INNOVATIONSREGION
MITTELDEUTSCHLAND

TOURISTISCHE MOBILITÄT IN MITTELDEUTSCHLAND

ERGEBNISBERICHT

NEUE WEGE FÜR
INNOVATION UND WERTSCHÖPFUNG

Strukturwandel in der Innovationsregion Mitteldeutschland

10.05.2022

Ein Projekt der

METROPOLREGION
MITTELDEUTSCHLAND

INNOVATIONSREGION
MITTELDEUTSCHLAND



7 Landkreise und 2 Städte in 3 Bundesländern mit 2 Mio. Einwohnern

Impulse für Innovation und Wertschöpfung im Mitteldeutschen Revier

Im Strukturwandelprojekt „Innovationsregion Mitteldeutschland“ entwickelt die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland (EMMD) gemeinsam mit den Landkreisen Altenburger Land, Anhalt-Bitterfeld, Burgenlandkreis, Leipzig, Mansfeld-Südharz, Nordsachsen und Saalekreis und den Städten Halle (Saale) und Leipzig neue Strategien und Projekte für Innovation und Wertschöpfung, um den Strukturwandel in der Region aktiv zu gestalten.

Bearbeitung

PTV Transport Consult GmbH
Cunnersdorfer Straße 25
01189 Dresden
+49 351 40909-0
dresden@consult.ptvgroup.com

absolut GPS
Christianstraße 1
04105 Leipzig
+49 341 39281107
mail@absolut-gps.com

dwif-Consulting
Sonnenstraße 27
80331 München
+49 89 237028-90
info@dwif.de

Gefördert aus Mitteln der Bundesrepublik Deutschland, des Freistaates Sachsen, des Landes Sachsen-Anhalt und des Freistaates Thüringen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe: "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsinfrastruktur“.

Gefördert durch:
Die Bundesregierung
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
Freistaat SACHSEN
SACHSEN-ANHALT
Freistaat Thüringen

#moderndenken

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis ..... **IV**

Tabellenverzeichnis ..... **VI**

Abkürzungsverzeichnis ..... **VII**

1 Ausgangslage und Zielstellung der Studie **1**

1.1 Das Untersuchungsgebiet 1

1.2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen 1

1.3 Zielstellung 3

2 Die touristische Mobilität der Region **6**

2.1 Was ist Touristische Mobilität in der Region? 6

2.2 Akteure und Zusammenarbeit in der Region 15

2.3 Stellenwert des Themas „Touristische Mobilität“ 17

2.4 Touristische Mobilitätsangebote 24

2.5 Erreichbarkeit der Region 27

2.6 Barrierefreiheit 36

2.7 Benchmarking 39

3 Touristischer Radverkehr **41**

3.1 Trends und Entwicklungen im Radtourismus 41

3.2 Bestandsanalyse 49

4 Digitales Wegeinformationssystem **95**

5 Umsetzungs- und Handlungsempfehlungen **96**

5.1 Ziele und Leitbild für die touristische Mobilität in der Region 96

5.2 Handlungsempfehlungen 103

5.3 Schlüsselmaßnahmen für die Touristische Mobilität 114

Anhang **137**

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet 1
Abbildung 2: Fokusthemen zur touristischen Mobilität 5
Abbildung 3: Übernachtungsgäste als Zielgruppen der touristischen Mobilität 7
Abbildung 4: Unterschiede der Verkehrsmittelwahl 10
Abbildung 5: Akteure im Bereich touristische Mobilität in Mitteldeutschland 16
Abbildung 6: Lage und Erreichbarkeit der Metropolregion Mitteldeutschland 28
Abbildung 7: Pkw-Erreichbarkeit der Autobahnanschlussstellen 29
Abbildung 8: ÖPNV-Erreichbarkeit der Fernverkehrsbahnhöfe 30
Abbildung 9: Straßenhauptnetz im Untersuchungsgebiet 31
Abbildung 10: Hauptnetz des ÖPNV im Untersuchungsgebiet 32
Abbildung 11: Bis 2040 fest disponierte Maßnahmen im Straßenhauptnetz 33
Abbildung 12: POI-Steckbrief Belantis 34
Abbildung 13: POI-Steckbrief Burg Gnandstein 35
Abbildung 14: Zielgruppen-Steckbrief: Radreisende 43
Abbildung 15: Megatrends und ihre Subtrends mit Einfluss auf den Radtourismus 45
Abbildung 16: Akteure Radtourismus innerhalb der Innovationsregion Mitteldeutschland 50
Abbildung 17: Zusammensetzung AG Radtourismus 52
Abbildung 18: Handlungsfelder im Destinationsmanagement 55
Abbildung 19: Darstellung der analysierten touristischen Radrouten 58
Abbildung 20: Darstellung Topografie 58
Abbildung 21: Darstellung der Übernachtungsmöglichkeiten 60
Abbildung 22: Darstellung der Analyse der Start- und Endpunkte 64
Abbildung 23: Darstellung der Analyse der Routen-Korridore 68
Abbildung 24: Verschneidung der ausgewählten POIs mit den Verläufen der touristischen Radrouten 71
Abbildung 25: Darstellung Überschneidungen mit anderen Nutzergruppen 72
Abbildung 26: Übersicht E-Bike spezifischer Infrastruktur 75
Abbildung 27: Übersicht und Bewertung Infrastrukturvorhaben 78
Abbildung 28: Handlungsfelder für das Management touristischer Destinationen 78
Abbildung 29: Online-Umfrage (n=46), Frage: Wie schätzen Sie die Qualität des von Ihnen gewählten Radwegs hinsichtlich der aufgeführten Kriterien ein? 80
Abbildung 30: Online-Umfrage (n=46), Frage: Wie schätzen Sie die Qualität des von Ihnen gewählten Radwegs hinsichtlich der aufgeführten Kriterien ein? 80
Abbildung 31: Online-Umfrage (n=46), Frage: Wie schätzen Sie die Qualität des von Ihnen gewählten Radwegs hinsichtlich der aufgeführten Kriterien ein? 81
Abbildung 32: Online-Umfrage (n=46), Frage: Wie schätzen Sie die Qualität des von Ihnen gewählten Radwegs hinsichtlich der aufgeführten Kriterien ein? 81
Abbildung 33: Online-Umfrage (n=21), Frage: Gibt es für Ihren Zuständigkeitsbereich eine zentrale Stelle, die nur für die Qualitätssicherung der Radinfrastruktur verantwortlich ist? 82

Abbildung 34: Online-Umfrage (n=21), Frage: In welchen Bereichen gibt es für Ihren gewählten touristischen Radweg konkrete Planungen für den Radverkehr? 82
Abbildung 35: Online-Umfrage (n=46), Frage: Erfassen Sie bereits Gäste auf Ihrer gewählten touristischen Radroute? 83
Abbildung 36: Online-Umfrage (n=14), Frage: Wie zählen Sie Ihre Radgäste? 83
Abbildung 37: Online-Umfrage (n=46), Frage: Bitte erläutern Sie ausführlich Ihre Verbesserungswünsche für ein effizientes Qualitäts- und Wegemanagement. 84
Abbildung 38: Online-Umfrage (n=46), Frage: Gibt es bei Ihrer gewählten touristischen Radroute bereits eine Knotenpunktwegweisung? 86
Abbildung 39: Online-Umfrage (n=26), Frage: Planen Sie die Einführung eines Knotenpunktsystems? 86
Abbildung 40: Übersicht zur Knotenpunktwegweisung im Gesamtraum 88
Abbildung 41: Basis- und Begeisterungsfaktoren im Radtourismus 90
Abbildung 42: Handlungsfelder für die künftige Entwicklung der touristischen Mobilität 96
Abbildung 43: Übersicht der rahmengebenden Entwicklungsszenarien 97
Abbildung 44: Zielsystem zur Bewertung der Maßnahmen 102
Abbildung 45: Möglicher Ablauf zur Definition der Nutzungsumlage 136

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kommunen mit den höchsten gewerblichen Übernachtungszahlen (2019) 8
Tabelle 2: Aktivitätsstrukturen bei Tagesausflügen im Untersuchungsraum 9
Tabelle 3: Stellenwert der Themenfelder Mobilität, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Lebensraummanagement in touristischen Konzepten und Planungen 18
Tabelle 4: Übersicht Planwerke 23
Tabelle 5: touristische Mobilitätsangebote im Untersuchungsgebiet 24
Tabelle 6: Stärken und Schwächen der Erreichbarkeit touristischer Ziele 36
Tabelle 7: Übersicht über Bedeutung von Barrierefreiheit in touristischen Konzepten ... 37
Tabelle 8: Umfrageergebnisse AG Radtourismus 53
Tabelle 9: Übersicht der analysierten Elemente 56
Tabelle 10: Ergebnisse der Wegepotenzialanalyse 62
Tabelle 11: Bewertungsmatrix Analyse der Start- und Endpunkte 66
Tabelle 12: Bewertungsmatrix Analyse der Routen-Korridore 69
Tabelle 13: Analyseergebnisse Einbindung der POI 70
Tabelle 14: Aufschlüsselung der Überschneidung an ausgewählten Radrouten 73
Tabelle 15: Übersicht E-Bike spezifischer Infrastruktur 75
Tabelle 16: Bewertungsmatrix der Infrastrukturvorhaben 76
Tabelle 17: Bewertungskriterien der Infrastrukturvorhaben 77
Tabelle 18: Übersicht Radrouten Knotenpunktwegweisung 87
Tabelle 19: Übersicht Interviewpartner 89

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
AG	Arbeitsgemeinschaft
B+R	Bike and Ride (Fahrradabstellanlagen an Haltestellen zur intermodalen Nutzung von Fahrrad und ÖPNV auf einem Weg
DELFI e.V.	Durchgängige Elektronische Fahrgast-Information (Kooperationsnetzwerk zur Beauskunftung von Reiseketten)
DMO	Destinationsmanagementorganisation
EMMD	Europäische Metropolregion Mitteldeutschland e.V.
GS	Geschäftsstelle
HATIX	Harzer Urlaubsticket (Gästekarte mit integrierter ÖPNV-Nutzung im Landkreis Harz und ausgewählten Linien im Westharz)
IMG	Investitions- und Marketing Gesellschaft Sachsen-Anhalt
IRMD	Innovationsregion Mitteldeutschland (Gesamtprojekt zum Strukturwandel und Gebietskulisse für die Bestandsanalyse der Studie)
KOS	Koordinationsstelle
KPI	Key Performance Indicator
LASuV	Landesamt für Straßen und Verkehr (Sachsen)
LK	Landkreis
LRA	Landratsamt
LTM	Leipzig Tourismus und Marketing GmbH
LTV	Landestourismusverband
LV	Landesverband
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Thüringen)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLV	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (Sachsen-Anhalt)
NAP	Nationaler Access Point (zentraler Bereitstellungspunkt für Fahrplaninformationen – mit Soll- und Echtzeitdaten)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OSM	OpenStreetMap
PBefG	Personenbeförderungsgesetz (Rechtsnorm zur Regelung des ÖPNV)

Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride (Pkw-Parkplätze an Haltestellen zur intermodalen Nutzung von Pkw und ÖPNV auf einem Weg
POI	Point of Interest (hier in der Regel ein touristisches Ziel)
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
SM	Stadtmarketing
SMWA	Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Sachsen)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SV	Stadtverwaltung
TMGS	Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen
TV	Tourismusverband
TWWDG	Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und digitale Gesellschaft
WiFö	Wirtschaftsförderung
WR	WelterbeRegion (Anhalt-Dessau-Wittenberg)

1 Ausgangslage und Zielstellung der Studie

1.1 Das Untersuchungsgebiet

Der Untersuchungsraum der Studie „Touristische Mobilität in Mitteldeutschland“ umfasst die kreisfreien Städte Leipzig und Halle (Saale) in Sachsen und Sachsen-Anhalt sowie die Landkreise Altenburger Land (Thüringen), Burgenlandkreis, Saalekreis, Landkreise Mansfeld-Südharz und Anhalt-Bitterfeld (Sachsen-Anhalt) sowie die Landkreise Leipzig und Nordsachsen (Sachsen). Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich damit über drei Bundesländer und umfasst eine Fläche von etwa 10.400 km². Die Gebietskörperschaften der Gebietskulisse „Innovationsregion Mitteldeutschland“ sowie die Lage innerhalb der Bundesrepublik Deutschland ist in der Abbildung 1 gezeigt.

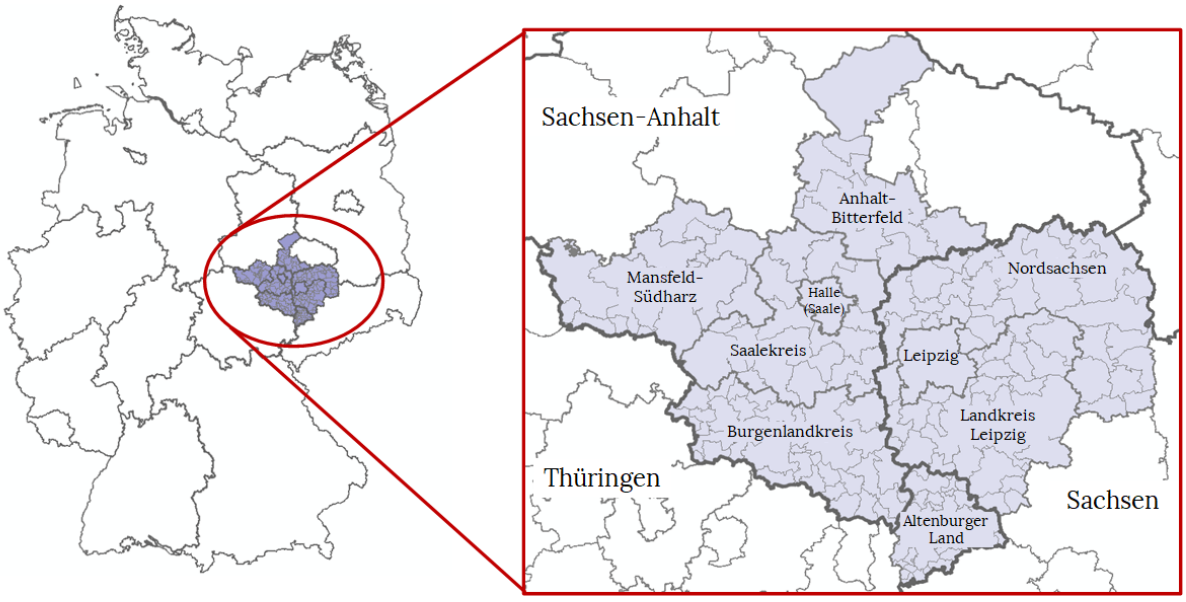


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet

Die Umsetzung der in der Studie definierten Maßnahmen soll nicht nur auf den hier abgebildeten Untersuchungsraum begrenzt bleiben, sondern kann auch auf weitere Kommunen und Landkreise in der Metropolregion Mitteldeutschland ausgedehnt werden. Der hier abgegrenzte Untersuchungsraum dient zunächst als Impulsgeber und gegebenenfalls als Reallabor.

1.2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Die energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung bedeuten neue Herausforderungen für Regionen mit Braunkohlenutzung. Als Kerngebiet des drittgrößten Braunkohlereviers Deutschlands ist das Mitteldeutsche Revier davon besonders stark betroffen. Deshalb gilt es, neue regionalwirtschaftliche Perspektiven zu entwickeln und den länderübergreifenden Strukturwandel zu gestalten und umzusetzen.

Unter dem Dach der beiden übergeordneten Themenfelder Mobilität und Tourismusentwicklung erzeugt die Weiterentwicklung der touristischen Mobilität einen besonderen Netzwerkeffekt. Touristische Verkehre verlaufen deutlich stärker als alltagsbezogene Verkehre (zum Beispiel zur Arbeit oder zur Schule) über bestehende Verwaltungsgrenzen hinweg. Zudem erfordert eine zielgerichtete Angebotsgestaltung den engen Austausch zwischen touristischen Leistungsträgern und Mobilitätsanbietern. Sie bildet das Rückgrat für bestenfalls reibungslose, sich zeitgemäß fortbewegende Besucherströme. Die Erschließung sich neu entwickelnder Freizeit- und Tourismusangebote hängt unmittelbar von ihrer verkehrlichen Erreichbarkeit ab. Dies begünstigt gleichzeitig sowohl die Lebensqualität als auch die Wertschöpfung der Region und fördert den Zusammenhalt.

Gut ausgebaute und attraktive Mobilitätsangebote sind ein Basisfaktor, der das „Wohlfühlempfinden“ bei touristischen Aktivitäten in der Region sowohl für die Bevölkerung als auch Gäste und Besucher beeinflusst. Gerade negative Erfahrungen haben ein hohes Potenzial, Wahlentscheidungen zu touristischen Ausflügen und der Verkehrsmittelwahl zu Ungunsten der Region beziehungsweise nachhaltigerer Mobilitätsangebote zu beeinflussen. Die Herausforderungen und Potenziale für die Weiterentwicklung nachhaltiger und touristisch attraktiver Mobilitätsangebote sind mannigfaltig:

- Durch den anhaltenden Trend zu e-Bikes sowie den kommenden starken Innovationen im Radbereich wird sich das Verkehrsverhalten in den kommenden zwanzig Jahren deutlich verändern.
- Die digitale Transformation erfasst nahezu alle Lebensbereiche, führt zu weiteren Brüchen im Nutzungsverhalten und neuen Organisations- und Geschäftsmodellen.
- Gleichzeitig bedingt der Zuzug in die Zentren der Region schon heute eine angespanntere Verkehrssituation, die gegenüber der nahezu staufreien Lebensqualität der 90er und 2000er Jahre deutlich abfällt.
- Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, vor allem in den Großstädten Leipzig und Halle (Saale), befindet sich in einem Veränderungsprozess, insbesondere bei den Aspekten Pkw-Besitz und Verkehrsmittelwahl. Dadurch gewinnt die Erreichbarkeit ohne zwingende Pkw-Nutzung insbesondere für ländlich gelegene touristische Ziele in der Metropolregion Mitteldeutschland eine wachsende Bedeutung.
- Gerade beim Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und alternativen Mobilitätsangeboten zum Pkw gilt es, die teils stark abweichenden Strukturen und Bedürfnisse des Alltagsverkehrs und touristischer Verkehre zu berücksichtigen, um eine breite Nutzbarkeit der nachhaltigen Mobilitätsangebote zu erreichen. Damit einher geht eine höhere Reichweite der Angebote, verbunden mit sich gegenseitig verstärkenden Verlagerungseffekten zugunsten dieser Angebote.
- Die Touristische Mobilität bildet ein positiv besetztes Experimentier- und Entwicklungsfeld, auf dem innovative und nachhaltige Mobilitätsformen Verhaltensänderungen sowohl bei der lokal-regionalen Bevölkerung als auch bei Gästen befördern können. Dies beeinflusst potenziell auch das Mobilitätsverhalten im Alltagsverkehr.

Vor diesen Hintergründen ist auch die Erarbeitung eines touristischen Mobilitätskonzepts für das mitteldeutsche Revier ein verantwortungsvolles Unterfangen. Wichtige Weichen, die die Weiterentwicklung der Region in den nächsten Jahrzehnten prägen,

werden hier gestellt. Dabei ist die Studie „Touristische Mobilität in Mitteldeutschland“ eng verzahnt mit der Integrierten Mobilitätsstudie Mitteldeutschland und der Tourismusstrategie Mitteldeutschland.

1.3 Zielstellung

Die Mobilität ist eines der zentralen Themen im Strukturwandel. Als Querschnittsthema ist sie Grundlage für die fünf Handlungsfelder Wertschöpfung und Innovation, Energie, Ressourcen, Mobilität und Logistik sowie Tourismus und Kultur im Projekt der Innovationsregion Mitteldeutschland (IRMD). Sie leistet einen entscheidenden Beitrag zur Gestaltung einer attraktiven Region sowohl für Einheimische als auch für Gäste.

Mit der Integrierten Mobilitätsstudie Mitteldeutschland wird ein übergeordnetes Mobilitätsleitbild für die Region mit verschiedenen Szenarien zur Zielerreichung erarbeitet. Die Studie zur touristischen Mobilität in Mitteldeutschland ergänzt das Vorhaben um die Bereiche touristische Mobilität und touristischer Radverkehr. Ebenso wichtig sind die inhaltlichen Verflechtungen zur Tourismusstrategie Mitteldeutschland. Denn für die Tourismusentwicklung ist die Erreichbarkeit der Anziehungspunkte und Angebote überaus bedeutend. Dafür gilt es, die Infrastrukturvoraussetzungen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität zu schaffen und neue Mobilitätskonzepte, insbesondere im ländlichen Raum bzw. in der Verknüpfung von Stadt und Land, zu entwickeln.

Neben der übergeordneten Zielstellung, eine nachhaltige touristische Mobilität zu erreichen, wurden durch die Lenkungsgruppe[1] die weiteren folgenden Zielstellungen an die Studie formuliert:

- Die länderübergreifenden Entwicklungspotenziale sowie bestehende Aktivitäten und Planungen im Bereich der touristischen Mobilität sollen zusammengestellt werden.
- Die fachübergreifende und interregionale Vernetzung der Akteure soll gestärkt werden.
- Touristische Gäste sollen als Zielgruppe in den Planungen der verschiedenen Akteure berücksichtigt und nachhaltige Erreichbarkeit als wichtiger Standortfaktor betrachtet werden.
- Die Erreichbarkeit der Orte und touristischen Ziele sowie von Großveranstaltungen soll auch außerhalb der Stadtregionen mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten ermöglicht werden.
- Touristische Produkte und Themen sollen mit Mobilitätsangeboten verknüpft und Alternativen zum Pkw-Verkehr aufgezeigt werden. Dies betrifft auch das Marketing für Freizeitangebote und die allgemeine Öffentlichkeitsarbeit.
- Der Radtourismus soll in der Metropolregion Mitteldeutschland gestärkt werden.

[1] Die Studie wurde durch eine Lenkungsgruppe begleitet, in der regionale Vertreter:innen aus den Bereichen Tourismus, Wirtschaftsförderung und Regionalentwicklung sowie Mobilität vertreten waren.

- Es sollen Maßnahmen auf strategischer Ebene abgeleitet werden, die als Handlungsleitfaden für die operative Umsetzung in den Teilregionen des Mitteldeutschen Reviers (auch über den Untersuchungsraum hinausgehend) nutzbar sind.

Die Studie ist eine von rund 22 regionalwirtschaftlichen Untersuchungen des Strukturwandelprojektes „Innovationsregion Mitteldeutschland“. In dessen Rahmen entwickelt die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland (EMMD) gemeinsam mit den Landkreisen Altenburger Land, Anhalt-Bitterfeld, Burgenlandkreis, Leipzig, Mansfeld-Südharz, Nordsachsen und Saalekreis und den Städten Halle (Saale) und Leipzig neue Strategien und Projekte für Innovation und Wertschöpfung, um den Strukturwandel in der Region aktiv zu gestalten. Das Vorhaben wird im Rahmen der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) durch den Bund, den Freistaat Sachsen, das Land Sachsen-Anhalt und den Freistaat Thüringen gefördert.

Themen im Fokus sind:

Schlaglicht 1: Nachhaltige touristische Mobilität wirkt zunehmend als Standortfaktor

Schnell, effizient und vernetzt zu sein – das sind die Zeichen der Zeit. Moderne Verkehrssysteme der Zukunft zeichnen sich insbesondere dadurch aus, dass sie die Bedürfnisse verschiedener Mobilitätsnutzer:innen bestmöglich vereinen und so eine sichere, schnelle und verlässliche Mobilität gewährleisten – ob im Alltag, in der Freizeit oder im Urlaub. Das verlangt eine nachhaltige Nahmobilität, hohe Verkehrssicherheit (Rad), multimodale Angebote, Kapazitätsmanagement und die konsequente Vernetzung verschiedener Verkehrsträger sowie eine zielgruppenorientierte Kommunikation der Mobilitätsangebote.

Dabei verliert das Auto zunehmend seine Vormachtstellung. Vor allem in den Städten und damit auch im Ballungsraum Halle-Leipzig wird sich das Mobilitätsverhalten in den nächsten Jahren vergleichsweise stark zugunsten des Radverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ändern. Zunehmende Wahlmöglichkeiten bei Freizeit- und Urlaubsangeboten verschärfen die Konkurrenz der touristischen Leistungsträger und der Zielregionen. Die Berücksichtigung der sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse ist sowohl für einzelne Ziele als auch für die Region in Gänze als Standortfaktor zu sehen. Daher ist ein vorwärts gerichtetes Denken und Planen bei Infrastruktur und deren Unterhaltung und Angebotsentwicklung besonders wichtig!

Die Fahrradwege-Infrastruktur ist vielerorts nicht adäquat ausgebaut. Unter anderem aus diesem Grund liegt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege an allen täglichen Wegen in Deutschland bisher nur zwischen drei und 25 Prozent (je nach betrachteter Region). Für den Wandel zu einem postfossilen, CO_2-neutralen Land stellt die Erhöhung des Radverkehrsanteil an der Gesamtmobilität in Deutschland einen wesentlichen Baustein im Verkehrsbereich dar.

Schlaglicht 2: Bedeutungszuwachs der Steuerungsaufgabe „Mobilität“ im Destinationsmanagement

Die globalen gesellschaftlichen Diskussions- und Veränderungsprozesse zu nachhaltigerem Handeln, stetig steigende Qualitätsansprüche der Gäste sowie ein größerer Wettbewerb stellen Destinationen vor immer neue Herausforderungen. Dabei hat die Destinationsmanagementorganisation (DMO) vor allem eine steuernde Aufgabe, da sie kaum Weisungsrechte gegenüber ihren Partnern hat. Wettbewerbsfähig und erfolgreich bleiben

daher langfristig nur jene DMO, die ihre Leistungspartner:innen mit einer klaren Positionierung und funktionierenden Wertschöpfung von ihrer Arbeit überzeugen. Neben dem klassischen Tourismus mit übernachtenden Urlaubsgästen und entsprechender An- und Abreise steht für die Metropolregion Mitteldeutschland der Tagestourismus, insbesondere der städtischen Bevölkerung, im Fokus. Daher ist es wichtig, den Strukturwandel in der Region gemeinsam nachhaltig zu gestalten und dabei die touristischen Akteure mit den Mobilitätsanbietenden zu vernetzen. Im Rahmen des Strukturwandels sind auch die Anforderungen aus der demografischen Entwicklung, beispielsweise über die Aufwertung von Tages- und Kurzreisen durch altersadäquate und barrierefreie (Mobilitäts-) Angebote, zu berücksichtigen.

Schlaglicht 3: Nachhaltige touristische Mobilität als Chance und Herausforderung für ostdeutsche Destinationen

Mit den konkreter werdenden Umwelt- und Klimaschutzziele sowie den Beeinträchtigungen der Urlaubs- und Erlebnisqualität durch den wachsenden motorisierten Individualverkehr in den Tourismus- und Naherholungsräumen (auch für die ansässige Wohnbevölkerung) steigt der Druck, Tages- und Urlaubsgäste verstärkt auf den ÖPNV und andere nachhaltige Verkehrsangebote zu lenken. Dafür muss die Mobilität als eigenes Handlungsfeld begriffen werden[2].

Nachhaltige Mobilität ist somit auch eine Frage touristischer Wettbewerbsfähigkeit. Gleichzeitig kann der Tourismus durch die zusätzliche Nachfrage helfen, den Erhalt und den Ausbau des ÖPNV-Angebotes finanziell zu stabilisieren und so die Lebensqualität auch für Einwohner:innen durch zusätzliche Mobilitätsangebote zu erhöhen, die es ohne die Touristen nicht gäbe. Damit können auch die Anstrengungen im ÖPNV zur Verbesserung der Angebote unterstützt werden (Mitteldeutsches S-Bahn-Netz, Plus- und Taktbus-Linien).

Daraus ergeben sich die folgenden Fokusthemen im Bereich der touristischen Mobilität.

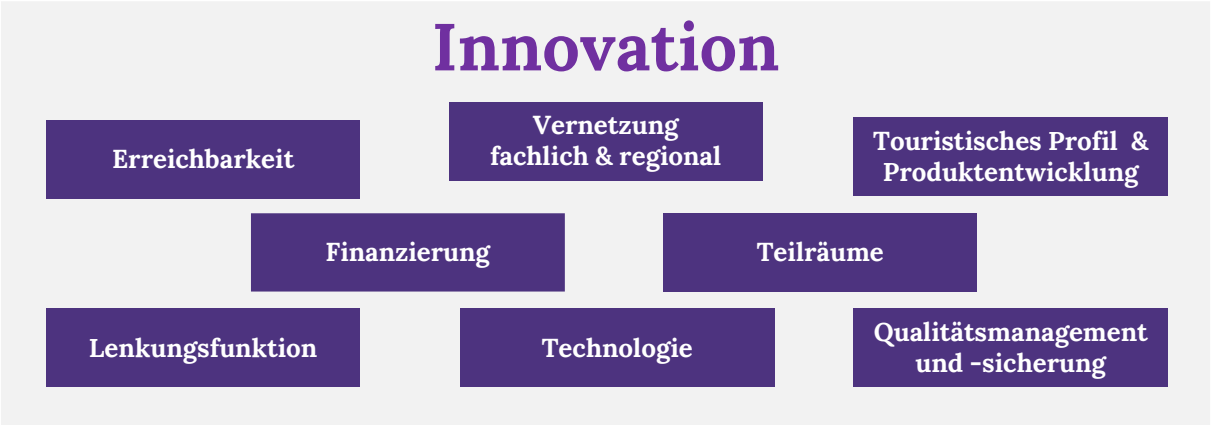


Abbildung 2: Fokusthemen zur touristischen Mobilität

[2] Ostdeutscher Sparkassenverband (Hrsg.): Sparkassentourismusbarometer Ostdeutschland (2019), Nachhaltige Mobilität im Tourismus in Ostdeutschland, Berlin-Potsdam 2019. https://www.dwif.de/infopool/publikation/sparkassen-tourismusbarometer-ostdeutschland-jahresbericht-2019-mobilitaet.html

2 Die touristische Mobilität der Region

2.1 Was ist Touristische Mobilität in der Region?

2.1.1 Zielgruppen und Aktivitäten

Als Grundlage für die weiteren Analysen und die Entwicklung von Maßnahmen ist die Abgrenzung der adressierten Zielgruppe(n) wichtig. Hierzu sind zwei Feststellungen maßgebend:

- Die Region Mitteldeutschland ist keine eigenständige Urlaubsdestination, sondern umfasst viele verschiedene Destinationen, wie beispielsweise die Städte Leipzig und Halle (Saale), oder Teile davon, wie etwa die WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg oder die neu fusionierte Saale-Unstrut-Region.
- Jährlich finden rund 7,4 Millionen gewerbliche Übernachtungen[3] beziehungsweise knapp 9,1 Millionen Übernachtungen insgesamt[4] im Untersuchungsraum statt. Diese konzentrieren sich aber vor allem auf die Städte Leipzig[5], Halle (Saale) und Naumburg, sind zu einem beträchtlichen Teil beruflich motiviert und strahlen wenig auf die umgebenden Landkreise aus. Berufliche Übernachtungen wirken per se nicht in die Umgebung, weil die Besuche meist Geschäftsterminen in der City dienen. Zudem haben deutsche Städte bisher vor allem sich selbst und nicht die Umgebung mit vermarktet. Die Erkenntnis, dass eine Kombination aus Städte- und Erholungsurlaub attraktiv sein könnte, hat erst mit der COVID-19-Pandemie und der Krise des freizeitbezogenen Städteurlaubs an Bedeutung gewonnen. Sie muss aber erst einmal mit funktionierenden Angeboten am Markt platziert werden und dann auch Akzeptanz finden. Leipzig vereinigt dabei fast die Hälfte aller Übernachtungen des Untersuchungsgebietes auf sich und ist auch maßgeblich für das bundesweit überdurchschnittliche Wachstum im Übernachtungstourismus der Region verantwortlich. Abbildung 3 zeigt die regionale Verteilung der Übernachtungsschwerpunkte, auch im Zusammenhang mit benachbarten Tourismuszielen wie dem Harz im Nordwesten, der WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg sowie dem grenzüberschreitenden Naturpark Dü-

[3] Laut amtlicher Statistik in gewerblichen Beherbergungsbetrieben ab zehn Betten im Jahr 2019

[4] Ein Tagesausflug ist jedes Verlassen des Wohnumfeldes, mit dem keine Übernachtung verbunden ist und das nicht als Fahrt von oder zur Schule, zum Arbeitsplatz, zur Berufsausübung vorgenommen wird, nicht als Einkaufsfahrt zur Deckung des täglichen Bedarfs dient (zum Beispiel. Lebensmittel) und nicht einer gewissen Routine oder Regelmäßigkeit unterliegt (zum Beispiel regelmäßige Vereinsaktivitäten im Nachbarort, Krankenhausbesuche, Arztbesuche, Behördengänge). Insofern sind hiervon regelmäßige Freizeitwege ausgenommen.

[5] Exakte Zahlen hierzu verlangen zusätzliche Primärerhebungen. Erfahrungswerte für Städtehotellerie, aber auch Umlandregionen erbringen einen überwiegenden Geschäftsreiseanteil unter den Übernachtungen, der durch die ansässige Wirtschaft und in Städten- und Ballungszentren ansässigen Institutionen sowie das Messe-, Tagungs- und Kongresswesen begründet ist. Das HOTELMARKT LEIPZIG CITY REPORT 2018 (pn paris bas realestate; https://www.leipzig.ihk.de), laut dem Leipzig zwar auch vom Städtetourismus-Boom profitiert, ein wesentlicher Teil der Hotelbuchungen in Leipzig aber auf Geschäftsreisende entfällt.

bener Heide im Norden oder der Thüringer Städtekette im Süden. Die Top-10-Übernachtungsorte finden sich in Tabelle 1; sie stehen für drei Viertel aller gewerblichen Übernachtungen in der Region 2019).

- Durch die einheimische Bevölkerung (und aus deren nahem Umland) werden etwa 78,6 Millionen Tagesreisen[6] jährlich zu Zielen innerhalb des Untersuchungsgebietes unternommen. Darunter zählen zwar auch Tagesgeschäftsreisen, der weitüberwiegende Teil erzeugt jedoch – Hin- und Rückfahrt gerechnet - jährlich rund 160 Millionen nichtalltägliche Freizeitweg.

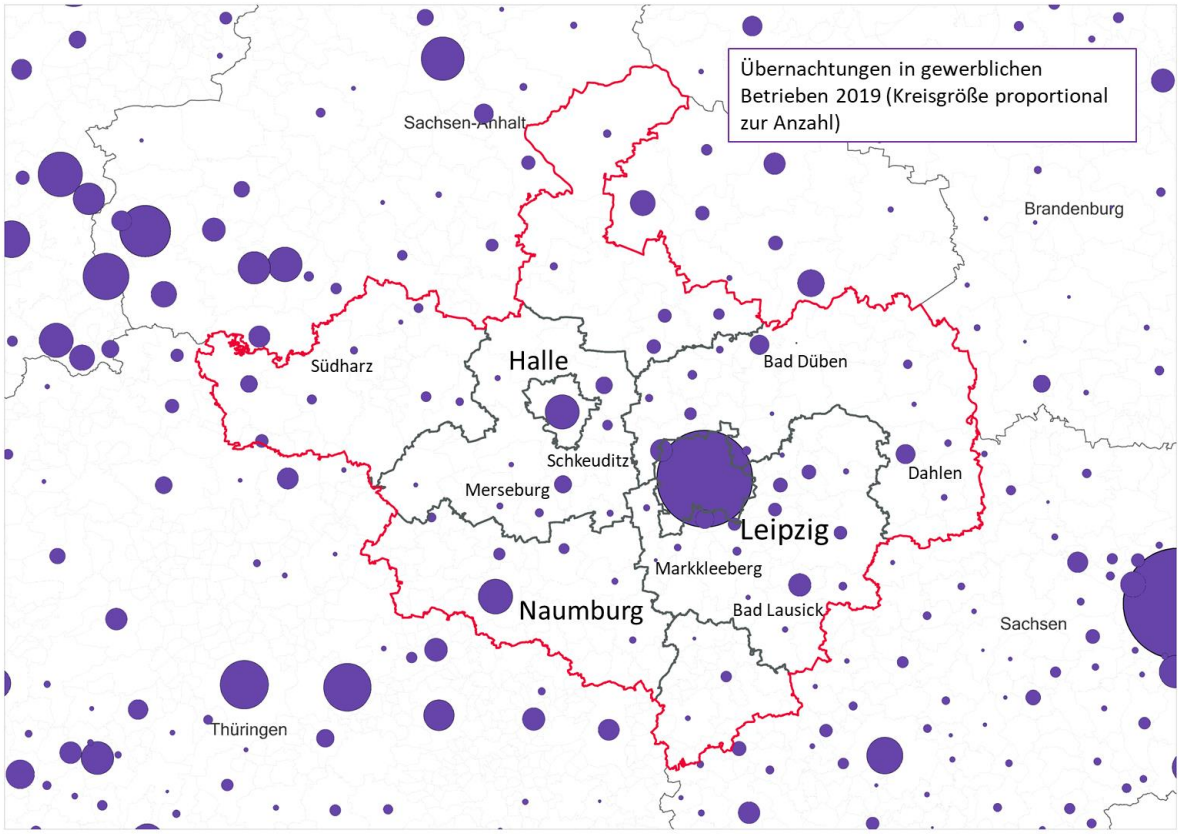


Abbildung 3: Übernachtungsgäste als Zielgruppen der touristischen Mobilität[7]

[6] Laut Berechnungen des Wirtschaftsfaktors Tourismus für die Innovationsregion Mitteldeutschland für das Jahr 2019 durch das dwif, Übernachtungen in gewerblichen Betrieben, in Privatquartieren, Touristik- und Dauercamping sowie in Reisemobilen. Eingeschlossen sind sowohl Tagesausflüge innerhalb der Region als auch solche aus Nachbarregionen zu Zielen der Metropolregion Mitteldeutschland.

[7] Quelle: eigene Zusammenstellung, Berichte der Statistischen Landesämter; Kartengrundlage: Regiograph

Tabelle 1: Kommunen mit den höchsten gewerblichen Übernachtungszahlen (2019)[8]

Stadt	Gewerbliche Übernachtungen 2019	Anteil an gewerblichen Übernachtungen 2019 im Untersuchungsgebiet
Leipzig	3.602.857	49%
Naumburg (Saale)	471.906	6%
Halle (Saale)	456.739	6%
Bad Lausick	206.170	3%
Schkeuditz	196.695	3%
Bad Düben	151.510	2%
Dahlen	151.092	2%
Markkleeberg	142.194	2%
Merseburg	120.735	2%
Südharz	116.646	2%

Alle weiteren Städte und Gemeinden innerhalb des Untersuchungsgebietes vereinen insgesamt noch 23 Prozent der Übernachtungen auf sich.

Die Freizeitverkehre können nach dem Zweck der Unternehmung differenziert werden. Dies ist nötig, um zielgruppenspezifische Angebote unter Berücksichtigung der angebundenen Mobilitätsdienste erstellen und vermarkten zu können. So sind beispielsweise für Outdooraktivitäten mit Fahrradbezug Beförderungskapazitäten für Fahrräder zu berücksichtigen. Für Beförderungsangebote zu Aktivitäten im Bereich “Baden/Sonnen am offenen Gewässer” spielt die Saisonalität der Nachfrage eine besondere Rolle.

Nachfolgend werden die Anteile der bedeutenden Freizeitaktivitäten und deren Wegepotenzial im Untersuchungsgebiet aufgeführt.

[8]Quelle: dwif 2021, Statistische Landesämter

Tabelle 2: Aktivitätsstrukturen bei Tagesausflügen im Untersuchungsraum

(Quelle: Sonderauswertung dwif-Tagesreisenmonitor 2018-2019, für Land- und Stadtreise im Untersuchungsgebiet, dwif 202)1

Arten von während des Ausflugs ausgeübten Aktivitäten	Zahl in Mio. / Anteil der Aktivitäten in % im Rahmen von Tagesausflügen in die und innerhalb der IRMD (Mehrfachnennungen, gerundete Werte)
Übliche, POI-zentrierte Aktivitäten	
1. Verwandte und Bekannte besuchen	**28,3** (36 %)
2. In Restaurants, Cafés, Kneipen, Bars, Discotheken etc. gehen	**20,4** (26 %)
3. Erholungs-/Spazierfahrt, Nichts bestimmtes	**15,7** (20 %)
4. Shopping, Schaufensterbummeln	**9,4** (12 %)
5. Einkaufszentren/Shoppingmall/Factory-Outlets	**9,4** (12 %)
6. Besuch von Parks/Gärten	**9,4** (12 %)
7. Ausflug in Zoo, Wild-, Tierparks	**8,6** (11 %)
8. Burgen, Schlösser, Kirchen, Denkmäler besichtigen	**3,9** (5 %)
9. Besuch von Museen, Ausstellungen etc.	**3,9** (5 %)
10. Sonstiges	**3,9** (5 %)
Outdoor, Sport- und landschaftsbezogene Aktivitäten	
1. Wandern & Bergsteigen	**3,1** (4 %)
2. Fahrt mit Ausflugsschiff	**1,5** (2 %)
3. Radfahren/MTB	**1,5** (2 %)
4. Baden/Sonnen am offenen Gewässer	**1,5** (2 %)
5. Landschaftsattraktionen besuchen	**1,5** (2 %)
6. Besuch Nationalpark, Naturpark, Biosphärenreservat	**1,5** (2 %)
7. Langlauf	**0,8** (1 %)
8. Sonstiger Wintersport	**<0,8** (<1 %)
9. Extremsport	**<0,8** (<1 %)
10. Sonstiger Wassersport	**<0,8** (<1 %)

Wie in anderen Regionen Deutschlands dominieren auch hier die Motive des Verwandten- und Bekanntenbesuchs, eines Gastronomiebesuchs während des Ausflugs sowie die so genannte Fahrt ins Blaue ohne spezifische Ziele oder Aktivitäten. Neben dem Shoppingausflug in die Stadt oder zu entsprechenden Einkaufszentren haben Freizeiteinrichtungen wie Zoos, Parks und Gärten sowie Sehenswürdigkeiten eine hohe Anziehungskraft. Entsprechend gilt es insbesondere solche „Points of Interest“ (POI) mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten gut erreichbar zu machen.

Unter anderem wegen ihrer saisonalen Komponente fallen Häufigkeiten für landschaftsbezogene Aktivitäten im Rahmen von Ausflügen etwas weniger ins Gewicht. Zusammengenommen kommen die Aktivitäten Wandern (3,1 Millionen Ausflüge), Radfahren (1,5 Millionen Ausflüge), Naturparkbesuche (1,5 Millionen Ausflüge) und wasserbezogene Motive (knapp 4 Millionen Ausflüge)[9] schon in Größenordnungen von 10 Prozent. In der Fläche ist das Wandern dabei die häufigste Motivation bei Tagesausflügen. Entsprechend wichtig sind gute Verknüpfungen zwischen ÖPNV-An- und Abreise mit Wanderrouten, Rufbusse oder Transferservices in diesem Bereich. Weiter wichtig: Outdooraktivitäten sind zwar generell quantitativ untergeordnet, im ländlichen Bereich jedoch merklich wichtiger. Gesondert für alle Ziele in Kommunen mit weniger als 5.000 Einwohner:innen ausgewertet, steigt der Anteil der Aktivität Wandern auf fünf Prozent, Radfahren/MTB auf vier Prozent,

[9] Hier wurden Baden/Sonnen, Fahren mit Ausflugsschiff, sonstiger Wassersport zusammengenommen.

und Baden/Sonnen auf drei Prozent. Weiter relevant für die Verkehrsanbindung im ländlichen Raum sind generell Landschaftsattraktionen (drei Prozent) sowie Schutzgebiete (vier Prozent).

2.1.2 Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl

Als weitere Datenquellen zur Charakterisierung des Mobilitätsverhaltens können regelmäßig stattfindende Mobilitätsbefragungen ausgewertet werden, wie die Erhebung "Mobilität in Deutschland", mit dem letzten Datenstand 2018. Hieraus lassen sich die Anteile der Wegezwecke und die Anzahl zurückgelegter Wege, auch im Wochenverlauf, ableiten. Da die Anzahl der täglich zurückgelegten Wege sowie die Verteilung der Wegezwecke im Vergleich der Regionstypen (städtische gegenüber ländlichen Räumen) stabil ist, sind diese Werte auch auf das Mitteldeutsche Revier übertragbar.

Freizeitwege der Wohnbevölkerung

In der Kernwoche (Dienstag – Donnerstag) werden im Mittel je Person und Tag 3,4 Wege unternommen. Davon sind 21 Prozent Wege zu Freizeitzielen.
Samstags haben von 2,9 Wegen 37 Prozent Freizeitbezug (1,07 Wege je Person & Tag) und sonntags führen von 2,1 Wegen je Person und Tag 65 Prozent zu Freizeitzielen (1,37 Wege je Person & Tag).
Quelle: MiD 2018[10].

Weiterhin können Rückschlüsse auf die Verkehrsmittelwahl aus den Daten gewonnen werden. Die Verkehrsmittelwahl kann anhand von drei Kategorien grundsätzlich unterschieden werden (räumliche Lage – Stadt oder Land; Entfernung; Zweck des Weges). Diesen Kategorien liegen die wesentlichen Einflussgrößen der verkehrsmittelspezifischen Aufwände zugrunde (im Wesentlichen Reisezeit, Takt bei Bus & Bahn sowie Kosten der Ortsveränderung).

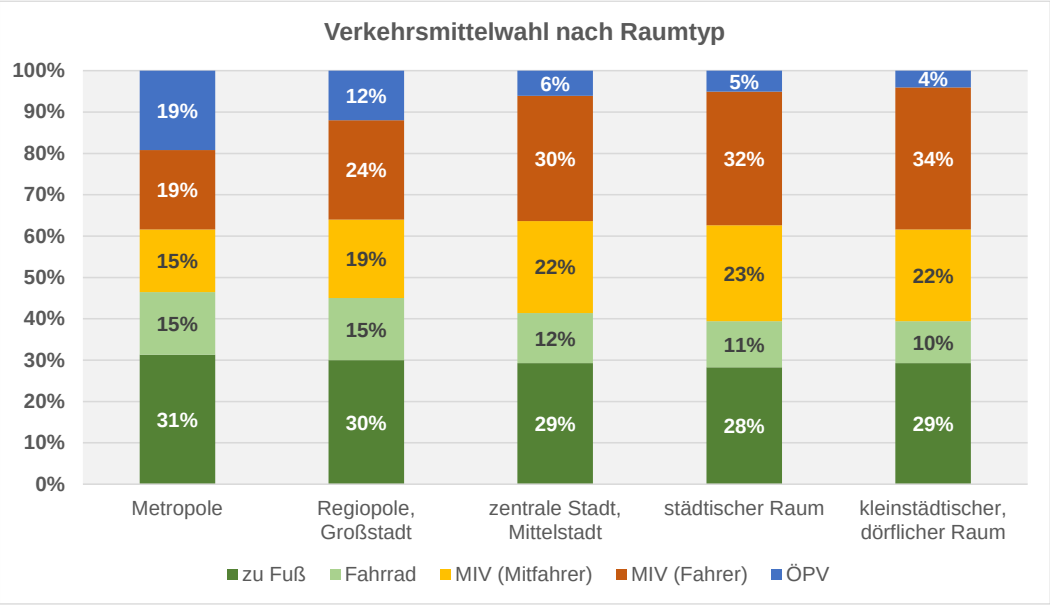


Abbildung 4: Unterschiede der Verkehrsmittelwahl[11]

[10] Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI): Mobilität in Tabellen: https://www.mobilitaet-in-tabellen.de/mit/, letzter Zugriff: 06.05.2020
[11] Quelle: eigene Darstellung, Datenquelle: Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland

2.1.3 Reichweite touristischer Ziele

Als Bewertungsrahmen für die Erreichbarkeit der touristischen Ziele – benannt als "POI" (Point of Interest) – ist deren Reichweite relevant. Üblicherweise steigt mit deren Attraktivität und Ausstrahlungskraft auch das potenzielle Einzugsgebiet. Auswertungen des dwif-Tagesreisenmonitors für das Untersuchungsgebiet liefern Anhaltspunkte, welche Entfernungen üblicherweise bei Ausflügen in Kauf genommen werden.

Aufbauend auf diesen Werten werden folgende Differenzierungen für Ausflugsziele vorgenommen:

- Top-Ziele weisen einen Einzugsbereich von etwa 50 Kilometern auf. Aus diesem Radius kommen knapp zwei Drittel der Besuchenden der POI.
- Regional-Ziele weisen einen Einzugsbereich von etwa 25 Kilometern auf. Aus diesem Radius kommen gut 50 Prozent der Besuchenden der POI.

Die definierten Einzugsbereiche dienen im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse (sehe Abschnitt 2.5.2) als das jeweilige mindestens zu berücksichtigende Analysegebiet.

Die Auswertungen des dwif-Tagesreisenmonitors zeigten ferner, dass Tagesausflüge in ländliche Bereiche des Untersuchungsgebietes durchschnittlich geringere Distanzen aufweisen als zu städtischen Zielen. Letztere vereinen auch die meisten Top-POI und eignen sich im Besonderen für Shopping, Bummeln, Besuche in der Gastronomie und von Sehenswürdigkeiten, Museen und so weiter. Ausflüge konzentrieren sich auf das Wochenende (inklusive Freitag finden dort 61 Prozent aller wöchentlichen Tagesreisen statt). Stärkster Ausflugstag ist der Samstag (26 Prozent), gefolgt vom Sonntag (etwa 20 Prozent) und vom Freitag (etwa 15 Prozent). Bei Städtezielen ist durch Einkaufsfahrten der Samstag signifikant stärker gegenüber dem Sonntag.

Reichweite touristischer Ziele (POI)

Tagesausflüge in der Region: ***40 % der Ausflüge*** *führen zu Zielen in* ***maximal 25 km Entfernung.***
Weitere ***25 %*** *der Fahrten führen zu Zielen in einer Entfernung von* ***höchstens 50 km.***
Etwa ein Drittel der Tagesausflüge wird zu weiter entfernten POI unternommen

dwif-Tagesreisenmonitor 2019

2.1.4 Trends und Entwicklungsperspektiven bis 2040

Im Rahmen der Integrierten Mobilitätsstudie Mitteldeutschland wird ein Entwicklungspfad bis 2040 mit verschiedenen Gestaltungsszenarien aufgezeigt. Das zentrale und übergeordnete Ziel dieses Entwicklungspfades ist, die verkehrsbedingten CO_2-Emissionen in der Innovationsregion Mitteldeutschland (IRMD) zu reduzieren. Die Zielstellung umfasst noch weitere Ziele und ist mit den regionalen Akteuren abgestimmt. Allerdings kann die Zielstellung – wie in Kapitel „Prognose 2040" (siehe Bericht der Integrierten Mobilitätsstudie Mitteldeutschland) beschrieben – nicht vollständig mit den Gestaltungsinstrumenten auf kommunaler Ebene (betrachtete Maßnahmen) erreicht werden.

