden stark befahrene Straßen mit schnellem Kfz-Verkehr. Touristische Radfahrer bewegen sich häufig in Gruppen und können als Radwanderer oft Gepäck mitführen. Für sie sind Rastplätze und Informationen über das Netz besonders wichtig, da sie oft längere Strecken zurücklegen und sich in der Region nicht gut auskennen.

Wie bereits angeschnitten gilt für touristische Radrouten in Bezug auf Attraktivität folgendes: Um eine Radroute möglichst attraktiv für Touristen zu machen sollte diese abseits von stark befahrenen Straßen liegen, aber dabei keine zu großen Umwege machen, keine zu großen Höhenunterschiede überwinden und dabei nicht zu komplex gestaltet sein. In Bezug zu Mayen haben die folgenden Straßen die höchsten Auslastungszahlen für motorisierten Verkehr (DTV-Werte) und sollten deshalb bei der Erstellung von touristischen Radrouten so gut es geht gemieden werden: Koblenzer Straße [DTV: 13.756], Habsburgerring [DTV: 12.323], Kehriger Straße [DTV: 8.644].

Da drei überregionale Radrouten (Maifeld, Vulkanpark und Elztal) am Ostbahnhof enden beziehungsweise anfangen, ist es sinnvoll den Ostbahnhof als Knotenpunkt mit der Innenstadt Mayens mit neuen Radrouten zu verbinden. Da auf der Koblenzer Straße, auf dem Habsburgerring und auf der Kehriger Straße sehr hohe Auslastungszahlen für den Autoverkehr zu erwarten sind sollten diese Straßen nicht von Radtouristen befahren werden.

Routenvorschlag 1:

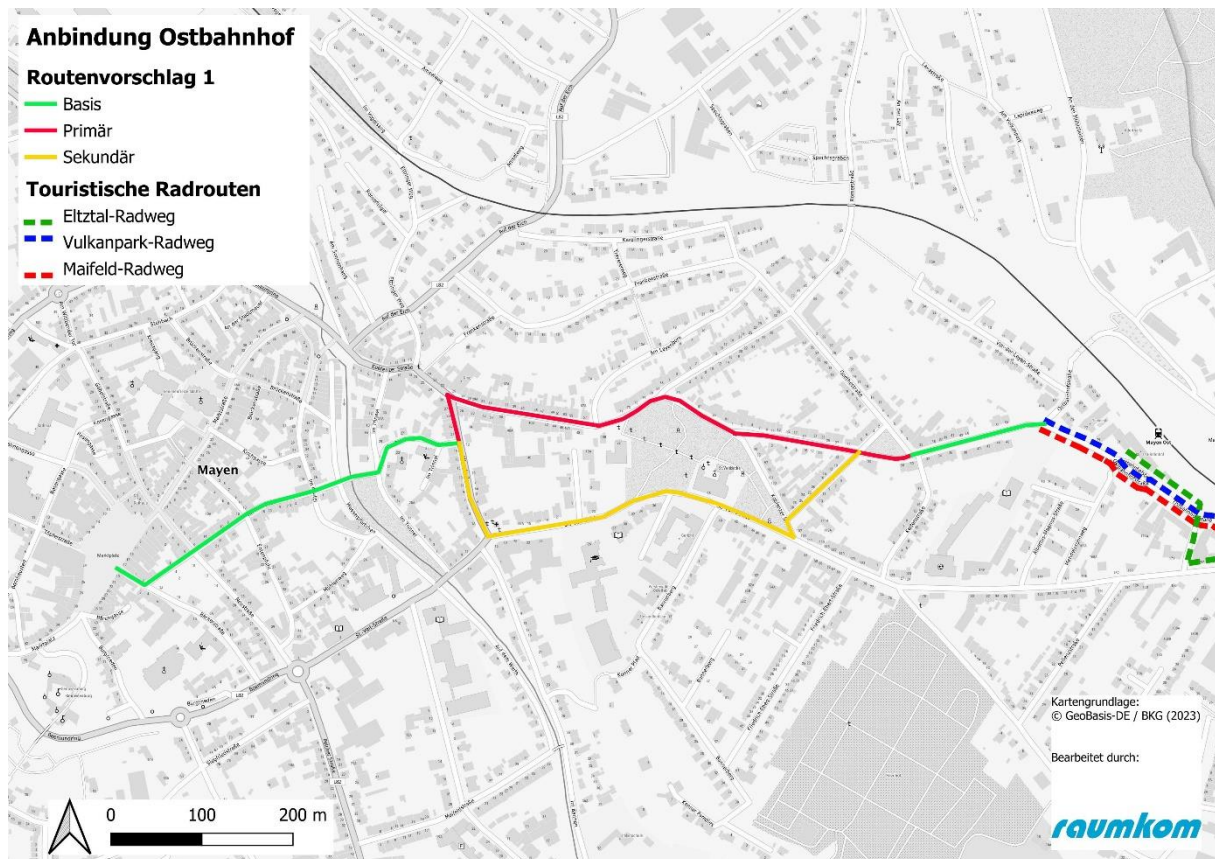


Abbildung 26: Routenvorschlag 1

Routenvorschlag 1 verläuft in Teilen auf der Koblenzer Straße. In Richtung Innenstadt beginnt dann in der heutigen Form ein Einbahnstraßensystem bei dem unklar ist, ob die Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet werden kann. Die aufgezeigte Route behandelt den Fall, bei dem dies nicht realisiert wird, sodass auf dem Weg von der Innenstadt zum Ostbahnhof der Radverkehr über die St. Veit-Straße mitgeführt wird. Auf der Alleenstraße empfiehlt der Landkreis die Errichtung eines Radschutzstreifens. Auf der Straße „Im Trinnel“ gibt es keine Empfehlungen des Landkreises. Die Straße bietet sich dennoch für den Radverkehr an, weil dort eine Geschwindigkeitsbegrenzung vom 30 km pro Stunde gilt und demnach Auto- und Radverkehr zusammen als Mischverkehr geführt werden kann.

Wie oben beschrieben stellt dieser Routenvorschlag bei den aktuellen Verkehrsbedingungen keine besonders attraktive Variante für Radtouristen dar, jedoch ist hier die zurückgelegte Strecke kürzer als beim zweiten Routenvorschlag.

