

# +RADVERKEHRSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS MAYEN-KOBLENZ

## *Teilbericht 1: Bike + Ride-Konzept*



Köln, im Oktober 2022





# RADVERKEHRSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS MAYEN-KOBLENZ

## *Teilbericht 1: Bike + Ride-Konzept*

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6

50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

Bearbeiter:

Frank Reuter

Celina Hoffmann

Dominik Tönnies

Im Auftrag der



WFG am Mittelrhein mbH

Bahnhofstraße 9

56068 Koblenz





## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Bike + Ride-Konzept.....</b>	<b>11</b>
1.1	Was ist Bike + Ride .....	12
1.2	Methodik der Bestandserhebung.....	14
1.3	Aufnahme des Bike + Ride-Angebotes.....	14
1.3.1	Erhebungsumfang.....	14
1.3.2	Anlagentypen .....	15
1.4	Standard einer Fahrradabstellanlage im Landkreis Mayen-Koblenz .....	22
1.5	Potentialanalyse.....	22
1.6	Situation an den Bahnhöfen und Planungsvorschlag.....	26
1.6.1	Andernach.....	26
1.6.2	Hatzenport .....	28
1.6.3	Kattenes.....	29
1.6.4	Kobern-Gondorf .....	30
1.6.5	Kottenheim.....	31
1.6.6	Kruft .....	32
1.6.7	Lehmen.....	33
1.6.8	Löf.....	34
1.6.9	Mayen Ost.....	35
1.6.10	Mayen West .....	37
1.6.11	Mendig .....	38
1.6.12	Miesenheim.....	39
1.6.13	Monreal.....	40
1.6.14	Namedy.....	41
1.6.15	Plaidt.....	42
1.6.16	Rhens .....	43
1.6.17	Spay.....	44
1.6.18	Thür .....	45
1.6.19	Urmitz .....	46
1.6.20	Urmitz-Rheinbrücke .....	47
1.6.21	Vallendar.....	48
1.6.22	Weißenthurm .....	49

1.6.23 Winnigen .....	51
1.7 Fazit .....	52

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Reisezeitvergleich der Bike + Ride-Formen .....	12
Abbildung 1-2:	Fahrradsammelanlage am ZOB in Nordhorn.....	13
Abbildung 1-3:	Einfacher Vorderradhalter .....	17
Abbildung 1-4:	Sonderform „Schräghochparker“ .....	17
Abbildung 1-5:	Einfacher Anlehnhalter (inkl. Rahmenanschlussmöglichkeit).....	18
Abbildung 1-6:	Anlehnhalter (inkl. Vorderrad- und Rahmenanschlussmöglichkeit)...	18
Abbildung 1-7:	Fahrradboxen.....	19
Abbildung 1-8:	Bahnhöfe und Schienennetz im Landkreis Mayen-Koblenz.....	20
Abbildung 1-9:	Stellplätze an Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen im Landkreis Mayen-Koblenz .....	21
Abbildung 1-10:	Auslastung der Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen im Landkreis Mayen-Koblenz.....	21
Abbildung 1-11:	Festlegung der Anzahl der Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen im Landkreis Mayen-Koblenz.....	25
Abbildung 1-12:	Anlagen am Bahnhof Andernach.....	27
Abbildung 1-13:	Anlagen am Bahnhof Hatzenport .....	28
Abbildung 1-14:	Der Bahnhof in Kattenes .....	29
Abbildung 1-15:	Anlage und frei abgestelltes Rad am Bahnhof Kobern-Gondorf .....	30
Abbildung 1-16:	Vorderradhalter am Bahnhof Kottenheim .....	31
Abbildung 1-17:	Anlagen am Bahnhof Krufft .....	32
Abbildung 1-18:	Der Bahnhof in Lehmen .....	33
Abbildung 1-19:	Vorderradhalter am Bahnhof Löff .....	34
Abbildung 1-20:	Abstellanlagen am Bahnhof Mayen Ost .....	36
Abbildung 1-21:	Der Bahnhof Mayen Ost.....	37
Abbildung 1-22:	Frei abgestellte Räder in Mendig.....	38
Abbildung 1-23:	Frei abgestelltes Rad in Miesenheim .....	39
Abbildung 1-24:	Der Bahnhof in Monreal .....	40
Abbildung 1-25:	Anlage und frei abgestelltes Rad am Bahnhof Namedy .....	41
Abbildung 1-26:	Frei abgestelltes Rad am Lichtmast vor dem Bahnhof Plaidt.....	42

Abbildung 1-27: Vorderradhalter am Bahnhof in Rhens .....	43
Abbildung 1-28: Vorderradhalter am Bahnhof in Spay .....	44
Abbildung 1-29: Frei abgestelltes Rad am Bahnhof in Thür .....	45
Abbildung 1-30: Anlage am Bahnhof Urmitz .....	46
Abbildung 1-31: Anlage am Bahnhof Urmitz-Rheinbrücke .....	47
Abbildung 1-32: Anlage am Bahnhof Vallendar.....	48
Abbildung 1-33: Anlagen am Bahnhof Weißenthurm .....	50
Abbildung 1-34: Anlagen am Bahnhof Winningen.....	51

## 1 Bike + Ride-Konzept

Mit der Kombination der Verkehrsmittel „Fahrrad“ und „Bahn“ sind auch lange Wege u. a. zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstätte möglich. Eine Grundvoraussetzung für die Nutzung der beiden Verkehrsmittel ist die Bereitstellung attraktiver Abstellanlagen für Fahrräder an den Bahnhöfen.

Nicht vorhandene oder aktuellen Qualitätsansprüchen nicht entsprechende Fahrradabstellanlagen können in vielen Fällen dazu führen, dass nicht mit dem Fahrrad gefahren wird oder aber aus Angst vor Beschädigungen oder Diebstahl minderwertige und nicht verkehrssichere Fahrräder genutzt werden. Somit kann eine Verbesserung der Fahrradabstellanlagen auch einen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Steigerung des Radverkehrsanteils leisten.

## 1.1 Was ist Bike + Ride

Die Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr ist das sogenannte Bike + Ride.

Dabei gibt es drei Grundformen:

- Vortransport: Das Fahrrad wird auf dem Weg zur Haltestelle genutzt.
- Nachtransport: Das Fahrrad wird auf dem Weg vom Bahnhof zur Arbeitsstelle genutzt.
- Fahrradmitnahme: Das Fahrrad wird im Zug / Bus mitgenommen.



Abbildung 1-1: Reisezeitvergleich der Bike + Ride-Formen  
(Quelle: Ab in die Pedale, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW)

Die Abbildung 1-1 verdeutlicht schematisch die Reisezeitgewinne, die durch Bike + Ride zu erreichen sind. Wird eine Strecke, zum Beispiel im Vortransport, mit dem Fahrrad zurückgelegt können schon deutliche Reisezeitgewinne erzielt werden. Besonders effektiv ist die Kombination von Vor- und Nachtransport.

### Vortransport

Der Vortransport ist die häufigste Form der Bike + Ride-Nutzung im alltäglichen Verkehr. Hier wird das Fahrrad tagsüber am Bahnhof geparkt. Dazu ist eine Abstellanlage, an der man das Fahrrad sicher anschließen kann, der Mindeststandard. Nach Möglichkeit sollte die Anlage auch über eine Überdachung und eine Beleuchtung verfügen. Im Vortransport liegen grundsätzlich und somit auch für den Landkreis Mayen-Koblenz die größten Potenziale. Die Schaffung neuer Abstellanlagen zielt in erster Linie auf diesen Vortransport ab.

### Nachtransport

Bei dem Nachtransport sind die Anforderungen an die Abstellanlagen höher, da das Fahrrad über Nacht geparkt werden muss. Mögliche Elemente sind Fahrradboxen oder Fahrradsammelanlagen für einen begrenzten Nutzerkreis. Der Nachtransport ist im Landkreis Mayen-Koblenz insbesondere in den größeren Städten mit Arbeitsplatzschwerpunkten, wie z. B. Andernach und Weißenthurm von Bedeutung.

Abbildung 1-2: Fahrradsammelanlage am ZOB in Nordhorn

#### Fahrradmitnahme



Die Fahrradmitnahme ist eine beliebte Form der Bike + Ride-Nutzung im Freizeitverkehr. Bei der Fahrradmitnahme sind vor allem der Zugang zum Fahrzeug und das Platzangebot für Fahrräder von Bedeutung. Die Fahrradmitnahme in Rheinland-Pfalz ist in den Zügen des Nahverkehrs von Montag bis Freitag ab 9:00 Uhr und an den Wochenenden und an Feiertagen kostenlos. Damit sind wesentliche Erfolgsfaktoren für die Fahrradmitnahme im Freizeitverkehr gegeben.

#### Mitnahme im Bus

Im Verkehrsverbund Rhein-Mosel gelten die zeitlichen Regeln für die kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern auch für den Linienbusverkehr.

#### Fahrradbus

Fahrradmitnahme in Bussen kann auf regionalem Maßstab ein interessantes fahrradtouristisches Segment sein, wenn entsprechende Angebote, z. B. Fahrradtransportanhänger, geschaffen werden. Im Landkreis Mayen-Koblenz werden vom Verkehrsverbund Rhein-Mosel zwei Fahrradbusse angeboten:

- RadBus Mosel-Maifeld (Linie 366)

- RadBus Hunsrück-Mosel (Linie 629)

Der RadBus Mosel-Maifeld fährt Montag bis Sonntag im Zweistunden-takt zwischen Burgen, Hatzenport und Münstermaifeld. Der RadBus Hunsrück-Mosel fährt in der Woche dreimal sowie am Wochenende und an Feiertagen fünfmal am Tag zwischen Hatzenport und Kas-tellaun. Die Fahrradbusse auf den beiden Linien können 20 Fahrräder mitnehmen<sup>1</sup>.