Im Ergebnis wird das Gestaltungsszenario zur Umsetzung empfohlen, welches den Zielstellungen am nächsten kommt. Wichtig ist hierbei die Erkenntnis, dass die Maßnahmen im komplexen Gesamtzusammenhang aller Verkehrsarten wirken. So sind Maßnahmen,

bei denen der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt wird, mit alternativen Angeboten und/oder Anreizen zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes[12] zu begleiten.

Als besonders wirksam im Sinne der angestrebten Reduzierung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen werden folgende Maßnahmen eingeschätzt:

- Handlungsfeld „Verkehrsregulatorische Maßnahmen":
  - Maßnahmenbündel zur Verkehrsberuhigung in Stadtregionen (u. a. flächendeckend Tempo 30 km/h in bebauten Bereichen)
  - Einführung von MIV-einschränkenden Maßnahmen in den Städten Leipzig und Halle (Saale) (u. a. Einführung von Straßennutzungsgebühren in den Städten)
  - Flächendeckende Bewirtschaftung des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Raum
- Handlungsfeld „Mobilitätsangebote und -dienstleistungen"
  - Weiterentwicklung des Fahrtenangebotes im ÖPNV
  - On-Demand-Angebote als Erste/Letzte-Meile-Zubringer (zum liniengebundenen Bus- und Bahnverkehr)

Spezifische Entwicklungstrends im Bereich des touristischen Radverkehrs werden im Kapitel 3.1 aufgeführt.

Einordnung der Mobilitätstrends & Einflussfaktoren

Nachfolgende Ausführungen beziehen sich auf unterschiedliche Quellen. Dabei werden vor allem relevante raum- und mobilitätsbezogene Trends im Tourismus herausgestellt und keine voll umfängliche Trendanalyse für den Tourismus vorgenommen. Diese sehen sich häufig in den Kontext der aktuellen Pandemieerfahrungen gestellt. Das bedeutet nicht, dass diese Trends nur Corona-bedingt entstanden sind. Vielmehr waren viele Entwicklungen, wie Van-Tourismus oder hybride Meeting- und Tagungsformate, bereits vor Corona bekannt und im Wachstum befindlich. Die Pandemie wirkte vor allem als Katalysator und beschleunigte den sich ohnehin abzeichnenden Wandel.

Pandemie sorgt für weltweiten Einbruch internationaler Reisen

Weltweit gelten der Tourismus und damit auch die touristische Mobilität als Wachstumssektoren. Denn nur wenige Prozentpunkte Steigerung des Reisevolumens aus bevölkerungsreichen Schwellenländern wie insbesondere China und Indien bedeuten global gesehen Millionen mehr Reisende. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der weltweiten COVID-19-Pandemie herrscht prognostische Unsicherheit, wie schnell und ob überhaupt das bisherige Nachfragevolumen für bestimmte Zielregionen wieder erreicht wird. Denn auch international ging der Tourismus zurück und ist in den ostdeutschen

[12] Der Begriff Umweltverbund fasst umweltfreundliche Verkehrsmittel zusammen. Dazu zählen der öffentliche Personenverkehr, nicht motorisierte Verkehre (Fuß- und Radverkehr) sowie teilweise Dienste für Carsharing/Mitfahrzentralen.

Bundesländern, auch in Leipzig, im deutschlandweiten Vergleich ohnehin unterrepräsentiert.[13] Im zweiten Jahr der Pandemie lagen internationale Ankünfte weltweit immer noch 85 Prozent unter dem Niveau von 2019 (UNWTO 2021)[14] und eine Erholung verzögert sich weiterhin aufgrund der fortdauernden pandemiebedingten Einschränkungen.

Vor allem die Städte und damit auch Leipzig und Halle (Saale) litten und leiden unter dem Rückgang des Geschäftsreisesegments und hier vor allem unter dem Rückgang von Messen, Tagungen, Meetings und Kongressen. Diese werden nach übereinstimmender Experteneinschätzung auch nach Ende der Pandemie wegen des Trends zu digitalen, hybriden Formaten und Homeoffice sowie Anforderungen an die Nachhaltigkeit geschäftlichen Reisens nicht wieder in vollem Maße zurückkommen[15]. Neue Potenziale werden dagegen durch die Mischung von beruflichem und freizeitorientiertem Reisen (Bleisure) sowie allgemein im erneuten Anziehen von privaten Städtereisen – auch in Kombination mit dem Umland – erwartet (vgl. FVW 2021)[16].

Uneingeschränkt positiver werden die Entwicklungsaussichten für die hochattraktiven ländlichen deutschen Reiseregionen wie Küsten und Berge bewertet, die während der Corona-Jahre 2020 und 2021 besonders von der gestiegenen Nachfrage nach Inlandszielen profitieren und ihre Lock-Down-Verluste vergleichsweise gut kompensieren konnten. Hier liegen möglicherweise auch Chancen für weniger bekannte ländliche Reiseziele, wie die Destinationen Mitteldeutschlands, da davon ausgegangen wird, dass sich die Renaissance Deutschlands als Urlaubsreiseziel für ländliche Reiseregionen geprägt durch die Pandemieerfahrungen weiter fortsetzt. Die Reiselust und Wahrnehmung des Urlaubs als unverzichtbares Grundbedürfnis bleiben unangetastet (vgl. RA Reiseanalyse 2021)[17].

Die vielfältigen touristischen Marktsegmente reagierten in der Krise höchst unterschiedlich. Es bleibt abzuwarten, inwieweit veränderte Verhaltensmuster und Angebotsformen beim Reisen auch in Zukunft Bestand haben werden und wie sich diese die touristische Mobilität auswirken.

Mehr erdgebundene Reisemobilität und steigende Freizeitmobilität in ländlichen Räumen

Die schon lange vor Corona wachsende Renaissance des Reiseziels Deutschland könnte sich angesichts einer zunehmend politisch unsicheren Welt, infolge steigender Flugkosten und wachsendem Sicherheitsbedürfnis (Epidemien, exotische Krankheiten, Terroris-

[13] „Mit aktuell knapp 15 Prozent liegt der Anteil ausländischer Ankünfte deutlich niedriger als an allen anderen untersuchten Hotelstandorten." HOTELSTUDIE LEIPZIG 2018, pn paris bas realestate; https://www.leipzig.ihk.de

[14] https://www.unwto.org/un-tourism-news-28; UN Tourism News #28 | 26 AGO 2021

[15] Um 61 Prozent sanken z.B. die Übernachtungen in der Bundeshauptstadt Berlin im ersten Halbjahr 2021 gegenüber den Vergleichsdaten für das Jahr 2019. https://www.dwif.de/news/item/corona-kompass-tourismus-statistik-infokarte-august-2021.html. Reisen zu Kunden für konkrete Anlässe (z.B. Reparaturen, Inbetriebnahmen, Geschäftsanbahnung, Projektumsetzungen) erholen sich nachrichtlich gut. Analoge Meetings, Tagungen und Kongresse werden auch zukünftig voraussichtlich stärker durch Onlineformate ersetzt werden.

[16] https://www.fvw.de/businesstravel/mice/mice-das-bringt-die-neue-event-aera-218215

[17] Erste ausgewählte Ergebnisse der 51. Reiseanalyse, https://reiseanalyse.de/wp-content/uploads/2021/03/RA2021_Erste-Ergebnisse.pdf

musgefahr und so weiter) fortsetzen. Das bietet der Region grundsätzlich neue Nachfragepotenziale – wie überhaupt erdgebundene Reisen in den letzten beiden Jahren Marktanteile gewinnen konnten (vgl. ACE 2021)[18].

Ebenso bedienen gerade ländliche Zielregionen zukünftig verstärkt den Wunsch der städtischen Bevölkerung nach einer Gegenwelt im Urlaub, abseits von Menschenmassen, mit intakter Natur und einem entschleunigten Lebensrhythmus. Durch das städtisch geprägte Mobilitätsverhalten (Carsharing, Multimodalität, digitales Buchen und Bezahlen) wird vermehrt ein entsprechendes Angebot in den Zielregionen erwartet. „Mobility as a Service" wird zur großen Herausforderung touristischer Erschließung im ländlichen Bereich.

Mehr Mobilität in Verbindung mit Outdoor-Freizeitaktivitäten und Reisemobiltourismus

Pandemiebedingt wendeten sich neue Zielgruppen mangels Alternativen verstärkt Outdoor-Freizeitaktivitäten zu (vgl. RND 2021)[19]. Dies könnte auch in Zukunft den Trend zu landschaftsbezogenen Freizeitunternehmungen steigern und verlangt nach einer naturverträglichen, aber auch wertschöpfenden Lenkung mit entsprechenden digitalen und mobilen Angeboten (zum Beispiel Rad- und Wandershuttles, Apps zur Besucherlenkung).

Dem Trend zu mobilen, eher unabhängigen Unterkunftsformen wie Reisemobile, Camper und Vans, Ferienwohnungen, Glamping, Hausbooten, wird ebenfalls weiteres Wachstum vorausgesagt, was neue Ansprüche an die verkehrliche Anbindung, spezifische Infrastrukturen (Wohnmobilstellplätze, dezentrales Campen, Übernachten in der freien Natur) und die Erschließung peripherer Standorte in ländlichen Regionen sowie die Besucher- und Verkehrslenkung stellt.

Weniger Geschäftsreisen und damit berufliche Mobilität

Von dem vor Corona boomenden, aber bereits im Wandel befindlichen MICE-Segment (Messen, Tagungen, Incentives, Kongresse) wird eine beschleunigte Transformation weg von rein analogen Massenevents hin zu hybriden und flexiblen Formaten erwartet (vgl. FVW 2021). Generell müssen analoge Formate ihre Alleinstellung und Besonderheit noch stärker herausstellen. Für Tagungseinrichtungen in ländlicher Umgebung, die auf besondere Akzente und Lernumgebungen setzen, eröffnen sich hier Potenziale – wenn sie denn in vertretbarer Zeit und nachhaltig erreichbar sind. Die Städtedestinationen müssen sich dagegen „neu" erfinden und auch im freizeitorientierten Städtetourismus neue und entzerrte Angebotsformen entwickeln (Stichwort: Wandel des Gruppengeschäfts im Bustourismus). Durchgängige Mobilitätsangebote und möglichst nachhaltige Reiseketten spielen sowohl im Geschäfts- als auch im freizeitmotivierten Städtetourismus eine zunehmende Rolle.

[18] Reisetrends 2021 – Erdgebunden und bodenständig, https://www.ace.de/nc/reisen/reiseberichte/reiseberichte-artikel/artikel/reisetrends-2021-erdgebunden-und-bodenstaendig/

[19] Redaktionsnetzwerk Deutschland, https://www.rnd.de/lifestyle/wandern-und-andere-outdoor-aktivitaten-erleben-boom-in-corona-zeiten-77BQE6BKHQQNRWCQVX5I55QKGY.html

Wachsende Bedeutung von Mobilitätsknoten für intermodales Reisen und nutzenstiftende Services unterwegs

Knotenpunkten der Mobilität wird eine wichtige Rolle für die Zukunft zugeschrieben: Hier muss der Wechsel von einem zum anderen Verkehrsmittel möglichst verlässlich und bequem erfolgen können – mit attraktiven Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen sowie Bike- und Carsharing an einem Ort. Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge sollte möglichst noch mit gastronomischen oder anderen Services gekoppelt sein, um Aufenthaltszeiten angenehm und sinnvoll gestalten zu können (vgl. GEO 2021)[20]. Und auch das Unterwegssein muss zunehmend eigene Zusatznutzen und Erlebnisse bieten. Flußquerende Seilbahnen, wie in Koblenz (Buga-Standort) oder London, kombinieren eine bessere, Pkw-unabhängige Verbindung von Flussufern mit einem besonderen Sightseeing-Erlebnis. Moderne Fahrradparkhäuser in Amsterdam und Kopenhagen beweisen ebenso wie anspruchsvoll gestaltete Rad- und Fußwegbrücken, dass dem Radverkehr eine hohe Wertigkeit als Verkehrsträger beigemessen wird.

Veränderung des Stadt-Land-Verflechtungen mit Änderungen für die Mobilität von morgen

Urlaub, Freizeit, Bildung, Unterhaltung, Gemeinschaftserlebnis, Gesundheitsvorsorge, Waren- und Gepäcktransport – das alles wächst mehr und mehr zusammen und sollte in touristischen und Mobilitätsangeboten von vornherein integriert gedacht werden. Hier wird auch von Work-Life-Blending gesprochen, ein Trend, der gewachsene Strukturen zwischen getrenntem Arbeits- und Wohnort verändert und damit auch die gelernten Mobilitätsmuster mit Blick auf die Zukunft stark beeinflusst (vgl. Zukunftsinstitut 2021).[21] Beschäftigte mit Homeoffice-Möglichkeiten verlagern ihren Wohn- und Freizeitschwerpunkt weg von der Stadt in attraktive ländliche und/oder touristische Gegenden (Renaissance des Landlebens). Freizeitaktivitäten können bei ortsunabhängigem Arbeiten anders in den Tagesrhythmus integriert werden (antizyklisches Freizeitverhalten und -mobilität). „Workation“ ermöglicht Urlaubsdomizile und Freizeitwohnsitze periodisch zum Arbeiten und Erholen zu nutzen. Daraus ergeben sich neue Raumnutzungs- und Mobilitätsmuster.

2.2 Akteure und Zusammenarbeit in der Region

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die Akteure aus den Bereichen Tourismus und Mobilität recherchiert. Der Fokus lag dabei auf Mobilitätsangeboten zur Anbindung touristischer Ziele. Die Akteure im Bereich des touristischen Radverkehrs sind im Abschnitt 3.2.1 aufgeführt.

Ziel der Übersicht (Abbildung 5) ist es, die Herstellung von Kontakten zur gemeinsamen Planung touristischer Mobilitätsangebote zu erleichtern. Hier sind die relevanten Stellen und Ansprechpartner aufgelistet, um Fragestellungen bezüglich der Planung von ÖPNV- und Mobilitätsnageboten (blau), der Anpassung von Straßen- und Wegeinfrastruktur (rosa) sowie der touristischen Produktenwicklung (grau) zu klären.

[20] Wie bewegen wir uns in der Zukunft? Ein Ausblick auf die Mobilität von morgen - https://www.geo.de/natur/nachhaltigkeit/23467-rtkl-nachhaltigkeit-wie-bewegen-wir-uns-der-zukunft-ein-ausblick-auf-die
[21] https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/zukunftsreport/post-corona-trendmap

Akteure im Bereich touristische Mobilität in Mitteldeutschland

Tätigkeitsfeld
- Mobilitäts-/ Bus- und Bahn-Angebote
- Straßen- und Wegeinfrastruktur
- Touristische (Produkt-) Entwicklung

Sachsen

öffentliche Verwaltung

Freistaat Sachsen	Stadt Leipzig	Landkreis Leipzig	Landkreis Nordsachsen
Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig: *Planung und Vergabe SPNV*	Stadt Leipzig: *Vergabe und Finanzierung Tram- und Stadtbusverkehr*	Liegenschafs- und Kultusamt, SG Schülerbeförderung /ÖPNV: *Planung und Vergabe Regionalbusverkehr*	Straßenverkehrs-amt, SG ÖPNV/ Schülerbeförderung
Landesamt für Straßenbau und Verkehr Niederlassung Leipzig: *Planung Straßen und Radwege, Unterstützung SachsenNetz Rad*	Stadt Leipzig Verkehrs- und Tiefbauamt (Abt. generelle Planung): *Planung des städtischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs*	Amt für Straßenbau (Planung und Bau von Kreis- und Bundesstraßen): *Stabstelle Wirtschaftsförderung/ Kreisentwicklung (Radverkehr)*	Amt für Wirtschafts-förderung und Landwirtschaft, SG Wirtschaftsförderung und Tourismus: *Wege- und Qualitäts-management*
Staatsministerium Wirtschaft und Verkehr (Ref. 34): *Tourismusstrategie und -förderung*	Stadt Leipzig Standortentwick-lung/ Marketing (Tourismuskoordi-nator)	Stabstelle Wirtschafts-förderung/ Kreisentwicklung	Amt für Wirtschafts-förderung und Landwirtschaft, SG Wirtschaftsförde-rung und Tourismus
Koordinationsfunktion im Bereich Tourismus, Übergreifende Tourismusinfrastruktur, -angebote, QM			

Mobilitätsanbieter

Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)

Koordination eines gemeinsamen und integriertes Tarifes für Bus- und Bahnangebote und dessen Vertrieb für die beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
zentraler Ansprechpartner für Kund:innen im ÖPNV
Koordination und Steuerung von Projekten im ÖPNV, Marktforschung sowie Beratung zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement

Freistaat Sachsen	Stadt Leipzig	Landkreis Leipzig	Landkreis Nordsachsen
SPNV-Unternehmen (DB Regio Südost, Döllnitzbahn GmbH, Erfurter Bahn GmbH, Abellio Rail Mitteldeutschland, Transdev Regio Ost): *Betrieb SPNV*	Leipziger Verkehrsbetriebe: *Planung und Betrieb Tram- und Stadtbusverkehr* Alternative Mobilitätsangebote: E-Scooter (TIER,Voi) Leihräder (nextbike)	Regionalbus Leipzig GmbH: *Planung und Betrieb Regionalbusverkehr*	Nordsachsen Mobil GmbH

Touristische Akteure

Freistaat Sachsen	Stadt Leipzig	Landkreis Leipzig	Landkreis Nordsachsen
Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH: *Strategische Produkt- und Angebotsentwicklung, Marktforschung, Marketing, QM, Mobilität*	Leipzig Tourismus und Marketing GmbH (LTM): *Destinationsmanagement, Marketing, Services, Stadt & Region Leipzig, Mobilität*	Stabstelle Wirtschaftsförderung/ Kreisentwicklung, Koordination Tourismus: *Tourismusentwicklung, Infrastruktur*	Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft, SG Wirtschaftsförderung und Tourismus: *Koordination Tourismusentwicklung, Infrastruktur, Mobilität*
Landestourismusverband Sachsen e.V. (Ref. Infrastruktur/ Mobilität): *Netzwerk- und Koordinierungsfunktion, Quantifizierung touristischer Wegenetze und Digitalisierung, Mobilität*	Grüner Ring Leipzig: *Planung und Koordination im Bereich touristischer Infrastruktur*	Tourismusverband „LEIPZIG REGION" e.V. Geopark Porphyland, NP Dübener Heide: *Produktentwicklung, Marketing, QM, Infrastruktur*	

Sachsen-Anhalt

öffentliche Verwaltung

Land Sachsen-Anhalt	Stadt Halle (Saale)	Landkreis Anhalt-Bitterfeld	Burgen-landkreis	Saalekreis	Landkreis Mansfeld-Südharz
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA): *Planung und Vergabe SPNV*	Stadt Halle (Saale): *Vergabe und Finanzierung Tram- und Stadtbusverkehr*	Fachbereich Mobilität, ÖPNV, Tourismus und Heimatpflege: *Genehmigung des Regionalbusverkehrs, Wirtschaftsförderung, Tourismusentwicklung*	Wirtschaftsamt: *Planung und Vergabe Regionalbusverkehr, Tourismusentwicklung & Koordination*	Amt für Bildung, Kultur und Sport, SG Bildung und SB ÖPNV	Amt für Kreisplanung / ÖPNV
Ministerium für Infrastruktur und Digitales: *Straßenbau, Landesradverkehrsplan*	Stadt Halle (Saale) Geschäftsbereich OB, Radverkehrs-beauftragter: *Radverkehrsplanung*	Fachbereich Bau: *Radverkehrskonzept, Planung, Bau und Betrieb der Kreisstraßen*		Amt für Wirtschafts-förderung und Tourismus: *Tourismus-entwicklung, Koordination, Radverkehrskonzept*	
Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung: *Tourismusstrategie und Projektförderung*				*Planung und Vergabe Regionalbusverkehr*	

Mobilitätsanbieter

Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)

Koordination eines gemeinsamen und integriertes Tarifes für Bus- und Bahnangebote und dessen Vertrieb für die beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
zentraler Ansprechpartner für Kund:innen im ÖPNV
Koordination und Steuerung von Projekten im ÖPNV, Marktforschung sowie Beratung zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement

Landkreis Mansfeld-Südharz gehört nicht zum MDV-Gebiet

Land Sachsen-Anhalt	Stadt Halle (Saale)	Landkreis Anhalt-Bitterfeld	Burgen-landkreis	Saalekreis	Landkreis Mansfeld-Südharz
SPNV Betreiber (DB Regio Südost, Erfurter Bahn GmbH, Abellio Rail Mitteldeutschland): *Betrieb SPNV*	HAVAG: *Planung und Betrieb Tram- und Stadtbusverkehr* Alternative Mobilitätsangebote: E-Scooter (TIER,Bolt) Leihräder (DB Call a Bike)	Vetter Verkehrsbetriebe: *Planung und Betrieb Regionalbusverkehr*	PVG Burgen-landkreis mbH	Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH, PNVG Merseburg-Querfurt mbH	Verkehrsgesell-schaft Südharz GmbH

Touristische Akteure

Land Sachsen-Anhalt	Stadt Halle (Saale)	Landkreis Anhalt-Bitterfeld	Burgen-landkreis	Saalekreis	Landkreis Mansfeld-Südharz
Tourismusverband Sachsen-Anhalt e.V.: *Innovation, Nachhaltigkeit/ Digitalisierung, QM*	Stadtmarketing Halle (Saale) GmbH & NP unteres Seetal: *Destinationsmanagement, Touristinformation, Produktentwicklung, QM, Services, Mobilität*	WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V./ NP Dübener Heide	Saale-Unstrut-Tourismus e.V. und NP Saale-Unstrut-Triasland: *Destinationsmanagement, Marketing, Services, Stadt & Region Leipzig, Mobilität*		Standortmarketing Mansfeld-Südharz GmbH: *Marketing, Produktentwicklung, Koordinierung Reiseregionen, Förderung Wirtschaft, Mobilität, Tourismus*
Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH (IMG): *Projektmanagement Natur-, Aktivtourismus, Reise für alle, Mobilität*					Harz Tourismus e.V.: *Destinationsmanagement, Produktentwicklung, QM, Services*

Thüringen

öffentliche Verwaltung

Freistaat Thüringen	Landkreis Altenburger Land
Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (Ref. SPNV): *Planung und Vergabe SPNV*	Landratsamt Altenburger Land Fachdienst Straßenverkehr: *Planung und Vergabe Regionalbusverkehr*
Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (Ref. Verkehrsinfrastrukturförderung): *Radverkehrskonzeption Thüringen, Förderung Radverkehrsanlagen*	Landratsamt Altenburger Land Fachdienst Straßenbau und Straßenverwaltung: *Planung, Bau und Betrieb der Kreisstraßen*
Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft (Ref. Tourismus und Gastgewerbe): *Tourismusstrategie Thüringen, Projektförderung*	Landratsamt Altenburger Land, Fachdienst Wirtschaft, Tourismus und Kultur: *Radbeauftragte, Tourismusentwicklung*

Mobilitätsanbieter

Freistaat Thüringen	Landkreis Altenburger Land
SPNV Betreiber (DB Regio Südost, Erfurter Bahn GmbH, Abellio Rail Mitteldeutschland): *Betrieb SPNV*	THÜSAC: *Planung und Betrieb Stadt- und Regionalbusverkehr*

Touristische Akteure

Freistaat Thüringen	Landkreis Altenburger Land
Thüringer Tourismus GmbH: *Tourismusstrategie, Marketing, Produktentwicklung, Infrastruktur Wandern und Rad, Barrierefreiheit, QM, Nachhaltigkeit, Mobilität*	Tourismusverband Altenburger Land/ Tourismus-information Altenburger Land: *Tourismus- und Stadtmarketing*

Abbildung 5: Akteure im Bereich touristische Mobilität in Mitteldeutschland

2.3 Stellenwert des Themas „Touristische Mobilität“

Die Touristische Mobilität als Thema berührt in der strategischen Entwicklung die Bereiche der touristischen Strategie ebenso wie die der Mobilitätsplanung. Daher wird der Stellenwert des Themas touristische Mobilität sowohl in den touristischen als auch den Mobilitätsplanungen analysiert.

2.3.1 Mobilität in den touristischen Strategien

Hier wurden Tourismuskonzepte und Masterpläne, aber auch allgemeiner gehaltene regionale Entwicklungskonzeptionen mit touristischen Bezügen auf Landes-, Landkreis- und Destinationsebene ausgewertet. Die Auswahl der ausgewerteten Materialien wurde mit den Lenkungsgruppen der Projekte Tourismusstrategie und Touristische Mobilität abgestimmt. Gespräche mit Zuständigen der Landesmarketingorganisationen sowie den Landestourismusverbänden der drei Bundesländer, allen DMO sowie Wirtschaftsförderungs- bzw. Tourismusansprechpersonen der Landkreise und des Städte- und Tourismusmarketings zu Hintergründen und Zusammenhängen rundeten das Bild ab. Positiv hervorzuheben ist die grundsätzliche Offenheit der meisten touristischen Organisationen zur Kooperation mit dem Verkehrssektor und ein generell steigender politischer Druck, Lösungen zu finden. Gespräche und Auswertungen erfolgten in enger Abstimmung mit der Tourismusstrategie Mitteldeutschland, um den Aufwand für Kontaktpersonen in der Region zu minimieren und für einen effektiven Projektmitteleinsatz zu sorgen.

Schwerpunkt der Gespräche waren die Themen:

- Bedeutung der touristischen Mobilität
- Ziele und Ausrichtung im Bereich Mobilität
- Planungen und Maßnahmen für touristische Mobilität

Dabei ist die touristische Mobilität insbesondere im Ausflugsverkehr in der Region neben der Verknüpfung mit POI-Standorten, vor allem im Zusammenspiel mit den landschaftsbezogenen Freizeitaktivitäten Wandern, Radfahren sowie Sonnen, Baden, Wassersport zu sehen. Der Radtourismus kann als das flächenhaft relevante, grenzüberschreitend zu entwickelnde und zu vermarktende, touristische Element für das Mitteldeutsche Revier angesehen werden (siehe Tourismusstrategie Mitteldeutschland).

Tabelle 3: Stellenwert der Themenfelder Mobilität, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Lebensraummanagement in touristischen Konzepten und Planungen

(Quelle: dwif 2021, Auswertung touristischer Konzepte und Planungen im Untersuchungsgebiet)

Konzept/ Planung o = nicht berücksichtigt, (x) = berücksichtigt; **x = (s**ehr) hohe Bedeutung des Themas	Mobilität	Digitalisierung	Nachhaltigkeit	Lebensraum-management
Tourismuswirtschaftliches Gesamtkonzept Gewässerlandschaft	X	O	X	X
Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt 2027	X	X	X	O
Touristisches Zukunftskonzept Harz 2025	X	X	X	O
TEK Landkreis Mansfeld-Südharz	x	x	x	x
Zulieferungen[22] WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg	X	X	O	O
Touristischer Entwicklungsplan der Stadt Leipzig bis 2019 (in Überarbeitung befindlich)	X	O	X	(X)
Tourismuskonzept Halle (Saale)	X	O	O	O
Tourismuskonzept Saale-Unstrut (Entwurf)	X	X	X	O
Tourismusstrategie Thüringen 2025	O	X	X	O
Tourismusstrategie Altenburger Land (Fokus Kultur)	O	O	O	O
Tourismusstrategie Altenburger Land (Fokus Natur)	O	O	X	O
Tourismusstrategie Sachsen 2025	X	X	X	(X)
Touristischer Entwicklungsplan (TEP) Stadt Leipzig bis 2019 + Maßnahmenwerkstatt/Fortschreibung	X	X	X	O
Marketingstrategie Region Leipzig	X	O	(X)	O

Die wichtigsten Erkenntnisse auf Ebene der Landestourismusorganisationen (LMO) und der DMOs

- Einzelne Konzepte, wie das Tourismuswirtschaftliche Gesamtkonzept Gewässerlandschaft, das Zukunftskonzept Harz, die Detailplanungen der WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg und der Touristische Entwicklungsplan Leipzig, insbesondere aber die geführten Gespräche und die Diskussion in den jeweiligen Lenkungsgruppen (der Projekte Tourismusstrategie und Touristische Mobilität) belegen die hohe strategische Bedeutung des Themas touristische Mobilität für die künftige Entwicklung innerhalb der Metropolregion Mitteldeutschland. Dies gilt sowohl für die LMO als auch DMO-Ebene.

[22] Hierbei handelte es sich jeweils um Teilkonzepte: Content-Strategie Welterberegion, Digitalisierungskonzept WelterbeRegion, Marketingkonzept Radwege WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg, Arbeitsplan - Marketingkonzept 2020

- Gleichzeitig wird das Thema von den touristischen Landesorganisationen jedoch nicht übergeordnet koordiniert, sondern ist den Initiativen der regionalen DMOs, Städte und Landkreise selbst überlassen. Mobilität und Nachhaltigkeit sind üblicherweise als Querschnittsthemen in Landeskonzeptionen eingeordnet und sind nicht mit eigenen Zuständigkeiten und Prozessen unterlegt.
- Unter anderem deswegen fehlt es derzeit noch an hochwertiger Produktentwicklung mit Mobilitätsbausteinen in der Fläche, welche auf Landesebene überregional vermarktet werden könnten.

Best Practice in der Region

Das Zukunftskonzept Harz 2025 entstand in Kooperation mit den Landkreisen Harz, Mansfeld-Südharz, Osterode am Harz, Goslar und Nordhausen sowie dem Amt für regionale Landesentwicklung Braunschweig mit touristischer Mobilität als wichtigem Handlungsfeld (v.a. im Bereich Wandern+ÖPNV). Hier konnte länderübergreifend eine touristische Ausrichtung der Mobilität zwischen Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen erzielt werden. Dies zeigt sich z.B. konkret im länderübergreifenden HATIX-Angebot, einer Card-basierten kostenlosen Nahmobilität für die Gäste, das im Ost-, wie im Südharz gilt.

- Grenzüberschreitendes Arbeiten erfolgt auf der Landesebene nur punktuell (zum Beispiel für Fernwege oder bezogen auf Digitalisierungslösungen in Grenzregionen). Dagegen ist es wiederum auf regionaler Ebene in Vorreiterregionen gelebte Praxis, wie zum Beispiel im Harz, im Naturpark Dübener Heide, entlang der Saalerad- und Wasserwanderwege oder in der WelterbeRegion.
- Von der Ausrichtung her zielen alle touristischen Konzepte (LMO- und DMO-Ebene) mit Mobilitätsbezug auf eine stärker nachhaltigere Ausrichtung des Modal Split – weg von der PKW-Anreise hin zum ÖPNV und nachhaltigeren Alternativen (Rad, e-Mobilität etc.).

Best Practice in der Region

Nachhaltigkeit wird insbesondere von den Naturparks in verschiedenen Themenfeldern vorangetrieben. Der Naturpark Dübener Heide verknüpft im Mobilitätsprojekt des Landkreises Wittenberg für das LEADER-Gebiet Dübener Heide/Sachsen-Anhalt unter Einbeziehung des Landkreises Anhalt-Bitterfeld und des Landkreises Nordsachsen Alltags- und touristische Mobilität. Hierzu gehören die Unterstützung von Vorhaben zum Ausbau von Verkehrsinfrastruktur, zum Beispiel der grundhafte Ausbau von öffentlichen Plätzen und Haltepunkten für den ÖPNV zur Erschließung wirtschaftlicher und touristischer Potenziale (LES Dübener Heide, Fassung 2019).

- Wegen der Dominanz der Freizeitmobilität (Tagesausflüge) liegt der Fokus für eine nachhaltigere Gestaltung bei der Vor-Ort-Mobilität. Die nachhaltige Anreise von Übernachtungsgästen spielt vorrangig in den gut an den Fernverkehr der Bahn angebundenen Großstädten Halle (Saale) und Leipzig (Stichwort „Reinreisen“) bisher eine gewisse Rolle. Analysen von Internetseiten der touristischen Landes- und Destinationsauftritte lassen eine konsequente „Bahn-first“-Strategie in der Kommunikation –

zum Beispiel Bahnverbindungen bei den Anreiseinformationen vor der Pkw-Anreise zu platzieren – bisher vermissen.

- Mobile Erreichbarkeit wird gerade auch auf LMO-Ebene vor allem als wichtig im Zusammenhang mit Aktivtourismus gesehen und hier auch vorrangig von den Zuständigen für Aktivtourismus mit behandelt. Von der Bedeutung her wird der Bedarf von Verknüpfungen mit Mobilitätsservices in folgender Rangfolge eingeschätzt: 1. Rad (Fahrradmitnahme ÖPNV/Shuttle, Verleih- und E-Bike-Infrastruktur; ohne MTB), 2. Wandern (vor allem ÖPNV-Anbindung von Tages- & Rundtouren/ Produktentwicklung), 3. Wasser (vor allem ÖPNV-Anbindung Seen, gegebenenfalls Kanuwandern mit ÖPNV). Das Potenzial der Region wird als groß in Verbindung von Rad- und Wassertourismus in Verknüpfung mit Kultur und Erlebnissen gesehen: mit Bewegung zum Ziel und durch das Ziel zur Bewegung.

Best Practice in der Region

Die WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg berührt die sachsen-anhaltischen Landkreise Wittenberg und Anhalt-Bitterfeld und steht über das Biosphärenreservat Mittelelbe in Verbindung mit angrenzenden Bundesländern. Es bestehen Angebote mit starkem Radtourismusfokus und darüber hinaus die Themenrouten mit ÖPNV (Welterbe-Linie) und die WelterbeCard mit integrierten Mobilitätsleistungen. Dies soll auch in Zukunft ausgebaut werden (zum Beispiel Integration weiterer Mobilitätsleistungen in die Card, Radmitnahme mit Bussen etc.).

- Weiteres aktuelles Aufgabenfeld der LMOs ist vor allem die Schaffung digitaler Grundlagen für das Wegemanagement (THÜCAT, OutdoorActive), die Mobilitäts- und Reiseplanung (zum Beispiel Echtzeitdaten zu ÖPNV-Verbindungen).
- Für eine strategische Problemanalyse und die Ableitung von Zielen für eine nachhaltige touristische Mobilität fehlen sowohl systematisch erhobene Daten wie der Modal-Split bei Tages- und Übernachtungsreisen oder Bewegungsmuster, als auch belastbare Nachhaltigkeits-Definitionen: Sind zum Beispiel Shuttletransporte im Radverkehr ökologisch nachhaltig?
- Positiver bei den strategischen Maßnahmen ist die Situation im Aktiv- und hier vor allem beim Radtourismus: Hier sind Radzählungen in Sachsen-Anhalt entlang dreier Flussradwege geplant. Darüber hinaus liegen zahlreiche Radkonzeptionen und die Fachplanung Touristische Wanderwege Sachsen vor.
- Auf der Maßnahmenebene dominieren einzelne positive lokale bis regionale Ansätze, wie zum Beispiel der Biberbus als begleitendes Wanderangebot in der Dübener Heide, die Unstrutbahn flusslaufbegleitend, die WelterbeLinie zur Verbindung wichtiger kultureller Zielstandorte und die im Tourismus verbreiteten Gästekarten mit Mobilitätsfunktion wie die HATIX und die LeipzigRegioCard. Eine konsequent auf attraktiven ÖPNV-Angeboten aufbauende touristische Produktentwicklung findet sich in den wenigsten Konzepten angelegt.

Best Practice in der Region

Der „Grüne Ring" Leipzig (GRL) ist seit 1996 als interkommunaler Zusammenschluss gegründet und widmet sich Abstimmungen, Kommunikation, Veranstaltungsformaten (Stadt-Umland-Konferenz) zur Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen in der Landschafts- und Gewässerentwicklung, der touristischen Infrastrukturentwicklung und den Themen Klimawandel, Elektromobilität und Intermodalität sowie den Themen Wandern, Radfahren, Wasserwandern, Lipsia-E-Motion und LeipzigGrün.

- Dass nachhaltige touristische Mobilität auch die Lebens- und Standortqualität für Bevölkerung und Wirtschaft stärken kann und so zu einem positiven Lebensraummanagement im Mitteldeutschen Revier beiträgt, wird in Gesprächen zwar unterstützt, auf der konzeptionellen Ebene und Planungsebene sind diese Zusammenhänge i. d. R. noch zu wenig ausformuliert und nicht strategisch eingeordnet.

Zentrale Zukunftsherausforderungen aus Sicht der Gesprächspartner:innen auf LMO- und DMO-Ebene:

- Nachhaltige touristische Mobilität auf übergeordneter Ebene sowohl als strategische Zielsetzung mit richtungsgebenden Leitplanken als auch in der bundesländerübergreifenden Zusammenarbeit stärken.
- Bei der Erreichbarkeit von POI, (Groß-)Veranstaltungen und Übernachtungsmöglichkeiten die „letzte Meile" intelligent alternativ zum PKW bedienen.
- Den Mobilitätswandel für Touristen und Einheimische gleichermaßen denken.
- Ausreichende Mittel für Infrastrukturumsetzung bereitstellen, zum Beispiel Bundesmittel für Fahrradinfrastruktur.
- Finanzierungsfragen für den Anschluss an funktionierende Lösungen klären, zum Beispiel Erweiterung des HATIX um weitere Landkreise verschiedener Bundesländer.
- Den Personalmangel für touristisches Mobilitätsmanagement abstellen, zum Beispieldurch autonome Lösungen oder Schaffung koordinierender Stellen).
- Neu geschaffene Mobilitätsangebote, wie Buslinien, von vorneherein nachhaltig in touristischen Produkten verankern, ohne dass diese wegen Auslastungsproblemen schnell wieder in Frage gestellt werden.
- Den Radtourismus als zentralen Faktor zur Freizeiterschließung und -verknüpfung sowie nachhaltigen Verkehrsträger für die gesamte Region in Verbindung mit anderen Mobilitätsangeboten entwickeln, ergänzt vor allem um wandertouristische Angebote anknüpfend an das ÖPNV-System.

2.3.2 Tourismus in der Mobilitätsplanung

In den Mobilitätsplanungen wird die touristische Mobilität teilweise berücksichtigt.

Touristische Mobilität in der Regionalentwicklung

Als übergeordneter Rahmen fungiert die Landesentwicklungsplanung. In Sachsen wird der Tourismus thematisiert und die zwei folgenden Aussagen zur Erschließung touristischer Ziele getroffen (Landesentwicklungsprogramm Sachsen (2013), Seite 76 f.):

- G 2.3.3.3 "Die Bergbaufolgelandschaften (...) „Leipziger Neuseenland" (...) mit angrenzenden Tourismusregionen vernetzt (...) und auf Nachhaltigkeit ausgerichtet werden."
- G 2.3.3.11 "Großflächige Freizeiteinrichtungen (...) und überregionale Höhepunkte mit erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit sollen (...) regional abgestimmt und mit dem ÖPNV erreichbar sein.

Die Anforderung, touristische Ziele und Großveranstaltungen an den ÖPNV anzubinden, wird auch im Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt 2010 (Grundsätze 146 und 147) und im Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 (Leitvorstellung 1 und 5, Kapitel 4.4) verankert.

Planung der Straßeninfrastruktur

Im Bereich der Straßeninfrastruktur sind die Infrastrukturausbaupläne, wie der Bundesverkehrswegeplan oder regionale und lokale Verkehrsentwicklungspläne relevant. Hier wird in der Regel kein konkreter Bezug zur touristischen Mobilität hergestellt. Die bestehende und geplante Straßeninfrastruktur kann üblicherweise auch für touristische und Naherholungswege genutzt werden. Ein spezifisch touristischer Handlungsdruck, wie in touristischen Hot Spots (zum Beispiel Schwarzwald, Alpen) ist im Mitteldeutschen Revier aufgrund der im Vergleich zur Alltagsmobilität geringeren Intensität in der Regel nicht vorhanden.

Die Analyse der Radverkehrsplanungen auf touristische Belange wird im Kapitel 3.2 zusammengefasst.

Planungen des ÖPNV

Im öffentlichen Personennahverkehr wird die mittelfristige Planung in Nahverkehrsplänen dokumentiert und regelmäßig (in der Regel alle fünf Jahre) fortgeschrieben. In den Nahverkehrsplänen wird die touristische Mobilität betrachtet. Deren Bedienung mit ÖPNV-Angeboten stellt jedoch eine freiwillige zusätzliche Aufgabe der Aufgabenträger dar und steht unter Finanzierungsvorbehalt. Folgende Punkte werden in den Nahverkehrsplänen beleuchtet:

- Auflistung wichtiger touristischer Ziele, für die möglichst eine Anbindung gewährleistet werden sollte;
- Definition einzelner Maßnahmen (in der Regel Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme und Implementieren saisonaler touristischer Linienangebote).

Zusammenfassende Ergebnisse

In der folgenden Tabelle sind die berücksichtigten Planwerke aufgeführt.

Tabelle 4: Übersicht Planwerke

Region	Landesentwicklung und Infrastruktur	ÖPNV-Planung
Freistaat Sachsen	Landesentwicklungsplan Sachsen 2013 Landesverkehrsplan Sachsen 2030	Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV in Sachsen 2017 Nahverkehrsplan Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) 2017-2022
Stadt Leipzig	Regionales Handlungskonzept Grüner Ring Leipzig 2014)	Nahverkehrsplan Stadt Leipzig 2. Fortschreibung 2019
Landkreis Leipzig	Kreisentwicklungskonzept Landkreis Leipzig 2030	Nahverkehrsplan Landkreis Leipzig 2021 - 2025
Landkreis Nordsachsen	Kreisentwicklungskonzept Nordsachsen 2030	Nahverkehrsplan Landkreis Nordsachsen 2019 - 2024
Land Sachsen-Anhalt	Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt 2010	ÖPNV-Plan Sachsen-Anhalt 2020-2030
Stadt Halle (Saale)	Integriertes Stadtentwicklungskonzept Halle (Saale) 2025	Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) 2018
Landkreis Anhalt-Bitterfeld	Strategiepapier Strukturstärkung in Anhalt-Bitterfeld	Nahverkehrsplan Landkreis Anhalt-Bitterfeld 2017 - 2026
Burgenlandkreis	-	Nahverkehrsplan Burgendlandkreis 2019 - 2029
Landkreis Mansfeld-Südharz	Masterplan Strukturwandel Mansfeld-Südharz	Nahverkehrsplan Landkreis Mansfeld-Südharz 2015
Saalekreis	-	Nahverkehrsplan Saalekreis 2017
Freistaat Thüringen	Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025	Nahverkehrsplan Thüringen 2018-2022
Landkreis Altenburger Land	-	Nahverkehrsplan Altenburger Land 2014 - 2018 (und Entwurfsfassung 2021 der Fortschreibung)

Eine umfassende Aufarbeitung der touristischen Mobilitätsnachfrage hinsichtlich folgender Parameter wird in den mobilitätsbezogenen Planwerken nicht durchgeführt:

- Aufzeigen touristischer Verkehrsströme und deren Höhe (Anzahl Fahrten je Verkehrstag und Relation)
- Touristische Fahrgastnachfrage im ÖPNV mit Angabe der Fahrtenanzahl bzw. des Verlagerungspotenzials des Pkw-Verkehres
- Tagesgang der Nachfrage (verkehrsstarke Zeiten)
- Einzugsbereich der touristischen Ziele (durch Kund:innen zurückgelegte Wegelängen)

Dadurch existiert bisher keine umfassende Quantifizierung des Potenzials der touristisch bedingten Mobilitätsnachfrage, die eine regionsweite Ableitung zielgerichteter Maßnahmen unterstützt. Die definierten Maßnahmen, vor allem im Bereich des ÖPNV, sind in der Regel eher kleinteilige/isolierte Lösungen, die häufig ausschließlich sektoral finan-

ziert und vermarktet werden. Dadurch ist deren Reichweite eingeschränkt, was wiederum die Nutzungszahlen begrenzt. Viele umgesetzte Maßnahmen wurden aufgrund von Finanzierungsproblemen wieder eingestellt oder im Umfang reduziert.

2.4 Touristische Mobilitätsangebote

2.4.1 *Definition und Übersicht*

Touristische Mobilitätsangebote können als für Touristen und Ausflügler: innen nutzbare oder auf diese Zielgruppe zugeschnittene Mobilitätsangebote verstanden werden. Letztere berücksichtigen deren spezifische Mobilitätsmuster und lassen sich in vier Angebotstypen einteilen:

a) (Beförderungs-)Angebote ganzjährig (z.B. Bauhauslinie)

b) (Beförderungs-)Angebote saisonal (z.B. Belantis Buslinie)

c) Gästekarte/Kombi-Tarif (z.B. Welterbe Card)

d) Attraktion/Selbstzweck (z.B. Harz-Express, Döllnitztalbahn, Ausflugsschiff Goitzschesee)

In der nachfolgenden Auflistung sind die im Untersuchungsgebiet identifizierten touristischen Mobilitätsangebote zusammengefasst.

Tabelle 5: touristische Mobilitätsangebote im Untersuchungsgebiet

Region	Angebot	Beschreibung	Angebotsumfang	Typ
Sachsen	PlusBus zum HeideSpa Bad Düben	Buslinie 196 Bad Düben-Leipzig Hbf	ganzjährig, täglich, 4 Uhr - 23 Uhr, stündlich, PlusBus mit Fahrradträger	a
	Döllnitztalbahn Oschatz- Mügeln	dampfbetriebene Schmalspurbahn	ganzjährig, täglich, 3 mal täglich	a
	Saisonlinien im Leipziger Neuseenland und zu Belantis	Plusbuslinie 101 Borna-Zwenkau Buslinie 105 Markkleeberg-Belantis-Zwenkau Buslinie 106 Großstädteln-Markkleeberg - Wachau - Probstheida/Auenhain Buslinie 141 mit Anbindung des Störmthaler Sees	Saisonlinien im Leipziger Neuseenland Linie 105: März - Oktober, täglich, 8 Uhr bis 18 Uhr stündliche Fahrten zu Belantis, abhängig von dessen Öffnungszeiten	b
	Saisonlinie Grimma	Rundlinie 638 nach Höfgen (Dorf der Sinne) mit Hop-On-Hop-Off-Prinzip	April - Oktober, Samstag, Sonntag, Feiertag, im Stundentakt (wurde 2021 wieder eingestellt)	b
	FLASH FahrerLoses Automatisiertes SHuttle	Anbindung der Schladitzer Bucht an den S-Bahnhof Rackwitz („Angebot für letzte Meile“)	Pilotbetrieb mit Fahrgästen ab 2022	a/b
	Leipzig Card	für alle Verkehrsmittel der Tarifzone 110, Preisvorteile bei Museen, Zoo, Theater, Freizeiteinrichtungen	Tageskarte, 3-Tagesgruppenkarte	c
	Leipzig RegioCard	zusätzlich zur LeipzigCard im gesamten MDV-Gebiet	Tageskarte, 3-Tageskarte, Jahreskarte	c
	Schifffahrt	Fährverbindungen über die Elbe	Belgern-Schildau, Dommitzsch	b
	Schifffahrt	Schiffs- und Fährverbindungen an der Mulde	Grimma, Nimbschen, Gruna, Denitz	a/d

Region	Angebot	Beschreibung	Angebotsumfang	Typ
	Schifffahrt	Fahrgastschifffahrt	Markleeberger See, Cospudener See, Störmthaler See, Zwenkauer See	d
Sachsen-Anhalt	WelterbeLinie	Buslinie 304 Dessau - Wörlitz – Wittenberg	ganzjährig, täglich, 4 Uhr - 23 Uhr, stündlich	a
		Buslinie 310 Dessau - Oranienbaum – Gräfenhainichen	PlusBus : ganzjährig, täglich, 5 Uhr - 22 Uhr,	a
		Dessau-Wörlitzer-Eisenbahn	Juli - November (tägl.) und an zusätzlichen Fahrtagen, Zweistundentakt (Stand 2020)	b
	Kyffhäuserlinie	Buslinie 494 Bad Frankenhausen- Kyffhäuser-Berga	Mai-Oktober, täglich, 4-mal pro Tag, als Rufbus Mo.-Fr. nur in den Sommerferien	b
	Wipperliese	Touristische Eisenbahnlinie-Klostermansfeld-Wippra	April-Oktober, Sa+So+ zusätzliche Fahrtage, Zweistundentakt	b
	Wangen - Arche Nebra	Buslinie 632 Kleinwagen - Arche Nebra-Aussichtsturm	April-Oktober, Mo.- Fr. in den Ferien, Sa+ So 10 Uhr - 17Uhr, stündlich	b
		Buslinie 629 Aussichtsturm - Nebra - Memleben/Wendelstein	ganzjährig, täglich, 5 Uhr - 23 Uhr, Stundentakt	a
		Unstrutbahn Wangen - Naumburg	ganzjährig, Mo. - Fr. +Sa, 6 Uhr - 17 Uhr, stündlich	a
	Bauhauslinie, Dessau	Buslinie 10 der Dessauer Verkehrs GmbH Laubenganghäuser-Kornhaus u.a. über Bauhausmuseum	ganzjährig, täglich,9 Uhr - 17 Uhr, stündlich	a
	Mansfelder Bergwerksbahn	dampfbetriebene Schmalspurbahn ab Klostermansfeld	Fahrten an ausgewählten Fahrtagen	d
	Buslinie zu Ferropolis	Buslinie 310 Dessau - Oranienbaum - Gräfenhainichen	PlusBus: ganzjährig, täglich, 5 Uhr - 22 Uhr	a
	WelterbeCard	Preisvorteile bei vielen Freizeiteinrichtungen, Theater, Museen, Preisvorteile für Dessau-Wörlitzer-Eisenbahn, Fähren, Dessau Verkehrs GmbH, Vetter GmbH	Tageskarte oder 3- Tageskarte, FamilienCard ab 2022	c
	WiselCard	Tageskarte für Einzelpersonen oder Familien	gilt nur am Wochenende, in den Bussen des Verkehrsgesellschaft Südharz, der Selketalbahn und Wipperliese	c
	Halle Coupons	für Bus und Bahn der Tarifzone 210, Preisvorteile für Museen, Restaurants, Bars, Kulturangebote	Tages- oder 2-Tageskarte	c
	Halle Hopper	Touristenbus mit 7 Stationen zum beliebigen Ein- und Aussteigen	Täglich 5 Fahrten zwischen 10:30 Uhr und 17 Uhr	a
	Historische Straßenbahn Naumburg	ganzjährig, täglich, 5 Uhr bis 20 Uhr, Halbstundentakt	Historische Straßenbahn Naumburg	a/d
	Schifffahrt	Fährverbindungen über die Saale	Brachwitz, Wettin, Rothenburg, Schellsitz, Naumburg, Bad Kösen	a/b
	Schifffahrt	Fahrgastschifffahrt	Linienfahrten Bad Kösen – Rudelsburg & Halle (Saale) – Brachwitz/Wettin	d
Thüringen	BadeBus nach Pahna	Buslinie 250 von Altenburg zum Badesee Pahna	von April - Oktober auch am Wochenende, z.T. als Rufbus, 2-3 Fahrtenpaare je Tag	b
	Bahn-Nostalgie Thüringen	Harz-Express (Erfurt - Sangerhausen - Thale) Saale-Wein-Express (Eisenach-Freyburg-Karsdorf) Rotkäppchen-Express (Zeulenroda-Freyburg)	Sonderfahrten jeweils einmal im Jahr	d
	Museumsbahn	Kohlebahn Meuselwitz	April - Dezember, an ausgewählten Fahrtagen	d

2.4.2 *Erfolgsfaktoren*

In der Region bestehen verschiedene touristische Mobilitätsangebote. Diese sind bisher auf die jeweiligen Teilregionen begrenzt und erzeugen keine regionsweite Sogwirkung. Dies liegt häufig in der Finanzierung begründet, die in der Regel lokal zu tragen ist.