Routenvorschlag 2:

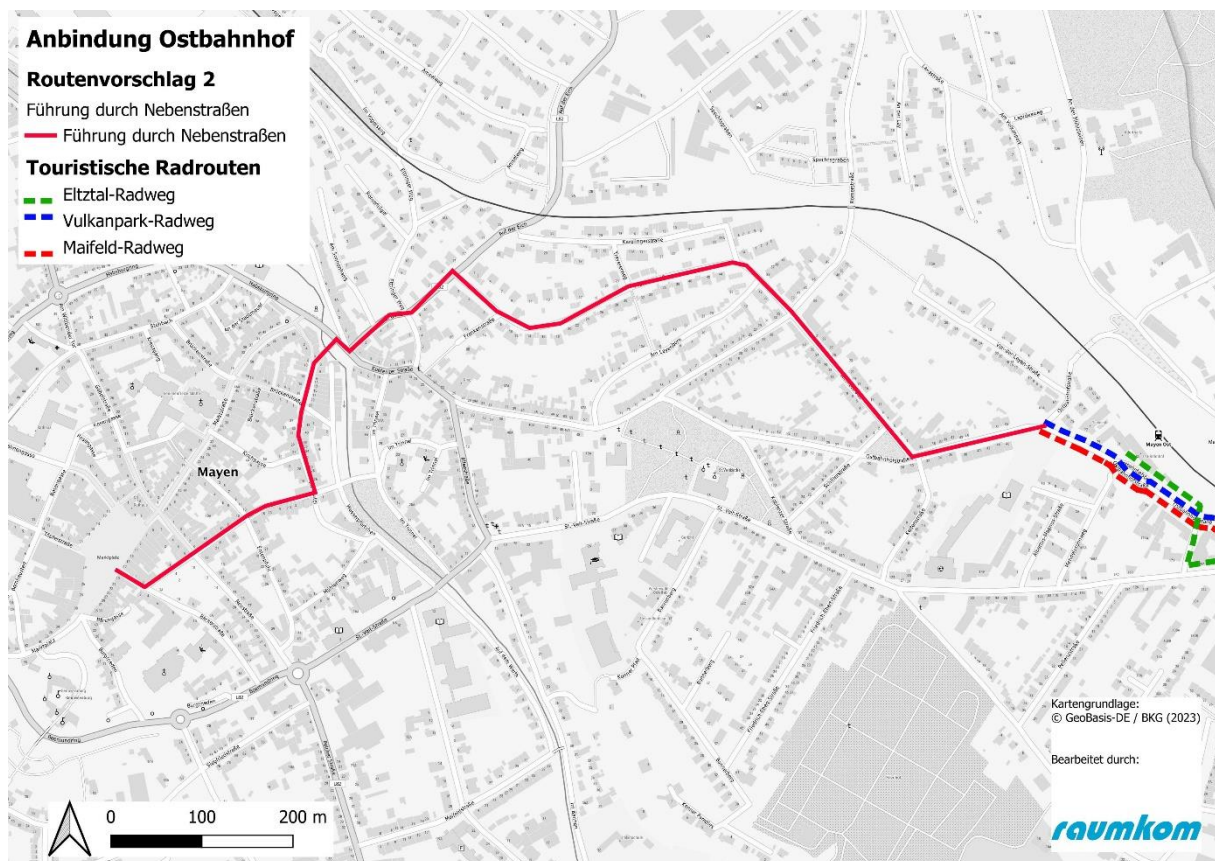


Abbildung 27: Routenvorschlag 2

Abbildung 26 zeigt Routenvorschlag 2 zur Verbindung von Ostbahnhof und Innenstadt. Ebenso auf der Goethestraße, als auch auf der Frankenstraße gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km pro Stunde. Dies ermöglicht eine gemischte Nutzung des Straßenraums für Rad- und Autoverkehr. Auch bei der Frequentierung von Schwerverkehr (in diesem Fall die Routen der Buslinien im Mayener Stadtgebiet) verlaufen auf der Koblenzer Straße zehn Buslinien (320, 375, 377, 380, 388, 390, 399, 357, 382 und 394) während auf Frankenstraße und Römerstraße nur drei Buslinien (360, 357 und 380) geführt werden. Aufgrund dessen kann es sinnvoll sein, Routenvorschlag 2 zu verwirklichen, zumal bei dieser Routenführung kein großer Eingriff im Straßenquerschnitt durchgeführt werden muss.

7.2 Abstellanlagen

Damit Radabstellanlagen möglichst häufig genutzt werden sollten diese möglichst an Orten aufgestellt sein, die eine gewisse touristische Attraktivität ausstrahlen. Bei der genaueren Betrachtung der möglichen Standorte sind die folgenden Aspekte zu beachten.

Erstens spielen die baulichen Gegebenheiten eine Rolle bei der Standortwahl. Wenn eine Fläche schon versiegelt ist, bietet sie sich mehr an zum Aufstellen einer Radabstellanlage als

eine unversiegelte Fläche. Dies liegt vorrangig an klimaökologischen Aspekten. Unversiegelter Boden als kostbares Gut in versiegelten Innenstädten sollte als endende Ressource erkannt und behandelt werden. In diesem Sinne ist zu vermeiden, dass unversiegelte Flächen, welche die Temperatur in ihrer Umgebung durch Verdunstungskälte senken und gleichzeitig der Aufnahme und Versickerung von Niederschlag dienlich sind, durch infrastrukturelle Maßnahmen zu „verbrauchen“.

Ein weiterer wichtiger Teilaspekt sind die Eigentumsverhältnisse der möglichen Standorte. Nur an den Orten, bei denen die städtische Hand Verpächter oder Eigentümer ist, können mögliche Standorte realisiert werden. Dies kann nur durch gute Abstimmung unter den zuständigen Fachbereichen der städtischen Verwaltung gelingen. Auch die Verkehrsbedingungen sind bei der Standortwahl zu berücksichtigen. Denn nur an Standorten mit günstigen Verkehrsbedingungen kann ein hochfrequentierter Radabstellplatz entstehen.

Auch der Frage nach der touristischen Attraktivität einer Radabstellanlage muss nachgegangen werden. Infolge der Kompaktheit der Innenstadt Mayens ist insbesondere innerhalb des Innenstadtrings jede Sehenswürdigkeit fußläufig schnell erreichbar. Daher bieten sich hier Standorte an, die nicht mitten im Zentrum der Stadt liegen, sondern an den Rändern der Fußgängerzone.

7.2.1 Gesamtstadt

Unterschieden werden öffentliche Abstellanlagen im öffentlichen Raum, private Abstellanlagen von Läden und anderen Einrichtungen im öffentlichen Raum und private Abstellanlagen auf privatem Grund von Betrieben, Schulen, Restaurants, Hotels etc. Bestehende Anlagen sollten modernisiert werden und fehlende Anlagen ergänzt werden. Durch den Einsatz robuster und gut sichtbarer Abstellanlagen können die Sicherheitsbedenken vieler Menschen ausgeräumt werden. Besonders wichtig sind groß angelegte Anlagen an Orten mit hoher Besucherfrequenz wie Schulen, Gemeinschaftszentren und Kirchen, sowie an Sport- und Freizeiteinrichtungen wie Sporthallen, Schwimmbädern und Parks. Auch auf gewerblichen Flächen wie Bürokomplexen, Verwaltungsgebäuden und Industrieanlagen sollten ausreichend Abstellmöglichkeiten vorhanden sein.