## 1.2 Methodik der Bestandserhebung

### Aufgabenstellung

Für die Haltestellen des Schienenverkehrs im Landkreis Mayen-Koblenz wird ein Konzept zur Weiterentwicklung des Bike + Ride-Systems entwickelt. Dabei werden auf der Grundlage der Bestandsaufnahmen an den 23 Bahn-Haltepunkten im Landkreis Handlungsempfehlungen formuliert.

### Arbeitsschritte

Es wurden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Zählung der Stellplätze und fotografische Dokumentation
- Erfassung aller abgestellten Räder im Bahnhofsumfeld (an einem Werktag zwischen 9 und 14 Uhr).
- Aufnahme der räumlichen Verhältnisse
- Potenzialabschätzung für die Anlagen an den Bahnhöfen
- Erarbeitung eines Konzeptvorschlages.
- Dokumentation in einer Online-Karte?

Mit dem Zeitschnitt von 9 bis 14 Uhr ist an den Bahnhöfen, die vom Vortransport geprägt sind, die Zeit der höchsten Stellplatznutzung abgedeckt. Zu dieser Zeit werden die Fahrräder von Berufspendlern, Auszubildenden, Schülern und Studenten erfasst, die zusammen zwischen 80 und 90 % der Bike + Ride-Nutzer ausmachen.

## 1.3 Aufnahme des Bike + Ride-Angebotes

### 1.3.1 Erhebungsumfang

Die Erhebung des Bike + Ride-Angebotes und der Nachfrage erfolgte am 05. und 06.10.2021 (Dienstag und Mittwoch) zwischen 9:00 Uhr und 14:00 Uhr. Hierbei wurden an den zu untersuchenden Bahnhöfen der einzelnen Kommunen die Anzahl der Stellplätze sowie der

---

<sup>1</sup> Weitere Informationen auf der Homepage des Verkehrsverbunds Rhein-Mosel:  
<https://www.vrminfo.de/freizeit/vrm-region-erleben/radbusse/>

abgestellten Fahrräder in den Bike+ Ride-Anlagen erhoben. Außerdem wurden frei abgestellte Fahrräder sowie „Fahrradleichen“ aufgenommen. Unter frei abgestellten Fahrrädern werden jene Räder angesehen, die im näheren Umfeld des Bahnhofs nicht an einer Abstellanlage angeschlossen sind. Bei „Fahrradleichen“ handelt es sich um nicht mehr funktionsfähige Räder, die bereits seit geraumer Zeit in einer Anlage oder frei abgestellt sind.

An den Bahnhöfen Andernach, Hatzenport, Kobern-Gondorf, Kottenheim, Kruft, Löff, Mayen Ost, Namedy, Rhens, Spay, Urmitz, Urmitz-Rheinbrü, Vallendar, Weißenthurm und Winingen sind Fahrradabstellanlagen vorhanden. An diesen 15 Bahnhöfen gibt es insgesamt 274 Stellplätze, davon sind 96 mit Vorderradhalter. Dem empfohlenen Standard entsprechen also heute schon 178 Stellplätze (vgl. Kap. 1.4).

An acht Bahnhöfen existieren keine Anlagen: Kattenes, Lehmen, Mayen West, Mendig, Miesenheim, Monreal, Plaidt und Thür.

Die beiden Erhebungstage lagen außerhalb der Ferienzeit in Rheinland-Pfalz. An diesen Tagen war es überwiegend wolzig und die Temperatur lag zwischen 8 und 18° C am ersten und zwischen 8 und 14° C am zweiten Tag.

### 1.3.2 Anlagentypen

Bei der Beurteilung der Bike + Ride-Anlagen spielt der Angebotsstandard eine große Rolle. Folgende Merkmale bei Fahrradhaltern und Anlagenstandorten werden nach der Richtlinie „Hinweise zum Fahrradparken“<sup>2</sup> empfohlen:

#### **Guter Halt der Räder**

- Alle Größen und Typen an Rädern müssen in die installierten Fahrradhalter passen.
- Fahrradhalter müssen einen sicheren Stand bieten (z. B. beim Be- und Entladen, einseitiger Gepäcklast, Auf- und Absitzen eines Kindes u. a.).
- Die Halterung darf nicht zu Beschädigungen am Rad führen.

#### **Gute Zugänglichkeit**

- Ein- und Ausparken sollen möglichst bequem (also ohne große Kraftanstrengung und ohne verhaken mit Nachbarrädern) möglich sein.

#### **Witterungs-, Diebstahlschutz und soziale Sicherheit**

- Eine Überdachung der Anlagen, insbesondere an Standorten mit mittleren und längeren Parkdauern, wird empfohlen.

---

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zum Fahrradparken. Köln, 2012

**Sicherer Betrieb und Reinigung**

- Soweit die Anlage von geschlossenen Sammelanlagen oder Fahrradboxen nicht möglich oder gewünscht ist, sollten die Anlagenelemente so konzipiert sein, dass ein Laufrad sowie der Rahmen angeschlossen werden können. Sollte auch das nicht möglich sein, sollte zumindest das Rad mit Rahmen an den Halter angelehnt und angeschlossen werden können.
- Anlagen sollten gut einsehbar sein.
- Durch eine Beleuchtung sollte auch eine nächtliche Nutzung der Anlage ohne Angsträume ermöglicht werden.
- Die Abstellelemente und -anlagen sind so zu gestalten, dass Verletzungsgefahren ausgeschlossen werden: Vermeidung von scharfen Kanten, genügend Platz zwischen den Rädern und ausreichend hohe Überdachungen.
- Die Anlagen sollten in einem ausreichenden Abstand zum Verkehrsraum des Fußgängers aufgestellt sein.
- Die Reinigung der Fahrradhalter und deren Standorte sowie die Instandhaltung der Halter sollten möglichst einfach zu bewerkstelligen sein.
- Die Halter sollten nach Möglichkeit, auch wegen der Reinigung, im Boden fixiert sein, also einbetoniert werden.
- Das Design der Fahrradabstellanlagen sollte sich harmonisch in das räumliche Gesamtbild einfügen.
- Es sollte ein möglichst einheitliches Modell gewählt werden.

Als Zusatzanforderung im Nachtransport aber auch als erhöhte Komfortstufe für den Vortransport sind Fahrradboxen als Einzelanlagen oder abschließbare Gruppenanlagen sinnvoll.

**Vorhandene Anlagentypen und ihre Eignung**

Die vorhandenen Abstellanlagen im Landkreis Mayen-Koblenz wurden fünf Grundtypen zugeordnet. Folgende Anlagentypen wurden an den einzelnen Bahnhöfen festgestellt:

- Einfacher Vorderradhalter (Abbildung 1-3)
- Sonderform „Schräghochparker“ (Abbildung 1-4)
- Einfacher Anlehnhalter (Abbildung 1-5)
- Anlehnhalter mit Vorderradanschlussmöglichkeit (Abbildung 1-6)
- Fahrradboxen (Abbildung 1-7).

**Einfacher Vorderradhalter**



*Abbildung 1-3: Einfacher Vorderradhalter*

Ein einfacher Vorderradhalter ohne Fixierung kann nur von einem Fahrrad genutzt werden. Vorderradhalter bieten generell nur eine geringe Stabilität für das abgestellte Rad. Wenn das Fahrrad mutwillig oder aus Versehen angestoßen wird, dann kann, aufgrund des relativ unstabilen Standes des Fahrrads, die Vorderradfelge beschädigt werden. Auch der Diebstahlschutz ist hier eher als gering einzuschätzen. Ein an einen solchen Anlagentypen angeschlossenes Fahrrad zu entwenden ist relativ einfach, da hierzu nur die Demontage des Vorderads notwendig ist. Diese Form ist zudem auch bei sogenannten „Werbeständern“ zu finden. Diese mobilen Abstellanlagen haben üblicherweise vier bis sechs Fahrradhalter.

**Sonderform „Schräghochparker“**



*Abbildung 1-4: Sonderform „Schräghochparker“*

Die Sonderform „Schräghochparker“ wird heutzutage kaum noch verwendet. Die Fahrräder werden bei dieser Anlage in eine Schiene

schräg nach oben eingestellt. Die Fahrräder haben im Vergleich zu den Vorderradhaltern eine bessere Standsicherheit. Der Nachteil dieser Fahrradabstellmöglichkeit ist der schlechtere Diebstahlschutz, da die Räder, wenn sie in der Schiene eingeschoben sind, keine Rahmenanschlussmöglichkeit haben. In der Praxis werden die Fahrräder daher oft neben der Schiene abgestellt, damit der Rahmen des Fahrrads an der Schiene angeschlossen werden kann.

#### Einfacher Anlehnhalter



Abbildung 1-5: Einfacher Anlehnhalter (inkl. Rahmenanschlussmöglichkeit)

Anlehnhalter bzw. Anlehnbügel bieten im Gegensatz zu Vorderradhaltern einen deutlich besseren Diebstahlschutz und eine bessere Standsicherheit, da das Fahrrad angelehnt und mit dem Rahmen angeschlossen werden kann. Anlehnhalter ohne Fixierung können beidseitig genutzt werden, d. h. pro Anlehnbügel können zwei Räder angeschlossen werden.

#### Anlehnhalter mit Vorderradanschlussmöglichkeit



Abbildung 1-6: Anlehnhalter (inkl. Vorderrad- und Rahmenanschlussmöglichkeit)

Eine weitere, besonders stand- und diebstahlsichere, Variante des Anlehnhalters ist der Anlehnhalter bei dem entweder das Vorderrad oder der Rahmen an dem Bügel angeschlossen werden kann. Dieser Anlehnhalter ist mit einer Fixierung für ein Fahrrad vorgesehen, werden aber in der Praxis von beiden Seiten genutzt.