Die Angebote wurden mit den beteiligten Akteuren im Rahmen von Interviews ausgewertet und mit anderen Regionen verglichen (siehe Abschnitt 2.7). Daraus können die folgenden Erfolgsfaktoren für derartige Angebote abgeleitet werden:

- Ausrichtung am jeweiligen Bedarf
  - intensive Marktforschung und ein fortlaufendes Monitoring sind nötig
  - Nutzungsbedürfnisse, zum Beispiel hinsichtlich des Einzugsbereiches, Reisezeiten, Aufenthaltsdauern sind zu ermitteln und in die Planung einzubeziehen
  - Die Nutzung der Angebote ist fortlaufend zu beobachten
- Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zur Pkw-Erreichbarkeit
  - Angebote müssen eine Flexibilität für die Nutzenden gewährleisten, beispielsweise über eine hohe Fahrtenhäufigkeit
  - Reisezeiten müssen zum Pkw konkurrenzfähig sein
  - Das System muss einfach verständlich sein (Taktverkehr, eindeutige Linienführung, einfacher Tarif)
- übergreifendes, zielgruppengerechtes Marketing
  - Informationen müssen dort angeboten werden, wo Besucher:innen sich über die Aktivität informieren, das heißt
  - Marketing weitgehend durch Verkehrsunternehmen und den MDV ist nicht hinreichend
  - Angebote müssen über touristische Leistungsträger beworben und bestenfalls in integrierte Produkte eingewoben werden (zum Beispiel Inkludieren der ÖPNV-Leistung in Eintrittspreise – „Kombitickets“)
- „Kümmerer“
  - Für die Koordinierung von Tourismus- und Mobilitätsangeboten und deren Vermarktung gibt es eine verantwortliche Stelle oder Person
- politische Unterstützung
  - durch Kommunalpolitik für lokale Initiativen
  - durch Landespolitik für regionsweite sowie regionsübergreifende Ansätze
- langfristige stabile Finanzierung (möglichst intersektoral)
  - Sicherung der Finanzierung im Regelbetrieb (über eine Projektförderung hinaus)
  - Finanzierung über verschiedene Beteiligte mit begründbaren und tragfähigen Anteilen

Es ist insgesamt zu beobachten, dass derartige Angebote tendenziell langfristig Bestand haben, wenn diese im Sinne der Regionalentwicklung als Standortfaktor begriffen werden und damit ein breites Fundament aus unterstützenden Akteuren verbunden ist. Dies spiegelt sich häufig wiederum in einer breiteren Verteilung der finanziellen Beteiligung und im Engagement bezüglich des Marketings wider.

2.5 Erreichbarkeit der Region

2.5.1 Zentrale Knoten und überregionale Erreichbarkeit

Für die Zielgruppe der Übernachtungsgäste ist, neben den möglichen Erlebnissen, die Erreichbarkeit des Mitteldeutschen Reviers eine maßgebende Bewertungsgröße für die Attraktivität als touristisches Ziel. Übernachtungsschwerpunkte sind beispielsweise die Städte Leipzig und Halle (Saale) sowie weitere Mittelzentren in der Region. Gleichzeitig fungieren beide Oberzentren als zentrale Zugangsknoten im Fernverkehrsnetz des Schienenverkehrs. Die Anbindung an das Fernverkehrsnetz des motorisierten Individualverkehrs und des Öffentlichen Personenverkehrs wird im Bericht “Integrierte Mobilitätsstudie Mitteldeutschland” im Kapitel 3.3. “Überregionale Verflechtungen und wichtige Verkehrsknoten” ausführlich beschrieben.

Darauf aufbauend wurden die Reisezeiten für die Anreise in die Region im Pkw- und Schienenpersonenfernverkehr analysiert. Maßgebend dafür sind die zentralen Fernverkehrsknoten Leipzig und Halle (Saale). Die Ergebnisse sind in Abbildung 6 dargestellt. Grundlage der Analyse sind Reisezeiten zwischen den jeweiligen Knoten (im Öffentlichen Personenverkehr die Bahnhöfe, im Pkw-Verkehr die Zentren), jeweils ohne Zu- und Abgangszeiten am Wohnort enthalten, zum Beispiel für den Weg zwischen Wohnung und Fernverkehrsbahnhof oder Fahrzeit im Pkw zwischen Wohnung und Stadtzentrum. In der Abbildung 6 sind repräsentative Verbindungen im Schienenpersonenverkehr aus möglichen Quellregionen dargestellt, mit einer Reisezeit im Zug von weniger als vier Stunden. Längere Reisezeiten werden für Urlaube mit vergleichbarer Übernachtungsdauer selten akzeptiert. Zu den Reisezeiten im Zug sind die korrespondierenden Reisezeiten im Pkw ergänzend dargestellt.

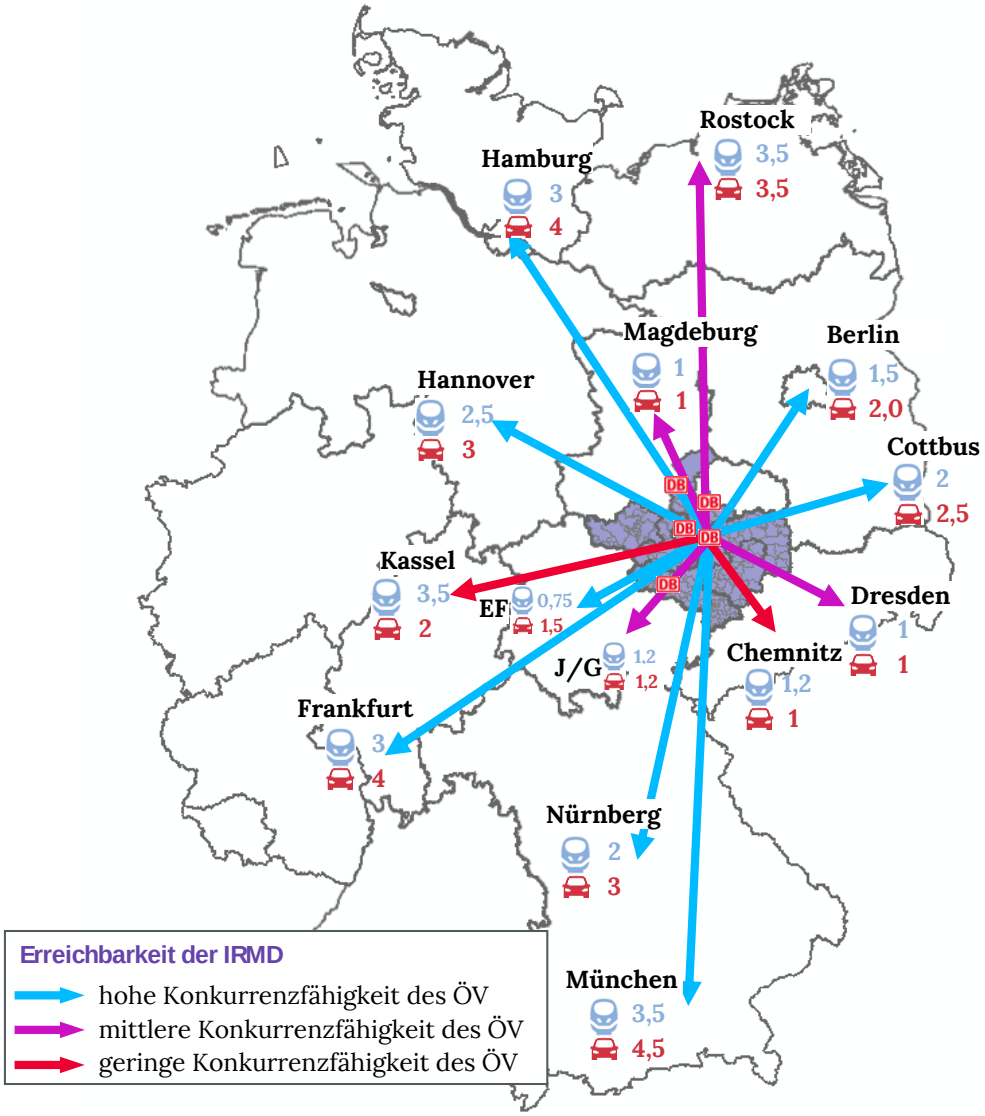


Abbildung 6: Lage und Erreichbarkeit der Metropolregion Mitteldeutschland

Im Ergebnis der Analyse kann ein verkehrlich günstiger Einzugsbereich definiert werden, in dem der Öffentliche Verkehr (im Wesentlichen Schienenpersonenfernverkehr) konkurrenzfähige Reisezeiten im Vergleich zu der Anreise mit dem Pkw aufweist.

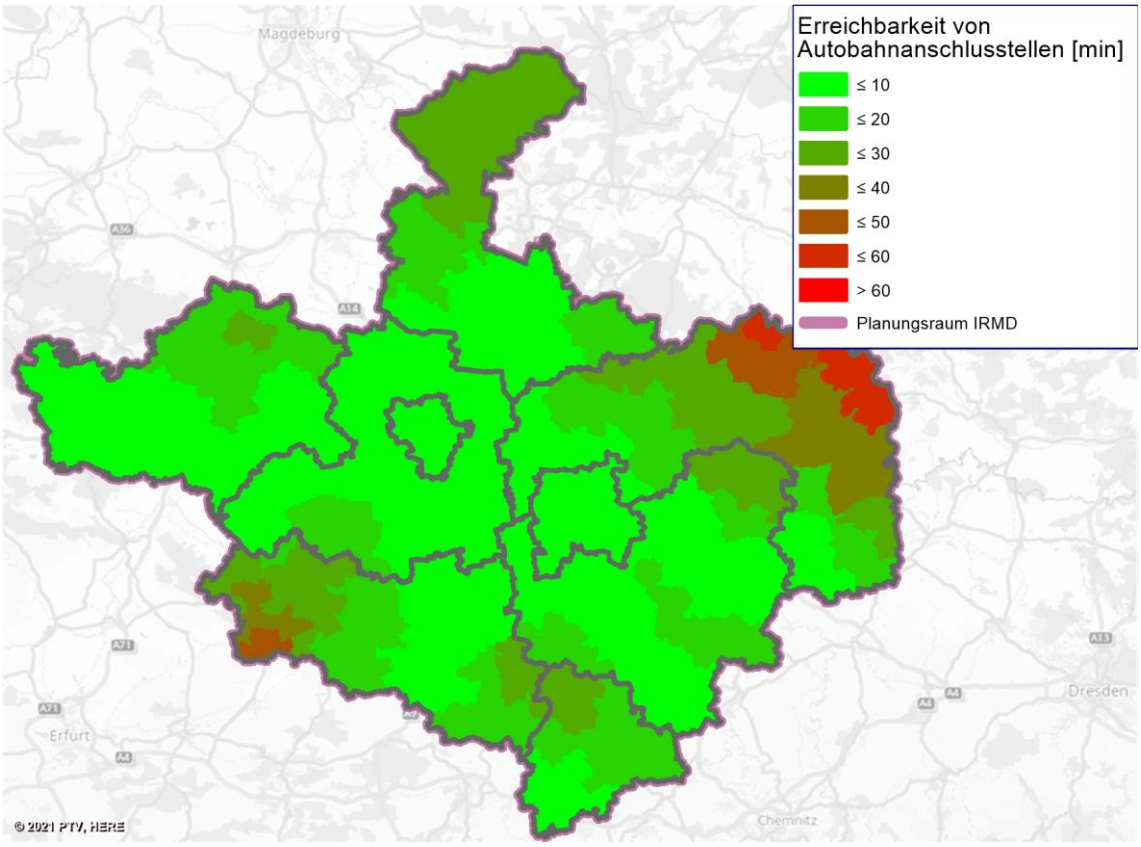
Konkurrenzfähig sind Angebote des Öffentlichen Verkehrs, wenn diese im Hauptlauf (ohne Zu- und Abgang zu den Bahnhöfen) kürzere Reisezeiten aufweisen als Fahrten mit dem Pkw zwischen vergleichbaren Referenzpunkten. Damit ergeben sich im Bus- und Bahnverkehr Zeitreserven für den Zu- und Abgang sowohl am Wohnort als auch innerhalb des Untersuchungsgebietes (hohe Konkurrenzfähigkeit des ÖV). Ist die Reisezeit zwischen Öffentlichem Personenverkehr und Pkw ähnlich, bestehen keine Zeitreserven im Öffentlichen Verkehr für Zu- und Abgangswege. Diese Relationen sind trotzdem für eine Marketingstrategie zur nachhaltigen Anreise gut nutzbar (mittlere Konkurrenzfähigkeit des ÖV).

Zusätzlich dazu ist der Einzugsbereich mit der touristischen Reichweite der Region zu verschneiden und so der Bereich festzulegen, in dem Aktivitäten zum Anreisemarketing voraussichtlich überproportionale Wirkungen erzeugen.

Das Untersuchungsgebiet ist durch die neu- und Ausbaustrecke München – Nürnberg – Halle/Leipzig – Berlin gut in Nord-Süd-Richtung angebunden. Reisezeitvorteile im Schienenverkehr bestehen daher vor allem in den Korridoren Hamburg/Berlin und Frankfurt/Nürnberg/München - und damit gute Ausgangsvoraussetzungen für ein Anreisemarketing zugunsten der Bus- und Bahnnutzung. Hier ist der mitteldeutsche Raum im Vergleich zu anderen Regionen gut aufgestellt. Defizite bestehen dahingegen in der Anbindung des direkten Umlandes von Ostthüringen über Süd- und Ostsachsen nach Südbrandenburg sowie in den Harz, nach Südniedersachsen und Nordhessen.

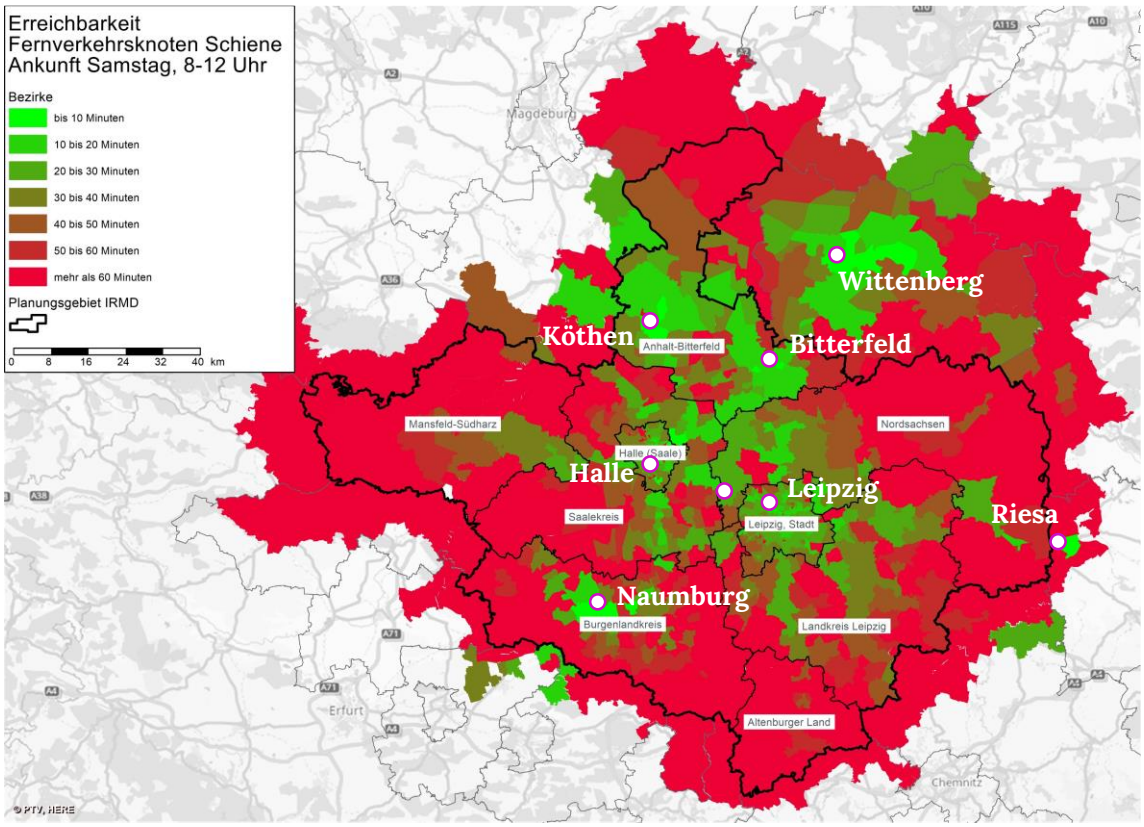
2.5.2 Erreichbarkeit innerhalb der Region

Die Erreichbarkeit innerhalb der Region wird auch als Vor-Ort-Mobilität benannt. Diese wird zweistufig bewertet. Im ersten Schritt wird die zeitliche Erreichbarkeit von Autobahnanschlussstellen im Pkw-Verkehr und von Fernverkehrsbahnhöfen im Öffentlichen Verkehr vergleichend analysiert. Die Reisezeiten werden in 10-Minuten-Klassen gruppiert. Die Ergebnisse sind in der folgenden Abbildung 7 dargestellt.



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 7: Pkw-Erreichbarkeit der Autobahnanschlussstellen



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 8: ÖPNV-Erreichbarkeit der Fernverkehrsbahnhöfe

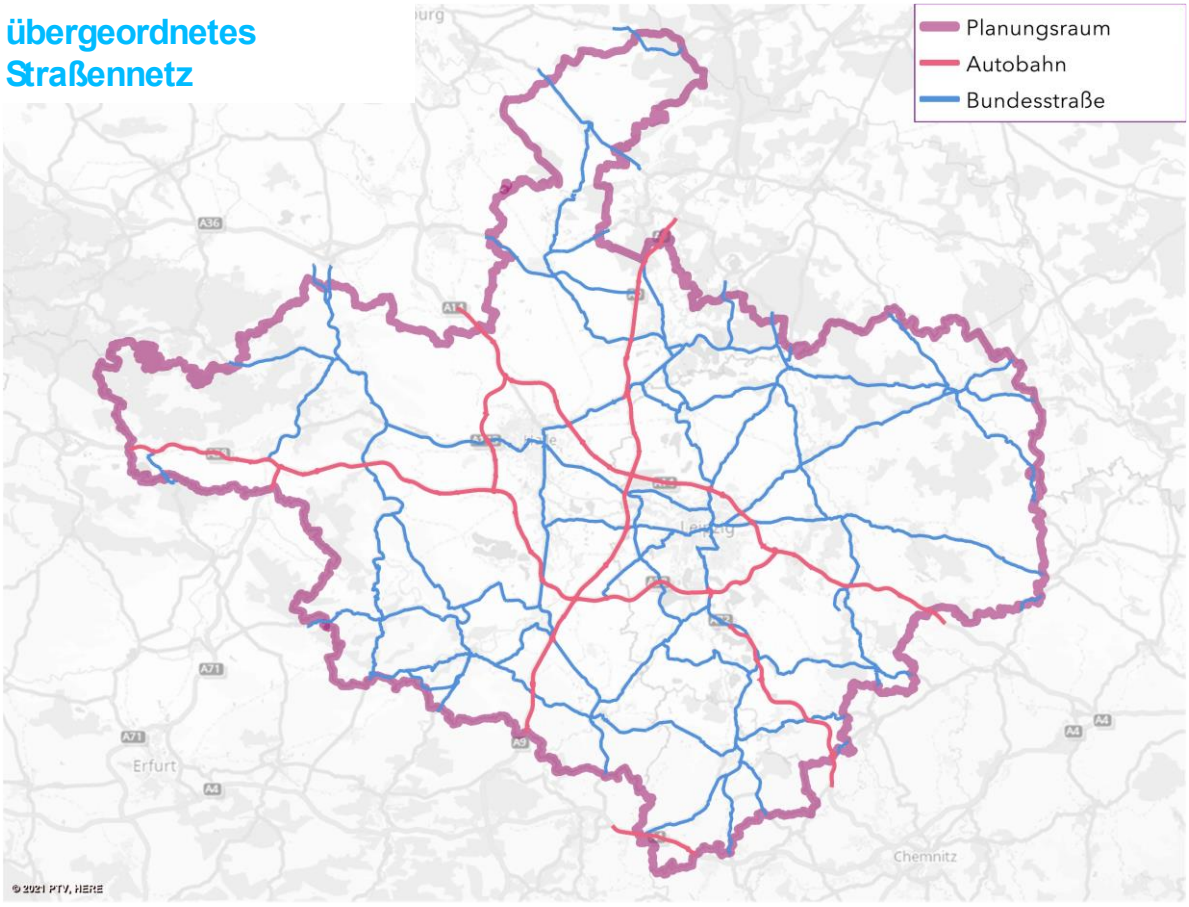
Es ist zu erkennen, dass der Pkw deutliche Vorteile bei der zeitlichen Erreichbarkeit hat. Die Autobahnanschlussstellen sind fast flächendeckend für alle Gemeinden im Planungsraum in höchstens 30 Minuten erreichbar. Für einen großen Teil der Gemeinden im Zentrum der Region sind es sogar nur höchstens zehn Minuten. Lediglich in den Randbereichen des Untersuchungsraumes treten Erreichbarkeiten von 40 Minuten oder mehr auf. Dies umfasst den Südwesten des Burgenlandkreises, welcher in der Mitte eines durch die Autobahnen A4, A9, A14 und A71 begrenzten Vierecks liegt, sowie den Nordosten des Landkreises Nordsachsen, welcher zwischen den Autobahnen A13, A14 und A9 liegt. Diese sehr attraktive Erreichbarkeitssituation ist im Wesentlichen auf das dichte Netz aus Autobahnen und übergeordneten Straßen zurückzuführen.

Die zeitliche Erreichbarkeit des Eisenbahnfernverkehrs ist im Gegensatz dazu nur punktuell beziehungsweise linienweise attraktiv. Die gilt im Wesentlichen für die Bereiche entlang der Regionalexpress-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien, die die Fernverkehrsbahnhöfe direkt anbinden. Hier liegen die Reisezeiten zum Fernverkehrsbahnhof in der Regel bei maximal 40 Minuten. IC- und ICE-Linien bedienen neben den zentralen Knoten (Leipzig Hbf. und Halle (Saale) Hbf.) die Stationen Lutherstadt Wittenberg, Bitterfeld, Köthen, Naumburg, Riesa und Leipzig-Halle Flughafen. Insbesondere die ländlichen Regionen abseits der SPNV-Achsen weisen Fahrzeiten von 60 Minuten und mehr zum nächsten Fernverkehrsbahnhof auf; dies gilt für alle Landkreise. Besonders deutlich tre-

ten die Erreichbarkeitsdefizite in den Landkreisen Nordsachsen (östlicher Teil), Altenburger Land, Burgenlandkreis (außerhalb Naumburgs), Mansfeld-Südharz und im nördlichen Teil des Landkreises Anhalt-Bitterfeld auf.

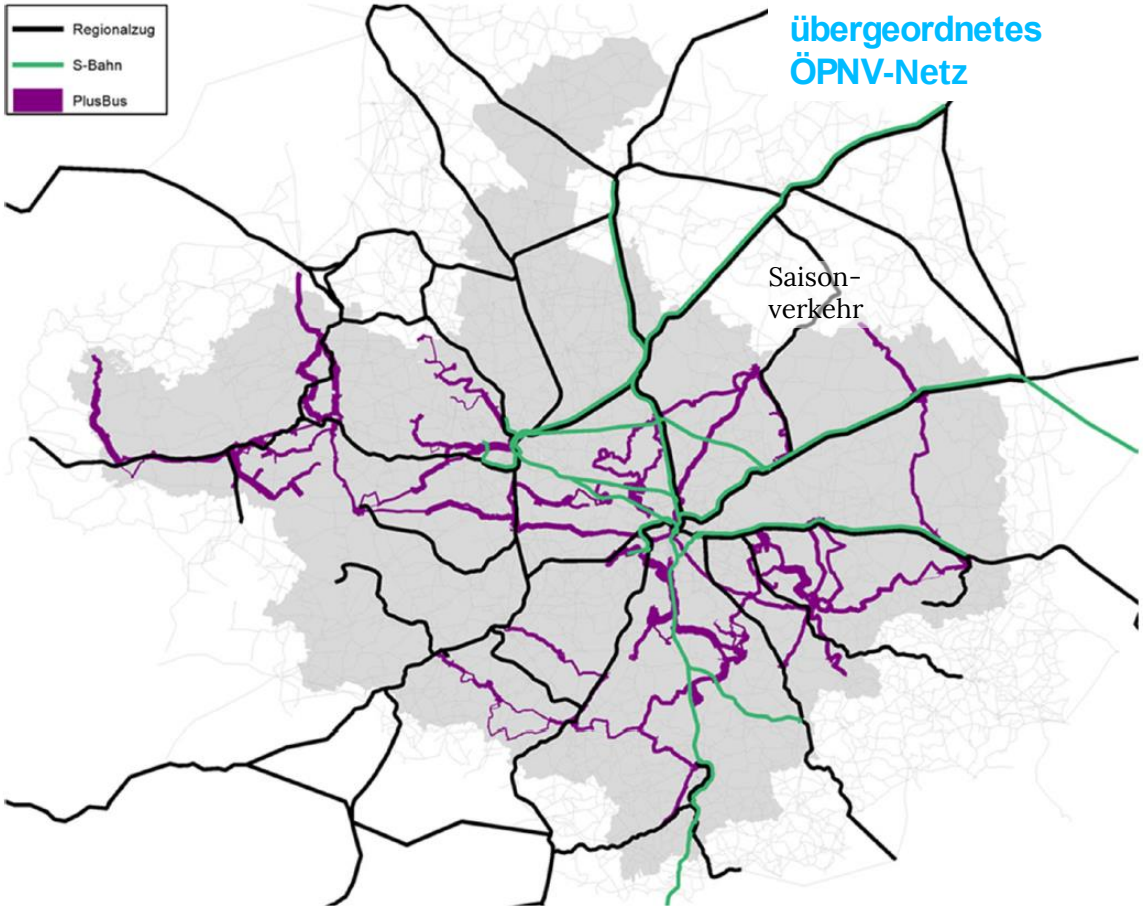
Dies ist einerseits für die Anreise von Übernachtungsgästen relevant. Hier profitieren die Top-10-Standorte von ihrer überwiegend zentralen Lage im SPNV-Netz. Andererseits lassen sich erste Defizite in der Vor-Ort-Erreichbarkeit für Naherholungsausflüge identifizieren. Diese wird an repräsentativen touristischen Zielen (POI) in Form von Steckbriefen genauer analysiert. Die Ergebnisse sind in Anhang 1 enthalten.

Im Vergleich der netzstrukturellen Voraussetzungen ist zu erkennen, dass das dichte und hochwertige Straßennetz zum Teil deutliche Reisezeitvorteile erzeugt, die mit den derzeitigen ÖPNV-Angeboten strukturell bedingt (fahrplangebundener Linienverkehr mit Zwischenhalten und teilweise Umstiegen) nicht erreicht werden können. Die Analysen sind im Bericht „Integrierte Mobilitätsstudie Mitteldeutschland“, Kapitel 3, dokumentiert.



Quelle: eigene Darstellung

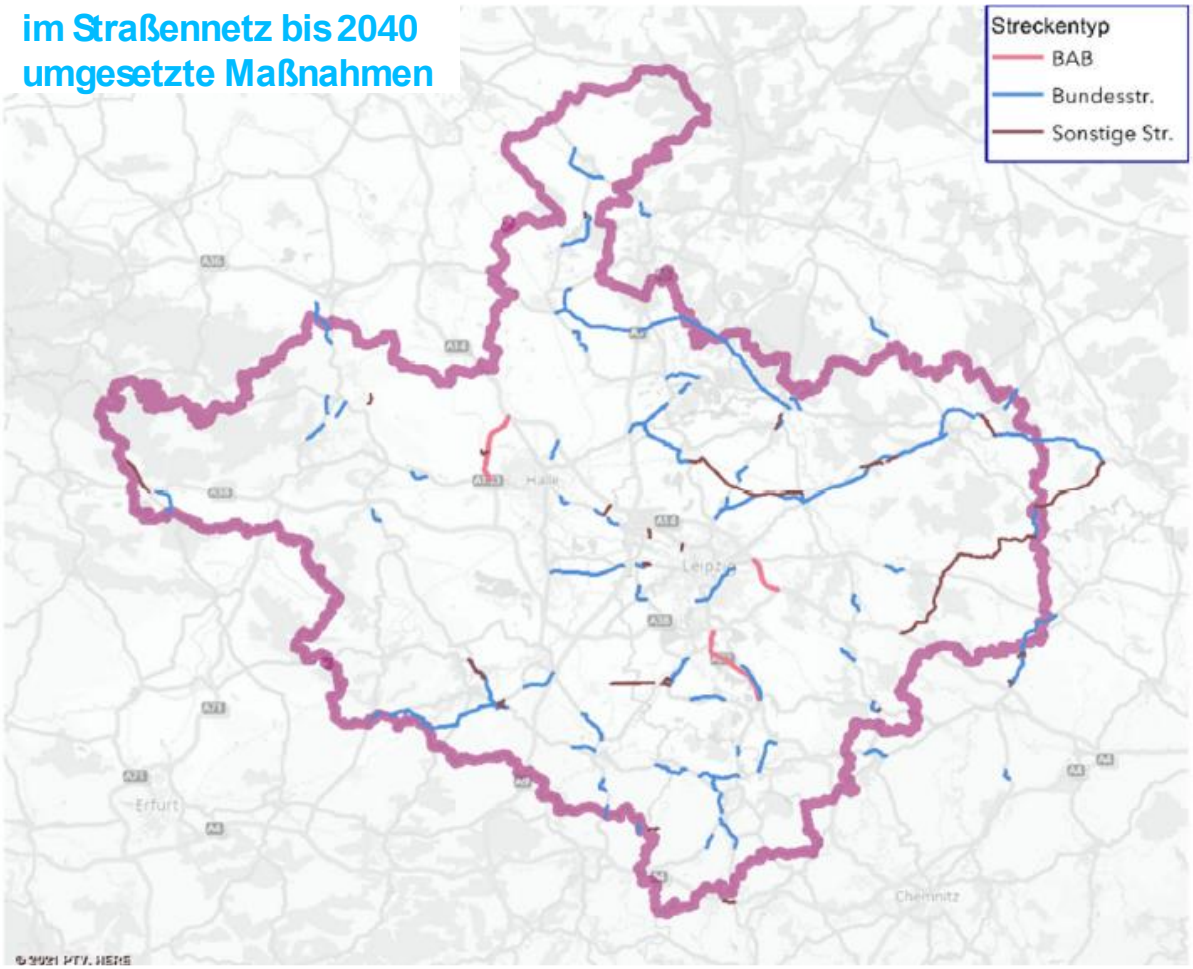
Abbildung 9: Straßenhauptnetz im Untersuchungsgebiet



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 10: Hauptnetz des ÖPNV im Untersuchungsgebiet

Diese Wirkungstendenz würde bei einer Realisierung der aktuell fest disponierten Straßenbauvorhaben bis 2040 (siehe Abbildung 11) noch verstärkt. Insbesondere durch neu errichtete Fernstraßen und durch Ortsumgehungen auf bestehenden Straßen werden Reisezeitnachteile für den ÖPNV erzeugt, die dessen Nutzung negativ beeinflussen – zum Beispiel durch Beschleunigungswirkungen im Pkw-Verkehr und zusätzliche Zeitbedarfe für Abbiegevorgänge von und auf Ortsumgehung im Busverkehr, der weiterhin die Ortslagen bedient. Die bis zum Prognosehorizont 2040 fest geplanten Maßnahmen sind im Bericht “Integrierte Mobilitätsstudie Mitteldeutschland“ im Kapitel 6.2. dokumentiert.



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 11: Bis 2040 fest disponierte Maßnahmen im Straßenhauptnetz

2.5.3 Erreichbarkeit der touristischen Ziele

Anhand von ausgewählten repräsentativen POI wurden Erreichbarkeiten touristischer Ziele analysiert. Im Ergebnis konnten die nachfolgend beschriebenen Rückschlüsse gezogen werden, aus denen übertragbare Handlungsansätze für die Region abzuleiten sind.

Anhand zweier Beispiele werden die Steckbriefe und daraus abgeleitete Rückschlüsse kurz erläutert. Die Auswahl der POI erfolgte in Abstimmung mit den Mitgliedern der Lenkungsgruppe anhand folgender Parameter:

- Lage des POI (städtisch und ländlich)
- Besucherzahlen (klassifiziert, Berücksichtigung stark und schwach frequentierter POI)
- Entfernung zum nächsten Haltepunkt des SPNV (POI mit und ohne SPNV-Anbindung)

Aus den zur Auswahl stehenden POI wurde ein Set ausgewählt, welches den Entwicklungsstand in der Region möglichst repräsentativ widerspiegeln soll, um übertragbare Handlungsansätze ableiten zu können. Die Analyse der POI hat jedoch nicht zur Aufgabe,

Schwachstellen eines POI konkretisiert zu analysieren und mit Maßnahmen zu versehen, wie dies zum Beispiel in Nahverkehrsplänen im Rahmen der Bestandsanalyse üblich ist.

Die Steckbriefe sind gleichartig aufgebaut und enthalten folgende Beschreibungen:

- kurze Beschreibung des POI, dessen Lage und dessen Kategorie
- Charakterisierung des touristischen Angebotes sowie der Einbindung in Fahrradtouristische Routen
- Beschreibung der Erreichbarkeit im ÖPNV und des zugehörigen ÖPNV-Tarifes
- Auflisten der potenziell relevanten Akteure
- Übersicht der Erreichbarkeit im ÖPNV und im Pkw-Verkehr anhand von Reisezeitisochronen
- abgeleitete Stärken und Schwächen
- Rückkopplung mit dem in Kapitel 5 definierten Schlüsselmaßnahmen

Freizeitpark Belantis – POI mit hoher Besucherzahl und überregionaler Reichweite

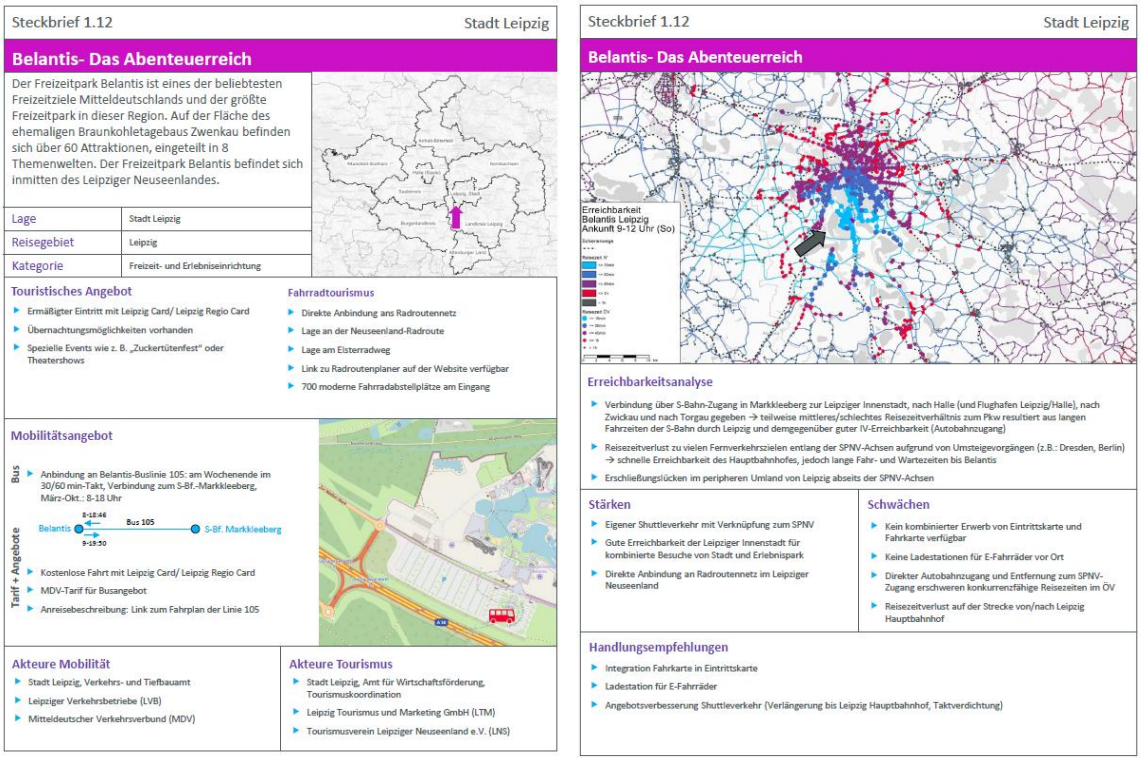


Abbildung 12: POI-Steckbrief Belantis

Der Freizeitpark Belantis zählt rund 600.000 Besuchenden pro Jahr. Damit zählt es als überregionales Ziel mit hoher Besucherzahl. Das Belantis liegt direkt an der Bundesautobahn A38. Dadurch kann der POI im Einzugsbereich bis 50 Kilometern (überregionales Ziel, siehe Abschnitt 2.1.3) mit dem Pkw in 30 bis 45 Minuten Reisezeit erreicht werden. Im ÖPNV bindet die Buslinie 105 der Regionalbus Leipzig GmbH das Belantis an den S-Bahn in Markleeberg an. Trotz gut abgestimmter Anschlüsse in Markleeberg sind im ÖPNV konkurrenzfähige Reisezeiten nur in Richtung Leipzig (Norden) sowie Altenburg

(Süden) erreichbar. Ein wesentlicher Grund dafür sind die durch die A 38 konkurrenzlos kurzen Reisezeiten in Ost-West-Richtung, die sich über die Autobahnen A 9 und A 14 großräumig fortpflanzen. Im ÖPNV sind hingegen weitere Umstiege, beispielsweise in Leipzig Hauptbahnhof, nötig, die zusätzliche Verlustzeiten erzeugen.

Damit sind auf Ebene der Reisezeit nur punktuelle Verbesserungen im ÖPVN entlang des S-Bahn-Netzes möglich, zum Beispiel durch eine Taktverdichtung der Linie 105 und dem Anschluss an weitere die S-Bahn-Linien in den Norden von Leipzig sowie in Richtung Borna und Altenburg. Zusätzlich sollte die Anreise im ÖPNV durch eine Umlagefinanzierung im Eintrittspreis enthalten sein, um die ÖPNV-Zugangsbarriere „Ticketkauf“ zu beheben und gleichzeitig die Angebotserweiterung der Linie 105 mitzufinanzieren. Die Anreiseinformation im ÖPNV muss dynamische Reisedaten in Echtzeit zur Verfügung stellen und eine direkte Verbindungssuche ermöglichen.

Burg Gnandstein – POI mit geringer Besucherzahl und regionaler Reichweite

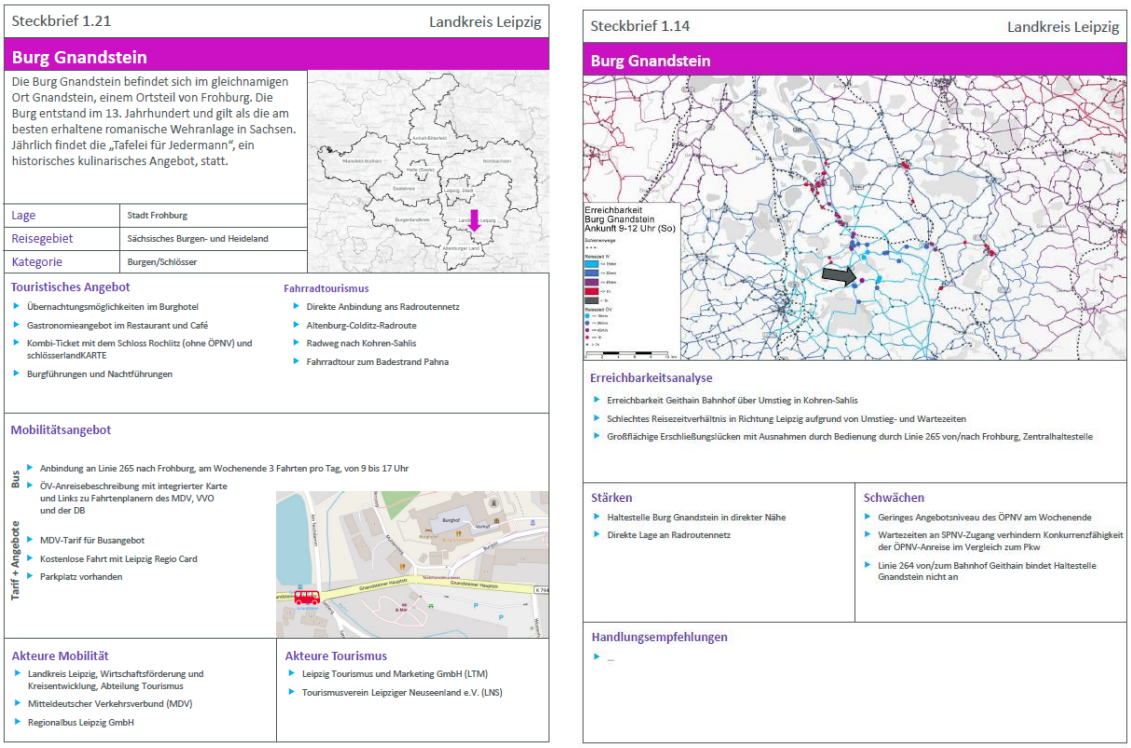


Abbildung 13: POI-Steckbrief Burg Gnandstein

Die Burg Gnandstein liegt im Südwesten des Landkreises Leipzig. Mit rund 20.000 Besuchenden pro Jahr handelt es sich um ein Ziel mit regionaler Reichweite und eher geringerer Besucherzahl. Die Burg liegt in der Nähe der Bundesautobahn A 71. Dadurch kann der POI im Einzugsbereich bis 25 Kilometern (regionales Ziel, siehe Abschnitt 2.1.3) mit dem Pkw in bis zu 30 Minuten erreicht werden. Im ÖPNV besteht eine Buslinie als Zubringer nach Frohburg (ohne S-Bahn-Anschluss) sowie nach Geithain (mit S-Bahn-Anschluss). Aufgrund des nötigen Umstieges in Kohren-Salis werden im ÖPNV überwiegend keine konkurrenzfähigen Reisezeiten zum Pkw-Verkehr erreicht. Zudem bedient die Buslinie die Burg am Wochenende nur dreimal täglich mit einer Fahrtenfolgezeit von rund

vier beziehungsweise sechs Stunden, was die Flexibilität der Besucher:innen und somit Nutzbarkeit des Angebotes sehr stark einschränkt.

Daraus ergibt sich der Bedarf, das ÖPNV-Angebot in der Anbindung der Burg auszubauen. Dabei sind einerseits Anschlüsse an das S-Bahn-Netz beziehungsweise den RE 6 in Geithain und Frohburg zu gewährleisten. Andererseits müssen Führungen der Burg zeitlich passend zum angesetzten ÖPNV-Fahrplan angeboten werden. Die anzustrebende Bedienungshäufigkeit muss sich am Gästeverhalten (An- und Abreise sowie Aufenthaltsdauer vor Ort) orientieren. Ergänzend dazu sind flexible, bedarfsgesteuerte On-Demand-Angebote denkbar, sofern der Bestellprozess kurzfristig möglich ist und über den Webauftritt der Burg Gnandstein erklärt wird.

Die Anreiseinformation der Burg sind entsprechend weiterzuentwickeln und die Darstellung des ÖPNV sollte priorisiert werden. Zudem sollte die Anreise im ÖPNV über ein umlagebasiertes System in den Eintrittspreis der Burg Gnandstein inkludiert werden.

Generalisierte Übersicht der Stärken und Schwächen

Insgesamt lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten und zusammenfassen:

Tabelle 6: Stärken und Schwächen der Erreichbarkeit touristischer Ziele

Stärken	Schwächen
viele POI liegen in der Nähe von Zugangsstellen zu SPNV-Netz und weisen eine gute Ausgangsposition für nachhaltige Erreichbarkeit auf	POI abseits des SPNV-Netzes am Wochenende mit dem ÖPNV kaum oder nicht erreichbar (Busangebote mit geringer Bedienungshäufigkeit)
zum Pkw konkurrenzfähige Reisezeiten im ÖPNV existieren entlang des S-Bahn-Netzes sowie in den Oberzentren	Reisezeiten im ÖPNV durch sehr gut ausgebautes Straßennetz und/oder Umstiege sowie fehlende ÖPNV-Anbindung abseits des SPNV oft nicht konkurrenzfähig
PlusBus-Angebote weisen bereits einen Mindeststandard am Wochenende auf (Zweistundentakt), der bereits touristisch nutzbar gemacht werden kann	Tickets nur über den MDV oder Verkehrsunternehmen zu erwerben, kein Vertrieb über touristische Akteure – damit zusätzliche Barriere zur ÖPNV-Nutzung für Pkw-affine Personen
partielles Angebot von Kombitickets oder rabattierte Eintrittspreise bei ÖPNV-Anreise	Anreisemarketing überwiegend Pkw-orientiert, Informationen zum ÖPNV häufig statisch (keine Echtzeit-Informationen)
Einbindung von POI in touristische Radrouten	letzte Meile teilweise unattraktiv (lange Fußwege zum ÖPNV)
	auch große POI (z. B. HeideSpa Bad Düben) außerhalb des SPNV-Netzes und damit eingeschränkte Erreichbarkeit im ÖPNV, insbesondere am Wochenende

2.6 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit im ÖPNV

Die Barrierefreiheit im ÖPNV ist im Personenbeförderungsgesetzt (PBefG) verankert. So besteht nach § 8 PBefG die Zielstellung, eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 herzustellen. In den Nahverkehrsplänen der ÖPNV-Aufgabenträger (Länder für den SPNV sowie Landkreise und kreisfreie Städte für den Straßenbahn- und Busverkehr) können Ausnahmetatbestände geregelt werden. Dies wird in den Nahverkehrsplänen thematisiert.

Im Bereich Barrierefreiheit sind drei Dimensionen zu betrachten:

- Haltestellen
  - Abseits des SPNV sind die Kommunen Baulastträger für die Haltestellen und Zuständig für die Umsetzung der Barrierefreiheit.
  - In den Nahverkehrsplänen wird für den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur überwiegend eine Priorisierung empfohlen, um strategisch wichtige und hoch frequentierte Haltestellen beschleunigt auszubauen. Der flächendeckende barrierefreie Ausbau ist bis zum 1. Januar 2022 nicht umgesetzt.
- Fahrzeuge
  - Die Barrierefreiheit von Fahrzeugen im ÖPNV ist weitgehend umgesetzt. Ausnahmen sind in den Nahverkehrsplänen definiert. Diese betreffen in der Regel Kleinfahrzeuge im Bereich flexibler Bedienungsangebote sowie historische Verkehrsangebote.
  - Angebote im Bereich Mikromobilität (zum Beispiel E-Scooter oder Bikesharing) sind nicht barrierefrei.
- Information und Kommunikation
  - Barrierefreie Informationen müssen generell über ein Zwei-Sinne-Prinzip laufen.
  - Standards sind in ausgewählten Nahverkehrsplänen dezidiert beschrieben (zum Beispiel Landkreise Altenburg, Leipzig, Nordsachsen, Saalekreis).

Barrierefreiheit im Tourismus

Das Thema Barrierefreiheit oder „Tourismus für Alle“ ist auf allen touristischen Ebenen im Untersuchungsgebiet zumindest als Querschnittsthema verankert. Barrierefreie touristische Betriebe benötigen zur Darstellung durchgängig barrierefreier Reiseketten dabei besonders auch barrierefreie Mobilitätsangebote. So postuliert das Tourismuskonzept Halle (Saale) Barrierefreiheit als wichtiges Ziel der Tourismusentwicklung in Verbindung mit bedarfsgerechter Mobilität, ebenso wie der Landkreis Mansfeld-Südharz.