Es besteht ein Bedarf zur Verbesserung und Erweiterung der Abstellanlagen am Bahnhof, insbesondere hinsichtlich der E-Bike-Box mit ihren 6 Pedelec-Einstellfächern und der potenziellen Lademöglichkeit. Aktuell ist die Anlage jedoch nicht ausreichend benutzerfreundlich gestaltet, da sie lediglich über ein kleines Display und ein Tastenfeld an der Seite verfügt, ohne weitere Erläuterungen. Die Symbole auf den Türen der Box lassen eigentlich vermuten, dass dort Leihpedelecs verfügbar sind, was jedoch nicht der Fall ist. Der

genaue Zweck der Anlage bleibt daher unklar. Um weitere Informationen zu erhalten, könnte man möglicherweise telefonisch nachfragen. Ohne entsprechende Hinweise geht die potenzielle Wirksamkeit dieser Anlage verloren. In Bereichen, in denen die Stadt nicht eigenständig handeln kann, wie beispielsweise beim Fahrradparken beim Einzelhandel, insbesondere auf großen Flächen in Industrie- und Gewerbegebieten, sollte eine intensive Kommunikation mit den entsprechenden Entscheidungsträgern im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements angestrebt werden.

7.2.2 Innenstadt

Im Innenstadtbereich überlagern sich viele verschiedene Gruppen von Nutzenden. Dadurch wird es nötig, viel verschiedene Abstellanlagen einzusetzen. Wegen des historischen Umfeldes der Innen- und Altstadt sind Aspekte der stadtgestalterischen Qualität besonders wichtig.

In der Innenstadt gelegene Verwaltungen und Dienstleistungsbetriebe können in der Regel Abstellanlagen auf ihren eigenen Grundstücken bereitstellen, idealerweise in unmittelbarer Nähe zum Haupteingang. Eine besondere Herausforderung betrifft die teilweise noch vorhandene Wohnbebauung in der Innenstadt. Da es sich oft um Altbauten ohne eigene Garagen handelt, müssen entweder auf dem Grundstück selbst oder im angrenzenden öffentlichen Raum Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Das kann u.U. auch in Form von sog. „Abstellkarussells“ im Format eines Gartenhauses mit einer Kapazität von meist 10-12 schräg oder senkrecht einzustellenden Fahrrädern geschehen, die mit digitalem Schloss gesichert sind. Sie können durch eine Mietgebühr oder aus den typischen Ablösebeträgen für Pkw-Abstellplätze finanziert werden. Bislang werden solche Lösungen vor allem in dicht bebauten Gründerzeitvierteln von Großstädten angewendet (z.B. Hamburg oder Dortmund oder Bremen).

Des Weiteren sind innerhalb des Innenstadtrings an verschiedenen Standorten (wie der Genovevaburg, der Herz-Jesu-Kirche, dem Brückentor und der Touristeninformation) nur unzureichende Abstellmöglichkeiten vorhanden. Sowohl die Qualität als auch die Quantität entsprechen nicht den Anforderungen, die Radfahrer, insbesondere Radtouristen mit Pedelecs, an diese Orte stellen. Derzeit sind nur wenige Radbügel vorhanden, die wenig präsent im öffentlichen Raum platziert sind und nicht ausreichend ausgeschildert sind. Es besteht dringender Handlungsbedarf, um eine angemessene Beschilderung der Radwege zu gewährleisten und die Suche nach Abstellmöglichkeiten zu erleichtern.

Unter den oben genannten Gesichtspunkten wurden die folgenden Standorte für Radabstellanlagen herausgearbeitet:

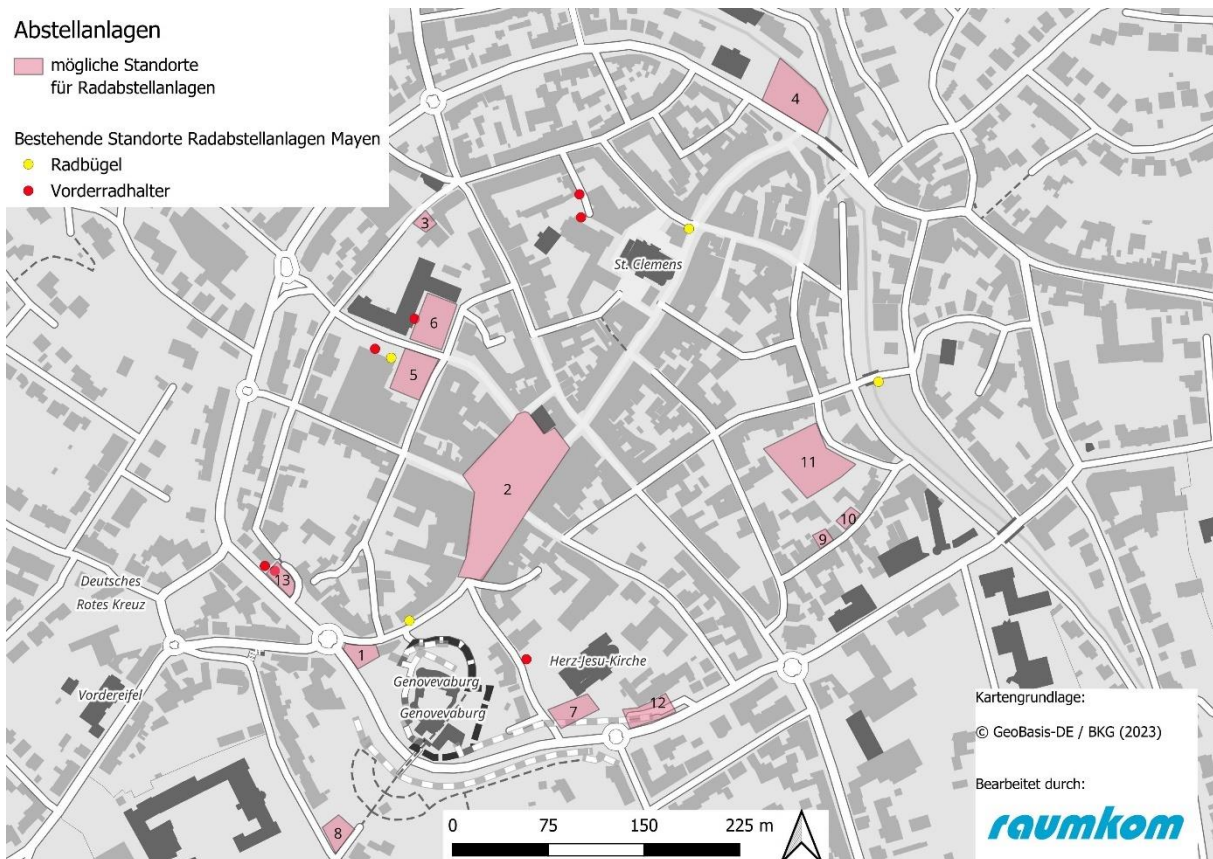


Abbildung 28: Potentielle Standorte für Radabstellanlagen

Standort 1: Parkplatz an der Genovevaburg

Derzeit wird diese Fläche als öffentlicher Parkplatz genutzt. Der Standort ist asphaltiert, sodass hier bei der Errichtung von Radabstellanlagen wenig bis keine baulichen Hindernisse gegen diesen Standort sprechen. Dadurch, dass der Parkplatz direkt an der Genovevaburg liegt, sind die Verkehrsbedingungen an diesem Standort ebenfalls gut. Es fehlt dabei nur die Anbindung für den Radverkehr, der aber im Notfall den Zebrastreifen nutzen könnte.

Auch die Attraktivität des Standortes ist durch die Genovevaburg gegeben. Die Sicherheit für Rad und Nutzer ist insofern abzuwiegen, dass durch die Lage am Ring eine hohe Frequenz an Autos vorbeifährt. Abends ist diese dann nichtmehr gegeben, sodass durch Licht und andere Elemente mehr Sicherheit geboten werden könnte.

Standort 2: Marktplatz

Diese Fläche wird derzeit temporär durch Wochenmärkte und Großveranstaltungen genutzt. Der Standort ist gepflastert, sodass hier die baulichen Bedingungen nicht optimal für die Errichtung von Radabstellanlagen sind. Mit dem Fahrrad ist der Marktplatz gut zu erreichen. Die Attraktivität des Standortes ist durch die Nähe zu Einzelhandel und touristischen Sehenswürdigkeiten gegeben. Für das Fahrrad und die Nutzer ist die Sicherheit auch gegeben,

da der Marktplatz auch in den Abendstunden eine große, frei überblickbare Fläche ist. Durch Beleuchtungselemente könnte man die gefühlte Sicherheit noch weiter erhöhen. Beim Workshop am 14. September 2023 wurde herausgearbeitet, dass an diesem Standort temporäre Abstellanlagen sinnvoll wären, weil dort der Wochenmarkt und der Lukasmarkt stattfinden.

Standort 3: Fläche am alten Arresthaus

Diese Fläche wurde während des Workshops erarbeitet. Die eingezeichnete Fläche ist derzeit eine Fläche auf die Bäume gepflanzt sind. Wir sehen hier eher den Parkplatz an der Göbelstraße als potenzielle Fläche. Der Parkplatz ist asphaltiert und bietet daher optimale Bedingungen für die Errichtung von Radabstellanlagen. Auch die Position des Standorts ist gut, da die Göbelstraße direkt in das Zentrum der Innenstadt führt. Als touristisch attraktiv kann man den Standort nicht beschreiben, jedoch ist durch die fußläufige Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt so gut, dass alles, was innerhalb des Innenstadtrings liegt, zu Fuß erreicht werden kann.

Standort 4: Fläche am ZOB

Die Fläche am ZOB ist derzeit ein asphaltierter Parkplatz für Autos. Hier wäre die Errichtung von Radabstellanlagen gut möglich. Die Verkehrsbedingungen für diesen Standort sind ebenfalls gut, jedoch müssten Nutzer der Radabstellanlagen erst den Habsburgerring per Ampelanlage überqueren, um zur Innenstadt zu gelangen. Die touristische Attraktivität ist hier ebenfalls durch die räumliche Nähe zum Brückentor gegeben. In Bezug auf Sicherheit für Rad und Nutzer kann festgehalten werden, dass der Parkplatz am viel befahrenen Habsburgerring liegt und somit oft frequentiert wird. In den Abendstunden nimmt diese Frequenz ab, sodass durch Beleuchtung und andere Maßnahmen die Sicherheit erhöht werden kann.

Standort 5: Haltestelle Rathaus

Sowohl oberirdisch auf dem Platz selbst als auch unterirdisch in der Tiefgarage „City-Garage“ könnte man Radabstellanlagen schaffen. Der Platz selbst ist gepflastert und dort sind auch schon Fahrradbügel verortet. Diese werden aber eher von motorisierten Krafträdern genutzt werden. Hier wären möglicherweise weitere Fahrradbügel sinnvoll. Ebenso könnte man in der Tiefgarage Platz für Fahrräder schaffen. Diese wären dann direkt witterungsgeschützt. Auch der Bodenbelag aus Asphalt würde die Errichtung von Radabstellanlagen begünstigen. Oberirdisch ist der Platz gut einsehbar, sodass das Sicherheitsgefühl eher positiv ausfällt. Unterirdisch wäre das ein bisschen schwieriger, weil Tiefgaragen als potenzieller Angstraum infrage kommen. Negativ bei einem Standort in der Tiefgarage wäre auch, dass es beim Ein-

und Ausfahren zu Konflikten mit dem Autoverkehr kommen kann. Außerdem müssten Radfahrer beim Ausfahren eine topographische Hürde nehmen.

Standort 6: Rathausvorplatz

Auf dem Rathausvorplatz sind zurzeit schon Radabstellanlagen verortet. Im Workshop im September wurde herausgearbeitet, dass hier die Möglichkeit besteht, die Quantität der Anlagen zu erhöhen. Der Standort ist unter dem Gesichtspunkt der Attraktivität gut geeignet, da die Fußgängerzone dort direkt beginnt. So könnte man dafür sorgen, dass die Fahrradfahrer von den Fußgängern getrennt bleiben, ohne dass die Fußgängerzone an Attraktivität verliert. Der Platz ist gut einsehbar, doch in den Abendstunden könnte man durch Beleuchtung das Sicherheitsgefühl noch erhöhen.

Standort 7: Herz-Jesu-Kirche

Der Parkplatz an der Herz-Jesu-Kirche ist asphaltiert und dient heute als Autoparkplatz. Hier könnte man leicht einen Teil des Parkplatzes für Fahrräder umwidmen. Die touristische Attraktivität des Standorts ist sehr hoch, da man beim Anfahren des Parkplatzes erst durch die Stadtmauer fährt und sich dann zwischen Genovevaburg und der Herz-Jesu-Kirche befindet.