## Fahrradboxen



Abbildung 1-7: Fahrradboxen

Fahrradboxen sind die sicherste Art ein Fahrrad abzustellen. Sie stellen eine große Hürde für den Diebstahl dar. Ein Nachteil von Fahrradboxen ist, dass diese gemietet werden müssen. Dies bedeutet, dass ein relativ großer Aufwand durch den Mieter betrieben werden muss. Hier existieren verschiedene Mietmodelle.

## Angebot und Nutzung der Anlagen

In Abbildung 1-8 befindet sich eine kartographische Übersicht über die 23 Bahnhöfe und das Schienennetz im Kreis Mayen-Koblenz. Das Angebot an Fahrradabstellanlagen und die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen wurden bei allen 23 Bahnhöfen erhoben.

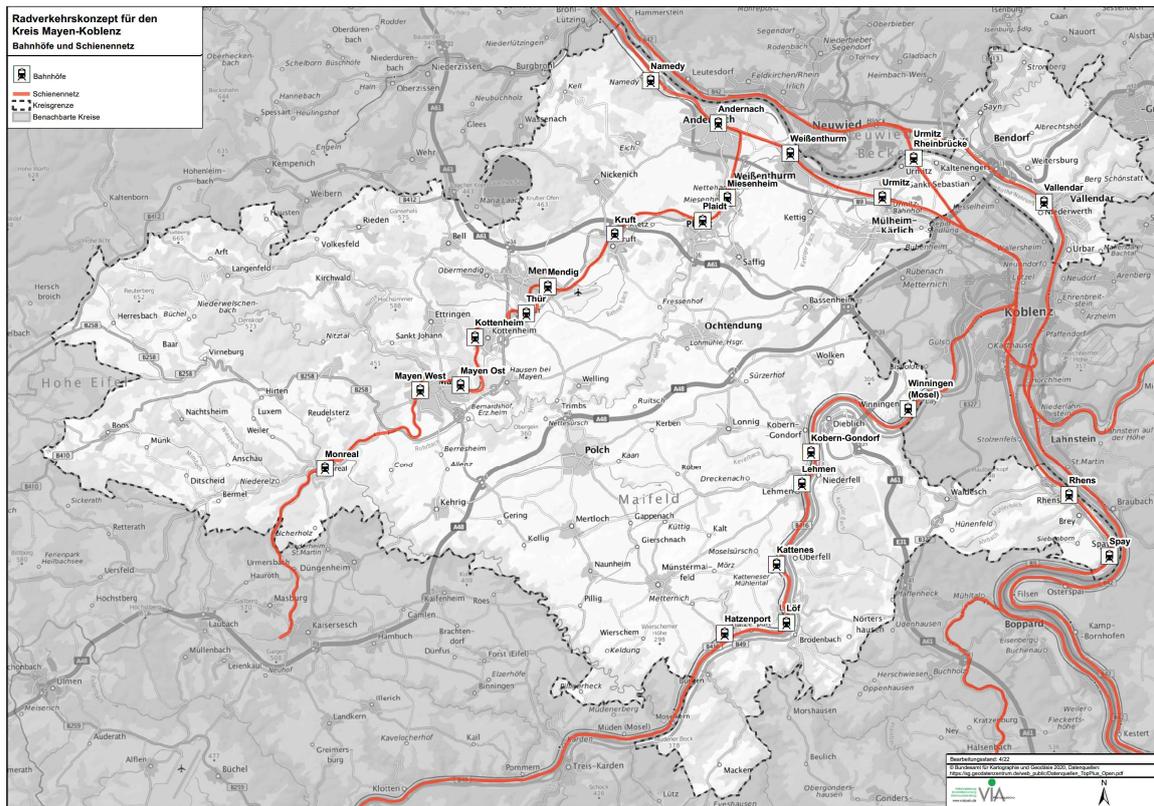


Abbildung 1-8: Bahnhöfe und Schienennetz im Landkreis Mayen-Koblenz

In der Abbildung 1-9 sind in einem Diagramm die Bahnhöfe des Landkreises Mayen-Koblenz dargestellt, an denen es Fahrradabstellanlagen gibt. An den 15 Bahnhöfen im Landkreis, an denen Fahrradabstellanlagen vorhanden sind, gibt es insgesamt 274 Stellplätze. Die Anlagen in Andernach und Mayen verfügen mit insgesamt 46 bzw. 50 Stellplätzen über die größte Anzahl im Landkreis. Zwei weitere größere Anlagen mit jeweils 32 Stellplätzen befinden sich in Kobern-Gondorf und Weisenthurm.

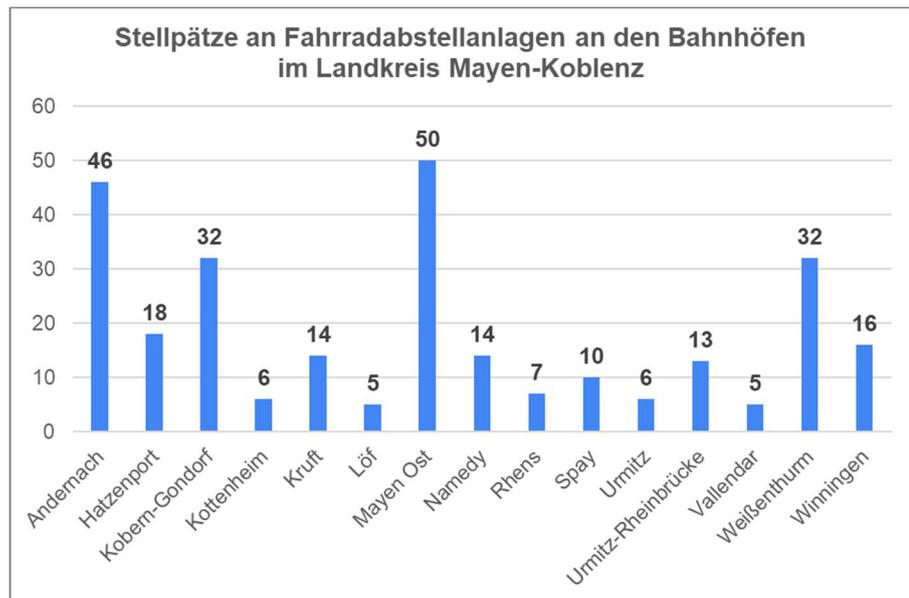


Abbildung 1-9: Stellplätze an vorhandenen Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen im Landkreis Mayen-Koblenz

Die höchste Auslastung wurde bei den Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Andernach festgestellt. Eine gute Auslastung bei den größeren Anlagen gab es außerdem in Weißenthurm (vgl. Abbildung 1-10).

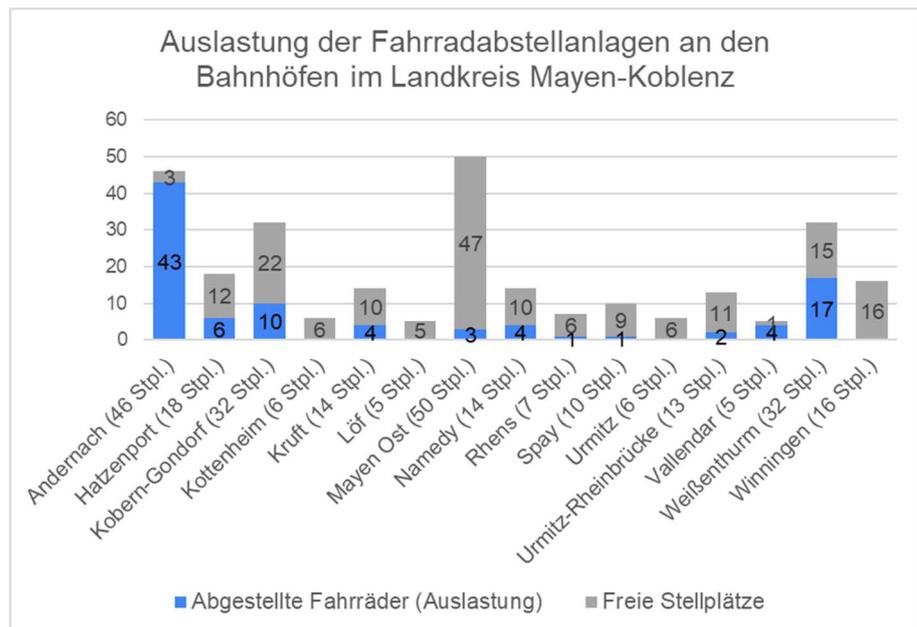


Abbildung 1-10: Auslastung der Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen im Landkreis Mayen-Koblenz

## 1.4 Standard einer Fahrradabstellanlage im Landkreis Mayen-Koblenz

Grundsätzlich sollte folgender Standard für eine Fahrradabstellanlage im Landkreis Mayen-Koblenz gelten:

- Anlehnhalter bzw. Anlehnbügel (Rahmenanschlussmöglichkeit)
- Überdachung der Fahrradabstellanlage
- Beleuchtung

Bei Fahrradabstellanlagen mit einer Anzahl an Stellplätzen > 20 werden als ergänzendes Angebot Fahrradboxen empfohlen.

## 1.5 Potentialanalyse

Basierend auf den Ein- und Aussteigerzahlen an den Bahnhöfen im Landkreis Mayen-Koblenz und der Anteile des Radverkehrs am Verkehrsgeschehen (Modal Split) wurde für jeden Bahnhof ein zukünftiges Potenzial berechnet. Laut MID liegt der Anteil des Radverkehrs im Kreis aktuell bei 6 %. Mit dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird im Landkreis Mayen-Koblenz eine Zunahme des Radverkehrsanteils von 6 auf 12 % angestrebt (vgl. Kap. 1.3 im Bericht zum Radverkehrskonzept).