Tabelle 7: Übersicht über Bedeutung von Barrierefreiheit in touristischen Konzepten[23]

Strategie/ Konzept	Rolle und Aussagen bezüglich Barrierefreiheit im Tourismus
Tourismusstrategie Sachsen 2025	führende Rolle für barrierefreies Reisen, Stärkung barrierefreier touristischer Infrastruktur in Destinationen durch Investitionen, Ausbau vernetzter barrierefreier Angebote, insbesondere geschlossene Serviceketten im Städte- und Familientourismus, Sicherung des Qualitäts- und Transparenzniveaus bei der Qualifizierung und Darstellung barrierefreier Angebote in Sachsen; Verbesserung barrierefreier Erreichbarkeit bedeutsamer touristischer Ziele (> 25.000 Besucher / Jahr) mit ÖPNV
Tourismusstrategie Thüringen	Querschnittsthema Barrierefreiheit neben Nachhaltigkeit, Kulinarik und Service, Gute Arbeit

[23] Quelle: eigene Auswertung von Strategien und Konzepten, dwif 2021

Strategie/ Konzept	Rolle und Aussagen bezüglich Barrierefreiheit im Tourismus
Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt 2027	Barrierefreiheit ist Teil der Positionierungsstrategie 2027 und soll die Entwicklung qualitativ hochwertiger barrierefreier Angebote befördern (selbstbestimmte Reiseplanung, Erschließung von Reisezielen, die gleichberechtigte Teilhabe). Barrierefreiheit durchgängig gewährleisten, Weiterentwicklung eines „Reisen für Alle“ als wichtiges Querschnittsthema ist ein eigenes Handlungsfeld. Reise für alle ist Qualitätsstandard innerhalb der Qualitätsoffensive und durch einen Aktionsplan des LTV umzusetzen (Broschüre „Reisen für Alle in Sachsen-Anhalt“ und E-Learning-Angebot für Leistungsträger:innen).
Touristischer Entwicklungsplan (TEP) der Stadt Leipzig bis 2019 (derzeit Aktualisierung)	Die Aktualisierung des TEP sieht als wichtige Maßnahme die Erarbeitung einer Strategie für barrierefreien Tourismus und dessen Umsetzung; damit sollen die bis dato in verschiedenen Fachplanungen und Konzepten und weniger tourismusspezifischen Maßnahmen und Ansätze gebündelt werden.
Destinationsstrategie der LEIPZIG REGION 2021	Querschnittsthema zur Hebung des Potenzials des barrierefreien Tourismus vor dem Hintergrund des demografischen Wandels eigenes Handlungsfeld mit Kernthemen (Angebotsausbau, Kommunikation und Ermittlung des Handlungsbedarfes)
Tourismuswirtschaftliches Gesamtkonzept für die Gewässerlandschaft im Mitteldeutschen Raum	Barrierefreiheit als Mindestbedarf über alle Entwicklungsschwerpunkte hinweg gemeinsam mit der Pflege und Instandhaltung der wassertouristischen Anlagen
Tourismus- und Marketingkonzept für die Destination Saale-Unstrut 2021	Schlüsselthema „Barrierefreiheit und Nachhaltigkeit als Grundprinzipien bei Angeboten und Produkten“ gemeinsame Berücksichtigung der Aspekte Nachhaltigkeit und Barrierefreiheit in den definierten Schlüsselmaßnahmen
Touristisches Entwicklungskonzept Landkreis Mansfeld Südharz	Querschnittsthema und wichtiger Aspekt der Servicekette
Tourismuskonzept Halle (Saale)	Barrierefreiheit und bedarfsgerechte Mobilität
WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg	Stärkere Berücksichtigung bei der Produkt- und Angebotsentwicklung, Erhöhung der Zahl zertifizierter Einrichtungen 20/21, Fokus Welterbestätten, Datenbank und Broschüre zertifizierter Anbieter, Mitarbeit an Zertifizierung barrierefreier Europa-Radweg R1

Auf Landesebene ist Barrierefreiheit ein präsentes Querschnittsthema (Thüringen, Sachsen-Anhalt). Die IMG Sachsen-Anhalt hat das Thema Barrierefreiheit als Teil der Positionierung definiert, ein eigenes Handlungsfeld hierfür benannt und beispielsweise die Zertifizierung des Europaradwegs R1 als barrierefreies Projekt gesetzt. Neu aufgelegt wurde weiter die Broschüre „Reisen für Alle in Sachsen-Anhalt“ über zertifizierte Angebote und der Landestourismusverband bietet E-Learning für Anbieter:innen zum Thema. Das Tourismusland Sachsen strebt sogar eine führende Rolle für barrierefreies Reisen an und formuliert diesbezüglich umfassende investive und qualifizierende Maßnahmen bis hin zu konkreten Zielsetzungen (barrierefreier Erreichbarkeit bedeutsamer touristischer Ziele > 25.000 Besucher/Jahr) mit dem ÖPNV). Die Stadt Leipzig informiert umfangreich über barrierefreies Reisen und nennt die Erarbeitung einer Strategie für die Stadt Leipzig zum barrierefreien Tourismus. Ziel ist es, im Rahmen der Angebots- und Servicequalität bei Erreichbarkeit, Beherbergung und Zielgruppenorientierung immer auch Barrierefreiheit sicherzustellen. Die WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg wird bei ihrer weiteren Angebots- und Produktentwicklung Barrierefreiheit künftig stärker einbeziehen.

Trotz dieses konzeptionellen Gewichts des Themas Barrierefreiheit sind 2020 nur insgesamt 30 touristische Betriebe nach der offiziellen Auszeichnung „Reisen für Alle“ zertifiziert. Davon finden sich die meisten im Burgenlandkreis (16), weitere in der Stadt Halle (4) und dem Landkreis Mansfeld-Südharz (4) sowie im Saalekreis (3). Damit erscheinen barrierefreie Reiseketten innerhalb der Region als noch nicht realisierbar.

2.7 Benchmarking

Was lässt sich aus den Erfahrungen anderer Strukturwandel- und Metropolregionen für eine zukunftsfähige Gestaltung der touristischen Mobilität im Mitteldeutschen Revier lernen?[24] An dieser Stelle sollen nicht einzelne Best-Practice-Maßnahmen, sondern übergeordnete Handlungsfelder und Strategien mit Bezug zu touristischer Mobilität in den Blick genommen werden.[25]

Generell befassen sich größer gefasste Strukturwandel- und Metropolregionen häufig mit *vernetzender Infrastruktur- und Produktentwicklung* und in deren Zusammenhang auch mit Mobilitätsthemen. Prominentes Beispiel in Deutschland ist die Route der Industriekultur der Metropole Ruhr, die das zentrale Strukturwandelthema aufgreift und in ein touristisches Produkt mit Standorten im gesamten Ruhrgebiet ummünzte, entlang dessen sich Touristen per Pkw, Fahrrad, zu Fuß oder mit Bus und Bahn fortbewegen. Die Genussregion Maas-Rhein wird ebenfalls stark durch die Erschließung mit dem Radtourismus vernetzt.

Häufig werden nicht Themenstandorte, sondern die Regionen querende Flüsse zu wichtigen Verbindungsachsen mit entsprechendem Ausbau von Radinfrastruktur und teil-

[24] Als Vergleichsräume im europäischen Kontext betrachtet wurden hier die Strukturwandelregionen Nord-Pas-de-Calais (Haut de France), Großregion SaarLorLux, Euregio Rhein-Maas, Metropole Ruhr sowie als Metropolregionen die Europäische Metropolregion Nürnberg, und die Metropolregionen Hamburg und Rhein-Neckar.

[25] Die Gesamtübersicht der Best Practices befindet sich im Anhang (Anhang 10). Die Steckbriefe zu den Schlüsselmaßnahmen weisen auf die entsprechende Auswahl hin.

weise auch Wassertourismusangeboten entwickelt (Elbe, Elberadweg in der Metropolregion Hamburg, Ruhrtalradweg in der Metropole Ruhr). Aber auch gezielt angestoßene *Großprojekte* und die Entwicklung identitäts- und profilbildender gemeinsamer *Events* sind in den meisten dieser Großregionen ein Thema (Europäische Kulturhauptstadt erstmals in der Großregion SaarLorLux Lille und Region im Nord-Pas-de-Calais, Ruhr.2010, Tag der Trinkhallen, Industriekultur am Wasser und Naturerlebnistage in der MRH).

Damit rückt die verkehrliche Erreichbarkeit im Rahmen solcher Großprojekte und Events als wichtiges touristisches Mobilitätsthema in den Fokus. Allen Regionen gemein ist die Notwendigkeit innerhalb solcher grenzüberschreitenden Gebilde eine Identifikation und positive Wahrnehmung nach innen zu erzielen (*Tourismusbewusstsein und Innenmarketing für die Bevölkerung*). Hierzu stoßen nahezu alle Beispielregionen ein verstärktes Tagestourismusmarketing in Richtung der eigenen Bewohner:innen an, um diese zur Entdeckung der eigenen Region anzuregen und damit die Grundlage für touristische Entwicklung durch Binnennachfrage zu initiieren. Denn gerade Strukturwandelregionen wie das Ruhrgebiet, die Region Nord-Pas-de-Calais, die Großregion SaarLorLux oder die Euregio Maas-Rhein waren zunächst alles andere als touristische Zielregionen und wiesen daher große Angebotsdefizite in den Bereichen Gastronomie, Beherbergung und begleitender touristischer Dienstleistung auf. Tagestourismusmarketing wie die Kampagne „Wo sonst“ der Metropolregion Rhein-Neckar oder der FreizeitCARD | CARTE Loisirs in der Großregion SaarLorLux leiten ihrerseits wiederum schnell zu Fragen der touristischen Mobilität und Erreichbarkeit über. Nicht zuletzt deswegen werden Themen wie Besucherlenkung und nachhaltige Mobilität durch koordinierende Strukturen der Großregionen aufgegriffen. Mit Touristiker:innentreffen und auf Tourismustagen erfolgt so ein Capacitybuilding (Qualifizierung, Beratung und Vernetzung der Leistungstragenden), um die Suche und Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätslösungen zu unterstützen (Metropolregion Rhein-Neckar).

3 Touristischer Radverkehr

Der Radtourismus boomt und bildet für alle Destinationen im Mitteldeutschen Revier eine wichtige Säule. Mit einer Vielzahl an touristischen Leuchtturm-Angeboten und regionalen Highlights setzt das Gebiet schon heute attraktive Akzente für Radurlauber. Aufgrund der Größe des Gebiets sowie der Heterogenität von Organisations- und Verwaltungsstrukturen stehen jedoch Faktoren wie eine dünne Datengrundlage und ein mangelnder Überblick über aktuelle Vorhaben und Konzepte einer abgestimmten Entwicklung bislang noch im Wege.

Ziel ist es daher, den touristischen Radverkehr in Mitteldeutschland unter Berücksichtigung bestehender Konzepte, Planungen und Aktivitäten zusammenzufassen und länderübergreifend darzustellen. Vorrangig sollen dabei erforderliche Anpassungen und Bedarfe bzw. fehlende Lückenschlüsse für eine abgestimmte, länderübergreifende Weiterentwicklung des touristischen Radwege- bzw. Radroutennetzes identifiziert werden, die dann in ein Prozesshandbuch einfließen. Dies betrifft insbesondere die Verbindung bzw. Vernetzung zwischen den Städten und Landkreisen bzw. den Bundesländern.

Radfahren ist beliebt wie nie

78 % *der Deutschen fahren gelegentlich bis regelmäßig mit dem Rad. Davon nutzen 71 % das Fahrrad für Alltagswege, 58 % für Ausflüge und Radreisen sowie 37 % für sportliche Zwecke..*

ADFC-Radreiseanalyse 2021

In den Landkreisen und Städten der Gebietskulisse fahren rund eine ***halbe Million*** *der über 14-jährigen* ***regelmäßig*** *in ihrer Freizeit Rad.*

GIK best for planning 2020

3.1 Trends und Entwicklungen im Radtourismus

Fast 33 Millionen, also mehr als ein Drittel der Deutschen im Alter zwischen 14 und 69 Jahren, nutzen in ihrer Freizeit ein Fahrrad, davon 11 Millionen sogar mehrmals pro Woche. So überrascht es nicht, dass auch auf Reisen dem Radfahren eine hohe Bedeutung zukommt: 20 Millionen Deutsche haben ein (sehr) großes Interesse am Thema Radfahren im Urlaub.

Für eine bessere Übersicht wurde ein Steckbrief für Radreisende anhand der Customer Journey erarbeitet (siehe Abbildung 14). Hierbei wird ersichtlich, dass sich Radreisende nochmals in Strecken- und Regioradler:innen unterscheiden lassen. Streckenradfahrende favorisieren eine Radroute mit wechselnden Unterkünften (Etappentouren), wobei ihr Pensum bei 70 km pro Tag und sieben Tagesetappen liegt. Zu ihren bevorzugten Übernachtungsmöglichkeiten zählen Hotels und Pensionen. Regioradler:innen hingegen erkunden eine Region ausgehend von einer festen Unterkunft (Sterntouren). Ihr Pensum beläuft sich auf 57 km pro Tag und sechs Tagesetappen. Bevorzugt nächtigen sie in Hotels oder Ferienwohnungen.

Zur Informationsbeschaffung nutzen Radreisende hauptsächlich das Internet. Empfehlungen von Freunden und Bekannten sowie gedruckte Radkarten sind ebenso oft genutzte Informationsquellen. Für die An-bzw. Abreise wird der Pkw sowohl der Bahn als auch dem Fahrrad bislang vorgezogen.

Deutschland ist unter den Radreisenden ein besonders beliebtes Reiseziel. Grund ist zum einen die Sympathie, d. h. sie reisen generell gern in Deutschland und zum anderen die kurze Anreise sowie eine gute Infrastruktur. Das bevorzugte Reiserad unter den Radreisenden stellt das Tourenrad dar, gefolgt von dem E-Bike und dem Mountainbike. Zur Navigation wird die Wegweisung vor Ort am meisten genutzt. Apps zur Navigation (allen voran Komoot, Outdooractive und Google Maps) sowie gedruckte Radkarten werden zusätzlich herangezogen. Neben dem Radfahren unternehmen Radreisende oftmals zusätzliche Aktivitäten in der Region; so besuchen sie gern Städte oder gehen wandern.



Abbildung 14: Zielgruppen-Steckbrief: Radreisende

Das zentrale Ziel dieses Berichtes besteht darin, als Informationsgrundlage und Orientierung für die Schaffung attraktiver touristischer Angebote im ländlichen Raum zu dienen. Diese sollen den Anforderungen und Ansprüchen des Tourismus und der Regionalentwicklung gerecht werden.

Um moderne Angebote zu schaffen, die die Wettbewerbssituation der betrachteten Radregionen erhöhen und langfristig am Markt Bestand haben können, ist eine stetige Marktbeobachtung und vorausschauende Planung essenziell. Allgemein lassen sich hierbei vier Arten von Trends anhand der zeitlichen Ausprägung, über die sie spürbar sind, unterscheiden[26]. Zu diesen zählen:

- Produkt- und Modetrends: ca. 6 Monate
- Konsum- und Zeitgeisttrends: 1 – 5 Jahre
- Makrotrends: 5 – 10 Jahre
- Megatrends: bis zu 30 Jahre

Von der ersten Planung bis zur Marktreife touristischer Angebote vergehen oft mehrere Jahre, weshalb gerade hier eine langfristige Marktbeobachtung notwendig wird. Die Schaffung neuer Angebote als Reaktion auf eher kurzfristige Entwicklungen kann nur in Ausnahmefällen zu erfolgreichen Angeboten führen. Die Durchsetzung im Markt setzt ein klares Verständnis der wesentlichen gesellschaftlichen Veränderungsprozesse voraus. So lassen sich kurzfristige Entwicklungen von mittel- bis langfristig relevanten Trends unterscheiden. Im Folgenden wird hierfür ein Überblick zu wichtigen Trends und Entwicklungen am Radtourismus-Markt beziehungsweise mit Einfluss hierauf gegeben. Sie sind die Leitplanken, innerhalb derer sich neue Angebote mit hoher Wahrscheinlichkeit erfolgreich und nachhaltig entwickeln lassen. Die nachfolgende Betrachtung stützt sich entsprechend insbesondere auf Megatrends mit einer Wirkungsdauer von bis zu 30 Jahren sowie Makrotrends mit einer Wirkungsdauer von bis zu zehn Jahren. Das Zukunftsinstitut – eines der führenden Institute im Bereich der Trendforschung – hat aktuell zwölf Megatrends identifiziert, die die Gesellschaft auf allen Ebenen und global bewegen (siehe Abbildung 15). Zwar wirken sich alle Megatrends auf den Bereich Rad aus, jedoch nur jeder zweite direkt. Drei Megatrends haben einen unmittelbaren Einfluss auf den Radtourismus-Markt und prägen diese bedeutend: Urbanisierung, Neo-Ökologie und Konnektivität.

[26] Quelle: Zukunftsinstitut 2018

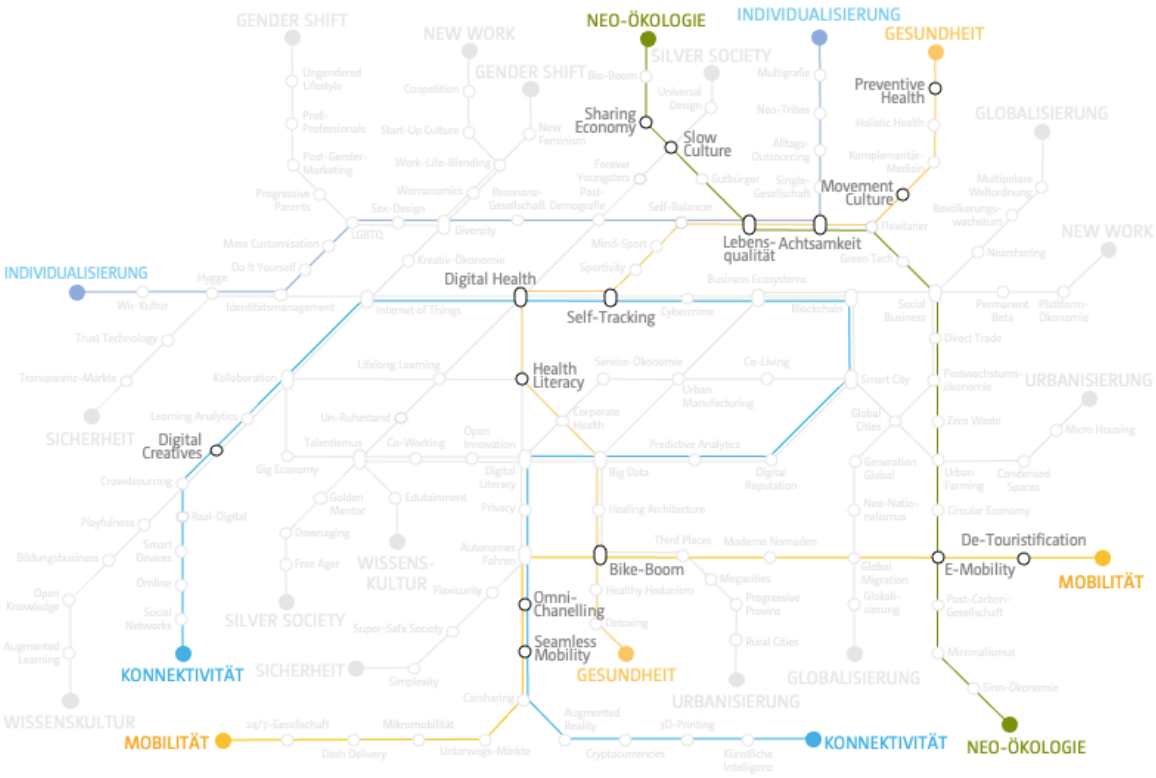


Abbildung 15: Megatrends und ihre Subtrends mit Einfluss auf den Radtourismus[27]

3.1.1 Megatrend Urbanisierung

Immer mehr Menschen leben in immer dichter besiedelten und bebauten Städten. Diese Entwicklung wird dauerhaft anhalten und sich künftig weiter verstärken, auch wenn die COVID-19-Pandemie zumindest temporär eine Gegenbewegung fördert. Das Leben in den Ballungsräumen ist häufig von erhöhtem Stress charakterisiert. Als Ausgleich zieht es viele Menschen in die – in urbanen Räumen rar gewordene – Natur. Der ländliche Naherholungsraum wird zum Sehnsuchts- und Anziehungsort für Erholung und Ausgleich.

Hauptmotive einer Radreise

*Die wichtigsten Gründe einer Radreise sind zu 86 % **Natur erleben**, zu 65 % **neue Regionen kennenlernen** und zu 50 % **eine bestimmte Route abfahren**.*

ADFC-Radreiseanalyse 2019

Bedeutung für den Radtourismus: Für 86 Prozent der Radurlauberinnen und Radurlauber ist „Natur erleben“ eines der Hauptmotive für die Radreise. Der Megatrend Urbanisierung hat dabei vor allem Auswirkungen auf die Nachfrage. Angebote im nahen Umfeld sowie innerhalb von Städten sind ein attraktiver Anlaufpunkt für die Bevölkerung urbaner Räume. Eine gute Anbindung der Angebote an öffentliche Verkehrsmittel wird dabei tendenziell stärker nachgefragt und kann zu einem Wettbewerbsfaktor werden. Gleiches gilt für die Inwertsetzung regionaler und lokaler Besonderheiten, was vor allem bei Touren Potenzial für zusätzliche Wertschöpfung birgt.

[27] Quelle: absolutGPS nach Zukunftsinstitut 2019

3.1.2 Megatrend Neo-Ökologie

Nachhaltigkeit ist in aller Munde und wird zunehmend zu einem ausschlaggebenden Faktor bei Kaufentscheidungen. Bei Gästen und Kunden steigt das Bewusstsein für ihren Einfluss auf die Gesellschaft und Umwelt. Dabei äußert sich der Megatrend in vielen Facetten: saisonale, regionale und ökologische Produkte erfreuen sich wachsender Beliebtheit, die besitzorientierte Grundeinstellung wandelt sich hin zu einer Sharing Economy. Achtsamkeit und Slow Culture gewinnen an Bedeutung. Auch wenn noch nicht jede und jeder diesen Megatrend im eigenen Lebensalltag intensiv beobachtet: Die Umstellung auf das postfossile Zeitalter, das Übereinkommen von Paris sowie der Green Deal der EU führen dazu, dass dieser Megatrend in den nächsten Jahren noch wesentlich bedeutungsvoller wird.

Bedeutung für den Radtourismus: Der Megatrend hat sowohl auf die Nachfrage als auch das Angebot für den Radtourismus Auswirkungen. Vom nachhaltigen Wegebau bis hin zu vegetarischer Verpflegung ändern sich die Anforderungen von Radgästen grundlegend. Das Naturerleben spielt für die Zielgruppe bereits heute eine große Rolle. Dies wird sich jedoch künftig auf immer mehr Bereiche ausdehnen und vertiefen: Vom reinen Aufenthalt in der Natur steigt der Anspruch zur Identifikation mit der Umgebung, zu nachhaltigen Unterkünften und zum intensiven Kennenlernen von Land und Leuten beziehungsweise der regionalen Kultur. Auch die kritische Auseinandersetzung mit der Veränderung von Reisemustern (zum Beispiel Reduktion von Flugreisen) fallen in diesen Trend-Komplex.

3.1.3 Megatrend Konnektivität

Anders als beim Begriff „Digitalisierung“ umfasst der Megatrend Konnektivität nicht nur die Anwendung digitaler Komponenten in immer mehr Bereichen des Lebens. Es ist vielmehr der Anspruch, die Chancen der Vernetzung von Technologien gezielt nutzbar zu machen. Die Einflüsse auf das tägliche Leben sind bereits heute beispielsweise durch Sharing-Angebote, Self-Tracking und -Optimierung oder die zunehmende Bedeutung digitaler sozialer Netzwerke spürbar.

Bedeutung für den Radtourismus: Der Megatrend hat vor allem Auswirkungen auf das Angebot. Bikes sind zunehmend mit technischen Komponenten ausgestattet, welche die Messung und Verbesserung der Leistung erlauben beziehungsweise die Sicherheit beim Fahren erhöhen. Die Markt- und Innovationszyklen werden kürzer und Technologien sind schneller überholt. Orientierung für Nutzende können dabei zum Beispiel Leihbikes mit moderner Ausstattung bieten. Die technische Unterstützung erhöht das Sicherheitsempfinden, so dass die Zielgruppe für anspruchsvollere Angebote breiter wird. Der Einsatz digitaler Technologien ermöglicht vielfältige Anwendungen für die Vernetzung der Szene, zum Beispiel interaktives Tracking zurückgelegter Wege, das Teilen auf digitalen Plattformen, Performance-Analysen und digitale Fahrtechnik-Tipps.

3.1.4 Einbettung in weitere Megatrends

Abbildung 15 verdeutlicht die Kreuzungs- und Anknüpfungspunkte zu weiteren Megatrends, die die Gesellschaft in den nächsten Jahrzehnten prägen. Dazu zählen:

- Gesundheit: Der Megatrend beschreibt die Entwicklung von Gesundheit zu einem zentralen Lebensziel. Gesund zu sein ist Ausdruck von Zufriedenheit. Dieses Paradigma wird zunehmend im Bewusstsein, der Kultur und dem Selbstverständnis der Gesellschaft verankert. Gesundheitsbewusste Menschen stellen neue Erwartungen an Gesundheitssysteme, Unternehmen und Infrastrukturen. Hieraus ergeben sich beispielsweise neue Kombinationen aus Behandlung und Urlaub.
- Individualisierung: Sie wird zunehmend zum zentralen Kulturprinzip der westlichen Welt und Basis unserer Gesellschaftsstrukturen. Sie bedeutet die Freiheit der Wahl unter anderem in Bezug auf Lebensstil, Beruf, Konsum – in einem Wort: Selbstbestimmung. Komplexe Auswirkungen wie häufigere Jobwechsel erhöhen die individuelle Optionsvielfalt.
- Mobilität: Der Megatrend beschreibt die Evolution der Mobilität – sie wird zunehmend vernetzt, digital, postfossil und geteilt. Eine Entwicklung ist insbesondere in einem wachsenden Mobilitätsbedarf und einer zunehmenden Vielfalt an Mobilitätsformen zu beobachten. Die Megatrends Individualisierung, Urbanisierung, Neo-Ökologie und Konnektivität bestimmen die Mobilität von morgen. Dabei sind technische Innovationen und veränderte Bedürfnisse der Menschen der Motor neuer Formen der Fortbewegung.
- Silver Society: Trotz seiner inhaltlichen Nähe zum Demografischen Wandel beschreibt der Megatrend eine sich stark verändernde Generation. Die Bevölkerung wird nicht nur älter, sondern bleibt auch länger gesund und aktiv. Der Renteneintritt gilt zunehmend als Beginn einer neuen, aktiven Lebensphase, in der Zeit für Abenteuer und Erlebnisse ist. Auch diese Trends beeinflussen das Radfahren und den Radtourismus und es lohnt sich, ihre Entwicklung zu verfolgen.

3.1.5 Kurz- und mittelfristige Entwicklungen

In den vergangenen Jahren hat sich am Fahrrad- und Bike-Markt vieles bewegt. Für viele Menschen ist ihr Rad heute weit mehr als ein bloßer Gebrauchsgegenstand. Oft fungiert es als Sportgerät, Lifestyle-Accessoire und Statussymbol. Entwicklungen zeigen sich vor allem in zwei Bereichen, zu denen nachstehend ein Überblick gegeben wird:

- Bikes und Räder: Steigende Anforderungen an die Fahrzeuge bewegen die Branche. Neue, für verschiedene Einsatzzwecke spezialisierte Rad-Typen erobern den Markt. Im Gegentrend zeigen sich auch erste Anzeichen für All-in-One-Bikes, die breite Einsatzzwecke abdecken sollen.
- Teile und Komponenten: Kleine und tiefgreifende Verbesserungen der Leistungsfähigkeit verschieben letztlich die Einsatzmöglichkeit der Fahrzeuge. Es kommen zunehmend elektrische und kabellose Anbauteile auf den Markt.

Bikes und Räder

Das Fahrrad, ob funktional oder sportlich, bekommt einen immer wichtigeren Platz im Leben vieler Menschen. Die Ausgaben für das Radfahren und Biken steigen: Von 2010 bis 2019 hat sich der Durchschnittspreis der in Deutschland verkauften Fahrräder von 460 auf 1.279 Euro gesteigert.[28] In der Folge spielen Exklusivität und Performance bei der Kaufentscheidung eine wachsende Rolle. Ambitionierte StartUps finden inzwischen ebenso einen relevanten Platz am Markt wie die etablierten Marken, die ihre Produktpalette mit preisintensiven Topmodellen erweitern. Gleichzeitig nehmen aber auch branchenfremde Anbieter zunehmend hochpreisige Bikes in ihr Portfolio auf.[29]

Pläne zum Fahrradkauf

Wird der Kauf eines Fahrrads in den nächsten zwölf Monaten geplant, so überlegen 43 % - und somit der Großteil - sich ein Elektrofahrrad anzuschaffen. 37 % erwägen im Vergleich den Kauf eines herkömmlichen Fahrrads, 29 % den Kauf eines Mountainbikes.

Fahrrad-Monitor Deutschland Corona Befragung 2020

Die Leistungsfähigkeit und -reserven nehmen zu, was in mehr Sicherheit und Komfort sowie breiteren Anwendungsmöglichkeiten mündet. Viele technische Neuheiten haben in den vergangenen Jahren bereits zu einer zunehmenden Optimierung von Fahrrädern und Mountainbikes geführt. Am offensichtlichsten sind hierbei E-Bikes. Lange galten sie als unsportlich und behäbig. So fanden sie zunächst auch hauptsächlich Einzug im Segment der City- und Trekking-Räder: 2016 war fast jedes zweite in Deutschland verkaufte E-Bike ein E-Cityrad.[30] Zunehmend führen die Hersteller Neuentwicklungen und Innovationen zuerst in der – aufgrund zahlreicher technischer Komponenten hinsichtlich der Verkaufspreise – Premiumkategorie von E-Bikes ein, bevor sie bei den sogenannten „Bio-Bikes“ – das heißt Fahrräder ohne Motorunterstützung – zum Einsatz kommen.[31] Dabei ist das E-Mountainbike noch immer in einer Frühphase, was auch mit den Entwicklungszyklen der Antriebsgenerationen zusammenhängt.

Marktentwicklung E-Bikes

2020 wurden in Deutschland ca. zwei Millionen E-Bikes verkauft (43 % mehr als im Vorjahr). Das liegt u. a. darin begründet, dass inzwischen fast alle Fahrradkategorien auch mit E-Antrieb angeboten werden (E-Jugendräder, E-Rennräder, E-Transportfahrräder etc.)

Zweirad-Industrie-Verband 2021

E-Bikes verändern den Radtourismus

E-Bikes machen die Berge „flacher" und damit die Naturerfahrung von (Mittel-)Gebirgslandschaften für breitere Teile der Bevölkerung zugänglicher. Die Effizienz aktueller E-Bike-Motoren gepaart mit hohen Akkukapazitäten sind bereits mehr als ausreichend für die Anforderungen ausgiebiger Tagestouren. Durch die elektrische Tretunterstützung spielt das Gesamtgewicht des Bikes – vor allem im Einsatz in Freizeit und Tourismus – eine untergeordnete Rolle. Tendenziell schwerere Anbauteile wie große und breite Laufräder, lange Federwege an Vorder- und Hinterrad sowie wirkungsvolle Bremsen erhöhen den Komfort und die Sicherheit. Beides stellt wichtige Faktoren vor allem für Beginnende dar. Die Elektrifizierung der Komponenten und Koppelung mit der Motorsteuerung sowie die Weiterentwicklung kleiner, leistungsstärkerer Akkus werden die Sicherheit, den Komfort und damit letztlich das Einsatzgebiet von E-Bikes zunehmend erhöhen.

---

[28] vgl. ZIV (2021) und Vorjahre
[29] Vgl. velobiz.de Magazin (2020)
[30] Vgl. ebiketips (2020)
[31] Vgl. velobiz.de Magazin (2019)

Im Zuge der Elektrifizierung verändern sich auch die Geschäftsmodelle. Durch eine höhere Wartungsintensität, stärkeren Komponentenverschleiß und weniger Eingriffsmöglichkeiten für Fachunkundige wird die Werkstatt zum Profit Center. Sowohl im Alltag als auch auf Reisen nimmt das Fahrrad einen steigenden Stellenwert ein. Damit einher steigen die Ansprüche an die Räder – beispielsweise hinsichtlich der Möglichkeit zu deren ganzjähriger Nutzung oder aber ihrer Einsatzfähigkeit für unterschiedliche Ansprüche. Vor allem im Bereich des Fahrradpendelns wird sogenannten SUV-Bikes – sportliche und vielseitige E-Bikes mit sicherer Ausstattung für den Straßenverkehr – ein großes Potenzial zugeschrieben. Rennräder und Mountainbikes sind auch aus Städten nicht mehr wegzudenken und der Markt hat durch die Entwicklung neuer Fahrradtypen auf sich ändernde Ansprüche reagiert.

3.2 Bestandsanalyse

3.2.1 Rahmen und Akteurskreis

Übersicht Akteure

Die Akteure, welche den touristischen Radverkehr in den Regionen betreuen, managen und entwickeln, bilden die Basis für Erfolg und Weiterentwicklung in diesem Sektor. Unabhängig von hochqualitativer Infrastrukturausstattung, sind Faktoren wie Organisation, Unterhalt, Pflege und Vermarktung essenziell. Da bislang keine umfassende, länderübergreifende Betrachtung der Organisationsstrukturen oder Kooperationen stattfand, wurde durch webbasierte Recherche sowie mithilfe telefonischer Abfragen eine Kontaktliste relevanter Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner im Radtourismus erstellt und über den Projektverlauf kontinuierlich gepflegt.

Kontaktiert wurden relevante amtliche Fachstellen im Bereich Rad und Tourismus, LMOs, DMOs, Arbeitsgruppen und Interessenverbände zum Thema Rad sowie Koordinierungsstellen überregionaler Radwege. Die identifizierten Personen wurden über das Projekt „Innovationsregion Mitteldeutschland – Touristische Mobilität“ informiert, die jeweiligen Kontaktdaten sowie Zuständigkeiten der Personen und bereits bestehende landkreis- oder länderübergreifende Kooperationen wurden erfasst. In diesem Prozess wurden insgesamt 87 Personen im Bereich Radtourismus und Alltagsradverkehr identifiziert, deren Zuständigkeitsbereich (teilweise) im Projektgebiet verortet ist.

Die Stärkung von landkreis- und länderüberschreitender Zusammenarbeit ist elementar für den Erfolg des Projekts. Aufbauend auf den Ergebnissen der Kontaktliste wurde mit dem Onlinetool MURAL eine Akteursübersicht erstellt (Abbildung 16), die eine schematische Darstellung ermöglicht.

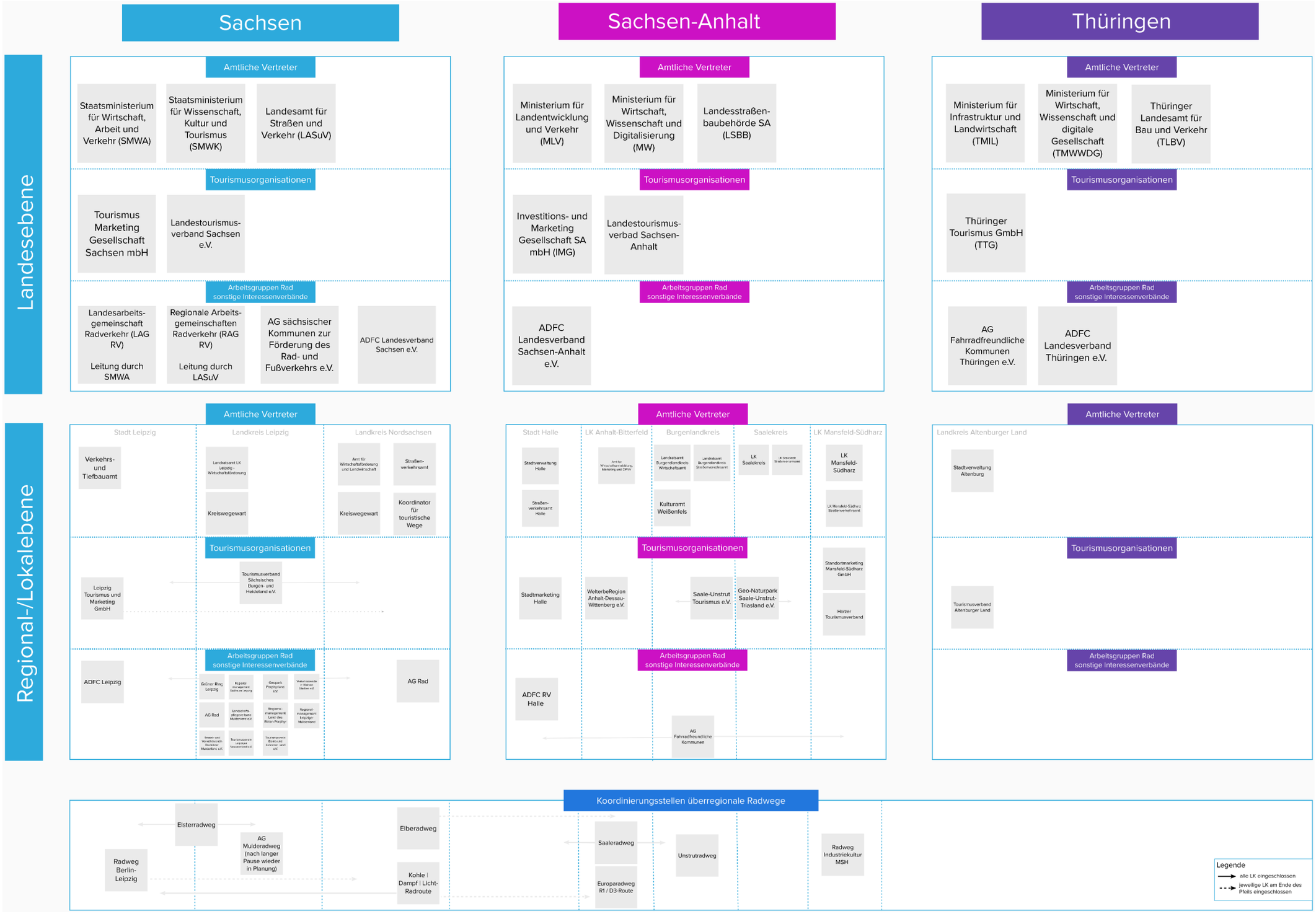


Abbildung 16: Akteure Radtourismus innerhalb des Mitteldeutschen Reviers

Quelle: absolutGPS 2021

Aus dieser Übersicht (siehe Abbildung 16) wurde eine Übersicht abgeleitet, die Kooperationen und Beziehungen zwischen den identifizierten Institutionen grafisch veranschaulicht. Hierfür haben Mitglieder der AG Radtourismus mithilfe von Pfeilen bestehende Kooperationen visualisiert. Des Weiteren haben die Teilnehmenden anzustrebende Kooperationen mit den gelisteten Institutionen markiert und in einer separaten Tabelle die Ziele dieser neu zu knüpfenden Partnerschaft spezifiziert.

Im Ergebnis wurden von den 63 Stellen insgesamt 98 bestehende Kooperationen angezeigt. Etwas mehr als zwei Drittel entfallen dabei jedoch auf lediglich sieben Institutionen: Landestourismusverband Sachsen e. V. (LTV), Landratsamt Landkreis Leipzig, Leipzig Tourismus und Marketing GmbH (LTM), Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH, Investitions- und Marketing Gesellschaft Sachsen-Anhalt mbH sowie die Koordinierungsstellen des Saaleradwegs und des Elberadweges.

Eine Zusammenarbeit über die Grenzen der Bundesländer hinaus wird mit Ausnahme der Koordinierungsstellen der überregionalen Radwege lediglich von den Tourismusorganisationen und -verbänden praktiziert, so dass insgesamt nur fünf länderübergreifende Kooperationen bestehen.

Besonders die Zusammenarbeit mit dem Thüringer Landkreis Altenburger Land ist als unzureichend zu bewerten. Neben einer Kooperation über die Koordinierungsstelle des Saaleradwegs, beschränkt sich die Zusammenarbeit dort auf die Thüringer Tourismus GmbH, die mit dem LTV Sachsen kooperiert sowie der Tourismusverband Altenburger Land, der eine Zusammenarbeit mit der LTM pflegt. Die Ergebnisse zeigen, dass die Zusammenarbeit der Landkreise innerhalb Sachsens und Sachsen-Anhalts intensiv ist, jedoch nur innerhalb der jeweiligen Landesgrenzen. Der Landkreis Mansfeld-Südharz kooperiert innerhalb des Projektgebietes sogar ausschließlich intern. Übergreifende Kooperationen sind auf die entsprechenden überregionalen Radwege beschränkt, die den eigenen Zuständigkeitsbereich tangieren oder durchqueren.

Basis für Kooperationen

„Kooperationsbeziehungen brauchen einen festen Rahmen und Verbindlichkeiten. Die Partnerschaft muss verschriftlicht werden mit sehr klaren Vereinbarungen, was man an Leistungen bietet und was man dafür als Gegenleistung erwarten kann. Dadurch funktioniert diese Beziehung, wenn eine klare Basis geschaffen wurde, auf die man sich gegenseitig verlassen kann.“

Stephan Marx
Mountainbikepark Pfälzerwald e.V.

Einrichtung AG Radtourismus

Um die richtungsweisende Entwicklung des touristischen Radverkehrs sowie ein gemeinsames Verständnis der Bedarfe zu sichern und gleichzeitig auch die Wirksamkeit und Umsetzung der Konzeption zu gewährleisten, wurde die Arbeitsgruppe Radtourismus gebildet. Hierbei wird auch das Ziel verfolgt, eine Zusammenarbeit relevanter Akteure im Sektor Radtourismus über die Projektlaufzeit hinaus vorzubereiten.

Bei der Zusammenstellung wurden Beteiligte verschiedenster Ebenen je Bundesland berücksichtigt, vom Ministerium bis zum lokalen Entscheider, um die lokale strategische und operative Ebene als auch die Gesamtperspektive einzubeziehen. Die Arbeitsgruppe Radtourismus setzt sich insgesamt aus 14 Institutionen aus Sachsen, 14 aus Sachsen-Anhalt sowie 6 aus Thüringen zusammen:

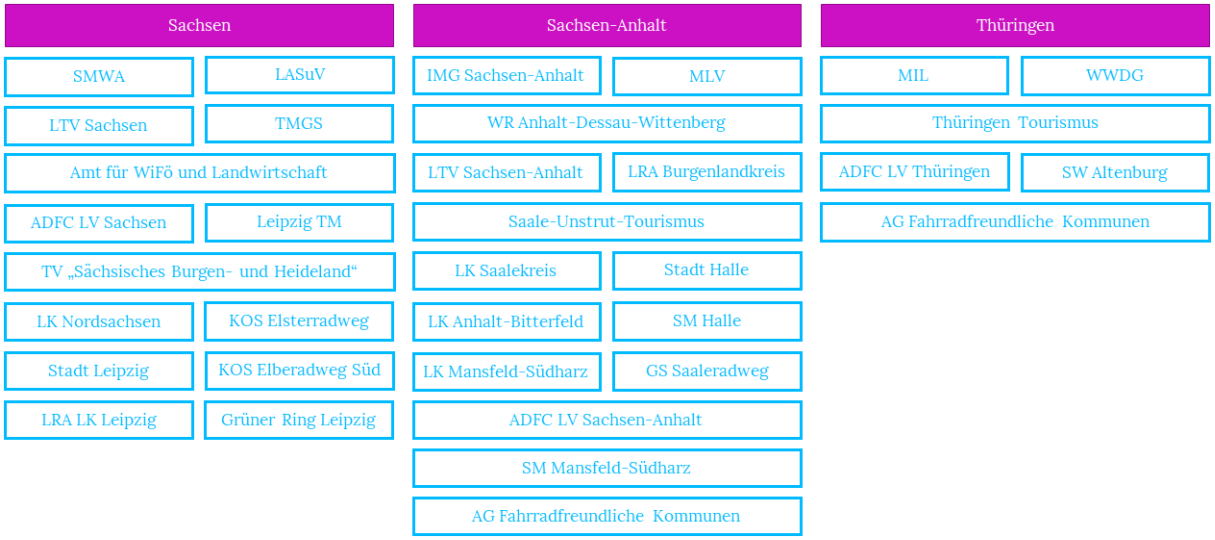


Abbildung 17: Zusammensetzung AG Radtourismus

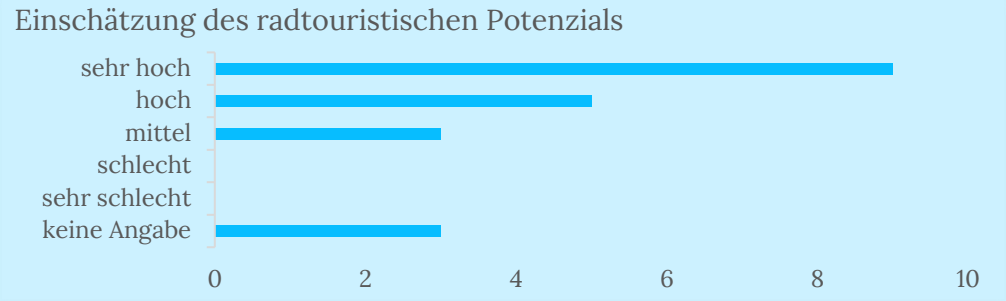
(Quelle: absolutGPS 2021)

Im Zuge von Arbeitstreffen erhielten Teilnehmende die Möglichkeit, Wünsche und Anforderungen einzubringen sowie Rückmeldung zu Zwischenergebnissen zu geben. Bei der Erarbeitung zahlreicher Ergebnisse war die AG maßgeblich beteiligt. In Vorbereitung auf die separate Auftaktveranstaltung und zur inhaltlichen Ausgestaltung der Arbeitsgruppe, wurden Mitglieder zur Teilnahme an einer kurzen Umfrage eingeladen. In dieser konnte der eigene Aufgabenbereich vertiefend beschrieben werden, positive und negative Entwicklungen der vergangenen Jahre dargestellt sowie das radtouristische Potenzial im eigenen Wirkungsbereich eingeschätzt werden. Ausgewählte Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 8: Umfrageergebnisse AG Radtourismus

(Quelle: absolutGPS 2021) n=18

Fragenbereich	Zusammenfassung Antworten
Positive Entwicklungen	Handlungsfeld Strategie: ▸ starke Zuwächse der Gästezahlen im Radtourismus in der gesamten Region ▸ Nachfragesteigerung hinsichtlich E-Bike-Angeboten ▸ verbesserter strategischer Rahmen durch neue Konzepte Handlungsfeld Organisation, Kooperation und Finanzierung: ▸ stetige Verbesserung der Zusammenarbeit mit Nachbarlandkreisen der Region Leipzig ▸ erfolgreiche Sensibilisierung der Akteure für erforderliche Infrastrukturmaßnahmen (Landkreis Leipzig, Landkreis Mansfeld-Südharz) und für die Implementierung neuer Projekte ▸ Schaffung eines digitalen Wegekatasters für den Landkreis Leipzig ▸ Etablierung einer neuen Stelle zur Radwegekoordination im Saalekreis ▸ Schaffung der Vereine Saale- und Unstrutradweg und deren Betreuung in Geschäftsstellen ▸ Die Förderprogramme „Klimaschutz durch Radverkehr“ und „Stadt und Land“ ▸ Zustandserfassung des SachsenNetzRad ▸ Gute Zusammenarbeit zwischen strategischer und operativer Ebene in der Welterbe-Region Anhalt-Dessau-Wittenberg Handlungsfeld Infrastruktur: ▸ gute Resonanz zu eingerichteten Fahrrad-Reparaturstationen im Altenburger Land ▸ Durchführung allgemeiner Infrastrukturoptimierungen und Neubeschilderung in Sachsen ▸ Einführung eines Knotennummer-Systems im Südraum Leipzig ▸ stetiger Ausbau der Begleitinfrastruktur wie Rastplätze, Fahrradboxen und Radstationen Handlungsfeld Produkt: ▸ Einrichtung neuer thematischer Radwege in verschiedenen Destinationen ▸ Verbesserung der Wahrnehmung der touristischen Radrouten ▸ verbesserte Nutzung von Synergieeffekten zwischen den Themen Rad und Kultur
Negative Entwicklungen	Handlungsfeld Strategie: ▸ mangelndes Engagement politischer Institutionen für das Thema Radtourismus Handlungsfeld Organisation, Kooperation und Finanzierung: ▸ große Unsicherheiten der touristischen Partner durch die Pandemie ▸ unzureichende personelle und finanzielle Ressourcen in den Kommunen für Radinfrastrukturmaßnahmen und Erhaltungsmanagement ▸ hohe Planungshürden, bürokratische Förderinstrumente, unzureichende Förderung ▸ Förderprogramme des Strukturwandels zum überwiegenden Teil nicht direkt für Radprojekte nutzbar, da nicht als förderfähig klassifiziert (insbesondere regionale Radwege) ▸ Förderung und Unterstützung fokussiert sich zu sehr auf die überregionalen Radwege ▸ fehlende Planungskapazitäten auf der Landesebene in Sachsen ▸ Zuständigkeiten in vielen wichtigen Prozessen unklar und somit zeitaufwendig ▸ Unzureichendes Engagement der Stadt Leipzig im radtouristischen Bereich ▸ geringes Budget für den Saaleradweg Handlungsfeld Infrastruktur: ▸ generelle Qualitätsdefizite der radtouristischen Infrastruktur in Sachsen-Anhalt ▸ unzureichende Pflege der Radinfrastruktur im Landkreis Mansfeld-Südharz ▸ fehlende Ladeinfrastruktur für E-Bikes besonders in ländlichen Räumen ▸ Wegweisung bei Ortsdurchfahrten oft mangelhaft im Altenburger Land ▸ fehlende Einheitlichkeit der Wegweisung (hohes Potenzial Knotenpunktwegweisung) Handlungsfeld Produkt: ▸ Verlegung des Elberadwegs durch die Dessauer Innenstadt hatte negative Folgen ▸ Wenige Maßnahmen für den Auf- und Ausbau von radtouristischen Angeboten im Landkreis Mansfeld-Südharz



Potenziale

Handlungsfeld Strategie:

- Rad als neuer Trend (gefördert durch die Pandemie), steigendes Interesse an dem Thema Rad
- zunehmend mehr Besucher die mithilfe des Rads diese Region entdecken

Handlungsfeld Produkt:

- Elberadweg als Leitprodukt mit hoher Strahlkraft
- großes Potenzial über die Verbindung Saale-Elbe-Radweg
- Vielzahl an Flussradwegen, sieben überregionale/internationale touristische Radwege
- Bestand zahlreicher inhaltlich ausgestalteter Radwege in Sachsen
- Bestand von Radwegen mit inhaltlicher Ausrichtung auf die Themen des Projektes Innovationsregion Mitteldeutschland
- gute Verknüpfung der Radrouten mit regionalen Highlights
- sehr gute Verknüpfungsmöglichkeiten mit weiteren touristischen Angeboten
- Vereinigung verschiedenster Landschaftsformen im Landkreis Mansfeld-Südharz bei gleichzeitig hohem kulturellen und historischen Potenzial
- Potenziale im Bereich erlebbarer und gastronomische Angebote am Weg (Bsp. Obstlandroute)
- Topografie erlaubt in den meisten Teilen einen einfachen und gemäßigten Radurlaub
- wunderbare Landschaften und Kulturangebote am Wegesrand

Handlungsfeld Infrastruktur:

- stellenweise Qualitätsverbesserung der Radrouten und Radwege
- noch ungenutzte Potenziale bei der Qualität und Infrastrukturausstattung
- gute Anschlüsse an das überregionale Radwegenetz
- hohes Potenzial durch Lückenschlüsse im Radwegenetz

„Ich sehe in dieser Studie die Möglichkeit, eine zukunftsfähige touristische Infrastruktur in Verbindung mit schon bestehenden Konzepten, wie zum Beispiel. der Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes zu vereinen […] und die weitere Ausgestaltung der Naherholung und die Weiterentwicklung eines wertschöpfenden Tourismus.“

Erwartungen an das Projekt



„Rückenwind und Antrieb auf allen Ebenen. Mehr Anstrengungen und finanzielle Mittel in den Behörden, die Radinfrastruktur kurz und langfristig zu verbessern. Stärkerer Fokus auf Qualität der Beherbergungsbetriebe, der Wege.“

Auswertung Konzepte

Um einen Überblick über aktuelle Vorhaben und Ziele der Destinationen im Untersuchungsgebiet zu gewinnen, wurden Tourismusstrategien und Radverkehrskonzeptionen der Länder und Destinationen sowie weitere Zuarbeiten von Seiten der Lenkungsgruppe und der AG Rad analysiert. Diese wurden gemäß der erarbeiteten fünf Handlungsfelder (Abbildung 18) ausgewertet und hinsichtlich ihrer Aktualität, Berücksichtigung von Trends sowie der Vereinbarkeit mit übergeordneten Konzepten beleuchtet. In diesem Zuge wurde ihre Relevanz für die „Innovationsregion Mitteldeutschland" bewertet. Eine entsprechende Auswertung der einzelnen Konzepte ist in Anhang 2 aufgeführt.