Standort 8: Siegfriedstraße

Der Parkplatz am Krankenhaus ist asphaltiert. Die Idee während des Workshops war, dass Touristen hier ihre Fahrräder abstellen, um dann zu Fuß über die Brücke zur Genovevaburg und zur Innenstadt zu laufen. Zur Errichtung der Abstellanlagen sind hier gute Bedingungen. Zur verkehrlichen Anbindung muss festgehalten werden, dass die Fläche relativ weit entfernt vom Innenstadtring ist. Dennoch ist ihre touristische Attraktivität gegeben, da die Burg fußläufig erreichbar ist.

Standorte 9 und 10: Mühlenweg

Diese zwei Flächen sind relativ klein und zusätzlich dazu liegen die Eigentumsverhältnisse vermutlich in privater Hand. Aufgrund der räumlichen Nähe zu Standort 11, an dem ja ein neues Parkhaus errichtet werden soll, wäre es vermutlich besser, an dieser prominenten Stelle Radabstellanlagen zu errichte als an den Standorten 9 und 10

Standort 11: Im Keutel

Beim Workshop wurde festgestellt, dass auf dieser Schotterfläche demnächst ein neues Parkhaus gebaut werden soll. Beim Bau des Parkhauses kann man Radabstellanlagen ebenerdig integrieren. Im Parkhaus wären die Räder dann witterungsgeschützt. Die Lage des

Parkhauses ist auch relativ gut, sodass alle touristischen Ziele fußläufig gut erreichbar sind. Die verkehrliche Anbindung des Parkhauses wäre dabei auch relativ gut.

Standort 12: Burgfrieden

An Standort 12 befindet sich ein gepflasterter Parkplatz für Autos. Dieser ist zurzeit für Bewohner mit Parkhausweis, sowie mit Parkschein nutzbar. In Bezug auf das Bewohnerparken, was teilweise wegfallen würde, wenn man Teile des Parkplatzes als Radabstellanlagen umnutzt, ist dieser Standort nicht der widerstandsschwächste. Die Anbindung des Parkplatzes ist für den Radverkehr nicht ideal, da er immer den Innenstadtring überqueren muss, aber keine Querungshilfe vorhanden ist. Auch wenn man sich im Gegenverkehr befindet, gibt es keine Möglichkeit den Parkplatz ohne großen Umweg legal zu erreichen.

Standort 13: Stadtbücherei

An der Bushaltestelle an der Stadtbücherei stehen Radabstellanlagen, die nicht mehr den heutigen Standards entsprechen. Hier könnte man diese austauschen und Radabstellanlagen für diejenigen schaffen, die mit dem Bus fahren wollen oder Stadtbücherei und Tourist Information besuchen wollen.

Der Standort bei der Tourist Information ist attraktiv für Touristen, auch die verkehrlichen Bedingungen sind gut, da durch die Platzsituation vor Ort die Radabstellanlagen gut angefahren werden könnten.

Priorisierung

Seitens des Gutachters werden folgende Standorte als prioritär zu verfolgende Optionen vorgeschlagen:

Prioritäten:

- Im Keutel – zukünftiger Parkhausstandort (11)
- Am Rathaus (5/6)
- Standort ZOB (4)
- Herz-Jesu Kirche & Burgfrieden (7/12)
- Marktplatz (2) lediglich für temporäre Abstellplätze geeignet, da unterschiedliche Veranstaltungen im Jahresverlauf keine feste Implementierung zulassen.

7.3 Wegweisung

Wegweisende Beschilderung ist ein zentraler Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur. Um den Radfahrenden eine komfortable Nutzung des Radverkehrsnetzes bieten zu können, ist es unerlässlich, dieses flächendeckend mit wegweisender Beschilderung zu versehen. Bis jetzt beläuft sich die bestehende Beschilderung auf einzelne und wenig prominente Richtungsanzeiger, die jedoch nicht konsistent und konsequent umgesetzt ist. Ein Beispiel hierfür findet sich am Bahnhof Mayen Ost in der Ostbahnhofstraße, wo an der Wand eine vorbildliche großformatige Radwanderwegekarte hängt. Diese zeigt allerdings nur den Maifeld-Radweg, obwohl auch der Vulkanpark-Radweg dort startet. Die Karte sollte aktualisiert werden.

Mit einer feingliedrigeren Erschließung der Stadt Mayen mit Radverkehrsanlagen muss auch die Beschilderung dementsprechend erweitert werden. Zusätzlich ist es wichtig, neben den bis jetzt eher touristisch ausgerichteten Beschilderungen auch Ziele des Alltags-Radverkehrs in das Beschilderungssystem einzubinden.

Die Ziele der Wegweisung sollen einbeziehen:

- **Öffentliche Einrichtungen**
- **Touristische Attraktionspunkte**
- **Arbeitsplatzschwerpunkte (z.B. Gewerbegebiete)**
- **Bildungseinrichtungen**
- **Haltestellen des ÖPNV mit Radabstellanlagen (Bike & Ride)**
- **Größere Radabstellanlagen**
- **Nahversorgungsstrukturen**
- **Veranstaltungsstätten**

Zusätzlich zu den bereits genannten Zielen ist es von großer Bedeutung, an allen Eingangspunkten in die Gemarkung Mayens sowie in allen Ortsteilen eine angemessene Beschilderung anzubringen, um eine flächendeckende Wegweisung sicherzustellen. Des Weiteren müssen sowohl der Stadtrandbereich als auch das Zentrum von Mayen mit zusätzlicher Beschilderung versehen werden, um eine klare Orientierung für Einheimische und Besucher zu ermöglichen.