### Neu- oder Ausbau entsprechend Potential

Bei den meisten Bahnhöfen (insgesamt 15) wurde auf Basis des ermittelten Potentials eine entsprechende Empfehlung auf einen Neu- oder Ausbau einer Fahrradabstellanlage mit der Angabe der Anzahl an Abstellplätzen formuliert (vgl. tabellarische Übersicht in *Abbildung 1-11*). An insgesamt 7 von diesen 15 Bahnhöfen wurde, im Vergleich zur eher geringen aktuellen Bike + Ride Nutzung, ein hohes Potential ermittelt und daher ein 2-stufiger Neu- oder Ausbau vorgeschlagen. Dies gilt z. B. für den Bahnhof in Plaidt, bei dem am Tag der Erfassung nur ein Rad abgestellt war. Aufgrund des ermittelten Potentials wurde ein 2-stufiger Ausbau vorgeschlagen. D. h. es sollte zunächst eine Fahrradabstellanlage mit 10 Stellplätzen eingerichtet werden. In einer zweiten Stufe sollte die Anlage dann auf 20 Stellplätze erweitert werden.

Auch bei Bahnhöfen mit sehr geringen Potentialen sollte eine Mindestanzahl an Stellplätzen angeboten werden. So wurde z. B. für den Bahnhof Monreal ein Potential von 2 Stellplätzen ermittelt. Es wird aber eine Anlage mit mindestens 4 Abstellmöglichkeiten vorgeschlagen.

**Neu- oder Ausbau unter Berücksichtigung der aktuellen B+R-Nutzung**

Der aktuelle Radverkehrsanteil von 6 % sowie der angestrebte von 12 % sind nur Durchschnittswerte und berücksichtigen nicht die in den Städten und Verbandsgemeinden des Landkreises Mayen-Koblenz vorhandenen Schwankungen bei der Wahl dieses Verkehrsmittels. Die Anteile des Radverkehrs insbesondere des Alltagsradverkehrs wird in der Rheinebene, also z. B. in Andernach und Weißenthurm, höher sein, als z. B. in der VG Vordereifel. D. h. an Bahnhöfen, an denen im Verhältnis zum ermittelten Potential aktuell eine vergleichsweise hohe aktuelle Bike + Ride-Nutzung festgestellt wurde, wurde dies bei der Ermittlung des Neu- und Ausbaubedarfs an Fahrradabstellanlagen berücksichtigt. So wurde z. B. für den Bahnhof in Weißenthurm ein Potential von 28 Fahrradabstellplätzen ermittelt. Am Bahnhof wurden am Tag der Aufnahme aber bereits 23 abgestellte Fahrräder erfasst. Daher wird für diesen Bahnhof eine Fahrradabstellanlage nicht für 28, sondern direkt für 42 Fahrradabstellplätze empfohlen. Dieses Vorgehen gilt auch für Hatzenport, Kattenes und Namedy (vgl. tabellarische Übersicht *Abbildung 1-11*).

**Hinweise zu den Bahnhöfen Urmitz-Rheinbrücke und Mendig**

Für den Bahnhof Urmitz-Rheinbrücke übersteigt die Anzahl der Fahrradstellplätze das ermittelte Potential, daher ist hier keine Erweiterung erforderlich. Für den Bahnhof in der Stadt Mendig ist bereits der Neubau einer Fahrradabstellanlage geplant. Die Anzahl der geplanten Fahrradabstellplätze entsprechen ungefähr dem ermittelten Potential. Die Werte werden in die Ergebnistabelle übernommen.

Für die Bahnhöfe in Mayen und Andernach ist eine von der Potentialanalyse und der aktuellen Bike + Ride-Nutzung abweichende Betrachtung erforderlich.

**Situation in Mayen**

Bei dem Bahnhof Mayen-Ost ist die Anzahl der vorhandenen Fahrradabstellplätze fast doppelt so hoch wie das ermittelte Potential. Außerdem ist die Auslastung der Fahrradabstellanlage, die größtenteils dem in Kap. 1.4 definierten Standard entspricht, sehr gering. Die geringe Auslastung ist möglicherweise auf die Lage des Bahnhofs zurückzuführen (ca. 1 km bis zur Stadtmitte). Außerdem liegt der Bahnhof etwas oberhalb der Stadtmitte. Vor diesem Hintergrund gibt es bei der Stadt Mayen Überlegungen, einen weiteren Bahnhof einzurichten, der näher an der Stadtmitte liegt. Der Bahnhof Mayen-West würde dann evtl. auch entfallen. Bis auf weiteres wird aber der Bahnhof Mayen-Ost der bedeutendere Bahnhof in Mayen bleiben. Aufgrund der aktuellen geringen Auslastung an diesem Bahnhof wird keine Erweiterung der Fahrradabstellanlagen vorgeschlagen.

#### Situation in Andernach

Der Bahnhof Andernach hat die höchste Auslastung aller Bahnhöfe im Kreis Mayen-Koblenz. Von den insgesamt 46 Fahrradstellplätzen waren am Tag der Erhebung 43 belegt. In unserer Potentialermittlung wurde ein Wert von zukünftig fast 230 Nutzern eines Bike + Ride-Angebots ermittelt. Daher wird für Andernach eine möglichst kurzfristige Erweiterung auf 100 Fahrradabstellplätzen empfohlen. Mittel- bis langfristig sollte am Bahnhof Andernach ein Fahrradparkhaus mit ca. 200 Fahrradabstellplätzen eingerichtet werden.

Im Kapitel 1.6 werden die Abstellanlagen (Anzahl der Abstellplätze und Qualität der Anlage) an den 15 Bahnhöfen mit Fahrradabstellanlage sowie die Auslastung und die Ergebnisse der Potenzialanalyse vorgestellt. Für die Bahnhöfe ohne Fahrradabstellanlage werden auf der Basis der Potenzialanalyse Vorschläge für die Größe einer Fahrradabstellanlage und die Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze gemacht.

Bahnhof	Potential Radfahrende* (=Anzahl erforderlicher Fahrradabstellplätze) **	Abgestellte Fahrräder ***	Fahrradabstellplätze im Bestand (vom Standard abweichend in rot)	Neu- oder Ausbau entspricht Potential; Neu- oder Ausbau abweichend vom Potential wegen aktueller Nutzung B+R	neue Stellplätze	Gesamt
Andernach	227	43	46	Sonderfall. Sehr hohes Potential ermittelt. Vorhandene Abstellplätze mit sehr hoher Auslastung. Ausbau in 2 Stufen: 1. Stufe kurzfristige Erweiterung auf 100 Abstellplätze. 2. Stufe: Bau eines Fahrradparkhauses mit 200 Fahrradabstellplätzen.	154	200
Hatzenport	8	6	12 + 6	Vorhandene Anlage mit 12 Stellplätzen ist zunächst ausreichend, späterer Ausbau auf 18 Stellplätze wegen aktueller Nutzung B+R; Abbau der vom Standard abweichenden Anlage	6	18
Kattenes	4	2	0	Neue Anlage mit 6 Stellplätzen (6 Stellplätze wegen aktueller Nutzung B+R)	6	6
Koborn-Gondorf	42	11	32	Zurzeit ist die Anlage ausreichend, späterer Ausbau auf 42 Stellplätze	10	42
Kottenheim	10	0	6	Neue Anlage mit 10 Stellplätzen; Abbau alte Anlage	10	10
Kruft	18	5	14	2-stufiger Neubau (1. Stufe 10 und 2. Stufe 20 Stellplätze); Abbau alte Anlage	20	20
Lehmen	12	0	0	Neue Anlage mit 12 Stellplätzen	12	12
Löf	12	0	5	Neue Anlage mit 12 Stellplätzen; Abbau alte Anlage	12	12
Mayen Ost	28	3	46 + 4	Sonderfall: 1. Vorhandene Fahrradabstellplätze deutlich über ermittelten Potential, daher aktuelle keine Erweiterung erforderlich. Abbau Anlage "vom Standard abweichend"	0	46
Mayen West	19	3	0	2-stufiger Neubau (1. Stufe 10 und 2. Stufe 20 Stellplätze)	20	20
Mendig	27	2	0	Neubau bereits geplant (12 Fahrradboxen und 20 weitere Abstellplätze)	32	32
Miesenheim	6	1	0	Neue Anlage mit 6 Stellplätzen	6	6
Monreal	2	0	0	Neue Anlage mit 4 Stellplätzen	4	4
Namedy	6	6	14	Neue Anlage mit 12 Stellplätzen (12 Stellplätze wegen aktueller Nutzung B+R); Abbau alte Anlage	12	12
Plaidt	18	1	0	2-stufiger Neubau (1. Stufe 10 und 2. Stufe 20 Stellplätze)	20	20
Rhens	13	1	7	Neue Anlage mit 14 Stellplätzen; Abbau alte Anlage	14	14
Spay	6	1	10	Neue Anlage mit 6 Stellplätzen; Abbau alte Anlage	6	6
Thür	15	1	0	2-stufiger Ausbau (1. Stufe 8 und 2. Stufe 16 Stellplätze)	16	16
Urmitz	27	7	6	2-stufiger Neubau (1. Stufe 14 und 2. Stufe 28 Stellplätze); Abbau alte Anlage	28	28
Urmitz-Rheinbrücke	8	2	13	Anlage entspricht dem Standard, kein Aus- oder Umbau erforderlich	0	13
Vallendar	24	4	5	2-stufiger Ausbau (1. Stufe 12 und 2. Stufe 24 Stellplätze)	19	24
Weißenthurm	28	23	32	Neue Anlage mit 42 Stellplätzen (42 Stellplätze wegen aktueller Nutzung B+R); Abbau alte Anlage	42	42
Winningen	27	0	16	2-stufiger Neubau (1. Stufe 14 und 2. Stufe 28 Stellplätze); Abbau alte Anlage	28	28
<b>Gesamt</b>					<b>477</b>	<b>631</b>
* Potential Radfahrende auf der Basis des Zielwertes "Radverkehrsanteil in MYK" 12 %						
** Anzahl erforderlicher Fahrradabstellplätze (geringes, mittleres oder hohes Potential)						
	geringes Potential (</=8)	mittleres Potential (> 8 bis </= 20)	hohes Potential (>20)			
*** aktuelle Nutzung B+R (Anteil B+R im Verhältnis zum Potential Radfahrende)						
	geringer Anteil (< 33%)	mittlerer Anteil (>= 33% bis </= 67%)	hoher Anteil (>67%)			