Abbildung 18: Handlungsfelder im Destinationsmanagement

(*Quelle: absolutGPS 2021*)

Allgemein wird Konzepten eine hohe Bedeutung zugeschrieben. So verfügt jedes der drei Bundesländer im Projektgebiet über ein Radverkehrskonzept, ebenso die meisten Landkreise. Lediglich die Landkreise Altenburger Land und Anhalt-Bitterfeld verfügen über kein eigenes, dafür jedoch die Städte Schmölln und Bitterfeld-Wolfen. Im Saalekreis, im Landkreis Anhalt-Bitterfeld und in der Stadt Leipzig werden derzeit Konzepte erarbeitet oder fortgeschrieben. Die Aktualität der bestehenden Konzepte ist gut, so wurde der Großteil innerhalb der letzten drei Jahre veröffentlicht.

In allen evaluierten Dokumenten wird eine zunehmende Nachfrage nach radtouristischen Angeboten beschrieben, der mit einem Ausbau von zeitgemäßen Angeboten zu begegnen sei. Die Gewichtung des Themas fällt in den einzelnen Destinationen jedoch sehr unterschiedlich aus, ebenso die Fokussierung auf Trends und Dynamiken am Radtourismus-Markt. Während einige diese Themen umfassend beleuchten und konkrete Handlungsempfehlungen und Maßnahmen formulieren, empfehlen andere lediglich eine Berücksichtigung dieser. Aspekte des Strukturwandels werden nur vereinzelt in Verknüpfung mit dem Thema Radtourismus behandelt.

Auf der Produktebene besteht Konsens, dass sich auf wenige, dafür qualitativ hochwertige Angebote in zielgruppengerechter Kommunikation fokussiert werden soll. Unterstützt wird dies durch eine intensive Qualitätssicherung auf Produktebene. Gleichzeitig steht der Ausbau und die Modernisierung von Internetangeboten und digitalen Informationsdiensten vielerorts weit oben auf der Agenda. Bei der radtouristischen Infrastruktur stehen vor allem Lückenschlüsse im Netz, die Einhaltung oder Entwicklung von Qualitätsstandards sowie der Ausbau von Begleitinfrastruktur im Mittelpunkt. Nicht zuletzt wird die Notwendigkeit des Austauschs zwischen beteiligten Institutionen auf allen Ebenen genannt, denn der Radverkehr müsse zunehmend als Querschnittsaufgabe verstanden und durch ein professionelles Management koordiniert werden. Dennoch wird deutlich,

dass Kooperationen und Zusammenarbeit noch selten über Landkreis- oder Landesgrenzen gedacht und praktiziert werden.

3.2.2 Digitalanalyse

Auf dem Weg zu einer Erhöhung der Erlebnisqualität für Radtouristen ist eine genaue Evaluation des Ist-Zustandes hilfreich, um Optimierungsbedarfe zu identifizieren und empfehlenswerte Entwicklungsrichtungen abzuleiten. Den Kern dieser Evaluation bildet die Digitalanalyse, welche alle auswertbaren Parameter eines Radurlaubes – von der Anreise über Information bis Rast und Erlebnis – in der Gebietskulisse verortet und anhand von einheitlichen Kriterien bewertet. Die Auswertung der Ergebnisse wurde stets durch einen Blick auf die Gesamtperspektive geleitet, um kleinteilige Optimierungen zu vermeiden und stattdessen eine abgestimmte Entwicklung der Region vorzubereiten.

Die Datenbasis fußt auf verfügbaren Daten aus den Geoportalen der Bundesländer, Zuarbeiten der Projektbeteiligten sowie Auswertungen, beispielweise der Geodatenbank OpenStreetMap, von Internetseiten oder Tourenportalen. Die gesammelten Daten wurden in ein GIS-Projekt eingepflegt und dort analysiert. Die Genauigkeit der Analyse bemisst sich maßgeblich an der Qualität der verfügbaren und zugearbeiteten Daten. Da die Gebietskulisse drei Bundesländer umfasst, sind Datenbestände nicht einheitlich gepflegt und können somit zu einer leichten Verzerrung der Ergebnisse führen. Um dies zu entschärfen, wurde auf eine detaillierte Betrachtung einzelner Teilbereiche verzichtet. Vergleiche, zum Beispiel zwischen Landkreisen oder ausgewählten Routen wurden angestellt, wenn eine fundierte Datengrundlage dies erlaubt.

Einen Überblick über die analysierten Elemente liefert folgende Tabelle 9, welche vor Beginn der Analysephase mit der Lenkungsgruppe und der AG Radtourismus abgestimmt wurde.

Tabelle 9: Übersicht der analysierten Elemente

(Quelle: absolutGPS 2021)

Kategorie	Element
Radwege und touristische Radrouten	▸ offizielles Radwegenetz ▸ touristische Radrouten (inkl. Start- und Endpunkte sowie Routenkorridore)
Radspezifische Infrastruktur	▸ Informationspunkte ▸ Fahrradläden ▸ Reparatur-Station ▸ Radverleih ▸ Abstellanlagen ▸ Schlauchomaten ▸ Rastplätze ▸ E-Bike Ladestationen
Aktivtouristisches Angebot	▸ touristisch beworbene Aktivangebote (inklusive Überschneidungs- und Knotenpunkte) ▸ Wanderwegenetz (inklusive Überschneidungs- und Knotenpunkte) ▸ Reitwegenetz (inklusive Überschneidungs- und Knotenpunkte)
Touristische Infrastruktur	▸ In Arbeitspaket 1 ausgewählt POIs ▸ zusätzliche Rad-spezifische POIs ▸ Tourist Informationen

Kategorie	Element
	▶ Beherbergung (alle Arten) ▶ Gastronomie (alle Arten) ▶ Picknick-Plätze ▶ Aussichtspunkte
Mobilität	▶ ÖPNV-Verbindungen ▶ ÖPNV-Haltestellen ▶ Hauptverkehrswege ▶ Parkplätze
Infrastrukturvorhaben	▶ Infrastrukturvorhaben
Wegepotenzial	▶ Einbahnstraßen ▶ Nutzungsbeschränkungen ▶ Fahrradinfrastruktur ▶ Untergrund ▶ Unterhaltungszustand
Basiskarten	▶ OSM-Karte ▶ Satelliten-Karte ▶ Topografische Karte ▶ Besiedlungsdichte ▶ Naturschutzgebiete (alle Kategorien) ▶ Gewässerkarten

Insgesamt wurden 101 touristische Radrouten (siehe Anhänge 6 und 7) und 5.500 km Strecke erfasst und analysiert. Neben der Betrachtung der Elemente aus der Übersicht umfasste die Bewertung unter anderem Aussagen zur allgemeinen Attraktivität des Raumes, eine Analyse der Start- und Endpunkte sowie der Routen-Korridore aller touristischen Radwege sowie die Einbindung ausgewählter POIs. Diese Ergebnisse werden in den folgenden Unterkapiteln behandelt.

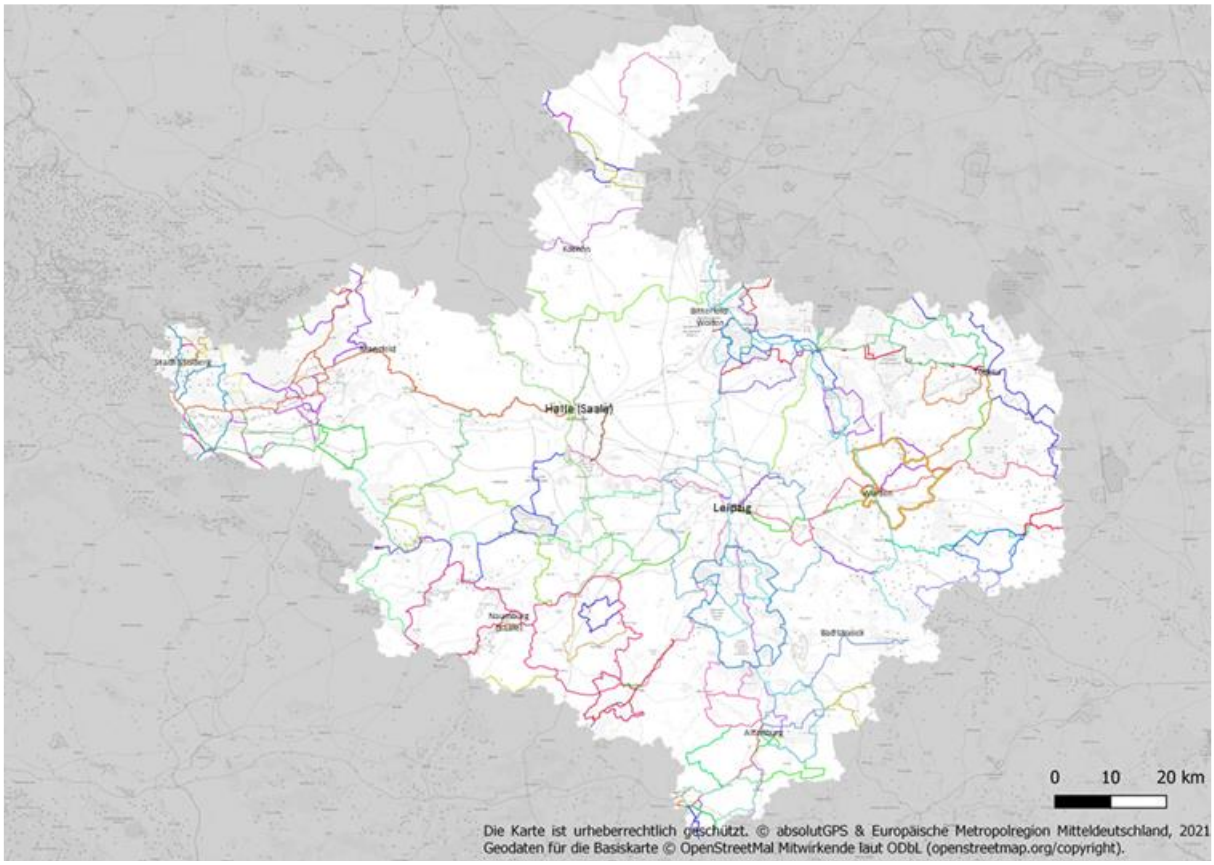


Abbildung 19: Darstellung der analysierten touristischen Radrouten

(Quelle: *absolutGPS* 2021)

Attraktivität des Raumes und des touristischen Radroutennetzes

Für das Radfahren finden sich im Mitteldeutschen Revier attraktive topografische Gegebenheiten. Im Zentrum sowie im Norden und Nordosten ist das Gelände flach und frei von Steigungen, was es auch Einsteigerinnen und Einsteigern, Familien sowie Seniorinnen und Senioren ermöglicht, längere Strecken zurückzulegen. Im Osten und im Süden der Gebietskulisse bieten leichte Steigungen fortgeschrittenen Radfahrenden Abwechslung, während im Westen und Südwesten auch sportlich ambitionierte Radtouristen auf ihre Kosten kommen können. Die allgemeine Netzabdeckung suggeriert, dass dieser Faktor bereits sehr gut genutzt wird und Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen.

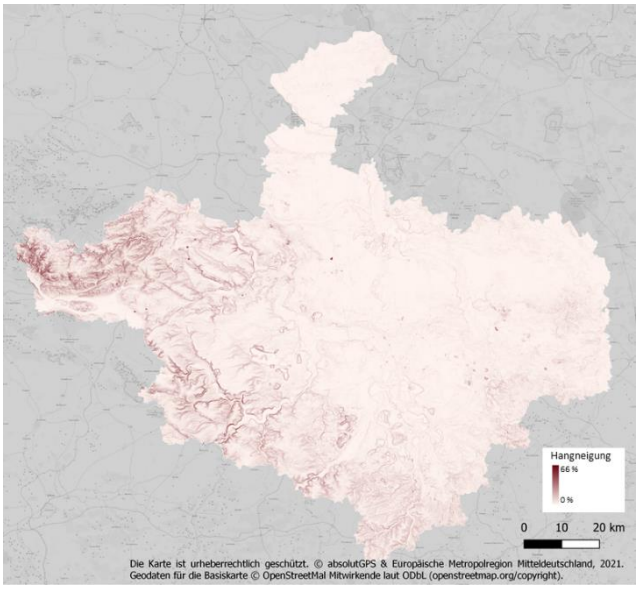


Abbildung 20: Darstellung Topografie

(Quelle: *absolutGPS* 2021)

Die Städte Leipzig und Halle (Saale) sind die Haupteinstiegspunkte für Touristen in der Gebietskulisse und markieren somit für viele den Start- und/oder Endpunkt von Touren. Im bestehenden Netz touristischer Radrouten sind diese gut angebunden, besonders ab Leipzig bestehen exzellente und vielseitige Verbindungen in alle Teilregionen der Metropolregion Mitteldeutschland. Halle (Saale) wird zwar lediglich von vier touristischen Radrouten tangiert, dennoch ist eine Anbindung über Routen-Kombinationen möglich. Gen Norden und Osten sind Verbindungen jedoch mit Umwegen verbunden, so müssen beispielsweise für eine Reise von Halle (Saale) in die Dübener Heide fünf verschiedenen Routen kombiniert werden.

Allgemein bieten die Landkreise Nordsachsen, Leipzig und Altenburger Land sowie der Burgenlandkreis eine gute Abdeckung sowohl mit überregionalen Radwegen als auch mit regionalen Rundtouren. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld wird von großen, überregionalen Radwegen wie dem Elberadweg, dem Europaradweg R1, dem Mulderadweg sowie der Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute durchzogen. Die wenigen regionalen Rundtouren, die sich auf die Umgebung der Dübener Heide beschränken, suggerieren jedoch, dass der Landkreis hauptsächlich Radtouristen auf der Durchreise bedient. Im Saalekreis sowie im Osten des Landkreises Mansfeld-Südharz ist die Erschließung mit touristischen Radrouten allgemein noch ausbaufähig. In der Gesamtbetrachtung lässt sich dennoch eine sehr gute Netzabdeckung feststellen, die über Routen-Kombinationen Reisen in und durch jede Teilregion ermöglicht.

Landschaftlich hat die Metropolregion Mitteldeutschland viel zu bieten, unter anderem mit den fünf Naturparken Fläming, Harz, Unteres Saaletal und Saale-Unstrut-Triasland in Sachsen-Anhalt, der Dübener Heide in Sachsen und Sachsen-Anhalt sowie dem Geopark Porphyrland in Sachsen. Der besonders hohe Erlebniswert wird bereits gut genutzt, durch eine gute Einbindung in das touristische Radroutennetz und verschiedene Wege und Rundtouren, die die Natur erlebbar machen. Lediglich der Naturpark Fläming ist bisher nicht umfassend in das touristische Radroutennetz eingebunden. Weiterhin kann der Naturpark Unteres Saaletal nur über Verbindungen durch Halle (Saale) angefahren werden und somit ist eine Anreise aus dem Nordosten mit Umwegen verbunden.

Besonders im Radurlaub ist auch die Verbindung mit dem Thema Wasser ein großer Erfolgsfaktor. Neben den großen Gewässerlandschaften wie dem Leipziger Neuseenland, dem Geiseltalsee und Großen Goitzschesee sowie zahlreichen Flüssen, lädt eine Vielzahl kleinerer Seen zum Verweilen ein. Mit Ausnahme kleiner Gebiete in den Landkreisen Anhalt-Bitterfeld und dem Saalekreis sind die vorhandenen Gewässerlandschaften sehr gut in das ausgewiesene Wegenetz integriert. So wird jeder größere Flusslauf von einem Radweg begleitet, während die Seen einen (optionalen) Rundweg bieten. Negativ ist hingegen die geringe Einbindungsquote von Aussichtspunkten in touristische Radrouten, lediglich 27 % können über diese Wege erreicht werden. Natürlich ist dies häufig mit der Einbindung von stärker profiliertem Relief verbunden, jedoch nivellieren E-Bikes diese Hürde für die breite Masse der Radtouristen zunehmend. Die Erreichbarkeit sonstiger touristischer Attraktionen (POIs) wird in einem separaten Kapitel behandelt (siehe Kapitel 2.5.3).

Besonders auf mehrtägigen Reisen sind attraktive und hochwertige Übernachtungsstandorte ein wichtiges Qualitätsmerkmal für Radtouristen. Die zehn übernachtungsstärksten Orte (Stadt Leipzig, Naumburg (Saale), Stadt Halle (Saale), Bad Lausick, Bad Düben, Dahlen, Markleeberg, Merseburg, Südharz und Landsberg) sind mit Ausnahme von Stadt Halle (Saale), Bad Lausick und Landsberg in alle Himmelsrichtungen und über mehrere touristische Radrouten angebunden.

Radreisenden stehen im Gesamtraum ausreichend Beherbergungsbetriebe zur Verfügung, um bei entsprechender Planung einen Radurlaub ohne größere Umwege zu gestalten. Besonders im unteren Preissegment finden sich zahlreiche Optionen. Inwieweit diese sich jedoch auf Radtouristen ausrichten, lässt sich nicht nachvollziehen. Einen Anhaltspunkt bietet das Bett+Bike-Label. Mit insgesamt 65 Betrieben in der Gebietskulisse ist eine hohe absolute Zahl verfügbar, jedoch sind diese sehr konzentriert verortet (Abbildung 20). So gibt es allein in Naumburg (Saale) zwölf zertifizierte Bett+Bike Betriebe, in den Landkreisen Mansfeld-Südharz, Anhalt-Bitterfeld und Saalekreis zusammen jedoch lediglich fünf.

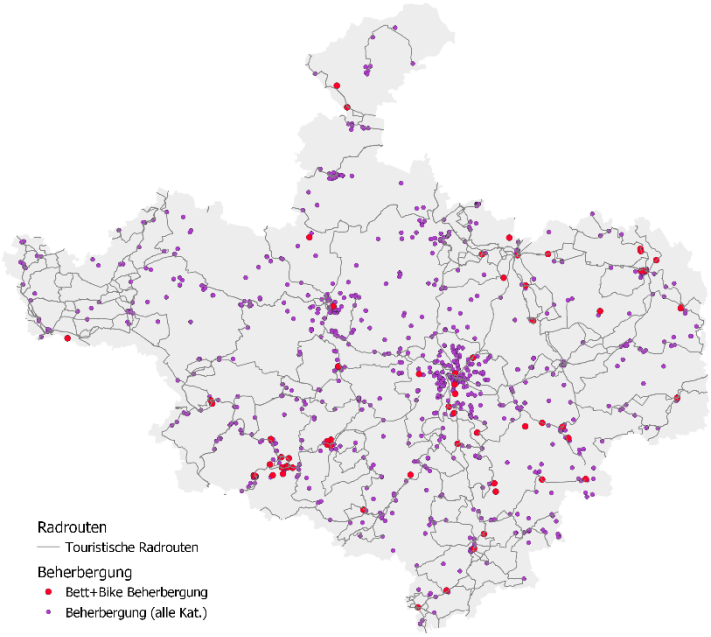


Abbildung 21: Darstellung der Übernachtungsmöglichkeiten

(Quelle: absolutGPS 2021)

Die übrigen Faktoren der radtouristischen (Begleit-)Infrastruktur werden bei der Analyse der Start- und Endpunkte sowie der Routenverläufe evaluiert.

Wegepotenzialanalyse

Ein entscheidendes Qualitätsmerkmal für hochwertige Radrouten ist die Attraktivität der Wegeführung. Dies gilt insbesondere für die Top-Produkte beziehungsweise jene, die besonders intensiv beworben werden und somit als Aushängeschilder der Destinationen fungieren.

Auf Basis der Geodatenbank OpenStreetMap wurde eine kartenbasierte Analyse des Wegepotenzials durchgeführt, um jene Attraktivität und Homogenität ausgewählter Radrouten bewerten zu können. In diesem Zuge wurden alle Wege in der Gebietskulisse kartiert mit Darstellung von Untergrundart und Unterhaltungszustand, Zufahrtsbeschränkungen sowie Überschneidungen mit anderen Nutzergruppen. Ein Beispiel aus dem Burgenlandkreis zeigt den Detailgrad der Analyse (siehe Anhang 4).

Für die Analyse wurden Wege der entsprechenden Kategorien mit den touristischen Radrouten verschnitten. Dies erlaubt es, fundierte Aussagen zur Qualität und zu möglichen

Optimierungsbedarfen zu treffen. Weiterhin liefert dieser Prozess eine Basis zur Identifikation von Konfliktpotenzialen mit anderen Nutzergruppen, welche in einer separaten Auswertung in Kapitel 3.2.2, Teil „Nutzungskonflikte“, vorgestellt werden.

In der folgenden Tabelle 10 sind die Ergebnisse von elf ausgewählten Routen dargestellt, die auf Basis ihrer Bekanntheit, Routenlänge und Nutzungsfrequenz ausgewählt wurden. In der Kategorie Untergrund beschreibt „Grün“ einen Wegeverlauf über Asphalt, Beton o. ä., „Gelb“ über Schotter oder sonstige befestigte Wege und „Rot“ eine Führung über unbefestigte Wege mit teilweise losem Untergrund. Abschnitte der Kategorie „Gelb“ sind nicht prinzipiell als negativ zu betrachten und müssen stets in Verbindung mit dem Indikator Unterhaltungszustand bewertet werden. Ist dieser mit Grade 1 oder 2 bewertet, ist die Wegequalität als gut fahrbar einzustufen (beispielsweise geschlossene Wegedecke ohne Schlaglöcher). Ein gutes Bespiel ist der Himmelsscheibenradweg: Dort sind weniger als zwei Drittel des Wegeverlaufs „Grün“ klassifiziert, jedoch sind 92 % in (sehr) gutem Unterhaltungszustand und somit bestens für Radfahrer geeignet. Dringender Handlungsbedarf besteht bei Abschnitten der Kategorie „Rot“ sowie dem Unterhaltungszustand Grade 4 oder 5. Auf diesen Abschnitten wird das Raderlebnis für unerfahrene Radfahrer stark beeinträchtigt. Des Weiteren besteht besonders bei schlechten Witterungsbedingungen eine erhöhte Sturzgefahr. Mittelfristig sollte zudem angestrebt werden, auch Wege im Unterhaltungszustand Grade 3 zu optimieren.

Die Analyse der zugangsbeschränkten Wegeabschnitte identifiziert Bereiche, die bei der Planung und Einrichtung der Route ggf. übersehen worden sind. Eine Überprüfung dieser Abschnitte vor Ort wird empfohlen.

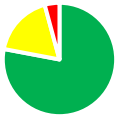
Hinsichtlich der Überschneidung mit anderen Nutzergruppen suggeriert ein höherer prozentualer Anteil an Parallelverläufen zu ausgewiesenen Wander- und/oder Reitwegen ein höheres Risiko der Beeinträchtigung des Nutzererlebnisses. Allgemein soll sich dort auf Wege mit einer ausreichenden Breite beschränkt werden, die unkomplizierten Begegnungsverkehr erlauben.

Die Analyse zeigt, dass mit Ausnahme des Unstrutradwegs auf allen evaluierten Radrouten Handlungsbedarf im Hinblick auf die analysierten Parameter besteht. Jedoch schneiden auch Elberadweg, Elsterradweg, Europaradweg R1, Mulderadweg und Saaleradweg sehr gut in dieser Bewertung ab. Besonders dringender Handlungsbedarf besteht auf mehreren Abschnitten des Radwegs Saale-Harz als wichtigem Verbindungsstück zwischen zwei Erlebnisräumen, aber auch auf dem Himmelsscheibenradweg.

Tabelle 10: Ergebnisse der Wegepotenzialanalyse

(Quelle: absolutGPS 2021; Legende Merkmal „Untergrund“: grün = Asphalt, Beton o. ä., gelb = Schotter oder sonstige befestigte Wege, rot = unbefestigte Wege, teilweise lose)

Touristischer Radweg	Länge in Gebietskulisse	Untergrund [m]	Unterhaltungszustand [% Gesamtstrecke]	Zugangsbeschränkungen	Überschneidung
Elberadweg	145 km	grün: 137700 gelb: 7250 rot: 50 	Grade 1 Grade 2 98,97 % Grade 3 1,03 % Grade 4 Grade 5 0 %	▸keine	17,83 % der Route
Elsterradweg	99 km	grün: 89850 gelb: 7600 rot: 1550 	Grade 1 Grade 2 99,09 % Grade 3 0,91 % Grade 4 Grade 5 0 %	▸verläuft im Ort bei Dietendorf auf 2500m über einen Weg, der laut OSM nicht für Radfahrer freigegebenen ist	40,81 % der Route
Europaradweg R1	26 km	grün: 25250 gelb: 450 rot: 300 	Grade 1 Grade 2 99,04 % Grade 3 0,96 % Grade 4 Grade 5 0 %	▸in Köthen Verlauf über Einbahnstraßen, Prüfung beidseitiger Befahrbarkeit	35,58 % der Route
Himmelsscheibenradweg	71 km	grün: 44900 gelb: 26100 rot: 1550 	Grade 1 Grade 2 92,12 % Grade 3 5,42 % Grade 4 Grade 5 2,46 %	▸Forstwege am Großen Tierberg und am Wildgehege Hermannseck über Privatwege ▸Weg nach Brücke über B180 Richtung Obhausen sowie Abschnitt am Tagebau Amsdorf laut OSM nicht für Radfahrer freigegebenen	52,11 % der Route
Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute	118 km	grün: 111400 gelb: 6000 rot: 600 	Grade 1 Grade 2 92,16 % Grade 3 7,67 % Grade 4 Grade 5 0,17 %	▸keine	28,18 % der Route
Mulderadweg	105 km	grün: 95350	Grade 1 Grade 2 96,05 % Grade 3 3,95 % Grade 4 Grade 5 0 %	▸verläuft im Ort Schaddel auf 260m über einen Weg (Zur Schaddelmühle), der laut OSM nicht für Radfahrer freigegebenen ist	37,57 % der Route

Touristischer Radweg	Länge in Gebietskulisse	Untergrund [m]	Unterhaltungszustand [% Gesamtstrecke]	Zugangsbeschränkungen	Überschneidung
		gelb: 9650 rot: 0 			
Neuseenlandradroute	101 km	grün: 93710 gelb: 4920 rot: 2330 	Grade 1 94,83 % Grade 2 Grade 3 5,17 % Grade 4 Grade 5 0 %	▸verläuft abschnittsweise parallel mit zugangsbeschränkten Wegen, was ggf. die Einrichtung notwendiger Umleitungen erschwert ▸verläuft stellenweise über Einbahnstraßen, Prüfung beidseitiger Befahrbarkeit	33,27 % der Route
Radweg Saale-Harz	69 km	grün: 53800 gelb: 12300 rot: 2900 	Grade 1 80,84 % Grade 2 Grade 3 8,91 % Grade 4 Grade 5 10,25 %	▸keine	64,49 % der Route
Saaleradweg	80 km	grün: 70750 gelb: 9250 rot: 0 	Grade 1 99,31 % Grade 2 Grade 3 0,63 % Grade 4 Grade 5 0,06 %	▸verläuft in Merseburg über einen Weg (Entlang der Saale, am Schlossgarten), der laut OSM nicht für Radfahrer freigegebenen ist	46,56 % der Route
Salzstraße	131 km	grün: 99550 gelb: 31450 rot: 0 	Grade 1 91,36 % Grade 2 Grade 3 8,63 % Grade 4 Grade 5 0,01 %	▸Waldweg hinter Ziegelroda sowie Forstweg am Großen Tierberg Verlauf über Privatwege ▸zwischen Beuna und Zscherben verläuft die Strecke über einen Weg, der laut OSM nicht für Radfahrer freigegebenen ist	35,15 % der Route
Unstrutradweg	33 km	grün: 32000 gelb: 1000 rot: 0 	Grade 1 100 % Grade 2 Grade 3 0 % Grade 4 Grade 5 0 %	▸keine	68,03 % der Route

Analyse der Start- und Endpunkte

Eine besondere Bedeutung kommt den Start- und Endpunkten der touristischen Radrouten zu. An diesen beginnt in den meisten Fällen die Reise des Gastes und das „Erlebnis Radurlaub“ im Mitteldeutschen Revier. Somit haben Gäste an den entsprechenden Punkten spezielle Bedürfnisse und Anforderungen an die Infrastruktur: Zum einen müssen Anreisemöglichkeiten vorhanden sein. Dazu gehören Parkmöglichkeiten für den eigenen Pkw sowie regionale und überregionale ÖPNV-Anbindungen, die eine Fahrradmitnahme ermöglichen. Weiterhin bieten touristische Informationsstellen einen Mehrwert vor der Abfahrt. Auch Fahrrad-Verleihmöglichkeiten sind dort besonders sinnvoll platziert, so dass Gäste auch ohne das eigene Fahrrad anreisen und ohne Umwege die Tour starten können. Übernachtungsmöglichkeiten in der Nähe des Start- bzw. Endpunktes geben Touristen zusätzlich die Möglichkeit, einen Tag vor Abfahrt anzureisen.

Beliebteste Verkehrsmittel

Radreisen *- Für die An- und Abreise zum Start- bzw. Zielort wird der Pkw zu 40 % und somit mehrheitlich bevorzugt. Darauf folgt die Bahn mit 31 % und das Fahrrad mit 23 %.*

Tagesausflüge *- Solange nicht direkt vom Wohnort gestartet wird, zählt der Pkw auch bei Tagesausflüglern als bevorzugtes Verkehrsmittel (67 %), gefolgt von der Bahn (22 %) und dem lokalen öffentlichen Nahverkehr (11 %).*

ADFC-Radreiseanalyse 2021

Im Rahmen der Analyse wurden lediglich jene Routen berücksichtigt, die ihren Start-/Endpunkt innerhalb der Gebietskulisse haben. Insgesamt wurden 74 Punkte identifiziert, an denen evaluiert wurde, ob die aufgeführten Basis-Elemente in ausreichender Zahl verfügbar sind. Dafür wurden 16 Basis-Elemente (Abbildung 22) untersucht und in die folgenden vier Kategorien aufgeteilt: Anreise, Information, radtouristische Infrastruktur und Übernachtungsmöglichkeiten. In die Bewertung eingeflossen sind Elemente, die sich in einem Radius von einem Kilometer (Luftlinie) um den Startpunkt befinden.

Fahrradmitnahme im ÖPNV

Die Mitnahme des Fahrrads in Nah- und Regionalverkehrszügen wird von Radfahrenden als wichtig eingestuft (62 %). Die Mitnahme in Fernverkehrszügen ist den Radfahrenden am zweitwichtigsten (48%).

Fahrrad-Monitor Deutschland 2019

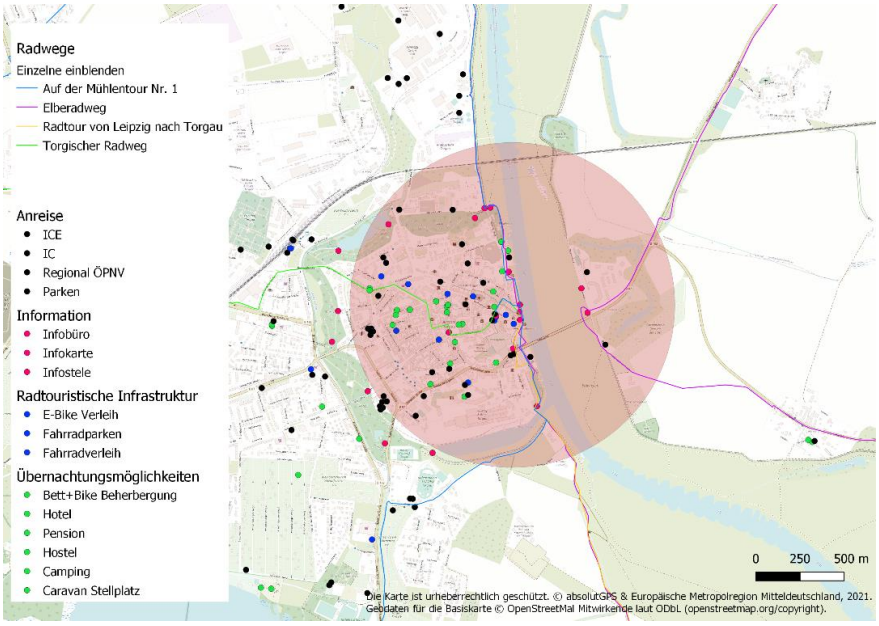


Abbildung 22: Darstellung der Analyse der Start- und Endpunkte

(Quelle: absolutGPS 2021)

Um zu den einzelnen Punkten fundierte Aussagen formulieren zu können, wurde eine einheitliche Bewertungsmatrix erarbeitet. Die Elemente sind jeweils nach ihrer Relevanz kategorisiert und auf dieser Basis in ein Punktesystem zur Bewertung überführt worden. Die maximal erreichbare Punktezahl wurde für einzelne Parameter gedeckelt, da besonders eine ausgewogene Verfügbarkeit der gelisteten Elemente anzustreben ist und verhindert werden soll, dass Startpunkte mit einer hohen Verfügbarkeit eines bestimmten Elements (zum Beispiel Parkplätze) eine hohe Gesamtbewertung erhalten. Für eine weitere Verfeinerung der Ergebnisse wurden die vier Kategorien wie folgt gewichtet: Anreise (29 %), Information (21 %), radtouristische Infrastruktur (18 %), Übernachtungsmöglichkeiten (32 %) (vgl. Anhang 5).

Informationsquellen vor Ort

*Zu 66,5 % und somit hauptsächlich wird die **Wegweisung vor Ort** (Beschilderung etc.) als Informationsquelle (auch zur Orientierung) genutzt. Dem folgen **Apps** (52,1 %), **gedruckte Radkarten** (48,4 %), die **mobile Internetrecherche** (47.1 %), **gedruckte Reiseführer** (28,5 %) und **Tourist-Informationen** (26,2 %).*

ADFC-Radreiseanalyse 2021

Die Bewertungsergebnisse liegen hierbei zwischen 0 und 1:

- 0 = keine der analysierten Elemente sind vorhanden
- 1 = in jeder der vier Kategorien wurde die größtmögliche Punktzahl erreicht

Bevorzugte Unterkunft

***Streckenradler** übernachten zum Großteil in Hotels (66 %) und zu 51 % in Pensionen.*

***Regioradler** nächtigen zu 48 % in Hotels. Ein Viertel bevorzugt dahingegen Ferienwohnungen.*

ADFC-Radreiseanalyse 2020

Die Ergebnisse der Analyse zeigen, dass im Bereich der Anreise lediglich vier Radwege weder Parkmöglichkeiten noch eine Anbindung an den ÖPNV im Umkreis von einem Kilometer bieten und somit die allgemeine Erreichbarkeit als gut zu bewerten ist. Wenn Gäste Umwege oder eine weitere Anreise per Fahrrad vermeiden möchten, so sind sie in den meisten Fällen dennoch auf einen Pkw angewiesen. Während 94 Prozent Parkmöglichkeiten bieten, sind lediglich 29 Prozent an regionale ÖPNV-Haltestellen angebunden, von denen vier eine überregionale ICE-Anbindung bieten. Physische Informationspunkte wie Tourist-Informationen oder Infotafeln befinden sich an 58 Prozent der Startpunkte. An zehn Punkten besteht in Service-Betrieben die Möglichkeit, Fahrräder auszuleihen. Hinsichtlich verfügbarer Übernachtungsmöglichkeiten in der Nähe der Start-/Endpunkte erreicht kein einziger Radweg die größtmögliche Punktzahl. Zwar stehen an knapp der Hälfte Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung, jedoch lässt die geringe Auswahl Kapazitätsengpässe in der Hochsaison vermuten. Es überwiegen klassische Hotelbetriebe, Campingplätze sind selten vertreten. An 13 Start-/Endpunkten stehen insgesamt 22 zertifizierte Bett+Bike-Betriebe zur Verfügung, während rund ein Drittel kostengünstige Unterkünfte, wie zum Beispiel Hostels, bietet.

Die Gesamtbewertung zeigt, dass rund zwei Drittel der Startpunkte einen Großteil der analysierten Basis-Infrastruktur aufweisen, jedoch können lediglich 11 % alle Kategorien in gutem Maße ausfüllen. Im unteren Drittel der bewerteten Start-/Endpunkte finden sich starke Mängel, vor allem in den Kategorien Übernachtungsmöglichkeiten und radtouristische Infrastruktur. Die drei Routen mit der höchsten Gesamtbewertung sind der Radweg Berlin-Leipzig, Radtour Leipzig-Torgau und „Die große Goitzsche Runde“ nach Bitterfeld.

Im Anhang 5 findet sich die Auswertung zu jeder touristischen Radroute mit Start-/Endpunkten innerhalb der Gebietskulisse. Zur Übersicht der Gesamtbewertung wurden in Tabelle 11 die analysierten Punkte nach Landkreisen sortiert und der jeweilige Durchschnittswert in den vier Kategorien ermittelt, um Vergleiche anzustellen. Hier wird deutlich, dass Radwege in der Stadt Leipzig, im Landkreis Nordsachsen und im Burgenlandkreis die höchsten Bewertungen erzielen. Der Bewertungsdurchschnitt des Gesamtraumes liegt bei 0,25 und zeigt damit erhöhten Handlungsbedarf in Bezug auf die analysierten Elemente. Das gilt insbesondere für Übernachtungsmöglichkeiten in der Nähe von Startpunkten sowie die radtouristische Infrastruktur. Unterdurchschnittlich haben die Stadt Halle (Saale), der Saalekreis und insbesondere der Landkreis Mansfeld-Südharz abgeschnitten. Letzterer weist in jeder Kategorie unterdurchschnittliche Ergebnisse auf. Besonders an diesen Punkten sollte die Einrichtung oder der Ausbau radspezifischer Infrastruktur geprüft werden.

Tabelle 11: Bewertungsmatrix Analyse der Start- und Endpunkte

(Quelle: absolutGPS 2021; Gewichtung der Kategorien: Anreise (29 %), Information (21 %), radtouristische Infrastruktur (18 %), Übernachtungsmöglichkeiten (32 %); Bewertung: 0 = keine der analysierten Elemente sind vorhanden / 1 = in jeder der vier Kategorien wurde die größtmögliche Punktzahl erreicht)

Analyse der Routen-Korridore

	LK Nordsachen	LK Leipzig	LK Anhalt-Bitterfeld	LK Altenburger Land	Burgenlandkreis	Stadt Halle	LK Mansfeld-Südharz	Saalekreis	Stadt Leipzig
Anreise	0,23	0,36	0,34	0,26	0,34	0,29	0,28	0,19	0,38
Information	0,47	0,17	0,30	0,35	0,45	0,28	0,13	0,42	0,53
Radtouristische Infrastruktur	0,25	0,19	0,21	0,14	0,09	0,23	0,17	0,30	0,60
Übernachtungsmöglichkeiten	0,31	0,20	0,19	0,26	0,19	0,11	0,04	0,03	0,11
Gesamtbewertung	0,31	0,24	0,26	0,26	0,27	0,22	0,15	0,21	0,36
Absolute Abweichung vom Durchschnittswert der Gesamtregion									
Anreise	-0,07	0,06	0,04	-0,04	0,04	-0,01	-0,02	-0,11	0,08
Information	0,14	-0,17	-0,04	0,02	0,12	-0,06	-0,20	0,08	0,20
Radtouristische Infrastruktur	0,04	-0,02	0,00	-0,07	-0,12	0,02	-0,04	0,09	0,39
Übernachtungsmöglichkeiten	0,12	0,02	0,00	0,08	0,01	-0,07	-0,14	-0,15	-0,07
Gesamtbewertung	0,06	-0,02	0,00	0,01	0,02	-0,03	-0,10	-0,05	0,11

Der Begleitinfrastruktur kommt im Radtourismus eine besonders hohe Bedeutung zu. Sie ist nicht nur die Voraussetzung zur Ausübung der Aktivität, ihre Qualität ist auch maßgeblich für den Erlebniswert des Radweges. Während dabei eine durchgehend befahrbare Route den Grundfaktor darstellt, machen auch eine gute Untergrundqualität und attraktive Wegeführung allein noch kein erfolgreiches radtouristisches Produkt. Für ein vollwertiges Urlaubserlebnis braucht es unter an-

Art der Radreise

*Radreisen werden zu **35 %** in einer Region von einem festen Standortquartier ausgehend unternommen („Sterntour"). Zu 65 % und somit zum Großteil werden Radreisen entlang einer Radroute mit wechselnden Unterkünften unternommen („Etappentour").*

ADFC-Radreiseanalyse 2021

derem Einkehrmöglichkeiten, die Einbindung von Sehenswürdigkeiten oder auch die Möglichkeit, das Fahrrad zu reparieren. Im Gegensatz zu Start- und Endpunkten müssen die notwendigen Infrastrukturen jedoch nicht nur punktuell, sondern flächendeckend zur Verfügung stehen. Positive Ansätze und Qualitäten auf einzelnen Abschnitten von touristischen Radrouten sind nicht ausreichend für die Erschließung der vorhandenen Nachfragepotenziale. Dies gilt vor allem für überregionale Leit- und Leuchtturmprodukte, ist jedoch für regionale (Themen)routen ebenso von großer Bedeutung.

Beliebtheit der Kurzreisen

76 % (↗3 % im Vergleich zum Vorjahr 2019) und somit die meisten Radreisen sind kürzere Reisen mit einer Dauer von bis zu sieben Übernachtungen. Etwa ein Drittel der Reisen sind ausgesprochene Kurzreisen von bis zu drei Nächten. Im Jahr 2020 haben **4,4 Mio**. Menschen Kurzreisen bis max. zwei Nächte mit dem Rad unternommen.

ADFC-Radreiseanalyse 2021

Um die bestehende Begleitinfrastruktur entlang der Radwege zu bewerten, wurde innerhalb eines 100-Meter-Korridors um jede touristische Radroute die Verfügbarkeit ausgewählter Elemente überprüft. Dabei wurde sich auf die wichtigsten Bedürfnisse der Radurlauber fokussiert, wie die Verfügbarkeit von Informationsstellen, ausgewiesene Rastmöglichkeiten, Lade- und Servicestationen aber auch Aussichtspunkte und Naturschönheiten. Insgesamt wurden 17 Parameter untersucht und in die folgenden fünf Kategorien aufgeteilt: Naturraum, Begleitinfrastruktur und Service, Information, Einkehr und POI.

Wie auch bei der Analyse der Start- und Endpunkte wurde eine einheitliche Bewertungsmatrix (Anhang 6) mit folgender Gewichtung festgelegt: Natur (13 %), Begleitinfrastruktur und Service (26 %), Information (21 %), Einkehr (26 %), POI (14 %). Da es sich hierbei um Polygone handelt, entspricht die Bewertungsmatrix stets einer 10 km Strecke, zum Beispielbei einer Routenlänge von 55 km gilt die Bewertungsmatrix 5,5-mal. Zu diesem Zweck wurden die individuellen Routenlängen innerhalb der Gebietskulisse digital erfasst.

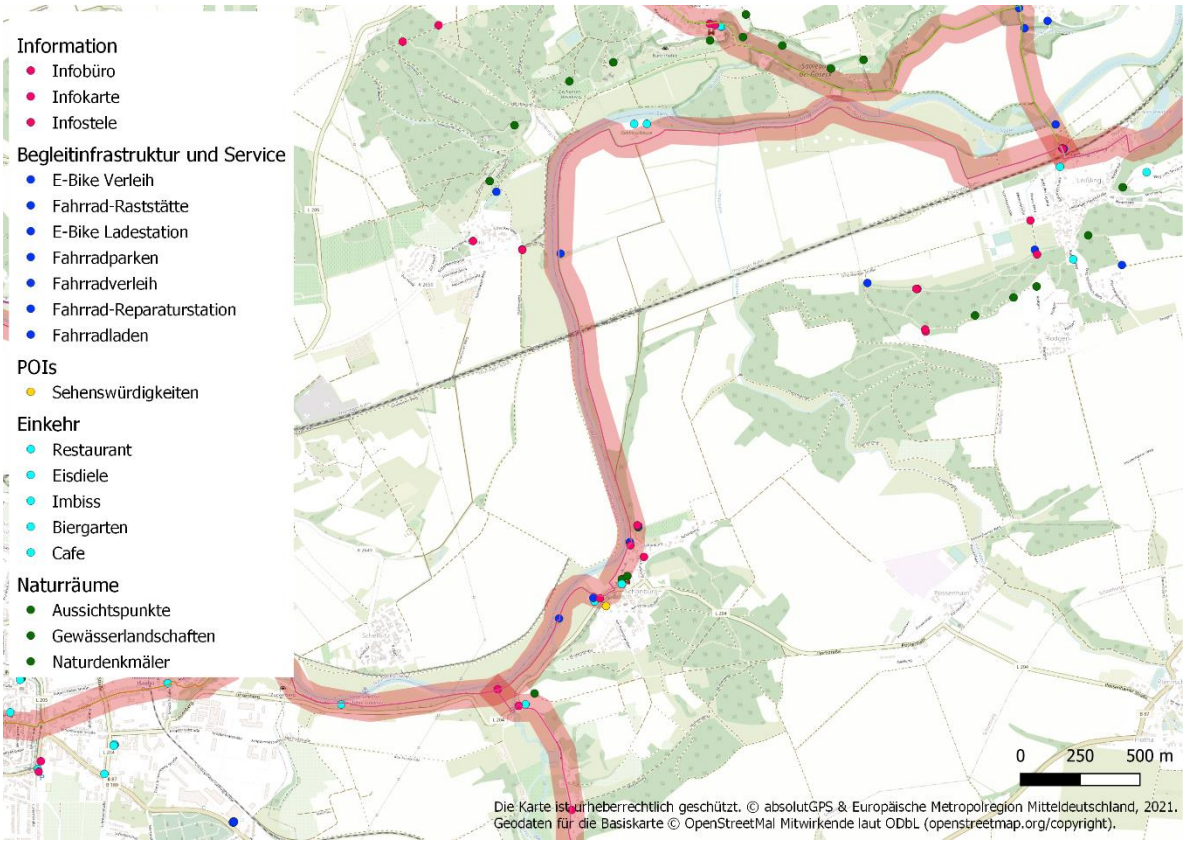


Abbildung 23: Darstellung der Analyse der Routen-Korridore

(Quelle: absolutGPS 2021)

Im Ergebnis der Analyse sind die drei Routen mit der höchsten Gesamtbewertung die Neuseenlandradroute, die Radtour Leipzig Torgau und die Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute. Die hohen Bewertungsergebnisse in allen Kategorien sind ein Indiz für einen hohen Erlebniswert der touristischen Radroute, da eine flächendeckende Verfügbarkeit der notwendigen Begleitinfrastruktur und weiterer Basis-Elemente gegeben ist. Unter den 15 Routen mit der höchsten Gesamtbewertung befinden sich acht der elf ausgewählten Leuchtturm-Radrouten. Hier suggerieren niedrigere Bewertungsergebnisse in einzelnen Kategorien, dass nicht alle Abschnitte eine flächendeckende Verfügbarkeit der entsprechenden Elemente bieten. Die Leuchtturm-Radrouten Unstrutradweg und Europaradweg R1 sind im Mittelfeld angesiedelt, da besonders in den Kategorien Natur und Einbindung von POIs eine sehr niedrige Verfügbarkeit in Relation zur Routenlänge festzustellen ist.

Bei knapp einem Drittel der analysierten Radrouten handelt es sich um überregionale Routen, während die übrigen innerhalb der Grenzen eines Landkreises verlaufen. Die Analyse zeigt, dass besonders die überregionalen Radrouten gut abschneiden, da eine ausreichende Infrastrukturausstattung dort besonders im Fokus steht. Auffallend ist, dass sogar in den hohen Bewertungsstufen kaum oder wenige regionale Highlights direkt in die Wegeführung eingebunden werden. Alle analysierten Routen verlieren in dieser Kategorie die meisten Punkte, jedoch konnten die Leuchtturm-Produkte Saaleradweg und Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute dort punkten. Bei den kürzeren Radrouten (unter 35 Kilometer) sind vor allem Informationspunkte wie Tourist Informationen, Infotafeln und -stelen besonders selten. Hinsichtlich der Begleitinfrastruktur und Serviceangebote

schneidet ein Großteil der Routen deutlich besser ab. Im Anhang 6 sind die individuellen Ergebnisse der Analyse gelistet. Eine Übersicht der ermittelten Durchschnittswerte je Kategorie und Landkreis wird in Tabelle 12 aufgeschlüsselt. Anzustreben sind hier nicht nur möglichst hohe Werte (>1,5) sondern auch eine Ausgewogenheit der Elemente.