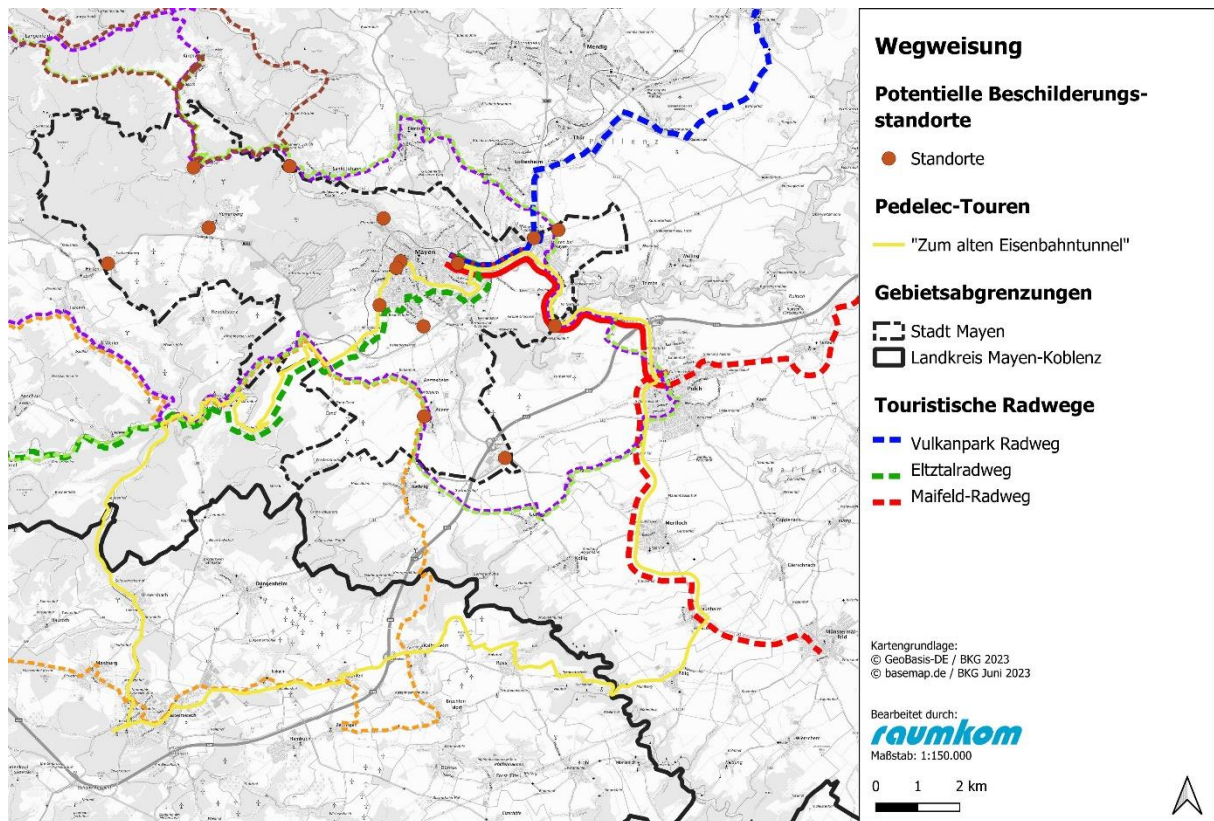


Abbildung 29: potentielle Standorte flächendeckender Beschilderung

7.4 Verknüpfung von Rad- und öffentlichen Verkehr

Eine weitere Möglichkeit, die Innenstadt von Mayen für den Radtourismus attraktiver zu gestalten, ist die intermodale Verkehrsverknüpfung. Ein Beispiel hierfür ist das Konzept des "Park and Bike", das ähnlich wie das etablierte "Park-and-Ride"-Konzept funktioniert. Im Falle des "Park and Bike" können Touristen ihr Auto bei der Anreise auf einem Parkplatz abstellen und anschließend mit dem Fahrrad die restliche Strecke bis in die Innenstadt von Mayen zurücklegen.

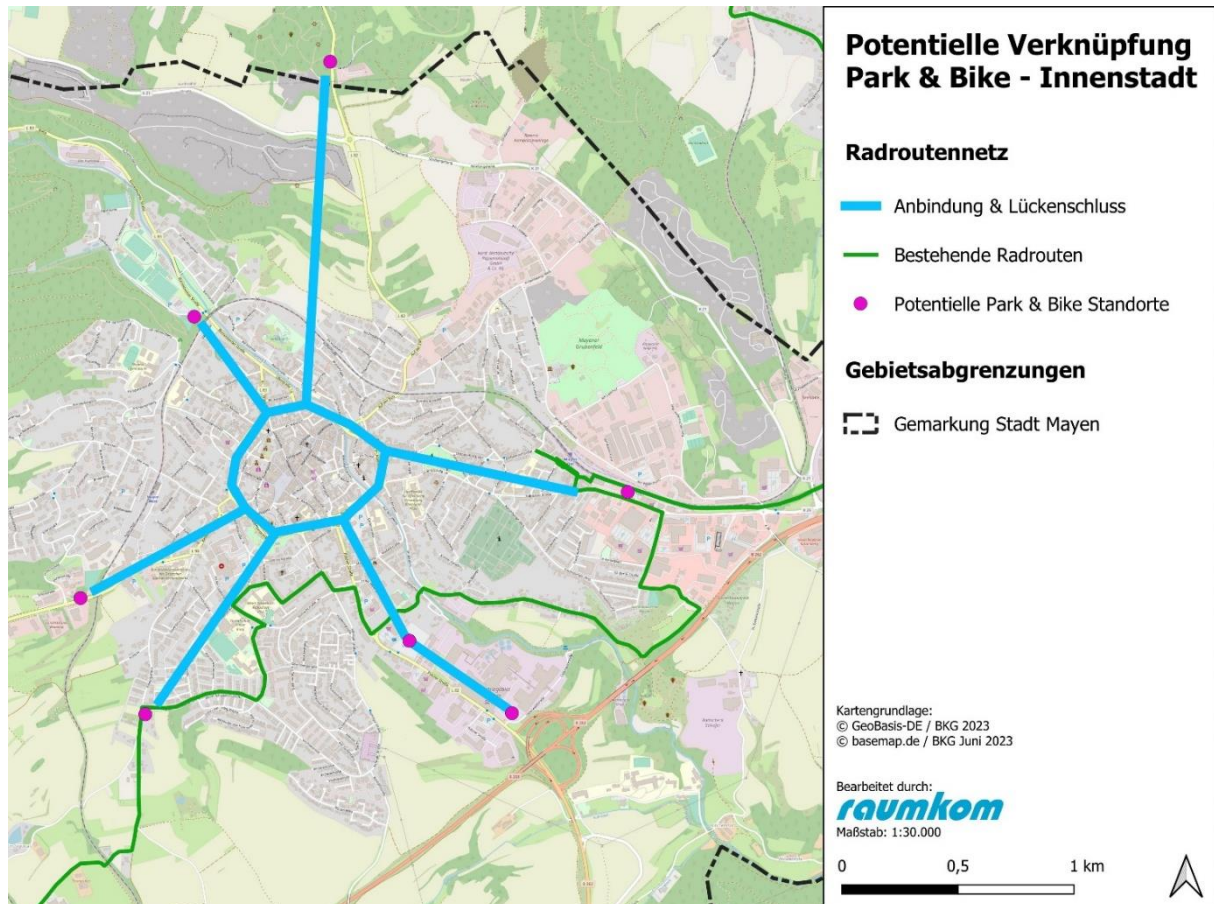


Abbildung 30: Potentielle Verknüpfung Park & Bike – Innenstadt

Die Einführung dieses Konzepts hat mehrere Vorteile. Zum einen bringt es eine Entlastung des Verkehrs- und Parkraumes mit sich, da Besucher ihr Auto außerhalb des Innenstadtbereiches abstellen können. Dies trägt nicht nur zur Reduzierung von Verkehrsstaus und zur Verbesserung der Luftqualität bei, sondern schafft auch ein angenehmeres und sichereres Umfeld für Fußgänger und Radfahrer in der Innenstadt. Darüber hinaus steigert es die Attraktivität von Mayen, da Touristen ein zusätzliches Angebot erhalten, um die Innenstadt zu erreichen, ohne sich mit der oft mühsamen Parkplatzsuche im eigenen PKW auseinandersetzen zu müssen.