Abbildung 1-11: Festlegung der Anzahl der Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen im Landkreis Mayen-Koblenz

## 1.6 Situation an den Bahnhöfen und Planungsvorschlag

### 1.6.1 Andernach

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Andernach liegt an der linken Rheinstrecke und ist Endpunkt der Eifelquerbahn. In Andernach halten auf der Rheinstrecke der Regional-Express, die Regional-Bahn und Züge des Fernverkehrs (EC, IC und ICE) sowie auf der Strecke der Eifelquerbahn die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	Am Bahnhof Andernach sind zwei Typen von Abstellanlagen mit insgesamt 46 Abstellplätzen vorhanden. Es befinden sich dort 36 einfache Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) und zwei Anlagen mit jeweils 6 bzw. 4 Fahrradboxen. Diese können bei der Stadt angemietet und dann mit einem Schlüssel geöffnet werden. Die Abstellanlagen befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofseingang.
<b>Auslastung</b>	Ob die Fahrradboxen zum Zeitpunkt der Erhebung genutzt wurden, war von außen nicht ersichtlich. Allerdings sind alle 10 Boxen nach Aussage der Stadt dauerhaft vermietet, sodass die Nachfrage hier sehr hoch ist. In der Fahrradabstellanlage mit den Anlehnhaltern waren 33 Räder abgestellt, davon zwei Räder zwischen den Haltern. Außerdem waren zwei „Fahrradleichen“ abgestellt. Der Bahnhof Andernach hat somit die höchste Auslastung aller Bahnhöfe im Kreis Mayen-Koblenz.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Die Fahrradabstellanlagen sind alle beleuchtet. Die Fahrradboxen sind teilweise mit Graffiti beschmiert, was die Nutzung jedoch nicht einschränkt. Die Anlehnbügel entsprechen dem heutigen Standard. Es fehlt nur eine Überdachung. Bei dieser Anlage wurden ansonsten keine Mängel festgestellt.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 1.893 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Andernach. Gemäß dem ermittelten zukünftigen Radanteil von 12 % liegt das Potential in Andernach bei 227 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Für den Bahnhof Andernach wird aufgrund der Ergebnisse der Potenzialanalyse sowie der bereits aktuell hohen Bike + Ride Nutzung ein 2-stufiger Ausbau vorgeschlagen. In der ersten Stufe sollte die vorhandene Fahrradabstellanlage kurzfristig auf insgesamt 100 Abstellplätze erweitert werden. Neben einer Erweiterung der Anlage mit Anlehnbügeln wird aufgrund der hohen Nachfrage nach den Fahrradboxen auch eine Erweiterung dieses Angebots empfohlen. Die Anlage mit den Anlehnbügeln sollte eine Überdachung erhalten.

Mittel- bis langfristig sollte am Bahnhof Andernach ein Fahrradparkhaus mit ca. 200 Fahrradabstellplätzen eingerichtet werden.



Abbildung 1-12: Anlagen am Bahnhof Andernach

## 1.6.2 Hatzenport

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Hatzenport befindet sich auf der Moselstrecke. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	An dieser Haltestelle sind zwei Typen von Abstellanlagen vorhanden. Es befinden sich dort 12 Anlehnhalter mit Vorderradanschlussmöglichkeit am Parkplatz an der Maifeldstraße sowie 6 einfache Vorderradhalter („Werbeständer“) in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof.
<b>Auslastung</b>	Die Anlagen waren insgesamt zu einem Drittel ausgelastet. Die einfachen Vorderradhalter wurden zum Erhebungszeitpunkt nicht genutzt. Drei der sechs abgestellten Räder an den Anlehnhaltern standen zwischen und nicht in den vorgesehenen Halterungen.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Die Anlage mit den Anlehnhaltern ist überdacht, beleuchtet und in einem guten Zustand. Die Vorderradhalter sind nicht überdacht und können nur zur Hälfte erreicht werden, da sie gegen eine Wand gestellt wurden. Sie entsprechen nicht den heutigen Ansprüchen. Es wurden keine weiteren Mängel dokumentiert.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 66 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Hatzenport. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial somit bei 8 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Aufgrund der im Verhältnis zum ermittelten Potential vergleichsweise hohen aktuellen Bike + Ride-Nutzung wird abweichend vom Ergebnis der Potentialanalyse ein späterer Ausbau der Anlage auf insgesamt 18 Fahrradabstellplätze vorgeschlagen. Hierfür sollten die vorhandenen Vorderradhalter durch Anlehnhalter mit Rahmenanschlussmöglichkeit ersetzt werden.



Abbildung 1-13: Anlagen am Bahnhof Hatzenport

### 1.6.3 Kattenes

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Kattenes befindet sich auf der Moselstrecke. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	Am Bahnhof Kattenes ist keine Bike + Ride-Anlage vorhanden.
<b>Auslastung</b>	Es wurden zwei frei abgestellte Räder beobachtet.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Es besteht keine Möglichkeit, Fahrräder sicher abzustellen.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 36 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Kattenes. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial somit bei 4 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Aufgrund der im Verhältnis zum ermittelten Potential vergleichsweise hohen aktuellen Bike + Ride-Nutzung wird abweichend vom Ergebnis der Potentialanalyse der Neubau einer Anlage mit insgesamt 6 Fahrradabstellplätzen vorgeschlagen. Die Abstellplätze sollten dem Standard entsprechend mit Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) ausgestattet werden sowie eine Überdachung und Beleuchtung erhalten.



Abbildung 1-14: Der Bahnhof in Kattenes

### 1.6.4 Kobern-Gondorf

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Kobern-Gondorf befindet sich auf der Moselstrecke. Hier halten der Regional-Express, die Regional-Bahn und eine Intercity-Linie.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	An dieser Haltestelle befinden sich direkt am Bahnhof eine Anlage mit 32 überdachten Anlehnbügel mit Vorderradanschlussmöglichkeit.
<b>Auslastung</b>	In der Anlage stehen zum Zeitpunkt der Erhebung 10 Räder. Die Gesamtauslastung der Anlage beträgt 31 %. Ein weiteres Fahrrad wurde an einem Zaun abgestellt.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Die Vorderradhalter sind überdacht und in einem guten Zustand. Lediglich die Beleuchtung könnte optimiert werden.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 354 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Kobern-Gondorf. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial somit bei 42 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Die vorhandene Fahrradabstellanlage am Bahnhof Kobern-Gondorf ist aktuell ausreichend. Es wird vorgeschlagen, die Anlage zu einem späteren Zeitpunkt auf 42 Abstellplätze zu erweitern. Der Ausbau sollte dem Standard „Anlehnbügel mit Rahmenanschlussmöglichkeit“ entsprechen (inkl. Überdachung und Beleuchtung). Aktuell sollte die Beleuchtung der vorhandenen Anlage optimiert werden.



Abbildung 1-15: Anlage und frei abgestelltes Rad am Bahnhof Kobern-Gondorf

### 1.6.5 Kottenheim

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Kottenheim ist ein Haltepunkt der Eifelquerbahn. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	An dieser Haltestelle befand sich zum Erhebungszeitpunkt lediglich eine kleine Anlage mit 6 Vorderradhaltern. Allerdings war im Umfeld des Bahnhofs während der Erhebung eine Baustelle eingerichtet.
<b>Auslastung</b>	Am Bahnhof stehen zum Zeitpunkt der Erhebung keine Räder. Dies ist möglicherweise auf die Baustelle zurückzuführen.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Die Vorderradhalter entsprechen nicht dem aktuellen Standard.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 83 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Kottenheim. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial somit bei 10 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Es wird der Neubau einer Anlage mit insgesamt 10 Fahrradabstellplätzen vorgeschlagen. Die Abstellplätze sollten dem Standard entsprechend mit Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) ausgestattet werden sowie eine Überdachung und Beleuchtung erhalten. Die vorhandene Anlage mit den Vorderradhaltern sollte abgebaut werden.



Abbildung 1-16: Vorderradhalter am Bahnhof Kottenheim

### 1.6.6 Kruft

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Kruft ist ein Haltepunkt der Eifelquerbahn. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bedeutung Bike &amp; Ride-Standort</b>	An dieser Haltestelle sind zwei Abstellanlagen mit einfachen Vorderradhaltern vorhanden. 6 Stellplätze befinden sich direkt auf dem Bahnsteig. Auf der Bahnhofstraße befinden sich 8 weitere Stellplätze.
<b>Auslastung</b>	In den Anlagen befinden sich 4 Räder, was einer Auslastung von 29 % entspricht (jeweils 2 in den beiden Anlagen). Ein Rad war zudem am Zaun vom Vulkanstadion gegenüber dem Bahnhof abgestellt.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Die Anlage am Bahnsteig ist überdacht und in einem guten Zustand. Lediglich eine Beleuchtung fehlte. Bei den anderen Vorderradhaltern ist keine Überdachung vorhanden. Die Beleuchtung ist nicht ausreichend. Die beiden Anlagen entsprechen nicht mehr dem heutigen Standard.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 147 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Kruft. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial somit bei 18 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Für den Bahnhof in Kruft wird ein 2-stufiger Neubau vorgeschlagen. In der ersten Stufe sollte eine überdachte Fahrradabstellanlage mit 10 Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) eingerichtet werden. In einer zweiten Stufe wird eine Erweiterung der Anlage auf 20 Fahrradabstellplätze vorgeschlagen. Eine Beleuchtung ist zu berücksichtigen. Die vorhandenen Anlagen mit den Vorderradhaltern sollten abgebaut werden.