Tabelle 12: Bewertungsmatrix Analyse der Routen-Korridore

(Quelle: absolutGPS 2021; Gewichtung der Kategorien: Naturraum (13 %), Begleitinfrastruktur und Service (26 %), Information (21 %), Einkehr 26 %, POI (14 %))

	LK Nordsachen	LK Leipzig	LK Anhalt-Bitterfeld	LK Altenburger Land	Burgenlandkreis	Stadt Halle	LK Mansfeld-Südharz	Saalekreis	Stadt Leipzig
Natur	0,90	1,27	0,68	0,38	0,71	2,11	0,46	1,72	1,86
Begleitinfrastruktur & Service	0,81	1,15	0,97	0,71	1,13	1,24	0,71	1,26	1,23
Information	0,95	0,99	0,93	0,43	1,02	1,32	0,79	1,36	1,23
Einkehr	1,55	2,04	1,62	0,85	0,95	1,54	0,89	1,36	3,11
POIs	0,50	0,86	0,31	0,36	0,19	1,37	0,38	0,80	1,66
Gesamtbewertung	4,70	6,31	4,50	2,74	4,00	7,59	3,23	6,50	9,09
Absolute Abweichung vom Durchschnittswert der Gesamtregion									
Natur	-0,07	0,30	-0,29	-0,59	-0,26	1,14	-0,51	0,75	0,89
Begleitinfrastruktur & Service	-0,17	0,17	-0,01	-0,27	0,15	0,26	-0,27	0,28	0,25
Information	-0,02	0,02	-0,04	-0,54	0,05	0,35	-0,18	0,39	0,26
Einkehr	0,10	0,59	0,17	-0,60	-0,50	0,09	-0,56	-0,09	1,66
POIs	-0,08	0,28	-0,27	-0,22	-0,39	0,79	-0,20	0,22	1,08
Gesamtbewertung	-0,24	1,37	-0,44	-2,20	-0,94	2,65	-1,71	1,56	4,15

Die Tabelle unterstreicht die großen regionalen Unterschiede innerhalb der Gebietskulisse. Je höher die absolute Abweichung vom Durchschnittswert der Gesamtregion, umso gravierender die regionalen Unterschiede. Es wird deutlich, dass die dichter besiedelten Bereiche eine höhere quantitative Infrastrukturausstattung haben und somit in den entsprechenden Kategorien punkten können. Die Landkreise Altenburger Land und Mansfeld-Südharz fallen dort mit stark unterdurchschnittlichen Bewertungen in beinahe allen analysierten Kategorien ins Gewicht. Auch der Burgenlandkreis weist besonders bei den Einkehrmöglichkeiten und regionalen Highlights im Routenverlauf starke Defizite auf. Besonders gute Bewertungen erhalten die Städte Leipzig und Halle (Saale), was jedoch größtenteils auf die konzentrierte Verfügbarkeit zahlreicher Einkehrmöglichkeiten, von POI und Informationsstellen zurückzuführen ist. Bezüglich der Begleitinfrastruktur und Serviceangebote sind auch dort nur leicht überdurchschnittliche Bewertungen zu notieren. Auffällig ist das gute Bewertungsergebnis des Saalekreises, der in anderen Analysen weniger gut abgeschnitten hat. Dies zeigt, dass die Basis-Infrastruktur für Routen mit einem hohen Erlebniswert bereits vorhanden ist. Durch gezielte Qualitätsverbesserungen der vorhandenen Radrouten, zum Beispiel im Bereich der Wegequalität, können die Potenziale ausgeschöpft werden.

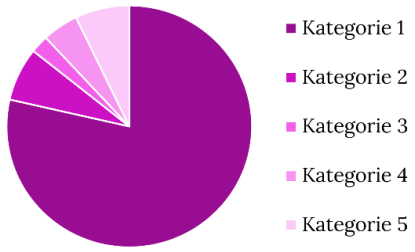
Analyse der Einbindung von POI

Gerade in einem immer stärker werdenden Wettbewerbsumfeld bemisst sich die Attraktivität von touristischen Radrouten zukünftig noch stärker nach den Angeboten und Attraktionen entlang des Weges. Die in Kapitel 2.5 festgelegten und abgestimmten POI wurden in einem nächsten Schritt mit den Routenführungen der touristischen Radwege verschnitten und deren Einbindung bewertet. Zu diesem Zweck wurde in fünf Kategorien entsprechend der Entfernung zum touristischen Radweg unterteilt. Dabei steht Kategorie 1 für eine direkte Einbindung. Bei den übrigen Kategorien wurde eine tiefergehende Analyse der Anbindung durchgeführt und die jeweiligen Distanzen auf Wegen zur nächstgelegenen Radroute gemessen. Mithilfe der Wegepotenzialanalyse wurde evaluiert, inwieweit dieser Anbindungsweg sich im Hinblick auf Zugangsbeschränkungen, Untergrund und Unterhaltungszustand für Radreisende eignet. Somit erlaubt die Analyse eine genaue Bestimmung der Entfernung des jeweiligen POIs zur nächstgelegenen Radroute und eine fundierte Einschätzung zu empfohlenen Einbindungsmöglichkeiten. Die Ergebnisse sind in Anhang 7 dargestellt, eine Übersicht bietet Tabelle 13.

Bewertung Anbindung Radnetz

Kategorie	Kriterium
1	Direkt
2	< 0,5 km
3	< 1 km
4	1-2 km
5	> 2 km

Tabelle 13: Analyseergebnisse Einbindung der POI



Landkreis	Kat 1	Kat 2	Kat 3	Kat 4	Kat 5
LK Altenburger Land	3	1			1
LK Anhalt-Bitterfeld	2	1			1
LK Burgenlandkreis	5				
Stadt Halle (Saale)	2				
Stadt Leipzig	2			1	
LK Nordsachsen	5	1			
LK Leipzig	3		1	1	
LK Mansfeld-Südharz	6				
LK Saalekreis	5				1

(Quelle: absolutGPS 2021)

Rund 85 Prozent der analysierten POI sind der Kategorie 1 und 2 zuzuordnen und somit direkt eingebunden oder mit einem Umweg von ein bis zwei Minuten zu erreichen. Bei jenen der Kategorie 3 bis 5 handelt es sich größtenteils um städtische POI, die gut separat im Rahmen eines Aufenthalts zu erreichen sind.

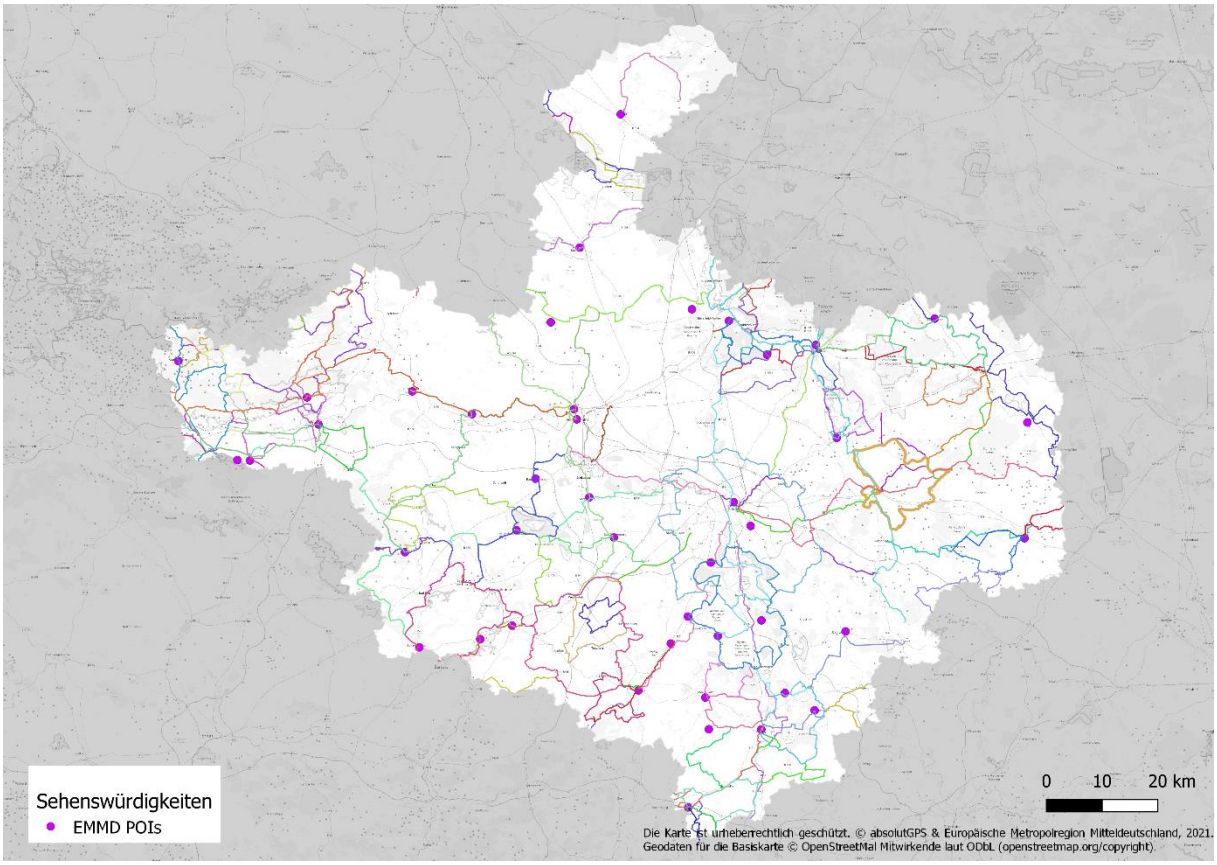


Abbildung 24: Verschneidung der ausgewählten POIs mit den Verläufen der touristischen Radrouten

(*Quelle: absolutGPS 2021*)

Diese Ergebnisse zeigen jedoch eine Differenz zur Korridor-Analyse, in welcher für eine direkte Einbindung aller in OpenStreetMap gelisteten POI Punkte vergeben wurden. Die Korridor-Analyse hat gezeigt, dass lediglich 38 Prozent der touristischen Routen entsprechend Punkte erhalten haben. Da sich in der obigen Analyse auf ausgewählte Top-POI fokussiert wurde, liegt eine niedrigere Priorisierung kleinerer regionaler Highlights durch die Planer der touristischen Radrouten nahe.

In der Schlussfolgerung besteht in Bezug auf die analysierten Top-POI kaum Handlungsbedarf, eine stärkere Einbindung kleinerer POI in Routenverläufen muss jedoch geprüft werden.

Nutzungskonflikte

Fuß-, Reit- und Radverkehr haben unterschiedliche Ansprüche und Rechte hinsichtlich der Nutzung von Wegen. Gerade wenn das Thema Erholung auf touristischen Routen im Vordergrund steht, bieten Kreuzungen und Parallelführungen ein Konfliktpotenzial, das zu einer Schmälerung des Erlebnisses für alle Nutzergruppen führen kann oder in Einzelfällen sogar ein Gefahrenpotenzial darstellt. Allgemein gilt, dass touristische Produkte nur

erfolgreich sein können, wenn sie breit getragen oder zumindest von allen akzeptiert sind. Da eine räumliche Trennung nicht immer möglich ist, sind Maßnahmen zur Vermeidung von Nutzungskonflikten ebenso wie ein gut beschilderter und ausgestatteter Weg ein sehr wichtiges Qualitätsmerkmal.

Um die aktuelle Situation in der Gebietskulisse zu evaluieren, wurden potenzielle Konfliktstellen auf touristischen Radrouten verortet. Neben den offiziellen Wander- und Reitwegen wurden jene Aktivangebote recherchiert, die explizit durch die Destinationen beworben werden und in einem weiteren Schritt mit den Routenverläufen der touristischen Radwege verschnitten. Daraus haben sich drei Kategorien potenzieller Konfliktstellen ergeben.

Die *erste Kategorie* sind Überschneidungen mit Aktivangeboten, die auf den Webseiten der jeweiligen Tourismusorganisationen beworben werden. Somit handelt es sich um Qualitätsangebote, bei denen Konfliktsituationen unbedingt vermieden werden sollen. Die *zweite Kategorie* präsentiert Überschneidungen mit dem allgemeinen Wanderwegenetz und die *dritte Kategorie* stellt Überschneidungen mit dem ausgewiesenen Reitwegenetz dar.

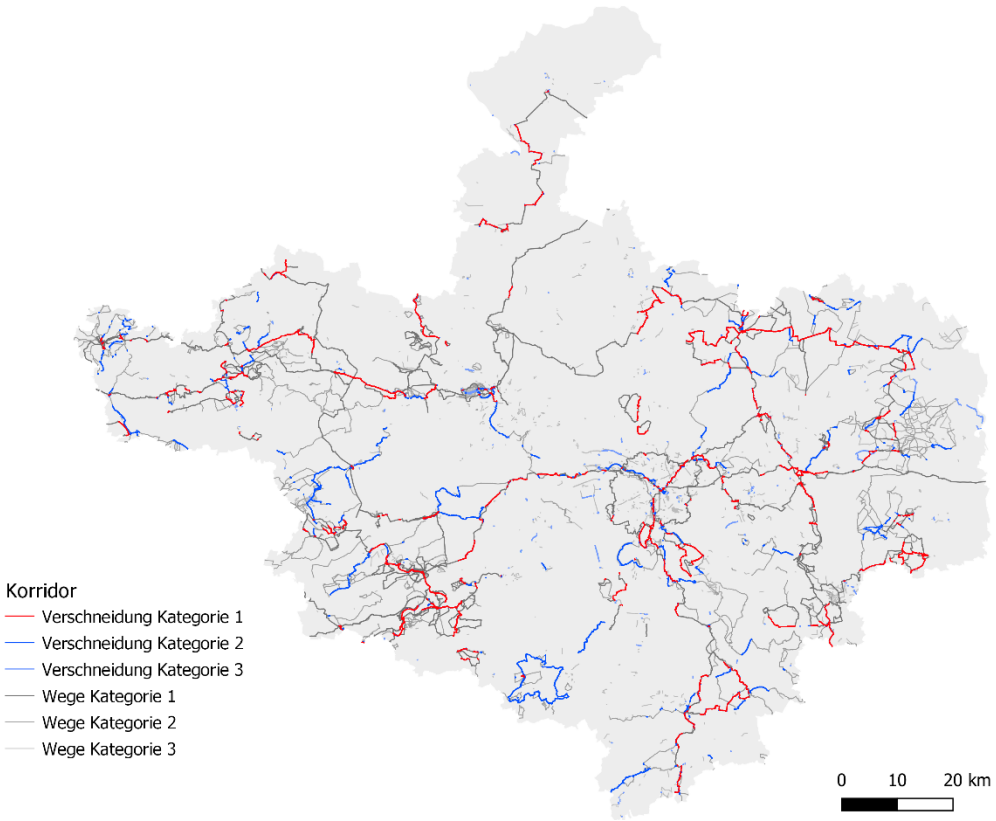


Abbildung 25: Darstellung Überschneidungen mit anderen Nutzergruppen

(*Quelle: absolutGPS 2021*)

An den dargestellten Abschnitten bestehen somit potenzielle Konfliktstellen mit anderen Nutzern. Eine detaillierte Aufschlüsslung der Ergebnisse liefert die folgende Tabelle für ausgewählte touristische Radrouten.

Tabelle 14: Aufschlüsselung der Überschneidung an ausgewählten Radrouten

(Quelle: absolutGPS 2021; Legende „Überschneidungen“: Kategorie 1 = Überschneidungen mit Aktivangeboten, Kategorie 2 = Überschneidungen mit dem allgemeinen Wanderwegenetz, Kategorie 3 = Überschneidungen mit dem ausgewiesenen Reitwegenetz)

Touristischer Radweg	Länge in Gebietskulisse	Überschneidungen [m]	Prozentuale Verteilung	
Elberadweg	145 km	Kat 1: 7000 Kat 2: 10450 Kat 3: 8400		17,83 % der Route 4,83 % in Kat. 1
Elsterradweg	99 km	Kat 1: 8200 Kat 2: 32200 Kat 3: 0		40,81 % der Route 8,28 % in Kat. 1
Europaradweg R1	26 km	Kat 1: 9250 Kat 2: 0 Kat 3: 0		35,58 % der Route 35,58 % in Kat. 1
Himmelsscheibenradweg	71 km	Kat 1: 7950 Kat 2: 28400 Kat 3: 650		52,11 % der Route 11,2 % in Kat. 1
Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute	118 km	Kat 1: 16650 Kat 2: 15900 Kat 3: 700		28,18 % der Route 14,11 % in Kat. 1
Mulderadweg	105 km	Kat 1: 32950 Kat 2: 5450 Kat 3: 1050		37,57 % der Route 31,38 % in Kat. 1
Neuseenlandradroute	101 km	Kat 1: 14550 Kat 2: 18700 Kat 3: 350		33,27 % der Route 14,41 % in Kat. 1
Radweg Saale-Harz	69 km	Kat 1: 17250 Kat 2: 26550 Kat 3: 700		64,49 % der Route 25 % in Kat. 1
Saaleradweg	80 km	Kat 1: 27150 Kat 2: 6600 Kat 3: 3500		46,56 % der Route 33,94 % in Kat. 1
Salzstraße	131 km	Kat 1: 18850 Kat 2: 27200 Kat 3: 0		35,15 % der Route 14,39 % in Kat. 1
Unstrutradweg	33 km	Kat 1: 18700 Kat 2: 3750 Kat 3: 0		68,03 % der Route 56,67 % in Kat. 1

In der Praxis treten Konflikte jedoch eher selten auf. Eine ausreichende Wegbreite und eine gute Übersichtlichkeit erlauben problemlosen Begegnungsverkehr. Somit bedürfen die Kreuzungssituationen und Parallelführungen von Wegen einer genaueren Betrachtung.

Mithilfe eines digitalen Kartentools wurden die Überschneidungspunkte dargestellt und Teilnehmenden der AG Radtourismus zugänglich gemacht. In Kooperation mit Vertreterinnen und Vertretern der operativen Ebenen sollten jene Überschneidungspunkte markiert und durch Kommentare qualifiziert werden, an denen Konflikte durch gezielte Maßnahmen entzerrt oder entschärft werden müssen. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auf Überschneidungspunkte der ersten Kategorie gelegt. Insgesamt wurden in diesem Prozess zwölf Punkte identifiziert, an denen in Hinblick auf Nutzungskonflikte Handlungsbedarf besteht. Aufgrund der geringen Fallzahl lassen sich somit keine fundierten Aussagen zur schwerpunktmäßigen Verteilung treffen. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass sich einerseits auf touristischer Ebene bisher kaum mit dem Thema auseinandergesetzt wurde und andererseits, dass Nutzungskonflikte auf Radwegen im Mitteldeutschen Revier kein elementares Problem darstellen. Abschließend beurteilen kann dies jedoch vor allem der Gast unterwegs, somit können gezielte Gästebefragungen Informationen zu potenziellen Schwerpunkten mit Nutzungskonflikten zutage fördern.

Verortung von E-Bike spezifischer Infrastruktur

Die zunehmende Bedeutung des E-Bikes zeigt sich nicht nur in der Verschiebung und Diversifizierung von Kundengruppen, sondern auch in einer veränderten Tagesplanung der Radgäste. Während ein Großteil der Radfahrer ähnliche Etappen in kürzerer Zeit als mit einem konventionellen Fahrrad zurücklegt, entscheiden sich nun auch mehr Personen für längere Routen. In beiden Fällen ist jedoch eine steigende Nachfrage nach spezifischer Infrastruktur festzustellen. Dies umfasst Ladestationen im Routenverlauf, aber auch E-Bike Verleihe im touristischen Sektor. Um die aktuelle Ausstattung im Projektgebiet zu beleuchten, wurde eine Übersicht der vorhandenen Ladestationen und E-Bike Verleihe erstellt.

E-Bikes als neuer Standard

Der Anteil der Nutzung von E-Bikes unter Radreisenden wächst stetig. Während sich der Anteil 2017 noch auf 18 % belief, waren es 2020 bereits ***32 %****. Die Beliebtheit der E-Bikes spiegelt sich auch in den Verkaufszahlen wider. Mittlerweile machen E-Bikes* ***39 %*** *der verkauften Fahrräder aus.*

ADFC-Radreiseanalyse 2021, Zweirad-Industrie-Verband 2021

Insgesamt bieten 33 Betriebe den Verleih von E-Bikes an. Dieser Service ist in jedem Landkreis verfügbar, die meisten davon in und um die Stadt Leipzig. Als Haupteinstiegsort in die Region sind die Verleihbetriebe dort sinnvoll verortet. Des Weiteren liegen 29 der Betriebe direkt an den touristischen Radrouten, die übrigen vier sind mit einer Entfernung von weniger als drei Kilometern zur nächsten Route ebenfalls sehr gut angebunden.

Ähnlich verhält es sich mit der Verteilung von Ladestationen in der Region. Insgesamt wurden 231 E-Bike Ladestationen verortet, von denen sich rund zwei Drittel in und um Leipzig befinden. Lediglich 61 der Stationen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu den touristischen Radrouten. Zwar ist die Abdeckung in den ländlichen Regionen deutlich schlechter, jedoch befinden sich vorhandene Ladestationen in den meisten Fällen direkt an einer touristischen Radroute. In diesem Kontext müssen die großen Fortschritte in der Batterie- und Antriebstechnologie von E-Bikes angemerkt werden. Es ist zu erwarten, dass Ladestationen längerfristig im Routenverlauf nicht mehr nötig sein werden.

Eine Übersicht über die Ergebnisse liefern die folgende Tabelle 15 und Abbildung 26.

Tabelle 15: Übersicht E-Bike spezifischer Infrastruktur

(*Quelle: absolutGPS 2021*)

Gebietskörperschaft	Größe	Anzahl Standorte Ladestationen	Anzahl Ladestationen	Anzahl E-Bike Verleihe
LK Anhalt-Bitterfeld	1.453 km²	11	12	2
LK Mansfeld-Südharz	1.449 km²	6	10	2
Saalekreis	1.434 km²	7	19	1
Stadt Halle (Saale)	135 km²	9	9	3
Burgenlandkreis	1.413 km²	8	11	2
LK Nordsachsen	2.019 km²	12	23	6
Stadt Leipzig	298 km²	55	109	11
LK Leipzig	1.647 km²	22	26	4
LK Altenburger Land	569 km²	12	12	2

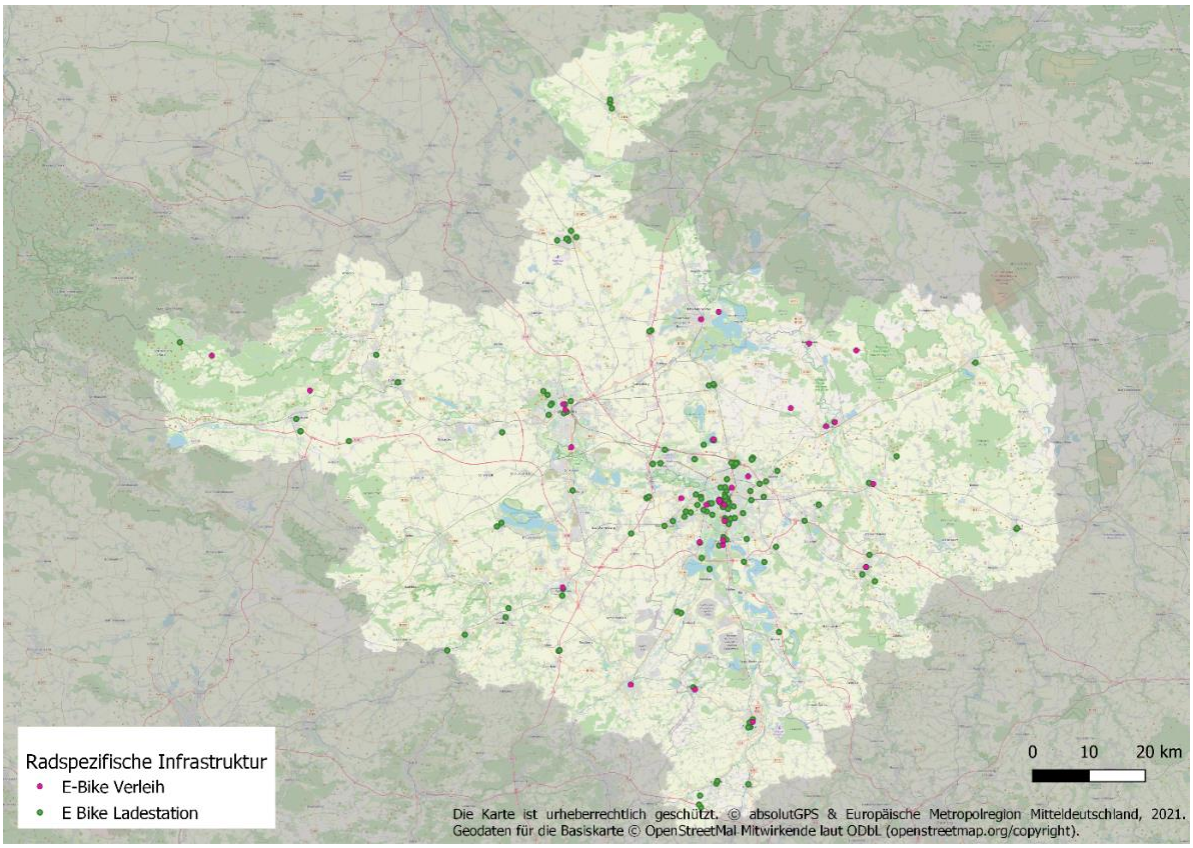


Abbildung 26: Übersicht E-Bike spezifischer Infrastruktur

(*Quelle: absolutGPS 2021*)

3.2.3 Infrastrukturvorhaben

Um einen Überblick über aktuelle Entwicklungsrichtungen der Regionen zu erlangen, wurden relevante radspezifische Infrastrukturvorhaben analysiert. Zu diesem Zweck sind die vorliegenden Konzepte zusätzlich dahingehend ausgewertet und die Datenbasis sowohl von der Lenkungsgruppe als auch den Mitgliedern der AG Radtourismus durch Zuarbeiten ergänzt worden. Hier wurde sich auf Vorhaben von größerem Umfang beschränkt sowie jene, die einen erwartbaren Einfluss auf die Qualität der radtouristischen Infrastruktur auf lokaler, regionaler oder überregionaler Ebene haben werden.

Die gesammelten Projekte und Vorhaben wurden zusammengefasst und kategorisiert, um deren Aktualität, die Berücksichtigung von Trends, die Integration in bestehende Angebote und die inhaltliche Bedeutung für die Region zu bewerten. Mit dieser Methode wurden insgesamt 74 Infrastrukturvorhaben[32] im Untersuchungsgebiet identifiziert, die sich derzeit in Vorbereitung, Planung oder Umsetzung befinden.

Die folgende Tabelle 16 teilt die Infrastrukturvorhaben innerhalb der einzelnen Gebietskörperschaften entsprechend dem zu erwartenden Umfang (U) der Baumaßnahmen und Umsetzung sowie der erhaltenen Bewertung (B) auf Basis der genannten Kriterien ein.

Tabelle 16: Bewertungsmatrix der Infrastrukturvorhaben

(Quelle: absolutGPS 2021)

	U klein	U mittel	U groß	B 1-3	B 4-5	B 6-7	B 8-10	
Stadt Halle (Saale)	4	4	1	4	1	2	2	9
Burgenlandkreis	0	0	0					0
Landkreis Anhalt-Bitterfeld	0	3	5		1	2	5	8
Landkreis Altenburger Land	0	0	1				1	1
Landkreis Mansfeld-Südharz	3	5	1		8		1	9
Stadt Leipzig	0	0	0					0
Saalekreis	0	0	1					1
Landkreis Nordsachsen	4	14	8	2	9	6	9	26
Landkreis Leipzig	2	11	7		4	10	6	20
	13	37	24	6	23	20	24	

[32] Durch die Stützung der Datenbasis auf die Konzeptauswertung und die Zuarbeiten von Projektbeteiligten kann die Vollständigkeit der Auflistung nicht garantiert werden

Die erhaltene Bewertung gliedert sich in der Praxis gemäß Tabelle 17 auf:

Tabelle 17: Bewertungskriterien der Infrastrukturvorhaben

(*Quelle: absolutGPS 2021*)

Bewertung 1-3	▶ kleine lokale Optimierung der Radwegeinfrastruktur ▶ Verbesserung der durchgängigen Befahrbarkeit auf Wegeabschnitten ▶ Vorhaben, die nicht auf die Ziele der IRMD einzahlen
Bewertung 4-5	▶ Optimierung der Radwegeinfrastruktur oder Beschilderung im Verlauf einer touristischen Radroute ▶ Einrichtung von Rastplätzen, Schutzhütten o. Ä. an touristischen Radrouten ▶ Vorhaben, die indirekt auf die Ziele der IRMD einzahlen
Bewertung 6-7	▶ Ausweisung neuer oder Ausbau bestehender touristischer Radrouten ▶ großflächige oder umfassende Optimierungen des Wegezustands oder der Beschilderung ▶ Vorhaben, die zur Zielerreichung der IRMD beitragen
Bewertung 8-10	▶ Ausweisung neuer oder Ausbau bestehender touristischer Radrouten mit den Schwerpunkten Strukturwandel, (Industrie)kultur o. Ä. ▶ Projekte, die die Erlebnisqualität von Radtouristen erhöhen ▶ Ausbau moderner touristischen Angebotsstruktur wie Ladenetze, E-Bike Verleihe oder digitale Angebote ▶ Vorhaben, die die IRMD langfristig weiterentwickeln

Besonders der Landkreis Nordsachsen und der Landkreis Leipzig präsentieren sich in dem Kontext als Treiber der Entwicklung. Dort werden nicht nur quantitativ die meisten Projekte umgesetzt, sondern auch ein Großteil derer, die den Radtourismus in der Innovationsregion Mitteldeutschland langfristig weiterentwickeln. Allgemein lässt sich feststellen, dass jene Regionen, die auch jetzt schon besser aufgestellt sind, besonders stark eine Weiterentwicklung forcieren. Diese Entwicklung lässt zunehmende Qualitätsunterschiede innerhalb der Region befürchten, die durch gezielte Maßnahmen entschärft werden müssen. Zusätzlichen Überblick über die Entwicklungsschwerpunkte schafft die geografische Analyse der gesammelten Infrastrukturvorhaben. In der Übersichtskarte (Abbildung 27) sind die einzelnen Elemente nochmals nach Umfang (Größe der Punkte) und Bewertung (Farbskala) dargestellt. Zu beachten gilt, dass es sich für eine vereinfachte Übersichtlichkeit um Zentroide handelt, somit beispielsweise auch optimierte Routenverläufe als Punkt dargestellt werden.

In der Karte wird die defizitäre Entwicklung im Süden und Südosten deutlich. Die Stadt Halle (Saale) gilt neben Leipzig als wichtigster Einstiegspunkt für Touristen in die Region. Zwar werden in Halle (Saale) besonders entlang des Saaleradweges zahlreiche Optimierungen vorgenommen, im Umland wird eine Weiterentwicklung jedoch nach aktuellem Informationsstand vernachlässigt. Hier besteht die Gefahr, dass Halle in Zukunft ein wenig attraktiver Start- und Endpunkt wird, wenn Zuwegungen Mängel aufweisen. Ein konträres Bild bietet die Stadt Leipzig. Dort werden im Umland zahlreiche wichtige Projekt umge-

setzt, in der Stadt selbst findet zurzeit jedoch keinerlei Weiterentwicklung der radtouristischen Infrastruktur statt. Positiv zu vermerken ist zudem eine starke Entwicklung in und um das Leipziger Neuseenland, die Dübener Heide sowie im Bereich des Elberadwegs.

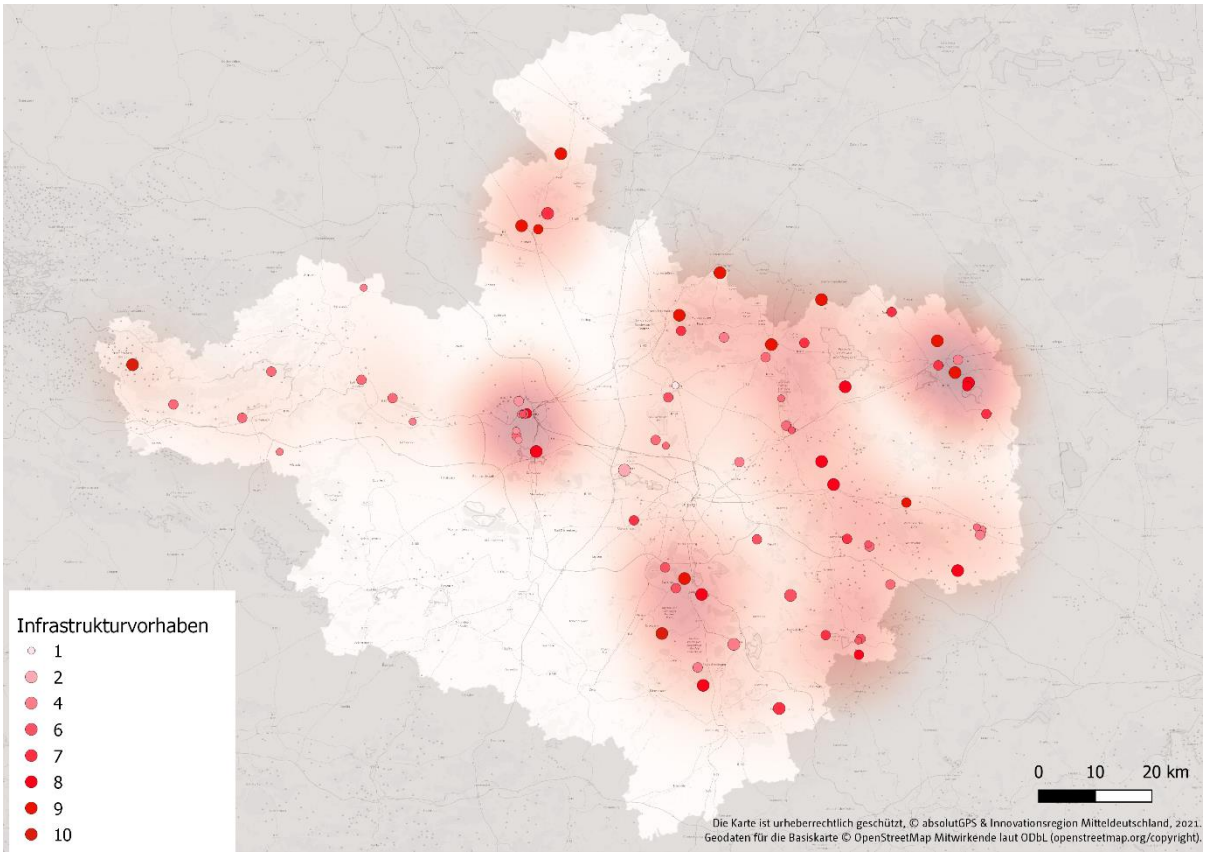


Abbildung 27: Übersicht und Bewertung Infrastrukturvorhaben

(Quelle: absolutGPS 2021)

3.2.4 Einschätzung der Radwege-Situation (Online-Umfrage)

Methodik und Zielsetzung

Um einen möglichst tiefgreifenden Einblick in die Wünsche und Bedarfe der touristischen Leistungsträger sowie beteiligten Landkreise zu erhalten, wurde auf Basis der erarbeiteten Grundlage eine Online-Umfrage erstellt und an die Projektbeteiligten gestreut. Dafür wurde die Online-Umfrage-Applikation LimeSurvey eingesetzt.

Ziel war es, die ermittelten Ergebnisse aus der Bestandsanalyse zu evaluieren und ggfs. zu ergänzen.



Abbildung 28: Handlungsfelder für das Management touristischer Destinationen

(Quelle: absolutGPS 2019)

Der Fragenkatalog gliedert sich in folgende Schwerpunkte:

- Einführung
- Potenzial und Stärken/Schwächen
- Infrastruktur und Wegemanagement
- Monitoring, Planungen, Erwartungen

Die Ergebnisse stellen den aktuellen Handlungsbedarf für den Gesamtraum dar und fließen in das Prozesshandbuch ein.

Auswertung der Online-Umfrage



Im Zeitraum April bis Mai 2021 konnte die Umfrage online ausgefüllt werden. Insgesamt wurden 46 vollständige Fragebögen ausgewertet.

Die Gesamtergebnisse der Umfrage wurden in einem übersichtlichen Tabellenband aufbereitet (Anhang 8). Durch eine zusätzliche Filterfunktion kann dort individuell nach der jeweiligen Radroute gefiltert werden.

Für die Zusammenfassung der Ergebnisse im Gliederungspunkt Potenziale und Stärken/Schwächen wurden diese in die fünf Handlungsfelder für das Management touristischer Destinationen gegliedert (Abbildung 28). Dadurch lassen sich später beispielsweise. zentrale Maßnahmen gliedern und Zuständigkeiten ableiten.

Dem folgt die Auswertung der Ergebnisse im Bereich Infrastruktur und Wegemanagement, vor allem die Qualitätssicherung sowie die Planung. Im letzten Teil Monitoring, Planungen und Erwartungen wird der Einsatz von Monitoringmaßnahmen festgehalten und es werden die Verbesserungswünsche der Befragten zusammengefasst. Nachfolgend werden einzelne Auszüge dargestellt, die sich auf die Gesamtheit aller Befragten (n= 46) beziehen.

Potenziale und Stärken/Schwächen

Handlungsfeld Strategie und Marke

Ein Großteil der Befragten schätzt ihren gewählten Radweg als qualitativ gut - bezogen auf ihre Eignung für Paare, Familie, größere Gruppen und E-Bikes - ein. Besonders attraktiv sind die Radrouten für Paare. Ausbaufähig ist insbesondere die Eignung für Familien/größere Gruppen und E-Bikes.

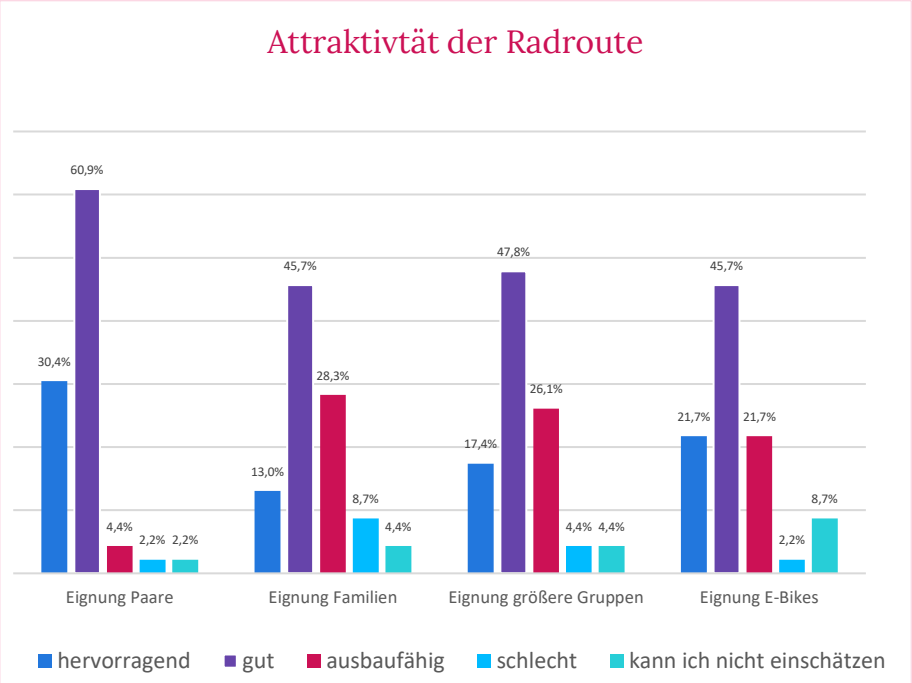


Abbildung 29: Online-Umfrage (n=46), Frage: Wie schätzen Sie die Qualität des von Ihnen gewählten Radwegs hinsichtlich der aufgeführten Kriterien ein?

Handlungsfeld Infrastruktur

In Bezug auf die Infrastruktur wird mehrheitlich angegeben, dass noch Ausbaubedarf besteht. Das gilt insbesondere für Anzahl/Zustand der Rastplätze, Wegequalität und Untergrund sowie Sicherheit (zum Beispiel Gefahrenstellen). Als gut wird mehrheitlich der Zustand der Beschilderung bewertet sowie die Anbindung an den Schienenfernverkehr bzw. den ÖPNV und die Parkmöglichkeiten. Als ausbaufähig wird insbesondere die Ladeinfrastruktur bewertet.

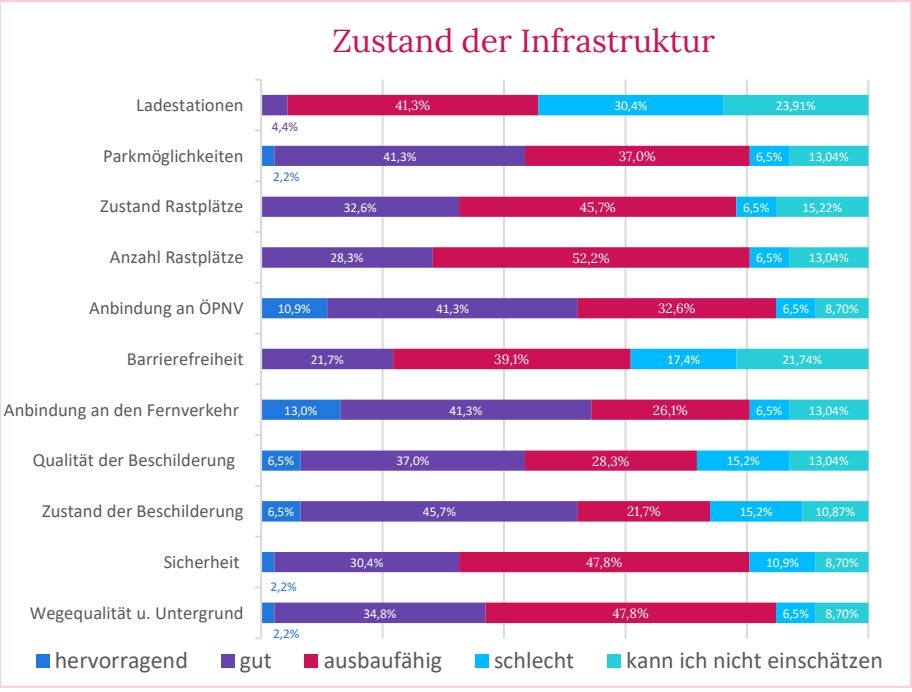


Abbildung 30: Online-Umfrage (n=46), Frage: Wie schätzen Sie die Qualität des von Ihnen gewählten Radwegs hinsichtlich der aufgeführten Kriterien ein?

Handlungsfeld Organisation, Kooperation und Finanzierung

Ein Großteil der Befragten hat angeben, keine Einschätzung zur Intensität und Qualität von Kooperationen geben zu können. Das restliche Bild eröffnet, dass die Zusammenarbeit und Kooperation als ausbaufähig beschrieben werden. Insbesondere die Kooperationen im Radtourismus (zum Beispiel mit Hotels) aber auch die länderübergreifende Zusammenarbeit der radtouristischen Akteure werden als besonders ausbaufähig benannt. Für gut wird bislang die regionale und landkreisübergreifende Zusammenarbeit der radtouristischen Akteure befunden.

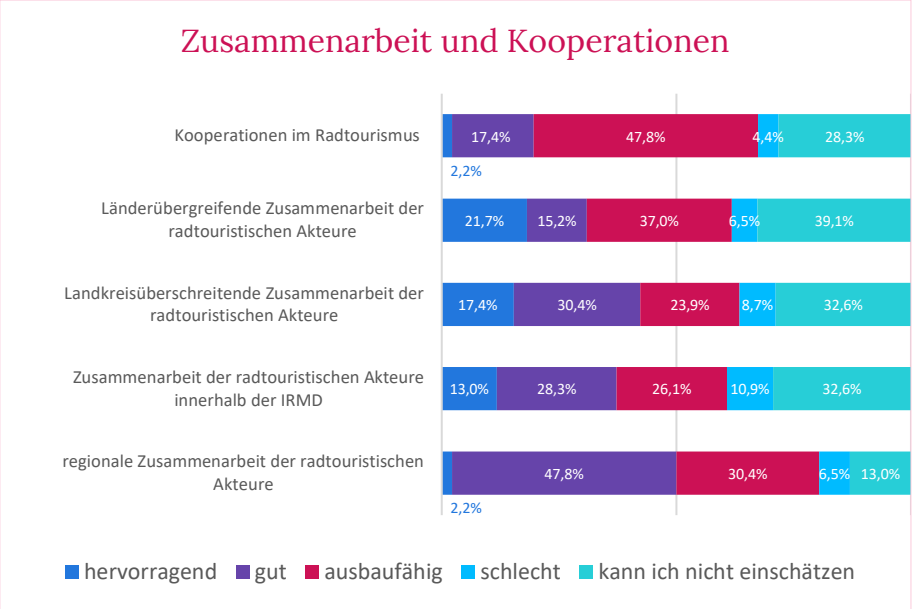


Abbildung 31: Online-Umfrage (n=46), Frage: Wie schätzen Sie die Qualität des von Ihnen gewählten Radwegs hinsichtlich der aufgeführten Kriterien ein?

Handlungsfeld Produkt

Die Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten werden größtenteils als ausbaufähig bewertet. Insbesondere die Radfreundlichkeit in den Übernachtungsbetrieben können ein Fünftel der Befragten nicht einschätzen. Nur ein kleiner Anteil der Befragten schätzt Gastronomie und Übernachtung als hervorragend ein.

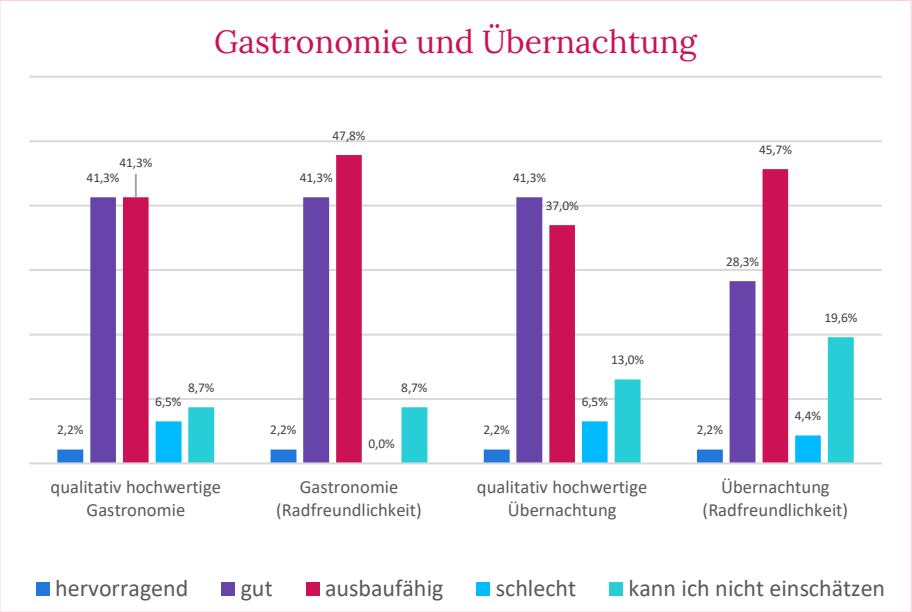


Abbildung 32: Online-Umfrage (n=46), Frage: Wie schätzen Sie die Qualität des von Ihnen gewählten Radwegs hinsichtlich der aufgeführten Kriterien ein?

Infrastruktur- und Wegemanagement

Qualitätssicherung

Knapp zwei Drittel der Befragten gibt an, dass keine zentrale Stelle existiert, welche ausschließlich für die Qualitätssicherung der Radinfrastruktur verantwortlich ist. 14,3 Prozent geben an, dass dies nicht der Fall ist, sich jedoch in Planung befindet.

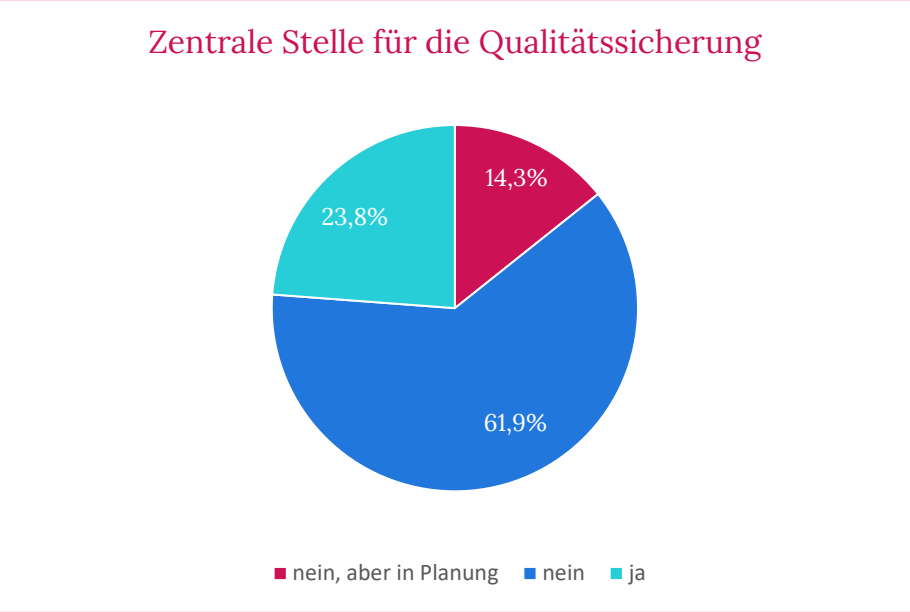


Abbildung 33: Online-Umfrage (n=21), Frage: Gibt es für Ihren Zuständigkeitsbereich eine zentrale Stelle, die nur für die Qualitätssicherung der Radinfrastruktur verantwortlich ist?

Planungen

Im Bereich Wegeinfrastruktur sind die meisten Planungen für den Radverkehr zu verzeichnen. Dem folgt die Planung begleitender Infrastruktur wie bspw. Wegweisung, Rastplätze und/oder Info-Tafeln. Über ein Viertel der Befragten gibt an, keine konkreten Planungen zu haben.