Der Parkplatz "Maifeldradweg" bietet sich exemplarisch als potenzieller Standort für einen Park & Bike Parkplatz an. Durch seine Nähe zum Bahnhof verfügt er über günstige

Standortvoraussetzungen für die Errichtung eines solchen Parkplatzes. Allerdings wird der Platz derzeit noch anderweitig genutzt und bedarf einer Umgestaltung oder Erneuerung, um ihn für Touristen attraktiver zu machen.



Abbildung 31/29: Parkplatz Maifeldradweg

7.5 Kommunikation und Marketing

Das Mobilitätsverhalten der Menschen ist Gewohnheit, vielfach gelernt und eingeübt. Trotzdem sind Menschen oft auch bereit, sich auf Neuerungen einzustellen, wie man an der Nutzung von Handys oder PCs sehen kann. Hier war der Vorteil leicht erkennbar und zudem hat die Branche der Hersteller auch massiv für die neuen Produkte geworben. Partiiell gibt es das auch gerade im Radverkehr, wie man am Boom der Pedelecs merken kann. Andererseits breiten sich andere Innovationen nur schwer aus. So z.B. die Fahrradstraßen. Die man ja nicht selbst kaufen kann, sondern ihr Einsatz hängt von der kommunalen Planung und Praxis der Straßenverkehrsbehörden ab. Er setzt also ein Innovationsbereitschaft voraus. Aktuell gibt es noch keine nennenswerte Anzahl an Fahrradstraßen im Mayener Stadtgebiet und die systemische, netzbildende Weiterführung ist bislang unterblieben. Jetzt ist aber ein Punkt erreicht, an dem Politik und Verwaltung einen „Aufbruch zu neuen Ufern“ explizit wünschen. Dieses „Window of opportunity“ sollte man entschlossen nutzen.

Ähnlich ist es mit der privaten Innovationsbereitschaft und dem privaten Umdenken im Verkehr. Oft bedarf es dafür eines besonderen Anstoßes. Das kann z.B. sein eine Familiengründung, die Geburt von Kindern, der Wechsel des Berufs oder Arbeitsplatzes oder ein Umzug sein. Manche Kommunen nutzen mit System solche privaten Umbrüche für ihre verkehrsbezogene Öffentlichkeitsarbeit. Beispielsweise mit dem Neubürgermarketing. Oder mit speziellen Fahrradkursen für neu zugezogen Migranten.

Schwer sind Verhaltensänderungen, wenn das neue Verhalten oder die neue amtliche Lösung noch sehr umstritten ist und bei anderen eine Gegnerschaft hervorruft. Dafür könnten die Fahrradstraßen ein Beispiel werden, wenn ihre Einführung nicht gut vorbereitet wird. Generell müssen alle Maßnahmen gut begründet sein und möglichst mit Daten und Fakten zu den maßgeblichen Gründen hinterlegt werden.

Insofern können die Maßnahmen der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sehr verschiedene Strategien verfolgen. Mal mehr Information, mal mehr Motivation, mal mehr Mitmachcharakter.

Parallel dazu kann man sehr gut Mobilitätstage und/oder Fahrradaktionstage organisieren, bei denen die verschiedensten Fahrradtypen, aber auch Planungslösungen, Abstellanlagen etc. präsentiert werden, ebenso nachhaltige Verhaltensweisen, beispielsweise mit einem spielerischen, Wettrennen ähnlichen Systemvergleich der Autonutzung und Fahrradnutzung in Mayen.

Das kann man kombinieren mit den jährlichen Aktionen des Stadtradelns oder der Aktion „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ oder „mit dem Fahrrad zum Einkauf“.

Das alles kann zur Förderung des positiven Images von nachhaltigem Mobilitätsverhalten (Fahrradfahren ist gesund, sicher, gut für die Umwelt und die Ressourcen) und zur Stärkung des „Wir“ Gefühls (Ich bin Teil von einer immer größer werdenden Gemeinschaft/Community) beitragen.

8 Ausblick

Angesichts der dargestellten Tatsache, dass der Radtourismus in Deutschland ein anhaltendes Wachstum erfährt, mit einem exogen durch Corona bedingten Tief, ist die Zielsetzung der Stadt Mayen, sich als Radtourismusdestination zu positionieren und so einen belebenden Effekt für die Innenstadt zu generieren, eine ambitionierte, aber dennoch sinnvolle Zielsetzung.

Im Zuge des vorliegenden Dokumentes wurden die unterschiedlichen Anforderungen von Radtourismus in Abhängigkeit der unterschiedlichen Typologien von Radtouristen und unterschiedlichen Fahrrad- bzw. Pedelec-Gattungen dargestellt und Implikationen für die Stadt Mayen abgeleitet. Trotz des hohen Grads an Ausdifferenzierung existieren einige elementare Voraussetzungen für Radtouristen, die unabhängig von Radtyp oder Urlaubstyp unabdingbar sind.

Einerseits sind die qualitativen Ansprüche an die „Hardware“, also die physischen Radverkehrsinfrastrukturen ein maßgeblicher Faktor für die Attraktivität der Stadt Mayen im Kontext der Radtourismus. Dies umfasst sowohl die Qualität der Radverkehrswege, also Führungsformen und Oberflächenbeschaffenheit, als auch die Möglichkeiten das Fahrrad oder Pedelec sicher und nah an den Zielorten abzustellen.

Des Weiteren müssen attraktive Radrouten für unterschiedliche Zielgruppen existieren. Dementsprechend braucht es Routen unterschiedlicher Länge und topographischer Anforderung. Ebenso sollten Themenrouten ein Bestandteil des Repertoires an Radrouten sein, um auch Zielgruppen anzusprechen, bei denen neben der Bewältigung einer Strecke auch kulturelle, historische und naturlandschaftliche Aspekte eine Rolle spielen. Hierfür bietet das Mayener Umland eine Vielzahl an Anknüpfungspunkte, mit dem Vulkanparkradweg existiert bereits eine derartig Routenoption. An dieser Route lässt sich eine zentrale Problemstellung, die gleichzeitig auch zentrale

Handlungsschwerpunkt sein muss, exemplarisch darstellen: Die Verbindung von touristischen Radrouten mit der Mayener Innenstadt. Keine der bisher existierenden touristischen Radrouten führt bis oder in die Innenstadt. Hier gilt es die Lücken zu schließen, um die Mayener Innenstadt von den auf den Routen existierenden Frequenzen profitieren lassen zu können. Die existierenden Radrouten und die perspektivischen Lückenschlüsse müssen adäquat ausgewiesen sein. Hier spielt die Radwegweisung eine zentrale Rolle. Einerseits braucht es ein Netz von Wegweisern entlang der Routen und an Knotenpunkten auch immer wieder großformatige Infotafeln, die das Radwegenetz illustrieren.