Abbildung 1-17: Anlagen am Bahnhof Kruft

### 1.6.7 Lehmen

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Lehmen befindet sich auf der Moselstrecke. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	Am Bahnhof Lehmen ist keine Bike + Ride-Anlage vorhanden.
<b>Auslastung</b>	Am Bahnhof Lehmen waren keine Räder abgestellt.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Es besteht keine Möglichkeit, Fahrräder sicher abzustellen.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 101 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Lehmen. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial somit bei 12 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Es wird der Neubau einer Anlage mit insgesamt 12 Fahrradabstellplätzen vorgeschlagen. Die Abstellplätze sollten dem Standard entsprechend mit Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) ausgestattet werden sowie eine Überdachung und Beleuchtung erhalten.

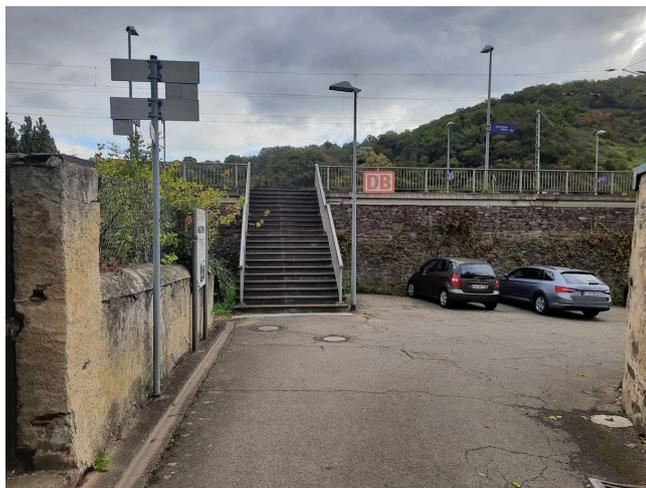


Abbildung 1-18: Der Bahnhof in Lehmen

### 1.6.8 Löff

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Löff befindet sich auf der Moselstrecke. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	An dieser Haltestelle befinden sich oberhalb der Unterführung (Amselweg) 5 einfache Vorderradhalter. Eine Halterung ist defekt und kann nicht mehr genutzt werden.
<b>Auslastung</b>	In der Anlage waren keine Räder abgestellt.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Die Anlage ist nicht überdacht und beleuchtet. Eine Halterung ist defekt und kann nicht mehr genutzt werden. Insgesamt ist die Anlage in einem schlechten Zustand und entspricht nicht dem heutigen Standard.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 101 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Löff. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial somit bei 12 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Es wird der Neubau einer Anlage mit insgesamt 12 Fahrradabstellplätzen vorgeschlagen. Die Abstellplätze sollten dem Standard entsprechend mit Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) ausgestattet werden sowie eine Überdachung und Beleuchtung erhalten. Die vorhandene Anlage mit den Vorderradhaltern sollte abgebaut werden.



Abbildung 1-19: Vorderradhalter am Bahnhof Löff

### 1.6.9 Mayen Ost

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Mayen Ost ist ein Haltepunkt der Eifelquerbahn. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	An dieser Haltestelle gibt es drei Anlagentypen mit insgesamt 50 Fahrradabstellplätzen. Es gibt 6 Fahrradboxen. Zusätzlich befinden sich hier 40 einfache Anlehnhalter und 4 einfache Vorderradhalter.
<b>Auslastung</b>	Die Aufnahme der Auslastung der Fahrradboxen ist nicht möglich, da von außen nicht erkennbar ist, ob ein Fahrrad in einer Box abgestellt ist. Nach Rücksprache mit der Stadt Mayen ist aktuell von einer geringen Auslastung auszugehen (Annahme: zwei Boxen sind belegt). Die anderen Anlagen waren am Tag der Aufnahme sehr gering ausgelastet. Lediglich ein Fahrrad befand sich in den Anlehnhaltern.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Alle Anlagen sind beleuchtet. Die Anlehnbügel und Vorderradhalter haben keine Überdachung. Die Vorderradbügel entsprechen nicht dem heutigen Standard. Ansonsten sind die Anlagen in einem guten Zustand.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 237 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Mayen Ost. Gemäß dem Radanteil von 12 % ist das Potenzial somit bei 28 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	<p>Am Bahnhof Mayen Ost ist die Anzahl der vorhandenen Fahrradabstellplätze fast doppelt so hoch wie das ermittelte Potential. Die Auslastung der Fahrradabstellanlage, die größtenteils dem in Kap. 1.4 definierten Standard entspricht, ist sehr gering.</p> <p>Die geringe Auslastung ist möglicherweise auf die Lage des Bahnhofs zurückzuführen (ca. 1 km bis zur Stadtmitte). Außerdem liegt der Bahnhof etwas oberhalb der Stadtmitte. Vor diesem Hintergrund gibt es bei der Stadt Mayen Überlegungen, einen weiteren Bahnhof einzurichten, der näher an der Stadtmitte liegt. Der Bahnhof Mayen West würde dann evtl. auch entfallen. Bis auf weiteres wird aber der Bahnhof Mayen Ost der bedeutendere Bahnhof in Mayen bleiben. Aufgrund der aktuellen geringen Auslastung an diesem Bahnhof wird keine Erweiterung der Fahrradabstellanlagen vorgeschlagen.</p> <p>Für die Anlage mit den Anlehnbügeln wird eine Überdachung empfohlen. Die kleine Anlage mit den Vorderradhaltern entspricht nicht dem heutigen Standard und könnte daher abgebaut werden.</p>

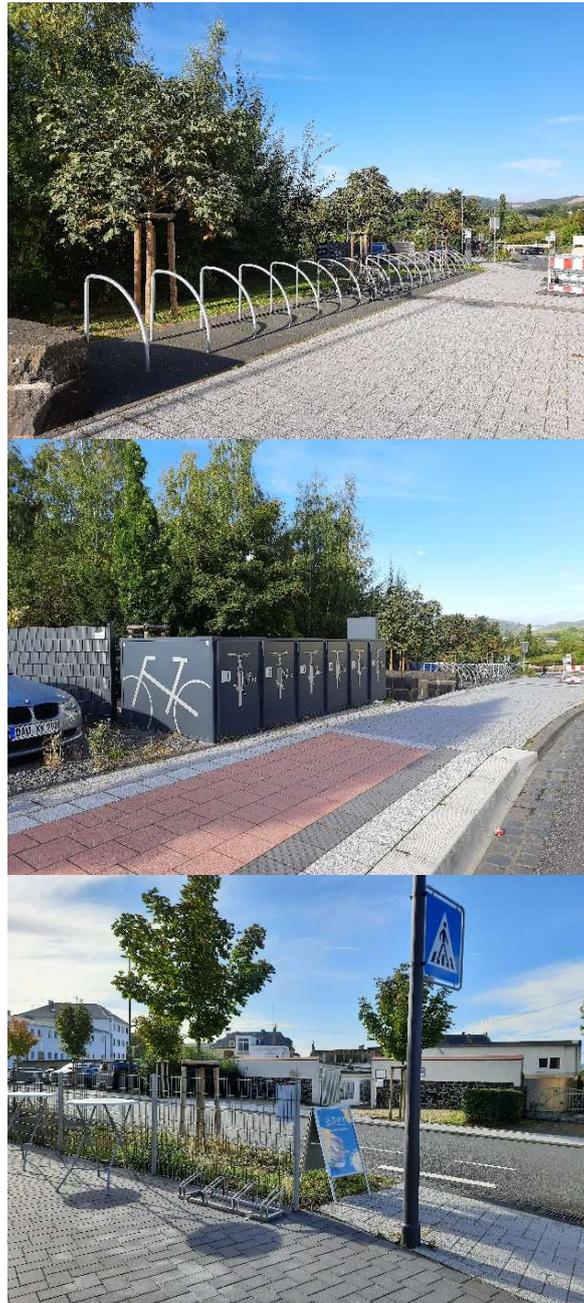


Abbildung 1-20: Abstellanlagen am Bahnhof Mayen Ost

### 1.6.10 Mayen West

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Mayen West ist ein Haltepunkt der Eifelquerbahn. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	An dieser Haltestelle befinden sich keine Abstellmöglichkeiten.
<b>Auslastung</b>	Es wurden zwei frei abgestellte Räder dokumentiert. Bei einem handelt es sich um eine „Fahrradleiche“.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Es besteht keine Möglichkeit Fahrräder sicher abzustellen.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 161 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Mayen West. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial bei 19 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	<p>Für den Bahnhof Mayen West wird auf der Basis der Potentialanalyse ein 2-stufiger Neubau vorgeschlagen. In der ersten Stufe sollte eine überdachte Fahrradabstellanlage mit 10 Anlehnbügeln (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) eingerichtet werden. In einer zweiten Stufe wird eine Erweiterung der Anlage auf 20 Fahrradabstellplätze vorgeschlagen. Eine Beleuchtung ist zu berücksichtigen.</p> <p>Bei der Umsetzung dieses Planungsvorschlags sind die Überlegungen der Stadt Mayen, neben dem Bahnhof Mayen-Ost einen weiteren Bahnhof „Stadtmitte“ einzurichten und ggf. den Bahnhof Mayen-West dann nicht mehr zu nutzen (vgl. Kap. 1.5 und 1.6.9), zu berücksichtigen. Die Ergebnisse der Potentialanalyse sind nicht 1 zu 1 auf einen neuen Bahnhof „Stadtmitte“ zu übertragen. Eine bessere Lage und Anbindung an die Stadtmitte würden wahrscheinlich größere Bike + Ride-Potentiale bedeuten.</p>