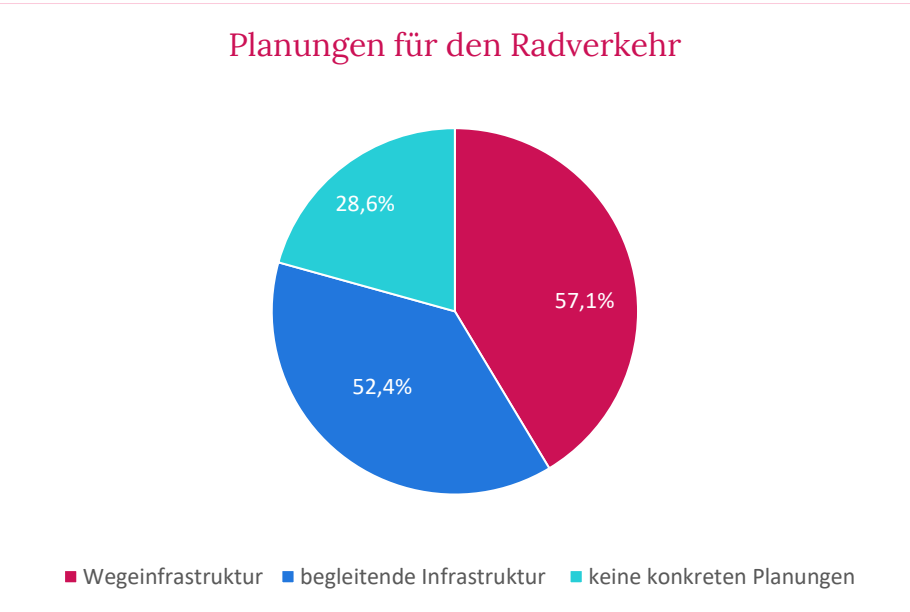


Abbildung 34: Online-Umfrage (n=21), Frage: In welchen Bereichen gibt es für Ihren gewählten touristischen Radweg konkrete Planungen für den Radverkehr?

Monitoring, Planungen, Erwartungen

Monitoring

Knapp die Hälfte der Befragten gibt an, keine Gäste zu erfassen. Demgegenüber bejaht knapp ein Drittel die Erfassung ihrer Radgäste. Davon zählt nur ein geringer Anteil dauerhaft – die Mehrheit sporadisch.

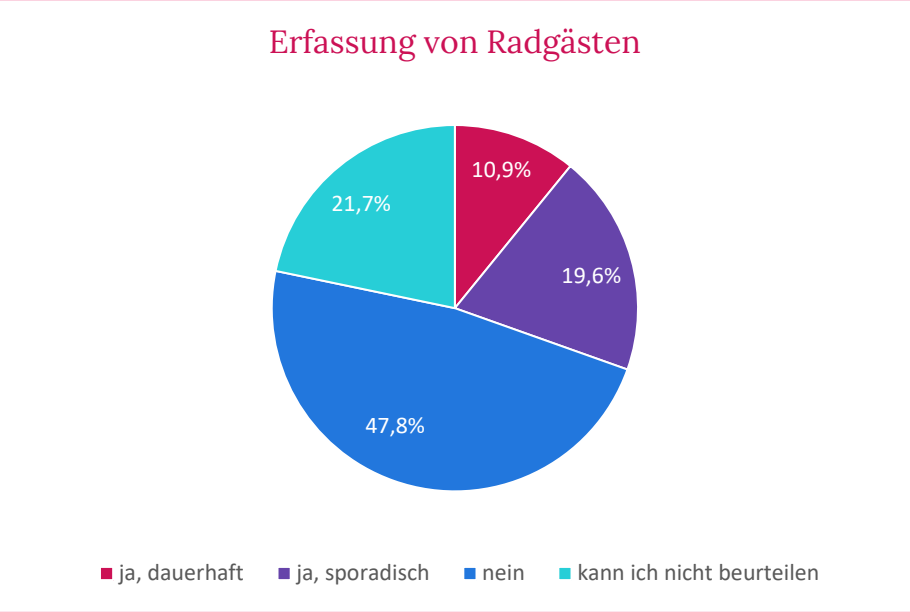


Abbildung 35: Online-Umfrage (n=46), Frage: Erfassen Sie bereits Gäste auf Ihrer gewählten touristischen Radroute?

Monitoring

Bei der Frage wie Gäste erfasst werden, gibt der Großteil die manuelle Erfassung an. Darunter fallen Zählungen mit oder ohne Unterstützung von Handzählgeräten, Interviews sowie Befragungen. Knapp ein Drittel zählt ihre Gäste mechanisch zum Beispiel über Induktionsschleifen oder Druckmatten. Die wenigsten erfassen ihre Gäste mithilfe optisch/elektromagnetischer Methoden (zum Beispiel Radar, Wärmebildkameras). Mobilgerätbezogene Methoden werden bislang nicht verwendet.

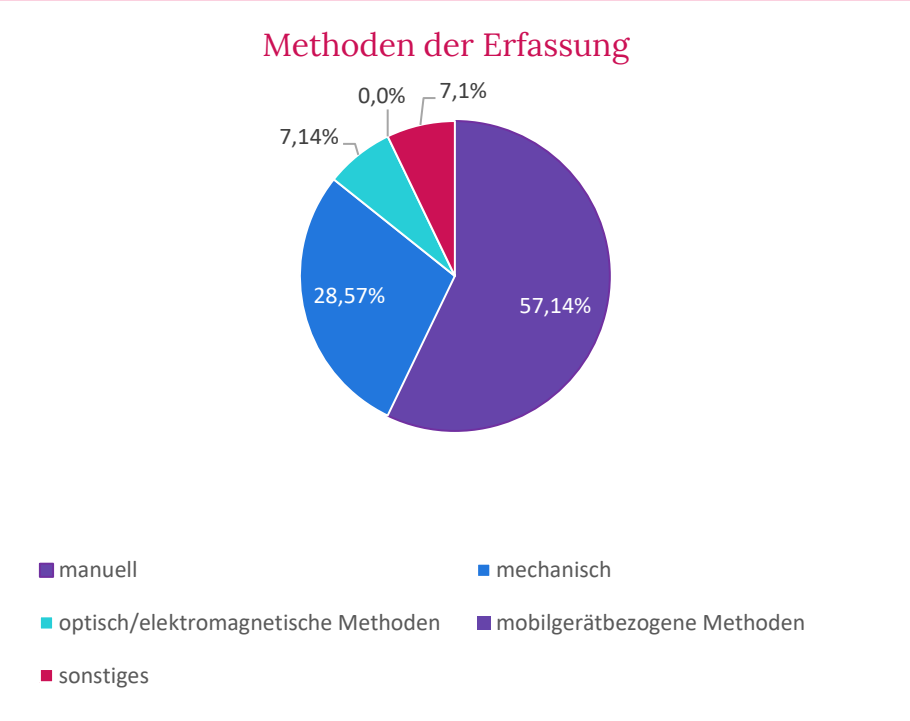


Abbildung 36: Online-Umfrage (n=14), Frage: Wie zählen Sie Ihre Radgäste?

Erwartungen

Besonders häufig wird der Wunsch nach Koordinierungsstellen geäußert sowie die klare Benennung von Zuständigkeiten unter den beteiligten Akteuren. Ebenso wird ein dringender Wunsch nach Vernetzung und Einheitlichkeit deutlich. Letzteres betrifft u. a. Beschilderung und Datenmanagementsystem sowie ein gemeinsames Wegemanagement und regionsübergreifende Wegewarte. Bemängelt wird zudem die Beschaffenheit einzelner Radwege und die fehlende Verbindung zu Fernradwegen oder benachbarten Orten. Ebenso sollten mehr Informationen zur Verfügung gestellt werden – einerseits tagesaktuelle (zum Beispiel Öffnungszeiten, Fährverbindungen), andererseits um Sehenswertes in der Region optimaler zu bewerben.



Abbildung 37: Online-Umfrage (n=46), Frage: Bitte erläutern Sie ausführlich Ihre Verbesserungswünsche für ein effizientes Qualitäts- und Wegemanagement.

Arbeit mit den Ergebnissen

Die Ergebnisse der Online-Umfrage dienten als Grundlage für ergänzende Fachgespräche mit Vertretern der AG Radtourismus sowie ggf. weiteren Zuständigen der Landkreise und kreisfreien Städte, relevanten Kommunen und Tourismusorganisationen.

Für die Maßnahmenplanung sind die Ergebnisse essenziell und fließen in die Schwerpunktbetrachtung ein. Hierbei dienen die Hinweise zu Anforderungen, Wünsche und Bedarfe als eine wertvolle Orientierung.

3.2.5 Knotenpunktwegweisung

Einführung und Systematik

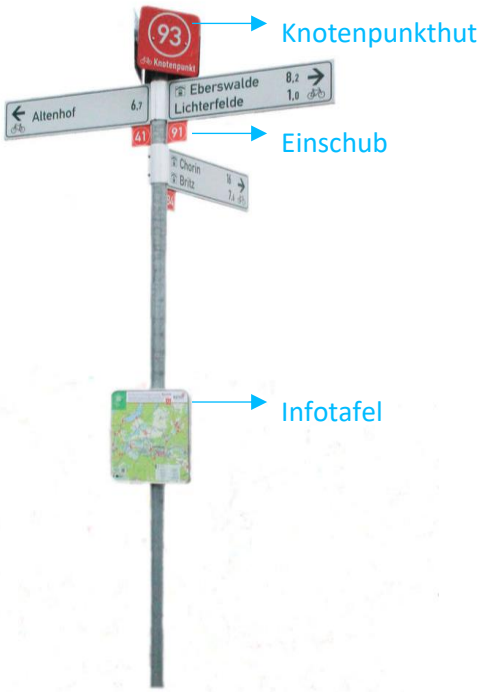
Bei einer Knotenpunktwegweisung werden sämtliche Kreuzungen nummeriert und als Knotenpunkte im Rahmen eines Radroutennetzes verknüpft. Die bereits vorhandene Zielwegweisung wird dabei um die Knotenpunktwegweisung ergänzt. Dieses System eignet sich v. a. bei dichten Radwegenetzen und dort, wo mindestens drei Radwege aufeinandertreffen. Wesentliche Elemente eines Knotenpunkts sind der Knotenpunkthut mit der jeweiligen Knotenpunkt-Nummer, ein Einschub mit folgenden Knotenpunkten sowie eine Infotafel, die einen Überblick über die Region gibt.

Elemente

- ✓ Knotenpunktnummer wird als Pfostenaufsatz montiert („KP-Hut“)
- ✓ Routenwegweisung wird mit Nummern der umliegenden Knoten ergänzt
- ✓ Befestigung als Einschübe mit Kurzschildern oder Piktogrammen
- ✓ standardisierte Infotafeln zeigen die umliegenden Knoten

Hinweis: Installation bei Tabellenwegweisern: Montage eines separaten Knotenpunktschildes über Tabellenwegweiser; kein Knotenpunkthut

Beispiel



Eine detailliertere Beschreibung der Elemente findet sich im Anhang 9 wieder.

Vorteile eines Knotenpunktsystems

- Qualifizierung und Aufwertung von Radroutennetzen, zum Beispiel Analyse von Netzlücken
- Inspiration/Motivation von Leistungsträgern zur Entwicklung/Ausbau von Routen
- wirtschaftliche Entwicklungen, zum Beispiel gesteigerte Sichtbarkeit und Reichweite im Radtourismus
- Stärkung der regionalen Identität, zum Beispiel Möglichkeit der individuellen Routenplanung fördert Auseinandersetzung mit der Region bei Gast und Einheimischen und erleichtert die Orientierung

Status quo im Gesamtraum: Ergebnisse Online Umfrage

In der Online-Umfrage wurde die Knotenpunktwegweisung ebenfalls thematisiert. Folgende Fragen waren Bestandteil der Online-Umfrage:

Knotenpunktwegweisung (Vorhandensein)

Es zeichnet sich ab, dass Knotenpunktwegweisungen auf den gewählten Radwegen zum Großteil (56,5 Prozent) noch nicht verwendet werden. 15,2 Prozent nutzen das System demgegenüber bereits.



Abbildung 38: Online-Umfrage (n=46), Frage: Gibt es bei Ihrer gewählten touristischen Radroute bereits eine Knotenpunktwegweisung?

Knotenpunktwegweisung (Planungen)

In der Umfrage wurde deutlich, dass knapp zwei Drittel bislang keine Pläne für den Einsatz einer Knotenpunktwegweisung haben.

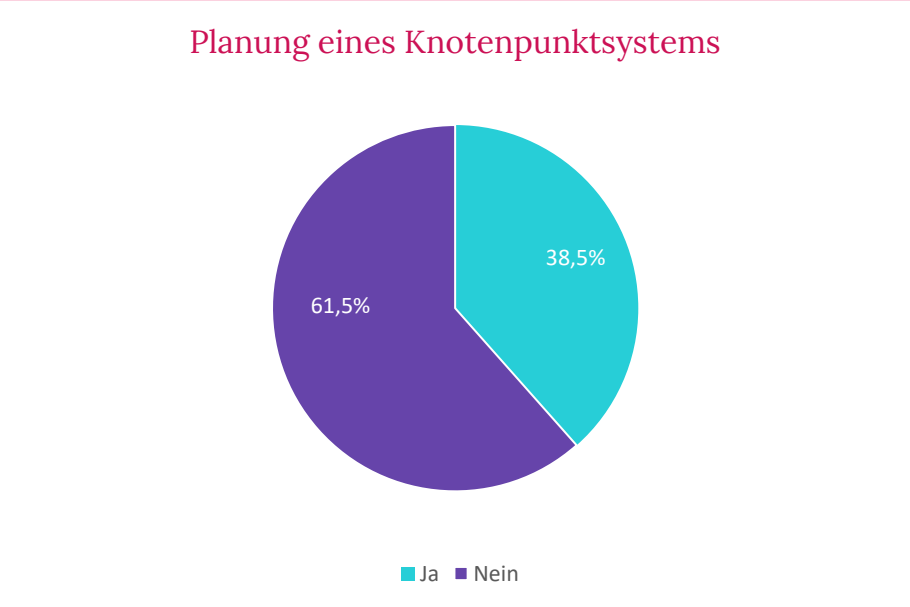


Abbildung 39: Online-Umfrage (n=26), Frage: Planen Sie die Einführung eines Knotenpunktsystems?

Status quo im Gesamtraum: Analyse Standorte

In der folgenden Übersicht sind die Radwege bzw. Routen erfasst, welche bereits eine Knotenpunktwegweisung nutzen bzw. welche den Einsatz planen. Teilweise sind die Routen noch nicht vollständig an ein Knotenpunktsystem angeschlossen – aus diesem Grund kommt es zu Dopplungen. Diese Zusammenstellung setzt sich aus den Ergebnissen der Online-Umfrage, der Sichtung der Konzepte und eigener Recherchen zusammen.

Tabelle 18: Übersicht Radrouten Knotenpunktwegweisung

(*Quelle: absolutGPS 2021*)

Nutzung Knotenpunktwegweisung	**in Planung**
Elsterradweg	Europaradweg R1
Goetheradweg	Grüner Ring Leipzig
Mulderadweg	Mulderadweg
Neuseenland-Radroute	Neuseenland-Radroute
Radfernweg Thüringer Städtekette	Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute
übergeordnete Radrouten und regionale Radrouten Sachsen-Anhalt	lokale Radrouten Landkreis Nordsachsen
	Wurzener-Land-Radroute
	Elsterradweg
	Pleißeradweg
	Wyhratal-Radroute

In einem zweiten Schritt wurde im Rahmen der Digitalanalyse die generelle Machbarkeit zur Einführung eines Knotenpunktsystems dargestellt. Dabei wurden die Kreuzungen markiert, an denen mindestens *drei Radwege* aufeinandertreffen. Insgesamt wurden bisher *156 Knotenpunkte* identifiziert (Abbildung 40).

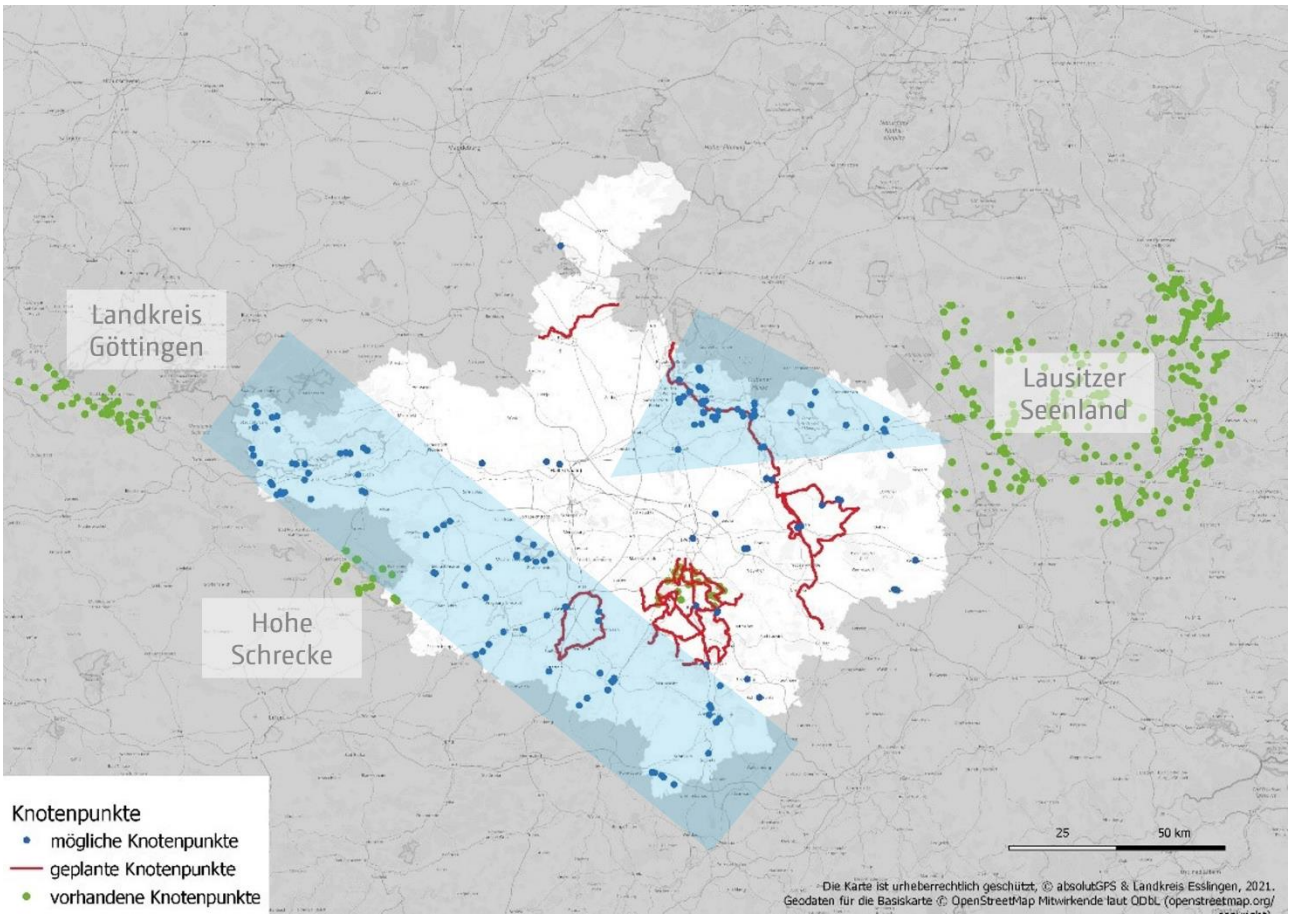


Abbildung 40: Übersicht zur Knotenpunktwegweisung im Gesamtraum

(Quelle: absolutGPS 2021)

Zentrale Erkenntnisse und Fazit der Analysen

Es ist festzustellen, dass viele Standorte, die sich in der digitalen Analyse als geeignet herausstellten bereits mit einer Knotenpunktwegweisung ausgestattet wurden bzw. sich bereits in Planung befinden. Zusätzlich wurden die Knotenpunktwegweisungssysteme der angrenzenden Regionen (Landkreis Göttingen, Hohe Schrecke, Lausitzer Seenland) dargestellt, um mögliche Anknüpfungspunkte zu skizzieren. Dabei wird deutlich, dass es vor allem im Osten und Westen gute Anknüpfungspunkte gibt. Eine flächendeckende Knotenpunktwegweisung ist grundsätzlich anzustreben und die Planungen sind übergreifend zu verbinden. Dafür ist die Prüfung aller zentralen Anforderungen als Grundlage für weitere Planungen unabdingbar.

Experteninterviews

Um den Weg der Einrichtung zu ebnen sowie Vorteile, Herausforderungen und Lösungsansätze festzuhalten, wurden Experteninterviews mit Verantwortlichen aus Regionen geführt, die ein entsprechendes System bereits erfolgreich eingeführt haben.

Die Expertenbefragungen wurden im Juni 2021 telefonisch durchgeführt. Die Resultate wurden für den erarbeiteten Kriterienkatalog aufbereitet, welcher die zentralen Anforderungen und notwendigen Voraussetzungen einer Einführung zusammenfasst.

Folgende Interviewpartner wurden befragt:

Tabelle 19: Übersicht Interviewpartner

(Quelle: absolutGPS 2021)

Institution	Interviewpartner	Position	Datum
Tourismusverband Prignitz e. V.	Carola Krakow	Radwegekoordinatorin	10.6.2021
Sauerland-Tourismus e. V.	Jannik Müller	Marketing, Organisation und Technik	14.6.2021
TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH	Dirk Wetzel	Teamleiter Markenmanagement	28.6.2021
Visit Zuid Limburg (NL)	Herman Wehkamp	Koordinator Routen	28.6.2021
Tourismusagentur Ostbelgien VoG.	Dany Heck	Stellvertretende Geschäftsführung und Leitung der Produktentwicklung	29.6.2021

Zentrale Anforderungen für die Einführung

Auf Grundlage der Experteninterviews sowie den Anforderungen des Marktes wurden zentrale Rahmenbedingungen und Maßnahmen für die Umsetzung eines Knotenpunkt-Systems in einem Kriterienkatalog (Anhang 9) festgehalten.

Die zentralen Anforderungen an ein Knotenpunkt-System wurden anhand der von absolutGPS entwickelten Handlungsfelder aufbereitet. Beispielhaft sind hier die Kenntnisse über die Zielgruppe und deren infrastrukturelle Ansprüche sowie personelle Ressourcen für eine zentrale Koordinationsstelle, die für das Knotenpunktsystem zuständig ist, zu nennen.

Prozessschritte zur Einführung

Im Rahmen der folgenden Prozessschritte werden die zuvor genannten Anforderungen einschließlich der Zielstellungen in fünf Schritten aufgegriffen:

1. *Einordnung des Wegenetzes*: Zur festgelegten Zielgruppe werden Qualitätsbedingungen für das Wegenetz formuliert. Dabei werden auch die Grundlagen für eine transparente Kommunikation geschaffen.
2. *Sicherstellung des Beschilderungskatasters*: Zur festgelegten Zielgruppe werden Qualitätsbedingungen für das Wegenetz formuliert. Dabei werden auch die Grundlagen für eine transparente Kommunikation geschaffen.
3. *Konzeption*: Das Wissen über das Knotenpunkt-System wird verdichtet. In ersten Konzeptschritten werden bestehende Wege und Produkte geprüft. Grundlegende Standards der Knotenpunkte werden festgelegt.
4. *Installation und Nutzung*: Es werden sowohl online als auch offline ansprechende und zur Nutzung anregende Inhalte geschaffen. Es werden Gelegenheiten und Maßnahmen ergriffen, um das KP-System weiterzuentwickeln.
5. *Unterhalt*: Verantwortlichkeiten und allgemeine Standards für die Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen sind in regelmäßigen Zeiträumen festgelegt.

Dabei wurden im Kriterienkatalog die einzelnen Prozessschritte als Checkliste aufbereitet, so dass eine direkte Anwendung möglich ist. Besonders gute Beispiele wurden für den Kriterienkatalog aufbereitet und erläutert.

3.2.6 Benchmarking

Nahezu jede Destination hält Angebote für Radtouristen bereit. Um sich vom Wettbewerb abzuheben, müssen Angebote geschaffen werden, die das klassische radtouristische Angebot deutlich erweitern. Radreisende sind meist erfahrene Gäste, die aufgrund bisheriger Erlebnisse bereits einen Überblick über Qualitätsstandards haben und diese auch voraussetzen. Über die Basisfaktoren hinaus müssen demnach Begeisterungsfaktoren geschaffen werden.

Anhand ausgewählter Beispiele verschiedener touristischer Akteure wird aufgezeigt, wie Destinationen den derzeitigen und zukünftigen Herausforderungen mit Chancen und neuen Möglichkeiten begegnen.



Abbildung 41: Basis- und Begeisterungsfaktoren im Radtourismus

(*Quelle*: *absolutGPS* 2019)

Für einen langfristigen, vorausschauenden Gesamterfolg ist eine konsequente Strategie essenziell. Hierfür sind neben der Berücksichtigung der Bedürfnisse der Zielgruppen auch Querschnittsthemen anzusteuern, wie zum Beispiel Barrierefreiheit und Nachhaltigkeit. Zudem braucht es qualitativ hochwertige und zielgruppenorientierte Angebote auf Leistungsträgerebene.

Im Hinblick auf die Infrastruktur müssen Basisfaktoren sichergestellt werden. Unter diesem Aspekt sind besonders Kontrollen und Pflege der Radwegeabschnitte unabdingbar. Vor dem Hintergrund des stetig wachsenden E-Bike-Marktes, sollte dieses Thema von Anfang an mitgedacht und als neuer Standard definiert werden. Für Organisation, Kooperation und Finanzierung bietet sich die Bündelung von Kompetenzen, die Verteilung von Verantwortlichkeiten, themenübergreifende Kooperationen sowie die Integration von Qualitätspartnern an. Eine stetige Erfolgskontrolle und Entwicklung sind dafür unentbehrlich.

Eine Auswahl von Best-Practice-Besipielen, gegliedert nach Handlungsfeldern, werden in folgender Übersicht vorgestellt.

Handlungsfeld Strategie und Marketing

Radrevier Ruhr

Die Strategie des Radreviers beruht auf der Entwicklung marktfähiger Produkte und Marken auf der Basis einer vernetzten Kooperationskultur der regionalen Akteure. Durch die kulturhistorische Inwertsetzung der Industriekultur und den Aufbau starker Netzwerke wird eine klare Profilierung der Destination Ruhr erreicht. Der kooperative Ansatz wirkt identitätsstiftend nach innen und gleichzeitig werden die Partner unter einem Themendach gebündelt. Nach außen gelingt durch den gemeinsamen Auftritt der Partner eine klare Kommunikation und Informationsbündelung. Alle regionalen Maßnahmen und Projekte orientieren sich an der festgeschriebenen Marketingstrategie.

Link: www.ruhr-tourismus.de

Bremen BIKE IT!

Bremen BIKE IT! ist ein Projekt das sich gezielt mit der Förderung der Fahrradkultur im Land Bremen auseinandersetzt. Dabei besteht das Angebot aus interaktiven und zielgruppenspezifischen Leistungen und Events mit medialer Unterstützung, die sowohl die lokale Bevölkerung als auch die Touristen anspricht, Bremen per Fahrrad (neu) zu entdecken. Auf verschiedenen Radrouten durch die Stadt können die Radfahrer individuell das Land erkunden oder an geführten Touren teilnehmen. Infrastrukturell werden sichere Fahrradabstellmöglichkeiten an Fahrradstationen sowie ein Fahrradparkhaus angeboten. Die kostenfreie Bike Citizens App für Bremen wurde spezielle für die Erkundung per Rad entwickelt und ist zugeschnitten auf die Nutzung per Bike (zum Beispiel Sprachansagen, Offline-Nutzung, sichere Verkehrsnavigation in Echtzeit, Aufzeichnungsfunktion der Wege/Zeiten/Geschwindigkeit). Das Projekt trägt somit dazu bei, den Stellenwert des Radverkehrs im Alltag und in der Freizeit zu vergrößern und gleichzeitig Infrastruktur für die lokale Bevölkerung als auch für Touristen in gleicher Weise nutz- und erlebbar zu machen.

Link: www.bremen.de

Handlungsfeld Organisation und Kooperation

PostAuto: Velotransport in der Schweiz

PostAuto hat das im Freizeitverkehr und in der kombinierten Mobilität liegende Marktpotenzial erkannt und reagiert: In den Regionen Wallis, Bern und Graubünden wird die Fahrradmitnahme durch das PostAuto flächendeckend gewährleistet. Dafür wurden alle PostAutos (Ausnahme: Kleinbusse und Fahrzeuge im Agglomerationsverkehr) mit Heckträgern oder speziellen Fahrrad-Anhängern ausgerüstet. Seit 2013 bietet PostAuto landesweit den flächendeckenden Fahrradtransport auf touristisch orientierten und Freizeitlinien an. Die Gründe dafür sind verschieden – für den Zeitgewinn einer Etappe, um Steigungen oder verkehrsreiche Abschnitte zu umgehen oder bei plötzlichem Witterungswechsel. PostAuto verzeichnet jährliche Zunahmen im Fahrradtransport von 50 Prozent.

Link: www.postauto.ch

Handlungsfeld Infrastruktur

Römer-Lippe-Route

Für die Wegewartung und die Infrastrukturpflege der Römer-Lippe-Route hat der Lippenverband ein externes Unternehmen beauftragt. Zweimal jährlich finden Befahrungen statt. Die externe Pflege wird hierbei zum größten Teil aus dem Projektbudget finanziert. Mit zwei Befahrungen im Jahr, einschließlich des Freischnitts der Wege, des Schilderaustauschs und der Schilderreinigung, sind auf rund 450 km mit Kosten von ca. 30.000 € pro Jahr zu rechnen. Die Beseitigung aller weiteren Wegemängel sowie der Wegebau obliegen weiterhin den Kommunen. Zusätzlich können Radtouristen Auffälligkeiten und Mängel direkt von der Route aus melden. Hierfür sind auf jedem nummerierten Schilderpfosten Aufkleber mit einer Service-Hotline angebracht. Die Mängelmeldungen werden direkt an das externe Unternehmen weitergeleitet. Bei akuten Mängeln werden direkt die jeweiligen Planungsbeauftragten der Kommune benachrichtigt. Die Beauftragung eines externen Unternehmens mit der Infrastrukturpflege sichert die durchgängige und kommunenübergreifende Wegewartung. Für den Radler bedeutet dies ein Raderlebnis auf einem einheitlichen Qualitätsniveau entlang der gesamten Route.

Link: www.roemerlipperoute.de

E-Mobilitätszentrum Münsingen

Das E-Mobilitätszentrum Münsingen mit modernen E-Bikes soll das Zentrum nachhaltiger Mobilität im Biosphärengebiet Schwäbische Alb werden. Dafür wurden die 27 Pedelecs mit dem weltweit ersten „all-in-one Bordcomputer" vom Kooperationspartner Bosch ausgestattet. Der E-Bike-Bordcomputer ist sowohl mit dem Online-Portal des Systems (eBike-connect.com) als auch mit der dazu passenden Smartphone-App verknüpft. Neben der Routennavigation kann das Nyon-Navigationssystem auch Fitnessdaten des Radfahrers auswerten. Dafür verbindet das System alle Funktionen und gibt tiefergehende Informationen, zum Beispiel zu Geschwindigkeit, Trittfrequenz, Steuerung der Motorunterstützung, Reichweite. Vom Bahnhof Münsingen aus können Gäste E-Bikes leihen und verschiedenen Touren fahren – entweder als Tages- oder Mehrtagestouren.

Link: www.muensingen.com

Handlungsfeld Produkt

Loire Radweg

Auf dem Radwanderweg La Loire à Vélo haben sich insgesamt mehr als 600 Vertreter der Tourismusbranche zusammengeschlossen, um gemeinsam dem Radgast ein einzigartiges und qualitativ hochwertiges Radfahrerlebnis bieten zu können. Hierfür werden sehr passgenaue und auf den Radgast zugeschnittene Serviceleistungen angeboten. In den Beherbergungsbetrieben werden die Radgäste mit einem besonderen und bevorzugten Empfang begrüßt und können spezielle Serviceangebote, wie Wäsche waschen und trocknen, einen Fahrrad- und Zubehörverleih, eine Fahrradreinigung und ein auf die sportliche Betätigung abgestimmtes Frühstück, in Anspruch nehmen. Zusätzlich können auch Picknickkörbe für die Fahrt angefragt werden. Einige Dienstleister bieten ebenso einen Gepäcktransfer und Radtransport zwischen den Unterkünften an. Mit dem „Train Vélo Loire" können Radgäste ihr Rad kostenlos transportieren, um Zwischenstrecken je nach Bedarf zu überbrücken. Alle Angebote, die der Radwanderweg zu bieten hat, sind unter der Marke „Accueil Vélo" vereint.

Link: www.loire-radweg.org

Bikehotels Südtirol

Die gemeinsamen Standards der Marke werden von Bikehotels und Bikeschulen getragen, die sich auf den Bikegast spezialisiert haben. Dazu zählt neben der optimalen Ausstattung, ausgerichtet auf die Bedürfnisse des Bikers, auch die Kompetenz der Tourenberatung und des Guidings. Die regelmäßigen Qualitätskontrollen sorgen für die langfristige Sicherung der Einhaltung der gemeinsamen Standards und ermöglichen so die kontinuierliche Fortschreibung der Produktqualität.

Link: www.loire-radweg.org

Die Gesamtübersicht der Best Practice-Beispiele befindet sich im Anhang (Anhang 10).

3.2.7 Potenziale einer systematischen Weiterentwicklung als übergreifende Radregion

Aufbauend auf der individuellen strategischen Ausrichtung der einzelnen Landkreise und unter Beachtung der spezifischen Stärken und Schwächen wird eine Zusammenarbeit unter dem Dach einer übergreifenden Radregion empfohlen.

Die Thematik des regionalen Strukturwandels sowie des demografischen Wandels betrifft den Gesamtraum gleichermaßen und sollte in einer übergreifenden, thematischen Zusammenarbeit gebündelt werden. Durch die Nutzung zahlreicher Synergien – vor allem der Aspekt der ähnlichen touristischen Themenfelder und Kulturgüter – kann sich so ein Mehrwert für den gesamten Raum ergeben, der beispielsweise durch den Erfahrungsaustausch oder die Beantragung gemeinsamer Fördermittel zustande kommt.

Durch eine Überführung der Zielsetzungen in die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie mit klaren thematischen Bezügen, kann eine Identität geschaffen werden, die für den Gast sicht- und erlebbar wird. Die übergreifende Zusammenarbeit und eine abgestimmte Zielgruppensegmentierung sind dabei die zentralen Hebel. Der Radtourismus nimmt heute bereits einen wichtigen Stellenwert ein – das spiegelt sich u. a. in den ge-

planten Infrastrukturmaßnahmen oder Konzepten wider. Zudem besitzen die vorhandenen Radrouten ein grundlegendes Potenzial für eine übergreifende Weiterentwicklung. Solch eine gemeinsame Weiterentwicklung stellt die Weichen für eine dauerhaft tragfähige Qualitätsoffensive und erhöht die Wettbewerbsfähigkeit des Gesamtraums sowie die Schlagkraft als Vorzeigeregion.

Dabei kennen die Gäste, die mit dem Rad unterwegs sind, keine Landesgrenzen – Destinationen und geografische Räume überschneiden sich und bieten die Kulisse für attraktive Angebote, wie zum Beispiel auch die Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute.

Um dies zu ermöglichen, muss der bestehende Wille die Arbeit an der Qualität fortzuführen und die Erfahrungen aus erfolgreichen vergangenen Projekten fortzusetzen, durch konkrete Kooperation weiter ausgestaltet werden (zum Beispiel AG Rad).

Mit stetigem Netzwerkaufbau, gemeinsamer Priorisierung von Qualitäten, einheitlichen Standards und gegenseitigem Verständnis und Transparenz entwickelt sich eine stetig zusammenwachsende, gut abgestimmte und leistungsfähige Radregion. Die Etablierung einer vermittelnden und koordinierenden Instanz unterstützt die Skalierung lokaler Initiativen und zahlreicher guter Ansätze auf die Gesamtregion und sichert, dass diese nicht an Regularien und elementaren Unterschieden im Bereich der Organisation und Verwaltung scheitern (siehe Schlüsselmaßnahme S2 (Abschnitt 5.3): Systematische Weiterentwicklung als übergreifende Radregion).

4 Digitales Wegeinformationssystem

Der Qualitätseindruck wegegebundener touristischer Produkte wird maßgeblich vom Angebot und Zustand der Infrastruktur bestimmt. Im Gegensatz zum Landschaftsbild handelt es sich dabei um einen beeinflussbaren Werttreiber. Kennzeichen wegegebundener touristischer Produkte sind hohe Investitions- und Unterhaltskosten sowie eine Vielzahl tendenziell tourismusferner Aufgabenträger.

Ein systematisches Wegemanagement hilft dabei, eine weitreichende (Mindest-)Qualität zu erreichen und zu sichern, Eingriffe zu priorisieren und Aufwände über Jahre vorauszuplanen. Davon profitieren sowohl alle Destinationen und Gebietskörperschaften individuell als auch ihr Verbund auf der Ebene der Innovationsregion. Eine gemeinsam nutzbare Grundlage und Systematik für das grenzüberschreitende digitale Wegemanagement eignet sich daher wie wenige Aufgaben für eine Zusammenarbeit auf Ebene der Innovationsregion Mitteldeutschland.

Derzeit (Ende 2021) verfolgen die drei beteiligten Bundesländer unterschiedliche, aktuell nicht kompatible GIS-Strategien in Bezug auf die Verwaltung touristisch relevanter Infrastruktur. Während Thüringen viele Aufgaben über Trail Management von OutdoorActive als zentrale Lösung abbildet, besteht in Sachsen-Anhalt ein hoher Freiheitsgrad auf Destinationsebene, ob eine Lösung eingesetzt wird und welche das ist. In Sachsen soll die Suche nach einem soliden und belastbaren Wege- und Datenmanagement (Straßen, Rad-, Reit- und Wanderwege) angegangen und eine Lösung für eine zentrale Datenhaltung gefunden werden, um die kommunale Leistungsfähigkeit für die Erhaltung und Weiterentwicklung der touristischen Wegeinfrastruktur zu stärken. Hieraus resultiert eine große Divergenz beim Einsatz digitaler Lösungen für das Wegemanagement auf Destinations-, Landkreis- und Gemeindeebene. Nur in etwa der Hälfte der Region werden überhaupt Softwarelösungen eingesetzt. Es kommt eine Vielzahl von Systemen unterschiedlicher Hersteller mit unterschiedlichem Leistungsumfang zum Einsatz.

Auch wenn ein gemeinsames digitales Wegemanagement aus fachlicher Sicht einen hohen Mehrwert für den Tourismus bietet, wird aus Fachgesprächen deutlich: Die Nutzung einer gemeinsamen Plattform ist kurz- und mittelfristig weder realistisch noch prioritär aus Sicht der Verwaltung.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, durch eine sukzessive, perspektivisch weitgehende Angleichung von Attributen, Standards und Daten im Wegemanagement eine etwaige gemeinsame Plattform oder zumindest den Datenaustausch zwischen den Systemen bestmöglich vorzubereiten. Dieses homogenisierende Herangehen stärkt schrittweise bereits kurzfristig die Infrastruktur- und Produktqualität.

Im Prozesshandbuch werden dazu die digitalen Aufgaben im strategischen und operativen Wegemanagement, Anwendungsschritte, Daten und Schnittstellen dargestellt.

5 Umsetzungs- und Handlungsempfehlungen

5.1 Ziele und Leitbild für die touristische Mobilität in der Region

5.1.1 Vier Handlungsfelder für die künftige Entwicklung

Aus der Bestandsanalyse der touristischen Mobilität resultieren vier Handlungsfelder, in denen alle folgenden Handlungsempfehlungen einsortiert werden (Abbildung 42):



Abbildung 42: Handlungsfelder für die künftige Entwicklung der touristischen Mobilität

5.1.2 Entwicklungsszenarien als Gestaltungsrahmen der Maßnahmen

Als Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen wurden drei Szenarien skizziert, die den von außen geprägten Handlungsrahmen aufzeigen und darauf abgestimmte Handlungsstrategien für die Innovationsregion Mitteldeutschland ableiten. Die Definition der Szenarien orientiert sich sowohl an aktuell diskutierten Megatrends (siehe Kapitel 3.1) als auch an den in der Integrierten Mobilitätsstudie Mitteldeutschland definierten Entwicklungsszenarien 2040 (siehe Ergebnisbericht Integrierte Mobilitätsstudie Mitteldeutschland, Teil „Prognose 2040“). Im Ergebnis entstanden drei Entwicklungsszenarien, deren Chancen-Risiko-Abwägung in Abbildung 43 aufgeführt ist.

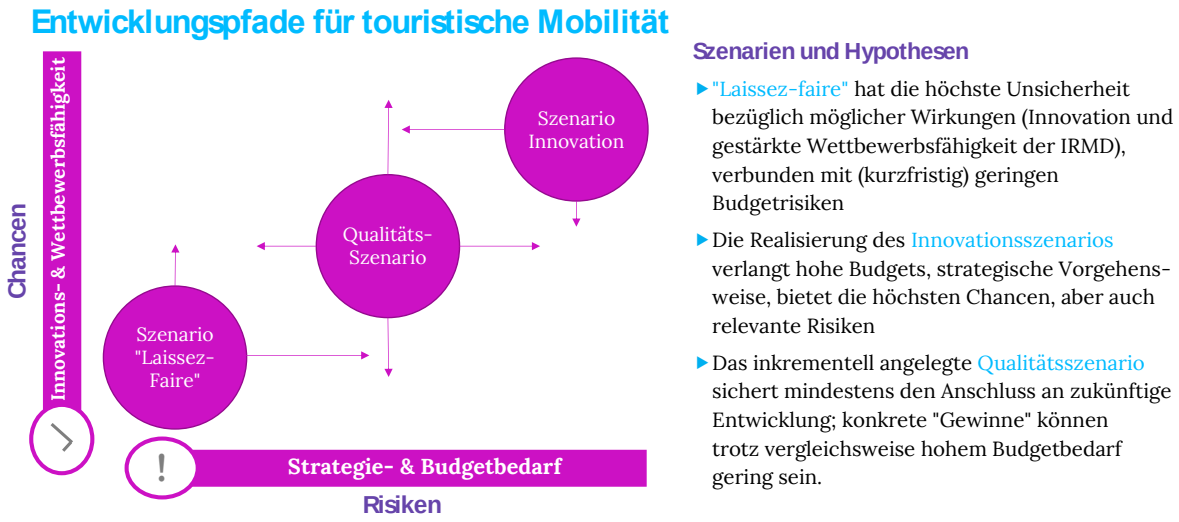


Abbildung 43: Übersicht der rahmengebenden Entwicklungsszenarien

Die Szenarien dienten im Rahmen eines Workshops mit regionalen Akteuren als Grundlage für die Identifikation geeigneter Handlungsansätze bzw. Maßnahmen.

Nachfolgend werden die Rahmenbedingungen der Szenarien kurz skizziert und die im Workshop daraus abgeleiteten Handlungsansätze s beschrieben.

Szenario "Laissez-Faire"

In diesem Szenario wurde der bestehende organisatorische und wirtschaftliche Rahmen mit den verbundenen Restriktionen (zum Beispiel konstante Budgets für den ÖPNV-Betrieb) als fortbestehend angenommen – anders ausgedrückt wurde ein „weiter so“ in der Mobilitätsplanung unterstellt. Damit beschränkt sich der planerische Handlungsrahmen auf punktuelle Maßnahmen mit einem begrenzten Investitions- und betrieblichen Finanzierungsbedarf.

Ergebnis des Workshops

Kurz- und längerfristig ist eine abgestimmte Weiterentwicklung nur mit einer gemeinsam getragenen Strategie zu schaffen, die Planungsgrundsätze für die strategische und operative Ebene setzt. Dort wird eine engere Zusammenarbeit angestrebt, einerseits auf strategischer Ebene zur Produktentwicklung und Schärfung des Zielgruppenfokus und andererseits auf operativer Ebene, zum Beispiel durch bessere Vernetzung der Kreiswegewarte oder einer Aktivierung des Tourismussektors zur Mitarbeit (zum Beispiel Leuchtturm-POIs). Generell sollen Planungschecklisten und eine detaillierte Regelung der Verantwortlichkeiten sowie mehr Vollzeitstellen in diesem Bereich Abhilfe schaffen.

Die zentrale Herausforderung im Laissez-fair-Szenario besteht in der Finanzierung von Maßnahmen. Die Optimierung von Routenverläufen und Durchsetzung eines hohen Qualitätsstandards ist in der Regel mit hohen Kosten verbunden, die durch eine langfristig gesicherte Grundfinanzierung gedeckt werden sollen. Hierfür muss die Bekanntheit nutzbarer Finanzierungsquellen erhöht, Fördergrenzen erweitert und die Bedürfnisse von Radregionen bedacht werden. Fördermittel aus dem Strukturwandel und dem Programm „Stadt & Land“ sollten gezielt für Lückenschlüsse im Radwegenetz genutzt werden und durch überregionale Kooperationen die Förderfähigkeit für die Förderprogramme des Bundes erzielt werden.

Die Anbindung im ÖPNV im Bereich der (tages-)touristischen Mobilität soll anhand des Einzugsbereiches der Ziele justiert werden. Es ist auf gut abgestimmte Angebote zu achten (zum Beispiel durch fahrplanseitig geplante Anschlüsse). Flexible ÖPNV-Angebote (zum Beispiel Rufbus oder bedarfsgesteuerte On-Demand-Angebote) am Wochenende können Bestandteile des Mobilitätsangebotes sein. Flächendeckende Bedienungen im touristischen Verkehr werden in dem Szenario aufgrund des hohen Finanzierungsbedarfes nicht gesehen.

Zusätzlich ist eine koordinierte, landkreis- und länderübergreifende Zusammenarbeit zur Optimierung der bestehenden Produkte innerhalb der Metropolregion Mitteldeutschland nötig. Zudem sollten Qualitätsunterschiede minimiert werden. Dies sind wichtige Bausteine auf dem Weg zu einer nachhaltig(er)en touristischen Mobilität (unter Berücksichtigung des engen Handlungsspielraumes). Hier kann sich bereits auf gute Organisationsstrukturen und bestehende Arbeitsgruppen, beispielsweise bei der Metropolregion Mitteldeutschland, gestützt werden. Jedoch müssen lokales Denken und kollidierende Zielvorstellungen in einen übergeordneten Kontext integriert werden. Hierzu wurde die Einrichtung einer zentralen Koordinierungs- und Informationsstelle als Maßnahme eingebracht.

Qualitätsszenario

Im Qualitätsszenario werden – ebenso wie im Innovationsszenario - klimabedingt zunehmende externe Anforderungen an eine nachhaltigere Mobilität unterstellt. Ziel ist es, diesen mit teilräumlichen Impulsen zu begegnen, die mittelfristig flächendeckend umgesetzt werden sollen. Um konsequente Maßnahmen als (geförderte) Modellprojekte impulsgebend umzusetzen zu können, werden zusätzliche organisatorische und wirtschaftliche Freiheitsgrade über neue und erweiterte Förderkulissen geschaffen.

Ergebnis des Workshops

Wie auch in den anderen Szenarien kommt einem strategischen, an nachhaltiger Mobilität orientierten Leitbild mit möglichst verbindlichen Standards für klimaschonende Reiseketten eine zentrale Bedeutung zu. Eine zu schaffende koordinierende Instanz hilft dabei „regionales Kirchturmdenken“ durch grenzüberschreitende Kooperation sukzessive abzubauen.

Weiter bildet eine umfassende Digitalisierung die unverzichtbare Voraussetzung für alle zu schaffenden nachhaltigen Mobilitätsangebote, um barrierefreie Zugänglichkeit und hohe Servicequalität für die Gäste zu gewährleisten. Denkbar sind:

- mobiles Ticketing für tarifübergreifende, intermodale oder branchenübergreifende Angebote (zum Beispiel Eintritt + ÖPNV/Radverleih)
- regionsübergreifende digitale Gäste- und Freizeitkarten mit Mobilitätsfunktion
- Informationsdrehscheiben mit Echtzeitdaten zu allen relevanten Verkehrsverbindungen und Angeboten
- digitales Wegemanagementtool mit Schnittstellen über Bundesländergrenzen hinweg
- datenbasierter digitaler Vertrieb und Marketing der Zukunft im Schnittpunkt von Tourismus und Mobilität

Diese Ansätze unterstützen auch die Entwicklung smarter intelligenter flexibler Lösungen zur Abdeckung von Saison- und Wochenendspitzen in der Nachfrage nach Freizeitmobilitätsangeboten.

Begleitet werden muss dies durch eine an die Politik und die örtliche Bevölkerung gerichtete Innenmarketingkampagne, welche die einmaligen Potenziale innovativer nachhaltiger Mobilitätslösungen zur Positionierung der Gesamtregion als vernetztem und positiv besetztem Lebens-, Freizeit- und Wirtschaftsstandort dauerhaft verankert, um ein drohendes Abhängen der ländlichen Bereiche in Zukunft zu verhindern.

Der regionsübergreifende Einsatz eines langfristig ausgerichteten Besuchermonitorings belegt die (touristische) Bedeutung und ihren Beitrag zur regionalen Wertschöpfung. Eine valide Datenbasis hilft bei der Planung und Organisation nötiger Maßnahmen.

Ein stetiger Netzwerkaufbau hilft bei einer gemeinsamen Priorisierung von Qualitäten im Radbereich und schafft Verständnis und Transparenz für eine stetig wachsende Einheitlichkeit von Standards, zum Beispiel durch abgestimmte Infrastrukturplanungen. Dadurch entwickelt sich eine stetig zusammenwachsende, gut abgestimmte und leistungsfähige Radregion.

Innovationsszenario

Das an Innovation ausgerichtete Szenario ist das ambitionierteste der drei Szenarien. Aufgrund der klimabedingt weiterwachsenden externen Anforderungen an einen nachhaltigen Mobilitätswandel, wird angestrebt, die Region als europäische Vorzeigeregion für nachhaltige Alltags- und touristische Mobilität zu entwickeln und frühzeitig einen substanziellen Beitrag zum Erreichen des 1,5-Grad-Ziels zu leisten. Neben deutlich anwachsenden zusätzlichen organisatorischen sowie wirtschaftlichen Freiheitsgraden über neue und erweiterte Finanzierungsmöglichkeiten wird die nachhaltige Transformation des (touristischen) Mobilitätssektors volkswirtschaftliche Vorteile im Vergleich zu den Kosten des Nichthandelns erzeugen. Dadurch werden nachhaltige Mobilitätsangebote langfristig auch betriebswirtschaftlich tragfähig.