In der Innenstadt selbst liegt ein weitere Handlungsschwerpunkt: Die Implementierung von qualitativ hochwertigen und quantitativ ausreichenden Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt, touristischen Attraktionspunkten sowie Gastronomie, Hotellerie und Einzelhandel. Die zuletzt genannten Akteure müssen hierbei mit eingebunden werden. Dies wird im Rahmen des laufenden Projektes durch Workshops geschehen. Aktuell ist nur die Jugendherberge als Bett & Bike Unterkunft zertifiziert, hier gilt es weitere Betriebe vom Mehrwert der Zertifizierung bzw. der Fahrradfreundlichkeit zu überzeugen.

Jenseits der „Hardware“ sind weitere Handlungsfelder zu bestellen. So ist radfahrerspezifisches Angebot seitens der Gastronomie denkbar. Des Weiteren sind Informationen zu Radrouten, Attraktionspunkten und möglichen Aktivitäten gebündelt, prominent und professionell zu kommunizieren. Hierbei hat das Internet mittlerweile eine zentrale Rolle eingenommen, diese Kanäle gilt es zu bespielen und Mayen auf die „Radtourismuslandkarte“ zu setzen.

9 Quellenverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) (2020): Fahrräder abstellen – zu Hause und im öffentlichen Raum. Berlin.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) (2021): #ZukunftRadtourismus – mehr als ein Trend. Tourismuspolitische Forderungen des ADFC. Berlin.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) (2023): ADFC-Radreiseanalyse für das Jahr 2022. Berlin.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) (o. J. a): ADFC-empfohlene Abstellanlagen: Geprüfte Modelle. <<https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle/>> (Zugriff: 10.07.2023).
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) (o. J. b): Die ADFC-Qualitätsauszeichnung für fahrradfreundliche Gastbetriebe. Berlin.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) (o. J. c): Qualitätszertifikat. Bett+Bike-Camping. <<https://www.bettundbike.de/unterkunft-werden/camping>> (Zugriff: 17.05.2023).
- BIK TEC GmbH (o. J.): Die Ladestationen Pure & Smart sind die intelligentesten Lademöglichkeiten für E-Bikes auf dem Markt. <<https://biktec.com/fahrradinfrastruktur/ladestationen/ladestation-smart/>> (Zugriff: 20.07.2023).
- Bike and Ride Fahrradparksysteme GmbH (o. J.): Fahrradständer Forte Plus. <<https://bikeandride.de/product/fahrradstaender-forte-plus/>> (Zugriff: 12.07.2023).
- Breuer, M. (2014): Revolution im Radtourismus durch E-Bikes. Ausweitung des Aktionsraumes in Mittel- und Hochgebirge. Hamburg.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (2009): Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Langfassung. Berlin.
- Dreyer, A. (2012a): Produktgestaltung im Radtourismus. In: Dreyer, A., Mühlnickel, R. & E. Miglbauer (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. 157-163. München.
- Dreyer, A. (2012b): Radlerfreundliche Gastronomie. In: Dreyer, A., Mühlnickel, R. & E. Miglbauer (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. 74-76. München.
- Dreyer, A. (2012c): Strategische Positionierung. In: Dreyer, A., Mühlnickel, R. & E. Miglbauer (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. 155-157. München.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS 02). Köln.
- Gemeinde Schwielowsee (o. J.): Leih Dir ein Rad von Nextbike. <<https://www.schwielowsee-tourismus.de/urlaubsinspiration/radfahren-wandern/fahrradvermietung/nextbike.html>> (Zugriff: 17.07.2023).
- Hürten, D. & M. Görtz (2012): Motive der Radurlauber, psychographische Merkmale und Reiseverhalten. In: Dreyer, A., Mühlnickel, R. & E. Miglbauer (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. 36-44. München.

- Institut für Raumentwicklung und Kommunikation (raumkom) (2011): Statusanalyse Fahrradverleihsysteme. Potenziale und Zukunft kommunaler und regionaler Fahrradverleihsysteme in Deutschland. Trier.
- LAND SALZBURG (2013): Leitfaden Fahrradparken. Planung und Realisierung von Radabstellanlagen in Salzburg. Salzburg.
- Monheim, H. & R. Monheim (Hrsg.) (2003): Neue Wege für den Verkehr in Tourismusregionen. Fallstudie Usedom. Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 224. Bayreuth.
- Mühlnickel, R. (2012): Radtouristisches Angebot. In: Dreyer, A., Mühlnickel, R. & E. Miglbauer (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. 45-73. München.
- Reiche, W. (2012): Fallbeispiel: Fahrradfreundliche Gastbetriebe Bett+Bike. In: Dreyer, A., Mühlnickel, R. & E. Miglbauer (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. 81-86. München.
- Rosenau, J. (2011): Fahrradtourismus – „Ein deutscher Wachstumsmarkt“. In: Bochert, R. (Hrsg.): Fahrradtourismus. 3-110. Berlin.
- Schleswig-Holsteinischer Zeitungsverlag GmbH & Co. KG (sh:z) (2017): Fahrradkäfing am Bahnhof wird gebaut. <<https://www.shz.de/lokales/bargteheide-ahrensburg/artikel/fahrradkaefig-am-bahnhof-wird-gebaut-41649822>> (Zugriff: 17.07.2023).
- Schwarzwald Tourismus GmbH (o. J.): Pedelec / E-Bike Verleih / Akku-Ladestation am Bahnhof Lahr. <<https://www.schwarzwald-tourismus.info/attraktionen/pedelec-e-bike-verleih-akku-ladestation-am-bahnhof-lahr-4937a30db8>> (Zugriff: 17.07.2023).
- Velodepo (2023): Velodepo für fahrradfreundliche Kommunen. Stadtmöbel für die Fahrradfahrer. <<https://www.velodepo.de/staedte-kommunen/>> (Zugriff: 12.07.2023).
- Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) (2023): Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2022 mit Zahlen und Analysen zum Jahr 2022 in Kooperation mit dem VDZ-Verband des deutschen Zweiradhandels. Berlin.