Abbildung 1-21: Der Bahnhof Mayen Ost

### 1.6.11 Mendig

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Mendig ist ein Haltepunkt der Eifelquerbahn. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	An dieser Haltestelle befinden sich keine Abstellmöglichkeiten.
<b>Auslastung</b>	Es wurden zwei frei abgestellte Räder dokumentiert. Diese wurden an einem Zaun auf dem Bahnhofsgelände angeschlossen.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Es besteht aktuell keine Möglichkeit Fahrräder sicher abzustellen.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 224 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Mendig. Gemäß dem Radanteil von 12 % ist das Potenzial somit bei 27 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Die Stadt Mendig plant auf der Nordseite des Bahnhofes (Staffelsweg) einen neuen Busbahnhof zur besseren Verknüpfung von Bus und Bahn. Mit dieser Maßnahme ist auch die Einrichtung einer Fahrradabstellanlage vorgesehen. Geplant sind 12 Fahrradboxen (teilweise mit Lademöglichkeit für Pedelecs / E-Bikes) sowie eine überdachte Fahrradabstellanlage für 20 Fahrräder. Die Kapazitäten der geplanten Fahrradabstellanlage entsprechen ungefähr dem ermittelten Potential. Daher besteht kein weiterer Handlungsbedarf.



Abbildung 1-22: Frei abgestellte Räder in Mendig

### 1.6.12 Miesenheim

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Miesenheim ist ein Haltepunkt der Eifelquerbahn. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	Am Bahnhof Miesenheim ist keine Bike + Ride-Anlage vorhanden.
<b>Auslastung</b>	Es wurde ein frei abgestelltes Rad direkt am Bahnsteig Gleis 1 dokumentiert. Dieses wurde an einem Zaun auf dem Bahnhofsgelände angeschlossen.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Es besteht keine Möglichkeit, Fahrräder sicher abzustellen.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 49 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Miesenheim. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial somit bei 6 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Es wird der Neubau einer Anlage mit insgesamt 6 Fahrradabstellplätzen vorgeschlagen. Die Abstellplätze sollten dem Standard entsprechend mit Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) ausgestattet werden sowie eine Überdachung und Beleuchtung erhalten.



Abbildung 1-23: Frei abgestelltes Rad in Miesenheim

### 1.6.13 Monreal

**Lage und verkehrliche Bedeutung**

Der Bahnhof Monreal ist ein Haltepunkt der Eifelquerbahn. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.

**Bike & Ride-Standort**

An dieser Haltestelle befinden sich keine Abstellmöglichkeiten.

**Auslastung**

Es wurden keine frei abgestellten Räder dokumentiert.

**Bewertung der Standorte**

Es besteht keine Möglichkeit, Fahrräder sicher abzustellen.

**Potenzialanalyse**

Pro Werktag nutzen 18 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Monreal. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial somit bei 2 Stellplätzen.

**Planungsvorschlag**

Auch bei Bahnhöfen mit sehr geringen Potentialen sollte eine Mindestanzahl an Stellplätzen angeboten werden. Daher wird für den Bahnhof in Monreal eine Bike + Ride-Anlage mit mindestens 4 Abstellmöglichkeiten vorgeschlagen. Die Abstellplätze sollten dem Standard entsprechend mit Anlehnbügeln (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) ausgestattet werden sowie eine Überdachung und Beleuchtung erhalten.



Abbildung 1-24: Der Bahnhof in Monreal

### 1.6.14 Namedy

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Namedy liegt an der linken Rheinstrecke. Hier hält eine Regionalbahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	Am Bahnhof Namedy gibt es eine Anlage der Sonderform „Schräghochparker“ mit insgesamt 14 Abstellplätzen. Die Anlage befindet sich direkt am Bahnsteig an Gleis.1.
<b>Auslastung</b>	Zum Zeitpunkt der Erhebung ist die Anlage mit 4 Rädern zu 28 % ausgelastet. Eins der Räder ist nicht ordnungsgemäß in der Anlage abgestellt. Zwei weitere Räder wurden „frei stehend“ an Gleis 2 dokumentiert.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Eine Überdachung der Anlage an Gleis 1 ist vorhanden. Auch eine Beleuchtung der Anlage ist ebenfalls vorhanden. Allerdings ist diese nicht ausreichend. Insgesamt ist die Anlage in einem schlechten Zustand und entspricht nicht den heutigen Ansprüchen.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 50 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Namedy. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial in Andernach bei 6 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Aufgrund der im Verhältnis zum ermittelten Potential vergleichsweise hohen aktuellen Bike + Ride-Nutzung wird abweichend vom Ergebnis der Potentialanalyse der Neubau einer Anlage mit insgesamt 12 Fahrradabstellplätzen vorgeschlagen. Die Abstellplätze sollten dem Standard entsprechend mit Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) ausgestattet werden sowie eine Überdachung und Beleuchtung erhalten. Die vorhandene Anlage sollte abgebaut werden.



Abbildung 1-25: Anlage und frei abgestelltes Rad am Bahnhof Namedy

### 1.6.15 Plaidt

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Plaidt ist ein Haltepunkt der Eifelquerbahn. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	Am Bahnhof Plaidt ist keine Bike + Ride-Anlage vorhanden.
<b>Auslastung</b>	Es wurde ein frei abgestelltes Rad dokumentiert. Dieses wurde an einem Lichtmast vor dem Zugang zu Gleis 2 angeschlossen.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Es besteht keine Möglichkeit, Fahrräder sicher abzustellen.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 149 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Plaidt. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial somit bei 18 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Für den Bahnhof in Plaidt wird ein 2-stufiger Neubau vorgeschlagen. In der ersten Stufe sollte eine überdachte Fahrradabstellanlage mit 10 Anlehnbügeln (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) eingerichtet werden. In einer zweiten Stufe wird eine Erweiterung der Anlage auf 20 Fahrradabstellplätze vorgeschlagen. Eine Beleuchtung ist zu berücksichtigen.



Abbildung 1-26: *Frei abgestelltes Rad am Lichtmast vor dem Bahnhof Plaidt*

### 1.6.16 Rhens

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Rhens liegt an der linken Rheinstrecke. Hier hält eine Regionalbahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	Am Bahnhof Rhens gibt es eine Fahrradabstellanlage mit Vorderradhaltern. Diese befindet sich direkt am Bahnsteig an Gleis 2. Dort können insgesamt 7 Räder abgestellt werden.
<b>Auslastung</b>	Zum Zeitpunkt der Erhebung ist in der Anlage nur ein Rad abgestellt. Das Rad steht allerdings nicht ordnungsgemäß in der Anlage, sondern wurde daneben angeschlossen.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Eine Überdachung und Beleuchtung der Anlage ist durch den Bahnhof gegeben. Insgesamt ist die Anlage in einem schlechten Zustand und entspricht nicht den heutigen Ansprüchen. Von den ursprünglich 8 Halterungen sind noch 7 vorhanden. Eine weitere ist verbogen.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 107 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Rhens. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial in Rhens bei 13 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Es wird der Neubau einer Anlage mit insgesamt 14 Fahrradabstellplätzen vorgeschlagen. Die Abstellplätze sollten dem Standard entsprechend mit Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) ausgestattet werden sowie eine Überdachung und Beleuchtung erhalten. Die vorhandene Anlage mit den Vorderradhaltern sollte abgebaut werden.



Abbildung 1-27: Vorderradhalter am Bahnhof in Rhens

### 1.6.17 Spay

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Spay liegt an der linken Rheinstrecke. Hier hält eine Regionalbahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	Am Bahnhof Spay befindet sich eine Fahrradabstellanlage mit Vorderadhaltern. Dort können insgesamt 10 Räder abgestellt werden.
<b>Auslastung</b>	Zum Zeitpunkt der Erhebung ist in der Anlage nur ein Fahrrad abgestellt.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Die Anlage ist in einem schlechten Zustand. Es gibt eine Beleuchtung, aber keine Überdachung. Die Anlage ist verschmutzt und so stark zugewachsen, dass sie kaum nutzbar ist.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 54 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Spay. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial in Spay bei 6 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Es wird der Neubau einer Anlage mit insgesamt 6 Fahrradabstellplätzen vorgeschlagen. Die Abstellplätze sollten dem Standard entsprechend mit Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) ausgestattet werden sowie eine Überdachung und Beleuchtung erhalten. Die vorhandene Anlage mit den Vorderradhaltern sollte abgebaut werden.



Abbildung 1-28: Vorderradhalter am Bahnhof in Spay

### 1.6.18 Thür

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Thür ist ein Haltepunkt der Eifelquerbahn. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	An dieser Haltestelle befinden sich keine Abstellmöglichkeiten.
<b>Auslastung</b>	Es wurde ein frei abgestelltes Fahrrad dokumentiert. Dieses wurde direkt an Gleis 1 an einem Bauzaun abgestellt. Allerdings war im Umfeld des Bahnhofs während der Erhebung eine Baustelle eingerichtet.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Es besteht keine Möglichkeit, Fahrräder sicher abzustellen.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 129 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Thür. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial somit bei 15 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Für den Bahnhof in Thür wird ein 2-stufiger Neubau vorgeschlagen. In der ersten Stufe sollte eine überdachte Fahrradabstellanlage mit 8 Anlehnbügeln (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) eingerichtet werden. In einer zweiten Stufe wird eine Erweiterung der Anlage auf 16 Fahrradabstellplätze vorgeschlagen. Eine Beleuchtung ist zu berücksichtigen.



Abbildung 1-29: Frei abgestelltes Rad am Bahnhof in Thür

### 1.6.19 Urmitz

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Urmitz liegt an der linken Rheinstrecke. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	An dieser Haltestelle befindet sich eine Anlage mit einfachen Vorderradhaltern. In diese Anlage können 6 Räder abgestellt werden.
<b>Auslastung</b>	Die Anlage mit den Vorderradhaltern wurde zum Erhebungszeitpunkt nicht genutzt. Es wurden allerdings 7 frei abgestellte Räder dokumentiert.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Die Anlage ist in einem schlechten Zustand. Die Anlage ist beleuchtet, eine Überdachung fehlt jedoch. Ein Vorderradhalter ist verbogen. Die Fixierung der Anlage im Boden hat sich mittlerweile gelöst und ist somit nicht mehr gegeben. Außerdem sind nur drei der sechs Halter nutzbar, da die Anlage gegen eine Hauswand gestellt wurde. Die Anlage entspricht nicht mehr dem heutigen Standard.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 225 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Urmitz. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial in Urmitz bei 27 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Für den Bahnhof in Urmitz wird ein 2-stufiger Neubau vorgeschlagen. In der ersten Stufe sollte eine überdachte Fahrradabstellanlage mit 14 Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) eingerichtet werden. In einer zweiten Stufe wird eine Erweiterung der Anlage auf 28 Fahrradabstellplätze vorgeschlagen. Eine Beleuchtung ist zu berücksichtigen. Die vorhandene Anlage mit den Vorderradhaltern sollte abgebaut werden.



Abbildung 1-30: Anlage am Bahnhof Urmitz

## 1.6.20 Urmitz-Rheinbrücke

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Urmitz-Rheinbrücke liegt an der linken Rheinstrecke. Hier hält ausschließlich ein Regionalexpress.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	Am Bahnhof Urmitz-Rheinbrücke gibt es eine Fahrradabstellanlage mit Anlehnhalter und Vorderradanschlussmöglichkeit. Dort ist Platz für 13 Fahrräder. Die Anlage befindet sich am Zugang zum Bahnhof auf der östlichen Seite der Gleise.
<b>Auslastung</b>	In der Anlage sind zwei Räder abgestellt.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Die Anlage ist in einem guten Zustand. Sie ist beleuchtet, überdacht und weist keine Schäden auf. Lediglich der Witterungsschutz (Glas-scheibe) sowie das Dach sind verschmutzt. Das beeinträchtigt die Funktion jedoch nicht.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 69 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof Urmitz-Rheinbrücke. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial für den Bahnhof Urmitz-Rheinbrücke bei 8 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Die Fahrradabstellanlage am Bahnhof Urmitz-Rheinbrücke entspricht dem im Kapitel 1.4 formulierten Standard. Die Anzahl der vorhandenen Abstellplätze liegt über dem Ergebnis der Potentialanalyse. Daher ist aktuell keine Erweiterung der Anlage erforderlich.



Abbildung 1-31: Anlage am Bahnhof Urmitz-Rheinbrücke

### 1.6.21 Vallendar

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Vallendar liegt an der rechten Rheinstrecke. Hier halten Regionalbahn und Regionalexpress.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	Am Bahnhof Vallendar gibt es eine Anlage mit Anlehnhaltern inkl. Vorderrad- und Rahmenanschlussmöglichkeit. Es sind 5 Stellplätze vorhanden. Die Anlage befindet sich direkt am Bahnhof an Gleis 1.
<b>Auslastung</b>	In der Anlage sind zum Zeitpunkt der Erhebung 4 Räder abgestellt, was einer Auslastung von 80 % entspricht.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Die Anlage ist in einem guten Zustand. Eine Überdachung und Beleuchtung ist durch den Bahnhof gegeben. Es wurden keine Schäden dokumentiert.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 200 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Vallendar. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial in Vallendar bei 24 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Für den Bahnhof in Vallendar wird ein 2-stufiger Ausbau vorgeschlagen. In der ersten Stufe sollte die vorhandene Fahrradabstellanlage auf insgesamt 12 Stellplätze erweitert werden. In einer zweiten Stufe wird eine Erweiterung der Anlage auf 24 Fahrradabstellplätze vorgeschlagen. Für die beiden Ausbaustufen sollten entweder die Anlehnhalter mit Vorderrad- und Rahmenanschlussmöglichkeit oder Anlehnhalter nur mit Rahmenanschlussmöglichkeit verwendet werden.



Abbildung 1-32: Anlage am Bahnhof Vallendar

### 1.6.22 Weißenthurm

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Weißenthurm liegt an der linken Rheinstrecke. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	An diesem Bahnhof befinden sich zwei Anlagen mit einfachen Vorderradhaltern. Eine Anlage mit 22 Stellplätzen befindet sich direkt im Bahnhof an Gleis 1. Die andere Anlage ist vor dem Bahnhof in der Bahnhofstraße eingerichtet und bietet Platz für 10 Räder.
<b>Auslastung</b>	Die Anlage im Bahnhof ist zum Zeitpunkt der Erhebung mit drei Rädern belegt. Zwei Räder sind zudem direkt neben der Anlage angeschlossen. Die Anlage vor dem Bahnhof ist mit 10 Rädern voll ausgelastet. Auch hier stehen zwei weitere Räder neben der Anlage. Insgesamt sind die Stellplätze in Weißenthurm zu 53 % ausgelastet. Sechs weitere Räder wurden „wild“ geparkt. Fünf davon wurden neben der Anlage direkt im Gleis am Geländer angeschlossen. Ein weiteres Rad befand sich außerhalb des Bahnhofs an einem Zaun befestigt.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Die Anlage im Bahnhof ist in einem schlechten Zustand. Sie ist durch das Bahnhofsgebäude immerhin überdacht und beleuchtet. Jedoch sind 14 der 22 Stellplätze verbogen oder nicht nutzbar. Die Anlage vor dem Bahnhof ist nicht überdacht und nur in Teilen beleuchtet, hier ist die Anlage jedoch in einem besseren Zustand. Die beiden Anlagen entsprechen nicht mehr dem heutigen Standard.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 233 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Weißenthurm. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial in Weißenthurm bei 28 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Aufgrund der im Verhältnis zum ermittelten Potential vergleichsweise hohen aktuellen Bike + Ride-Nutzung wird abweichend vom Ergebnis der Potentialanalyse der Neubau einer Anlage mit insgesamt 42 Fahrradabstellplätzen vorgeschlagen. Die Abstellplätze sollten dem Standard entsprechend mit Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) ausgestattet werden sowie eine Überdachung und Beleuchtung erhalten. Die vorhandenen Anlagen sollten abgebaut werden.



Abbildung 1-33: Anlagen am Bahnhof Weißenthurm

### 1.6.23 Winningen

<b>Lage und verkehrliche Bedeutung</b>	Der Bahnhof Winningen befindet sich auf der Moselstrecke. Hier hält ausschließlich die Regional-Bahn.
<b>Bike &amp; Ride-Standort</b>	Am Bahnhof Winningen sind zwei Abstellanlagen mit einfachen Vorderradhaltern vorhanden. Am Bahnhofseingang gibt es eine Anlage mit 6 einfachen Vorderradhaltern. Eine weitere Anlage befindet sich ebenfalls am Bahnhofsgebäude. Dort können 10 Räder abgestellt werden.
<b>Auslastung</b>	In beiden Anlagen fanden sich zum Erhebungszeitraum keine Räder.
<b>Bewertung der Standorte</b>	Die Anlagen sind insgesamt in einem guten Zustand. Sie sind beleuchtet und weisen keine Schäden auf. Lediglich eine Überdachung fehlt bei beiden Anlagen. Die beiden Anlagen entsprechen aber nicht mehr dem heutigen Standard.
<b>Potenzialanalyse</b>	Pro Werktag nutzen 225 Einsteigerinnen und Einsteiger den Bahnhof in Winningen. Gemäß dem Radanteil von 12 % liegt das Potenzial in Winningen bei 27 Stellplätzen.
<b>Planungsvorschlag</b>	Für den Bahnhof in Winningen wird ein 2-stufiger Neubau vorgeschlagen. In der ersten Stufe sollte eine überdachte Fahrradabstellanlage mit 14 Anlehnbügel (mit Rahmenanschlussmöglichkeit) eingerichtet werden. In einer zweiten Stufe wird eine Erweiterung der Anlage auf 28 Fahrradabstellplätze vorgeschlagen. Eine Beleuchtung ist zu berücksichtigen. Die vorhandenen Anlagen mit den Vorderradhaltern sollten abgebaut werden.



Abbildung 1-34: Anlagen am Bahnhof Winningen

## 1.7 Fazit

Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen im Landkreis Mayen-Koblenz sind ein wichtiger Baustein der Förderung des Radverkehrs im Kreis. Daher sollten die Anlagen an den Bahnhöfen den im Kapitel 1.4 definierten Standard haben. Nur wenn Fahrräder am Bahnhof gut und sicher abgestellt werden können, werden immer mehr Bürger ihr Fahrrad auf dem Weg zum Bahnhof nutzen.

### **Ausblick: Fahrradabstellanlagen und Stellplätze im Kreis Mayen-Koblenz**

Bei einem Radverkehrsanteil von 12 % werden an den Bahnhöfen im Landkreis Mayen-Koblenz insgesamt 477 neue Fahrradstellplätze benötigt. Die vorhandenen 120 Vorderradhalter sollten ersetzt werden. Mit der Einrichtung der 477 neuen Fahrradabstellplätze würden an den Bahnhöfen im Landkreis insgesamt 631 Stellplätze für Fahrräder zur Verfügung stehen (vgl. *Abbildung 1-11*).