Ergebnis des Workshops

Die Bedürfnisse der Bevölkerung und ihrer Gäste sollen konsequent bedient und gleichzeitig in Einklang mit den Notwendigkeiten aus Klimawandel, Klimagesetzgebung und Raumnutzung gebracht werden. Dies bedeutet eine sehr gut abgestimmte und eng verzahnte Entwicklung der Mobilität im Gesamtraum. Voraussetzung für den Erfolg ist eine ie umfassende Berücksichtigung der Ansätze und Möglichkeiten der digitalen Transformation, Multi- und Intermodalität, hochautomatisiertes bzw. autonomes Fahren, E- und Mikromobilität, Verkehrspsychologie sowie der Nachhaltigkeit. Das Szenario bedingt eine hohe inhaltliche und prozessseitige Qualität; dazu zählen:

- gemeinsame Vision für den Mobilitätsraum Mitteldeutschland
- regelmäßig fortentwickelte Strategie
- intensiver, anwendungsorientierter Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis
- permanente (Weiter-)Qualifikation
- klar definierte Rollen und Zuständigkeiten

- routiniert angewendete Prozesse von der Idee über die Erprobung bis zum Dauereinsatz/-betrieb (inkl. Monitoring) von Mobilitätsneuerungen

Das Szenario ist überzeugungs- und ressourcenintensiv. Dies betrifft sowohl alle Verantwortungs- und Entscheidungsträgerinnen und -träger wie auch die Bevölkerung. Durch die Priorisierung von Maßnahmen nach Umsetzungswahrscheinlichkeit, Ergebnisbeitrag und Hebelwirkung lässt sich die notwendige Stringenz für den Erfolg eines so ambitionierten Szenarios gewährleisten. Voraussetzungen sind eine gesicherte Mittelausstattung für die Koordinierung, Pilotierung und den Dauerbetrieb der Schlüsselmaßnahmen, eine Angleichung der Umsetzungsbedingungen zwischen den beteiligten Bundesländern, ein mutiger Abbau von Realisierungshürden und eine breite politische bzw. institutionelle Rückendeckung für die operativ Verantwortlichen bei der Umsetzung des Szenarios.

5.1.3 Entwicklungsgrundsätze der touristischen Mobilität

Im Workshop wurde die wahrscheinlichste Entwicklungsrichtung im Bereich des Qualitäts- bzw. Innovationsszenarios gesehen, da von den Beteiligten die Notwendigkeit umfassender Änderungen im Mobilitätsverhalten und in den touristischen Angeboten durch externe Rahmenbedingungen erwartet wird. Insgesamt wird ein Transformationsbedarf im Bereich der touristischen Mobilität gesehen, in dem nachhaltige Mobilitätsangebote regionsweit vernetzt und flächendeckend etabliert werden. Die daraus folgende Gestaltungsbedarf werden in den folgenden Entwicklungsgrundsätzen subsumiert.

Entwicklungsgrundsätze der Touristischen Mobilität in Mitteldeutschland

Die sich verändernden externen Rahmenbedingungen werden umfassende Änderungen im Mobilitätsverhalten und in den touristischen Angeboten erfordern und nach sich ziehen.

Die Bedürfnisse der Bevölkerung und ihrer Gäste sollen konsequent bedient und gleichzeitig in Einklang mit den Notwendigkeiten aus Klimawandel, Klimagesetzgebung und Raumnutzung gebracht werden. Ökonomisch und sozial zugängliche Angebote und Infrastrukturen sollen nutzbar werden. Dementsprechend sollen Planungsprozesse bei Mobilitätsangeboten und bei touristischen Produkten auf die neuen Rahmenbedingungen angepasst werden.

Das Wissen zur (tages-)touristischen Mobilität wird strategisch ausgebaut, stetig weiterentwickelt und verankert. Der Dialog und Austausch wird auf allen Ebenen grenzüberschreitend gefördert und bekommt einen festen Rahmen.

Alle (tages-)touristischen Ziele und Veranstaltungen sollen (ab einer bestimmten Größe) ohne die Nutzung eines Pkw innerhalb des jeweiligen Einzugsbereiches (siehe Kapitel 2.1.3) erreichbar sein. ÖPNV-Angebote sind dabei ein zentraler Baustein, der über die Veranstaltungen finanziert wird. Die Angebote werden prioritär vermarktet.

Das Fahrrad wird ein zentraler Baustein und das verbindende Element beim Aufbau intermodaler Mobilitätscluster. Ein leistungsstarkes Radroutennetz schafft durch einheitliche Wegequalität und kontinuierliches Wegemanagement eine hohe Erlebnisqualität und mehr Sicherheit für Radfahrer.

Ein professionelles und permanentes Monitoring von Fahrradinfrastrukturen wird forciert und in Verbindung mit Forschung und Bildung gefördert, stetig weiterentwickelt und verankert.

Der Dialog und die grenzüberschreitende Vernetzung wird auf allen Ebenen gefördert und bekommt einen festen Rahmen in einer Koordinierungsstelle. Akteure sind sich ihrer eigenen Zuständigkeiten und der ihrer Partner bewusst.

5.1.4 Ziele für die Maßnahmen

Oberziele

In Abstimmung mit den parallel erarbeiteten Studien (Integrierte Mobilitätsstudie Mitteldeutschland und Tourismusstrategie Mitteldeutschland) ergeben sich vier Oberziele für die Entwicklung der touristischen Mobilität im Mitteldeutschen Revier bis 2040:

- M1: Die Erreichbarkeit ohne Pkw sowohl der Region selbst als auch die Erreichbarkeit innerhalb des Mitteldeutschen Reviers soll gefördert werden. Mittelfristig sollen alle touristischen Ziele in ihren jeweiligen Einzugsbereichen (siehe Kapitel 2.1.3) ohne Pkw erreicht werden können.
- M2: Verkehrsbedingte Emissionen sollen bis 2040 um 88 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Auch der Teilbereich der (tages-)touristischen Mobilität muss einen relevanten Beitrag zum Erreichen des Ziels leisten.
- T1: Die Region soll als Impulsgeber und Innovationsmotor wirken und damit neue Ansätze im Tourismus und der touristischen Mobilität etablieren. Innerhalb der Region sollen die verschiedenen Akteure aus den Bereichen Tourismus und Mobilität über die bestehenden Kreis- und Ländergrenzen hinweg vernetzt werden.
- T2: Die regionale Wertschöpfung im Tourismus und Tagestourismus soll als Wirtschaftsfaktor in der Metropolregion Mitteldeutschland gesteigert werden. Dadurch – und in Verbindung mit den entstehenden Mobilitätsangeboten – sollen positive Impulse für die Lebensqualität der Bevölkerung gesetzt werden.

Damit ergeben für die Touristische Mobilität wesentliche Arbeitsschwerpunkte.

Aufgrund der hohen Relevanz der Mobilität für die Nachhaltigkeit im Tourismus muss die nachhaltige Erreichbarkeit als integrierter Angebotsbestandteil in der Produktentwicklung sowie dem Marketing berücksichtigt werden. Dazu müssen Kooperationen bei Planung, Marketing und Betrieb grenz- und fachübergreifend etabliert werden.

Die Angebote werden kundenfokussiert entwickelt und sollen einen Austausch zwischen städtischen und ländlichen Räumen ermöglichen. ÖPNV und Radverkehr müssen als zentrale Säulen in der (tages-)touristischen Mobilität fokussiert weiterentwickelt und gefördert werden.

Unterziele

Für die Ausgestaltung der Maßnahmen wurden die Ziele um Unterziele ergänzt, auf deren Erfüllung die Maßnahmen ausgerichtet sind.

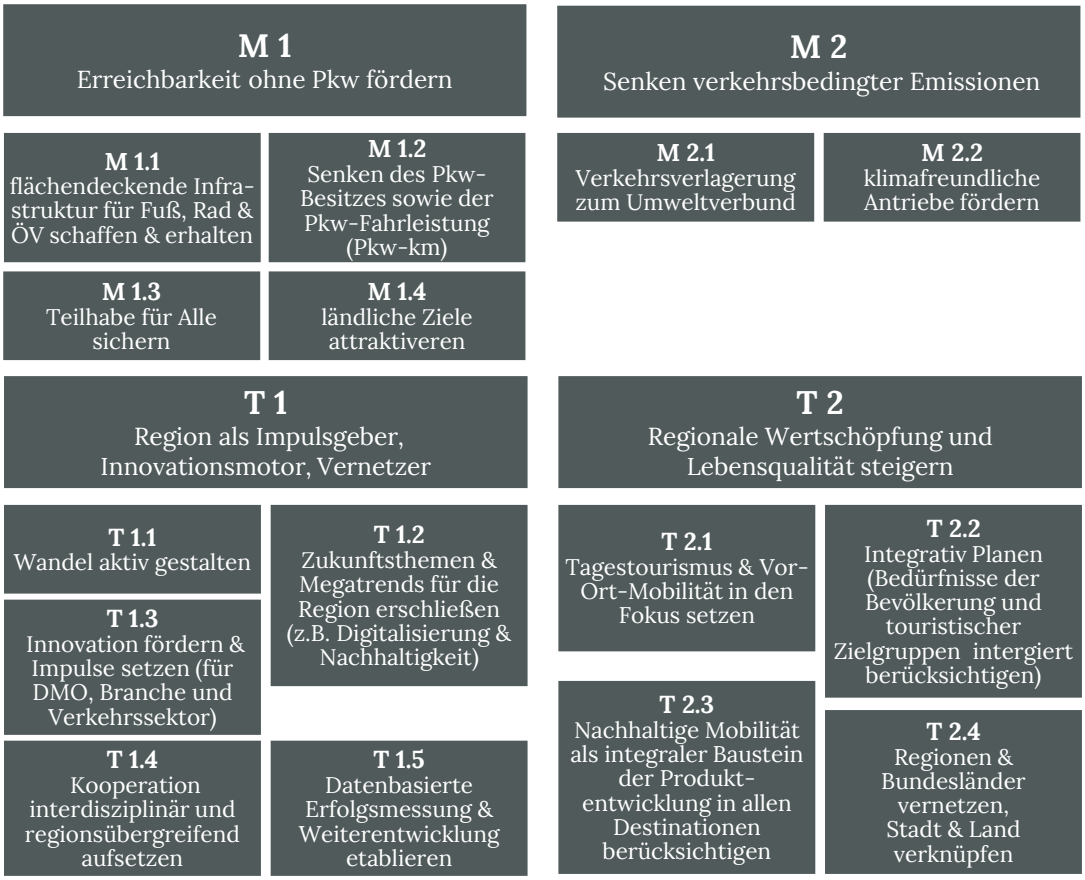


Abbildung 44: Zielsystem zur Bewertung der Maßnahmen

- M 1.1: Flächendeckende Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV schaffen und erhalten: Durch geeignete infrastrukturelle Maßnahmen werden die Grundvoraussetzungen für einen Angebotsausbau im Umweltverbund geschaffen.
- M 1.2: Senken des Pkw-Besitzes sowie der Pkw-Fahrleistung: Durch geeignete Maßnahmen soll der Pkw-Besitz gesenkt werden. Mithilfe eine geringere Pkw-Verfügbarkeit werden Rahmenbedingungen geschaffen, um die Pkw-Fahrleistung auch im (tages-)touristischen Verkehr zu senken.
- M 1.3: Teilhabe für alle sichern: Durch eine nachhaltige (und barrierefreie) Erreichbarkeit touristischer Ziele soll die Teilhabe an (tages-)touristischen Aktivitäten für alle Bevölkerungsgruppen gesichert werden.
- M 1.4: Ländliche Ziele attraktivieren: Eine verbesserte Erreichbarkeit ohne Pkw sichert die Wettbewerbsfähigkeit ländlicher Ausflugsziele vor dem Hintergrund des sich wandelnden Mobilitätsverhaltens.
- M 2.1: Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund: Durch geeignete Maßnahmen sollen Verlagerungswirkungen hin zum Umweltverbund erreicht werden.
- M 2.2.: Klimafreundliche Antriebe fördern: Dieses Ziel resultiert aus den Ergebnissen der Integrierten Mobilitätsstudie Mitteldeutschland und soll auch bei touristischen Mobilitätsangeboten umgesetzt werden.
- T1.1: Wandel aktiv gestalten: Im Rahmen dieses Zielfeldes soll die gesellschaftlich diskutierte Mobilitätswende im Bereich der touristischen Mobilität durch die Akteure proaktiv vorangetrieben werden.

- T1.2: Zukunftsthemen und Megatrends für die Region erschließen: Die beteiligten Akteure sollen in der Lage sein, Megatrends in den Bereich der touristischen Mobilität überführen zu können.
- T1.3: Innovationen fördern und Impulse setzen: Eng verbunden mit den Zielen T1.2 und T1.4 sollen die Akteure in der Region durch geeignete Ansätze befähigt werden, adäquat im Sinne der Teilziele zu handeln.
- T1.4: Kooperationen interdisziplinär und regionsübergreifend aufsetzen: Diese Zielstellung dient dazu, einen organisatorischen Rahmen zu entwickeln, in dem die notwendigen Kooperationen initiiert und fortentwickelt werden können.
- T1.5: Datenbasierte Erfolgsmessung und Weiterentwicklung etablieren: Die Datenlage zur touristischen Mobilität (zum Beispiel Verhaltensmuster, Bedürfnisse, Gäste- und Nutzendenzahlen), aber auch zur Qualität der Radwegeinfrastruktur muss verbessert werden, um ein kontinuierliches Monitoring für die Ableitung von zielgerichteten Verbesserungsmaßnahmen umsetzen zu können.
- T2.1: Tagestourismus und Vor-Ort-Mobilität in den Fokus setzen: Die Fragen zur nachhaltigen Erreichbarkeit touristischer Ziele sowie zurr Fortbewegung in der Region sind im Sinne der Zielvorgaben aus dem Strukturwandel bei allen touristischen Planungen von Beginn an zu betrachten.
- T2.2: Integrativ Planen: Die Bedürfnisse der Bevölkerung und der touristischen Zielgruppen sollen integriert berücksichtigt werden, um tragfähige Angebote und Lösungen für die Nutzenden-Basis zu entwickeln.
- T2.3: Nachhaltige Mobilität als integraler Baustein der Produktentwicklung in allen Destinationen berücksichtigen: Jedes touristische Produkt soll die Möglichkeit der nachhaltigen Anreise ohne Pkw inkludieren.
- T2.4: Regionen und Bundesländer vernetzen, Stadt und Land verknüpfen: Eine wesentliche Erfolgsvoraussetzung der zu planenden Maßnahmen ist es, die breite Nutzbarkeit und Sichtbarkeit in der Region sicherzustellen. Daher sind die Voraussetzungen zu schaffen, um sich durchgängig ohne Pkw in der Gesamtregion fortbewegen zu können.

5.2 Handlungsempfehlungen

Die vier im Rahmen des Projektes festgelegten Handlungsfelder (siehe Abschnitt 5.1.1) bilden die strukturelle Grundlage, in der die erarbeiteten Handlungsempfehlungen (Maßnahmen) einsortiert werden. Inhaltliche orientieren sich die Handlungsempfehlungen dabei stark an der Integrierten Mobilitätsstudie Mitteldeutschland (grundlegende Handlungsansätze im Bereich der Mobilität) und der Tourismusstrategie Mitteldeutschland (vor allem bezüglich der Leitprodukte).

Nachfolgend sind die den Handlungsfeldern zugeordneten Maßnahmen benannt und zum besseren Verständnis erläutert. Besonders essenzielle Handlungsempfehlungen wurden hervorgehoben. Sie sind von übergeordneter Priorität und daher im Anschluss als Schlüsselmaßnahmen vertieft dargestellt. Alle Handlungsempfehlungen bzw. Maßnahmen tragen zur Zielerreichung bei.

Handlungsfeld Strategie und Marketing	
Beschreibung	Das Handlungsfeld Strategie und Marketing stellt sowohl für die nachhaltige Entwicklung der (touristischen) Mobilität als auch für die ganzheitliche Radverkehrsförderung den übergeordneten Rahmen dar. Die strategisch-konzeptionellen Grundlagen dienen dazu, gemeinsame Standards für Angebote und Planungen zu setzen sowie Produkte und Angebote zielgerichtet aufeinander abzustimmen – alles in allem die langfristige Ausrichtung der Region im Bereich der touristischen Mobilität zu bestimmen. Damit einher gehen Fragestellungen zur Schaffung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen sowie der Messung des Erfolges umgesetzter Maßnahmen. Da das Handlungsfeld „Strategie und Marketing“ auf alle Maßnahmen einwirkt, hat es eine zentrale Bedeutung, um die in den Entwicklungsgrundsätzen formulierten Ziele zu erreichen sowie die mit der Umsetzung verbundenen Aufgaben langfristig und dauerhaft zu sichern. Auch für ihre Mitwirkung an der Umsetzung sind die Rahmenbedingungen – aufbauend auf den heutigen Strukturen – weiterzuentwickeln und langfristig zu verankern.
Zentrale Erkenntnisse[33]	Im gesamten Projektverlauf hat sich gezeigt, dass ▶ die strategisch-konzeptionellen Grundlagen (zum Beispiel Radkonzepte und Nahverkehrspläne) von allen Projektbeteiligten für die Unterstützung der täglichen Arbeit sowie in der Kommunikation gegenüber der Politik, den Förderinstanzen und weiteren Beteiligten als sehr wichtig erachtet wurden; ▶ kleinteilige Planungsgebiete mit verschiedenen Schwerpunkten eine abgestimmte Gesamtperspektive behindern; durch mangelnde Abstimmung und/oder differierende Interessen und zur Verfügung stehende Budgets werden Potenziale und Synergien nicht geboten; ▶ in vielen Bereichen selbst interne Zuständigkeiten und Aufgabenbereiche unklar sind und dies Prozesse verzögert und ineffizient gestaltet; ▶ die lokalen Akteure trotz umfassender Konzepte immer noch für die Notwendigkeit von Infrastrukturinvestitionen im Radbereich sowie Investitionen in touristisch nutzbare ÖPNV-Angebote sensibilisieren müssen; ▶ keine flächendeckenden, übergreifenden Monitoringsysteme vorhanden sind, um Nachfragestrukturen zu erfassen und Infrastrukturqualitäten zu kontrollieren. Insbesondere im Bereich des Radverkehrs fehlen Prozesskompetenz und -innovation; ▶ vorhandene Daten zur (touristischen) Mobilität vereinzelt vorliegen, jedoch nicht in ein gesamtheitliches Besuchermonitoring eingespeist werden.
Handlungsempfehlungen	☑ Einbindung der Maßnahmen in übergeordnete Planungen: Damit die Ziele und Maßnahmen im Mobilitätsraum Mitteldeutschland auch eine entsprechende Verankerung in allen die Mobilität und den Radverkehr betreffenden Ebenen und Bereichen finden, müssen die touristische Mobilität insgesamt und der touristische Radverkehr im Besonderen in den Landes-, Regional- und Kommunalplanungen besser berücksichtigt werden. ☑ Auf Basis der im Rahmen dieses Projektes erstellten Übersicht der Akteure müssen Zuständigkeiten für Standard-Prozesse bei der Produktplanung, der Festlegung von ÖPNV-Angeboten und im Radtourismus abgefragt werden, um diese gezielt vorzubereiten und zeiteffizienter durchzuführen.

[33] Die folgenden zentralen Erkenntnisse beruhen auf den Analysen der Bausteine 2.2 und 3.2 inklusive der durchgeführten Online-Befragung.

Handlungsfeld Strategie und Marketing	
	☑ Evaluation der touristischen Ausrichtung aller Destinationen innerhalb der Gebietskulisse von neutraler Instanz: Im Rahmen eines Projektes erfolgen die Identifikation von Synergieeffekten und ggf. Empfehlungen zur Neuausrichtung und Prüfung einer möglichen „Gesamtvermarktung“, indem Radgästen Orientierung geboten wird. ☑ Einführung und Verankerung eines *professionellen und permanenten Monitorings* des (touristischen) Mobilitätsverhaltens und von Fahrradinfrastrukturen: Eine stetige Anpassung und Weiterentwicklung der Angebote, Produkte und Infrastrukturen sollten forciert werden., zum Beispiel durch die Einrichtung von permanenten Zählstellen als wirksamem Instrument der Erfolgskontrolle und als Argumentations- und Entscheidungshilfe sowie zur Einschätzung von Prioritäten bei Investitionen. ☑ Im Bereich der Mobilität sollten bestehende Datengrundlagen in einer *Mobilitätsplattform Mitteldeutschland* zusammengeführt und Datenlücken durch zusätzliche Erfassungen geschlossen werden. Ziel ist es, die Verlagerung der touristischen Mobilität zum Umweltverbund zu monitoren und bedarfsgerecht nachzusteuern. ☑ Setzen gemeinsamer Standards für ein regionsweit vergleichbares An- und Abreisemarketing bei touristischen Zielen und Aktivitäten: Dabei muss einerseits der Umweltverbund prioritär aufgeführt werden. Zudem sind Informationen zum ÖPNV in den digitalen Auftritten der touristischen Leistungsträger dynamisch (mit Echtzeit-Informationen) einzubetten. Weiterhin sind für die nachhaltige Erreichbarkeit der touristischen Ziele gemeinsame Mindeststandards zu definieren (Angebotsstandards). ☑ Konzeption und Durchführung radspezifischer Kampagnen: Die Förderung des Radverkehrs soll durch eine regionsweite Öffentlichkeitskampagne zum Radfahren unterstützt werden. Die Kampagne soll Radfahren dabei positiv besetzen und Lust auf die Nutzung des Rades im Alltag und in der Freizeit machen. Unterstützt werden sollen Aktionen und Kampagnen zur Förderung des Fahrradfahrens, wie Teilnahmen an Aktionen, zum Beispiel „Mit dem Rad zur Arbeit“, Mobilitätstage, sowie Sternfahrten zu touristischen Ereignissen oder Attraktionen. ☑ Initiierung umsetzungsorientierter Forschungsprojekte und Verankerung des touristischen Radverkehrs in Forschungsprogrammen. Neben der produktorientierten Forschung für die Radfahrenden sind auch Forschungsprojekte im Bereich der Änderung des Verkehrsverhaltens bzw. der Mobilitätsdatenerhebung für den Radverkehr zu initiieren. ☑ Stärkere Einbindung der touristischen Mobilität (inklusive des Themas Rad) bei weiteren Veranstaltungen, zum Beispiel zum Klimaschutz.

Handlungsfeld Organisation, Kooperation und Finanzierung	
Beschreibung	Um die vorgestellten Entwicklungsgrundsätze im Mitteldeutschen Mobilitätsraum nachhaltig etablieren zu können, bedarf es einer tragfähigen Organisation und Finanzierung. Nur aufeinander abgestimmte Strukturen und Aufgabenfelder der beteiligten Akteure (Kommunen, Tourismus und Mobilität) ermöglichen eine Umsetzung der Vision. Deshalb braucht es eine klare Organisationsstruktur, die festschreibt, welche Aufgaben an welchen Stellen des Netzwerkes organisiert werden müssen, um die anvisierte Qualität erreichen

Handlungsfeld Organisation, Kooperation und Finanzierung	
	zu können. Dabei sind dauerhafte Strukturen notwendig, die die Strategieprozesse (siehe Handlungsfeld Strategie und Marketing) koordinieren und die beteiligten Akteure strukturfest und effizient vernetzen. Die Vernetzung, Information und Motivation der Akteure auf den verschiedenen Ebenen sind dabei zentrale Elemente. Öffentlichkeitsarbeit und Bewerbung der Angebote sind unverzichtbare Komponenten für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung und die Transformation des Mobilitätsverhaltens. Statt der bisherigen zahlreichen Einzelmaßnahmen, soll künftig der Fokus auf transparente und gemeinsame Aktivitäten sowie Kampagnen gelegt werden.
Zentrale Erkenntnisse[34]	Organisation: ▶ heterogene und teilweise unübersichtliche Organisationsstrukturen auf regionaler und lokaler Ebene ▶ oftmals ausgeprägte Informations- und Kommunikationsdefizite zwischen den verschiedenen Akteuren und Ebenen, oft verbunden mit unklaren Zuständigkeiten ▶ komplexe Stakeholder-Kulisse (Gäste, Leistungspartner, Landkreise, Kommunen, Aufgabenträger des ÖPNV, Verkehrsunternehmen), die die Aufgabenverteilung und die Durchführung von Prozessen erschwert ▶ finanzielle und personelle Grenzen der Akteure durch vielfältige Aufgaben ohne einen stärkeren politischen Rückhalt und ohne gute Ausstattung (beispielsweise zum Ausbau touristisch nutzbarer ÖPNV-Angebote oder zur Qualitätssicherung der Radwegeinfrastruktur) ▶ unterschiedliche Prioritäten bei Radwegen – je nach zuständiger Institution auch innerhalb einer Route bzw. eines Radwegs Kooperation: ▶ überwiegend gute Zusammenarbeit innerhalb der Bundesländer - länderübergreifende Kooperationen beschränken sich in vielen Fällen auf touristische Leuchtturmprodukte ▶ ausbaufähige Zusammenarbeit und Kooperation, vor allem bei fachübergreifenden Planungen und Produktentwicklungen (verbesserungswürdig sind insbesondere die Kooperationen im Radtourismus, zum Beispiel mit Hotels, aber auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der radtouristischen Akteure) ▶ Verteilung der Förderung und Koordination von Radtourismus in der Region auf viele Stellen und zahlreiche Akteure und Gebietskörperschaften, teilweise bereits gute Strukturen vorhanden ▶ verbesserungswürdig Zusammenarbeit der Koordinierungsstellen, insbesondere im Bereich Vermarktung. Finanzierung: ▶ Landkreis- und länderübergreifende Zusammenarbeiten im ÖPNV sind oftmals durch bestehende Budgetrestriktionen begrenzt. Die touristische Mobilität wird im ÖPNV überwiegend als zusätzliche Aufgabe außerhalb der Daseinsfürsorge gesehen und hängt stark von den Budgets der ÖPNV-Aufgabenträger ab.

[34] Die folgenden zentralen Erkenntnisse beruhen auf den Analysen der Bausteine 3.1, 3.2 und 3.4 sowie auf den Ergebnissen der durchgeführten Online-Befragung (Baustein 3.3).

Handlungsfeld Organisation, Kooperation und Finanzierung	
	▶ Personelle Engpässe in den touristischen Organisationen führen zu einer eingeschränkten Leistungsfähigkeit. Zudem hat der Tourismus als freiwillige Aufgabe nicht überall die gleiche Priorität. ▶ Unzureichende personelle und finanzielle Ressourcen in den Kommunen und Landkreisen für Radinfrastrukturmaßnahmen und für das Erhaltungsmanagement. ▶ Oftmals besteht keine Klarheit über die finanzielle Ausstattung (z. B. im Infrastrukturbereich). ▶ Förderinstrumente können aufgrund von Unklarheiten und Unwissenheit nicht optimal genutzt werden.
Handlungsempfehlungen	Organisation: ☑ Erstellung eines übergreifendenden Maßnahmenplanes: Sämtliche Maßnahmen für Umsetzung und Betrieb der Radregion werden zukünftig in einem Maßnahmenplan den strategischen Handlungsfeldern zugeordnet, priorisiert und den konkreten Verantwortungsträgern zugeteilt. Für die Aufgabenfelder werden feste Zeiträume definiert, in denen diese neben der operativen Arbeit im Fokus stehen. Die Fortschritte des Maßnahmenplans werden regelmäßig evaluiert und angepasst. ☑ Klärung Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten (z. B. durch einen zentralen Abstimmungstermin) mit einer Übersicht auf Basis der vorliegenden Akteursübersicht ☑ Identifikation möglicher Koordinierungsstellen, die Prozesse organisieren und partizipativ mitgestalten (Einrichtung und Betreuung der zentralen Informationsstelle; Entlastung Planungskapazitäten etc.). ☑ Entlastung kleiner und mittlerer Gemeinden und Aufgabenträger von fachlichen Aufwänden (zum Beispiel bei der Planung und Umsetzung von erweiterten Mobilitätsmaßnahmen und der Antragsarbeit, der Umsetzung und Pflege von Radverkehrsnetz und Knotenpunktsystem, einem flächendeckendem Bike-Verleih, der Einbindung in einen On-Demand-Verkehr mit flexiblen Halten usw.). ☑ jährliche/turnusmäßige Datenpflege der digitalen Informationsstelle (Mobilitätsnetzwerk) sowie regelmäßige Kontrolle durch Koordinierungsstellen. (siehe Schlüsselmaßnahme Mobilitätsdatencloud) ☑ Weiterentwicklung der Leitprodukte fördern: Die Förderung und Unterstützung konzentrieren sich besonders auf die überregionalen Radwege. Dies sollte auch für die Weiterentwicklung ausgewählter Leitprodukte mit Verbindungscharakter genutzt werden (K-D-L-S-Route). Kooperation: ☑ *Einrichtung eines übergeordneten Netzwerks zur Mobilitätsentwicklung:* Der Dialog und die fach- und grenzübergreifende Vernetzung soll auf allen Ebenen gefördert werden und einen festen Rahmen in einer übergreifenden Organisationseinheit erhalten. Dieses Netzwerk sollte in den Bereichen Mobilität und Tourismus die nachhaltige Entwicklung im Mitteldeutschen Mobilitätsraum koordinieren. Dabei sollte neben Themen wie Digitalisierung und Mobilitätsmanagement die touristische Mobilität als eigenes Querschnittsthema strukturell abgebildet werden und auch den Radtourismus bearbeiten.

Handlungsfeld Organisation, Kooperation und Finanzierung	
	☑ Kooperationsbedarf der Akteure und Institutionen anhand der jeweiligen Aufgabenbereiche und Verantwortlichkeiten festschreiben. Damit soll besonders die bundesland- und fachübergreifende Zusammenarbeit vorangetrieben werden. ☑ Koordination in der Bildung nachhaltiger touristischer Produkte mit Mobilitätsbausteinen sowie der Herstellung einer generell nachhaltigen Erreichbarkeit touristischer Ziele im Mobilitätsraum Mitteldeutschland ☑ Change-Management für kommunale Planungsbehörden und Entscheidungsträger zur Neu-Justierung von Planungsprämissen zugunsten nachhaltiger und effizienter Mobilitätsangebote ☑ Bestimmung eines Qualitätsbeauftragten für die Radwegeinfrastruktur je Landkreis als Schnittstelle zwischen den Ansprechpartnern aus den Bereichen Tourismus und Infrastruktur (Koordination Befahrungen, Ansprechpartner bei Mängeln etc.). ☑ Fortführung der AG Radtourismus: Wichtig ist die Benennung einer verantwortlichen Stelle, die die Fortführung der AG organisiert und die Ziele und Leitplanken des Weiterbestehens festlegt. Finanzierung: ☑ Planungs- und Investitionshürden reduzieren: Durch die Schaffung einer zentralen Institution sollen Planungshürden reduziert werden, unter anderem durch Unterstützung und Koordinierungsfunktionen zu Förderinstrumenten. ☑ Schaffen zusätzlicher Finanzierungsquellen für touristisch nutzbare ÖPNV-Angebote und gemeinsame Investitionen im Rahmen von Förderanträgen, zum Beispiel Wegemanagement, Knotenpunktwegweisung, Produktentwicklung ☑ Aufstellen von Förderprogramm zur Weiterentwicklung radtouristischer Leitprodukte und Veröffentlichung einer Übersicht geförderter Radprojekte ☑ Entwicklung eines Leitfadens zur Förderkulisse für den Radtourismus: Unzureichende Kenntnis über die vielfältigen Fördermöglichkeiten für radtouristische Maßnahmen auf den Ebenen Land, Bund, Europäische Union, aber auch unzureichende Kompetenzen und Ressourcen für die Antragsstellung, bilden häufig eine Barriere für die Umsetzung und erfolgreiche Etablierung neuer Angebote. Hierzu sind für die touristischen Leistungsträger entsprechende Informationsangebote sowie Beratung und Unterstützung bei den Antragsverfahren erforderlich. ☑ Intensivierung der Beratungsleistung und Unterstützung bei der Fördermittelantragserstellung: Antragsverfahren sind oftmals so komplex und aufwändig, dass Kommunen bei ohnehin knappen personellen Ressourcen mitunter sogar ganz auf die Einreichung von Förderanträgen verzichten (müssen). Hinzu kommt, dass gerade in den kleineren Kommunen die Mitarbeitenden häufig so vielfältige Aufgaben übernehmen müssen, dass komplexe Förderanträge oder das Erkennen von geeigneten Fördermöglichkeiten an sich schon eine große Hürde bedeuten kann.

Handlungsfeld Infrastruktur und Mobilitätsangebote	
Beschreibung	Das Mitteldeutsche Revier ist sowohl durch touristische Attraktionen in den Städten als auch in den ländlichen Bereichen gekennzeichnet. Viele ländliche

Handlungsfeld Infrastruktur und Mobilitätsangebote	
	Ziele lassen sich am Wochenende ohne Auto nicht komplikationsfrei erreichen. Hier sind flächendeckende nachhaltige Mobilitätsangebote nötig, die kooperativ mit den touristischen Attraktionen geplant und vermarktet werden und die unter Nutzung der sich erweiternden Betriebsmöglichkeiten durch die Digitalisierung gestaltet werden sollten. Auch die Finanzierung derartiger Angebote muss auf eine breitere Basis gestellt werden. Die Radgäste in der Region stellen eine sehr heterogene Zielgruppe dar: Neben Urlaubsreisenden bewegen sich viele Tagesausflügler, Pendler und die lokale Bevölkerung auf den Radwegen. Ziel der Entwicklung ist eine einheitliche, durchgängige, verlässliche und qualitativ hochwertige Ausstattung, welche die Ansprüche und Erwartungen aller Nutzer nicht nur befriedigt, sondern möglichst übertrifft und gleichzeitig aktuelle Trends bedient. Die Infrastruktur soll auf die wachsenden und zeitgemäßen Anforderungen durch einen zukünftig stärkeren und schnelleren Radverkehr sowie die zunehmende Verbreitung von E-Bikes ausgerichtet sein und ein gutes subjektives Sicherheitsgefühl bieten. Für das Untersuchungsgebiet hat sich gezeigt, dass Handlungsbedarfe von Instandhaltungs- und Sanierungsbedarfen vorhandener Radinfrastruktur (einschließlich der Begleitinfrastruktur) bis hin zu erforderlichen Netzschlüssen bestehen.
Zentrale Erkenntnisse[35]	Infrastrukturausstattung und Mobilitätsangebote: Die Ergebnisse der Konzeptauswertung haben gezeigt, dass… ▶ die nachhaltige Erreichbarkeit touristischer Ziele flächendeckend durch einen integrierten Mix verschiedener Mobilitätsangebote hergestellt werden muss; bestehende Lücken sind zu schließen; ▶ das SPNV-Netz eine gute Ausgangsbasis für die Erschließung und Verbindung der Region bietet, jedoch in der Fläche durch zu- und abbringende Mobilitätsangebote auch am Wochenende ergänzt werden muss; ▶ in einem großen Teil des Mitteldeutschen Reviers ein Verbundtarif (Mitteldeutscher Verkehrsverbund) zwischen den verschiedenen ÖPNV-Unternehmen gilt; damit wird eine durchgehende Tarifierung von den beiden Quellmärkten Leipzig und Halle (Saale) ausgehend gewährleistet; bisher fehlen im Verbundtarif die straßengebundenen Personennahverkehre im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sowie der gesamte ÖPNV im Landkreis Mansfeld-Südharz; weitere Mobilitätsangebote, wie Bike- und Carsharing oder die Nutzung von E-Scootern sind bisher nur zum Teil eingeschlossen; ▶ besonders Leitprodukte im Fokus bzgl. einer Einhaltung oder Entwicklung von Qualitätsstandards stehen; Ziele sind durchgängig befahrbare Routen mit einheitlicher Wegequalität und einer lückenlosen und übereinstimmenden Beschilderung; ▶ die aktuelle Planung in den Gebietskörperschaften die Optimierung bestehender Radrouten, Lückenschlüsse im Netz und eine verbesserte Anbindung an den ÖPNV in den Vordergrund stellt; ▶ durch den Ausbau von Abstellanlagen und Bike+Ride Stationen, besonders an Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV, sowie durch einheitliche Mitnahmeregelungen die Verknüpfung von Rad und ÖPNV erleichtert werden soll. ▶ Im Untersuchungsgebiet liegt ein starkes Qualitätsgefälle vor. Die Akteure schätzen die Ausstattung der Radwege als überwiegend ausbaufähig ein. Das

[35] Die folgenden zentralen Erkenntnisse beruhen auf den Analysen der Bausteine 2.2 und 3.2 inklusive der durchgeführten Online-Befragung.

Handlungsfeld Infrastruktur und Mobilitätsangebote

gilt insbesondere für Anzahl/Zustand der Rastplätze, Wegequalität und Untergrund sowie Sicherheit (z. B. Beseitigung oder Markierung von Gefahrenstellen).

- Besonders in und um die Haupteinstiegspunkte Halle (Saale) und Leipzig ist eine hochqualitative radtouristische Infrastruktur essenziell. Dennoch wird in Leipzig innerstädtisch sowie im Umland von Halle wenig für eine Weiterentwicklung getan.
- Der Zustand der Beschilderung wird mehrheitlich als gut bewertet, die Qualität allerdings als verbesserungswürdig. Besonders in Ortsdurchfahrten und an abgelegenen Streckenabschnitten besteht teilweise dringender Handlungsbedarf.
- Die Anreise mit dem Pkw gestaltet sich durchweg unkompliziert, besonders aufgrund ausreichender Parkmöglichkeiten an den Startpunkten. Die Anbindung an den Schienenfernverkehr sowie an den ÖPNV sind hingegen optimierungsbedürftig. Hier bietet eine vereinfachte Fahrradmitnahme große Chancen.
- Die E-Bike-spezifische Infrastruktur wird stetig ausgebaut, jedoch schwerpunktmäßig in und um die Haupteinstiegspunkte. Eine ausreichende Grundabdeckung, beispielsweisemit Ladestationen, ist besonders in ländlichen Gegenden nicht gegeben.
- Punktuelle Bauleistungen zur Aufwertung der Infrastruktur wurden bereits in den letzten Jahren umgesetzt – einige Regionen planen Investitionen (zum Beispiel in Ladeinfrastruktur, Wegweisung).
- Kenntnisse über umfangreiche infrastrukturelle Schwächen sind vorhanden, diese haben bisher aber wenig Einfluss auf die Qualitätssicherung. Die Relevanz des Themas wird in den vorliegenden Konzepten sichtbar, bisher wird aber kaum übergreifend und einheitlich gedacht.

Infrastrukturpflege:

- In den meisten Regionen existiert keine zentrale Stelle, welche ausschließlich für die Qualitätssicherung der Radinfrastruktur verantwortlich ist. Die wenigsten Regionen planen eine entsprechende Stelle einzurichten.
- Die Verantwortlichkeiten bzgl. der Infrastrukturpflege sind häufig unklar.
- Die Wegepflege ist eine große Herausforderung. Die Organisation der Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren wird als schwierig erachtet.
- Die Entgegennahme und Weiterleitung von Schadensmeldungen und Hinweisen zur Infrastruktur ist oftmals nicht klar geregelt.
- In den meisten Fällen übernimmt die Gemeinde bzw. Stadt die Entgegennahme von Schadensmeldungen, diese sind dann auch oftmals für die Koordination bzw. auch für die Kontrolle im Feld zuständig.
- In den meisten Regionen werden die Radwege regelmäßig einmal im Jahr kontrolliert, einige Wege jedoch gar nicht. Fehlende Dokumentation sowie Pflegeprotokolle erschweren die Umsetzung hoher Qualitätsstandards.
- Die Mängelbeseitigung übernehmen oftmals Mitarbeitende der Baulastträger bzw. der Gemeinde/Stadt. Es gibt kaum klare Abläufe, wie im Fall von Schäden gehandelt werden soll.
- Die Dauer der Mängelbeseitigung ist den Akteuren mehrheitlich unbekannt, eine vertragliche Regelung gibt es in den wenigsten Fällen.

Handlungsfeld Infrastruktur und Mobilitätsangebote	
Handlungs-empfehlun-gen	☑ *Ausbau vernetzter Mobilitätsangebote:* Auf- und Ausbau flächendeckender nachhaltiger, zielgruppen- und ortsspezifisch ausgestalteter Mobilitätsangebote (vertiefende Beschreibung im Steckbrief, siehe Anhang 1). ☑ Festlegung einheitlicher Standards und Mindestanforderungen für Start-/Endpunkte touristischer Radrouten, gestaffelt zum Beispiel in regionale Route, landkreisweite Route, überregionale Route und Leitprodukt. ☑ *Qualitätsausbau und -sicherung der Wegeinfrastruktur:* Wichtig ist die Umsetzung von Standards und Mindestanforderungen in Routenverläufen. Die identifizierten Infrastrukturmängel werden sukzessiv entsprechend des Idealzustands ausgebessert bzw. beseitigt. ☑ Umsetzung der Standards und Mindestanforderungen der Start-/Endpunkte: Besonders die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV muss durch einheitliche Preise und Regularien zur Fahrradmitnahme vereinfacht werden. ☑ Prüfung, ob die Sanierung oder der Neubau von Wegen mit alternativen Wegeoberflächen realisiert werden können. ☑ Einrichtung eines GIS-basierten Beschilderungskatasters mit allen Informationen zu Bauart, Schildern, Inhalten, Einschüben und Aufklebern: Es wird dringend empfohlen ein einheitliches System mit benachbarten Landkreisen und Bundesländern anzustreben, um eine einheitliche Qualität sicherzustellen und zukünftig Aufwände in überregionalen Projekten zu verringern. ☑ Einrichtung eines GIS-Systems zur Verwaltung aller Touren und POI-Informationen: Die dafür verantwortlichen Bearbeiter sollten eine aktuelle Software (zum Beispiel QGIS) verwenden. Dies ermöglicht den problemlosen Austausch von Daten mit anderen Partnern. Perspektivisch wird empfohlen, ein einheitliches System mit benachbarten Landkreisen und Bundesländern anzustreben, um eine durchgehende Qualität sicherzustellen und zukünftig Aufwände in überregionalen Projekten zu verringern. ☑ Gezielte Platzierung weiterer E-Bike-Ladestationen entsprechend der Etappenplanung von Radgästen in ländlichen Gebieten ☑ Installation von Begleitinfrastruktur: Zu beachten sind eine gepflegte und nutzbare Ausstattung. Platzierung auf längeren Etappen, nahe an POI sowie an landschaftlich reizvollen Orten.

Handlungsfeld Produkt	
Beschreibung	Der Radtourismus ist für den mitteldeutschen Raum ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, stellt für viele Gäste einen Reiseanlass dar und ist auch für den Tagestourismus sowie die Naherholung von großer Bedeutung. Um die bestehenden Potenziale auszuschöpfen, sind neben hochqualitativer radtouristischer Infrastruktur besonders die zielgruppenspezifischen Angebote ausschlaggebend. Im Untersuchungsraum gibt es bereits positive Ansätze und starke Leuchtturmprodukte, die auch jetzt schon erfolgreich überregional koordiniert werden. Der Ausbau dieser Ansätze sowie die Nutzung von Synergieeffekten steht dabei im Fokus, um eine schlüssige zielgruppengerechte Ausrichtung und effektive Vermarktung der Produkte zu erreichen. Durch Inwertsetzung kultureller und regionaler Highlights – regionsweit und innerhalb der einzelnen Destinationen – sowie durch eine durchdachte Organisation der bestehenden Routenverläufe, besteht die große Chance dem Gast ein ganzheitlich schlüssiges, abgestimmtes und attraktives Raderlebnis zu bieten. Bei Produkten, touristischen Attraktionen und Veranstaltungen wird die Organisation der Anreise – mit wenigen Ausnahmen, in denen die ÖPNV-Nutzung im Eintrittspreis inkludiert ist - den Nutzenden überlassen. Durch die hohe Pkw-Verfügbarkeit und habitualisierte Verkehrsmittelwahlentscheidungen fällt diese häufig zugunsten des Pkw aus, wenn für die ÖPNV-Nutzung zusätzlicher Aufwand für die Beschaffung von Fahrplaninformationen und den Ticketerwerb getrieben werden muss.
Zentrale Erkenntnisse[36]	▶ Es gibt bisher sehr wenige Versuche, mittels in Produkten und Eintrittspreisen inkludierte ÖPNV-Leistungen die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes zu beeinflussen. ÖPNV wird bisher nicht als touristisch relevanter Standortfaktor wahrgenommen. ▶ Es wird eine Fokussierung auf wenige, dafür qualitativ hochwertige Angebote verfolgt. Dies sind insbesondere überregionale Radrouten, deren Attraktivität durch Qualitätssicherung erhalten und gesteigert werden soll. ▶ Gästen wird bisher wenig Orientierung zu verfügbaren Produkten gegeben, man muss sich bei zahlreichen Stellen informieren. Informationen zu Routen ohne Leuchtturm-Charakter sind größtenteils spärlich und für nichtaffine Internetnutzer schwer zu finden. ▶ Zu wenige Radrouten sind zur Inszenierung von kulturellen und regionalen Highlights gestaltet. Zwar binden beinahe alle Routen touristische POI ein, jedoch ist eine themenbezogene Aufladung der Radwege die Ausnahme. ▶ Der starke Fokus auf touristische Leuchttürme resultiert in fehlenden Mitteln für attraktive Rund- und Sternwegprodukte mit Erlebnissen für spezifische Zielgruppen (zum Beispiel Familien oder Senioren). Durch mangelnde Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen sind die bestehenden Angebote größtenteils in unterdurchschnittlichem Zustand. ▶ Das Engagement der unterschiedlichen Akteure (unter anderem Land, Kommunen) für die Radwege und touristischen Themenrouten ist sehr unterschiedlich. Gute Ansätze stehen hier deutlichen Defiziten in der Organisation, Koordinierung und auch bezüglich der Infrastruktur gegenüber.

[36] Die folgenden zentralen Erkenntnisse beruhen auf den Analysen des Bausteine 3.1, 3.2 und 3.4 sowie auf den Ergebnissen der durchgeführten Online-Befragung (Baustein 3.3).

Handlungsfeld Produkt	
Handlungs-empfehlungen	Auf dem Weg zum Auf- und Ausbau hochwertiger und integrierter Produkte für die potenziellen Zielgruppen stehen folgende Punkte im Fokus: ☑ *Ausbau von Leitprodukten mit integrierten ÖPNV-Bausteinen* mit dem Ziel, die Anreise mit dem ÖPNV und nachhaltigen Mobilitätsalternativen als bereits verfügbare Mobilitätsoption zu platzieren und Zugangsbarrieren aus der Information und dem Erwerb von Fahrscheinen abzubauen. *In der finalen Ausbaustufe ist in jedem Leitprodukt, jedem Eintrittspreis und bei jeder Veranstaltung die Anreise mit dem ÖPNV inkludiert.* ☑ Schaffung einer attraktiven digitalen Informationsstelle für den Radtourismus in Mitteldeutschland: Dort werden die notwendigen Informationen zu radtouristischen Angeboten gebündelt und über ein ansprechendes Format an den Gast gespielt. So wird unter anderem zu den bestehenden Routen und erstmals zu Kombinierungsmöglichkeiten informiert. Zusätzlich können Informationen zur Anreise, Aktivitäten, Übernachtungs- und Einkehrmöglichkeiten usw. integriert werden. Um den Pflegeaufwand überschaubar zu halten, werden allgemeine Informationen zu den Angeboten einmal jährlich aktualisiert. Für aktuelle Statusmeldungen und Detailinformationen wird die offizielle Website oder Informationsstelle des Angebotes verlinkt (Falls vorhanden). ☑ Als Basis für das Informationsangebot bietet eine Einteilung der bestehenden touristischen Radrouten in eine abgestimmte Hierarchie zusätzliche Orientierung für potenzielle Gäste. Zusätzlich lassen sich hierdurch Qualitätsunterschiede auf Produkt- oder Infrastrukturebene in der Kommunikation abschwächen. ☑ Verstetigung hochwertiger und zeitgemäßer Standards bei der Produktentwicklung und Zielgruppenausrichtung: Es soll ein regionsweiter Mindestqualitätsstandard zu erreichen. ☑ Priorisierung der Entwicklung von integrierten Angeboten, zum Beispiel für Familien: Zukünftig müssen besonders jene radtouristischen Angebote höher priorisiert werden, die weitere Angebote einbinden und vernetzen, um die Region erlebbar zu machen. Dies hat eine Erhöhung der Aufenthaltsdauer vor Ort zum Ziel. ☑ Die Einrichtung eines allgemeinen Knotenpunktsystems vereinfacht Routenkombinationen und somit eine Planung individueller Rundreisen innerhalb der Region. ☑ Neben der Evaluation möglicher Nutzungskonflikte durch Aktivierung der operativen Ebene oder Erhebungen sollten zusätzlich die Gäste die Möglichkeit haben, an vorhandene Stellen für Infrastrukturmängel auch Orte von Nutzungskonflikten melden zu können, um notwendige Optimierungen auf den Weg zu bringen. ☑ Entwicklung von Pauschalangeboten für die zu entwickelnden Leitprodukte ☑ Etablierung der Initiative „Partner laden Partner ein“: Die Träger der touristischen Radprodukte lernen sich, ihre Betriebe und Leistungen kennen (zum Beispiel Betriebsführungen, Fahrradtouren). ☑ Schaffung von Anreizen zur Steigerung der Anzahl von Qualitätsbetrieben, zum Beispiel mit ServiceQ-Zertifikat, Bett+Bike-Zertifizierung

5.3 Schlüsselmaßnahmen für die Touristische Mobilität

Ausgehend von dem bereits identifizierten Handlungsbedarf wurden Schlüsselmaßnahmen definiert, die gegenüber den weiteren Handlungsempfehlungen einen besonderen Stellenwert aufweisen und einen nachweisbaren Beitrag zur Erreichung der benannten Oberziele leisten.

Die definierten Schlüsselmaßnahmen stellen den relevanten Auszug aller empfohlenen Maßnahmen dar. Ein vollständiges Erreichen der Ziele ist nur bei Umsetzung aller benannten Maßnahmen realistisch. Die Umsetzung leistet den wichtigsten Anteil zur Erreichung der Ziele, wobei einige Schlüsselmaßnahmen sogar als grundlegende Vorrausetzung zur Zielerreichung einzustufen sind. Zur Förderung der nachhaltigen touristischen Mobilität sind einheitliche Qualitätsstandards und die Ertüchtigung der „letzten Meile“ wichtige Voraussetzungen. Zentraler Aspekt zur Förderung des touristischen Radverkehrs ist die Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur unter Einhaltung einheitlicher Standards.

Die sieben Schlüsselmaßnahmen werden nachfolgend in Steckbriefen ausführlicher vorgestellt. Ergänzt werden die Steckbriefe durch Tabellen, in denen die Umsetzungsschritte der Schlüsselmaßnahmen zum besseren Verständnis detailliert erläutert sind. Es werden die Hauptakteure und der Zeithorizont für die angestrebte Umsetzung definiert und dafür anfallenden Kernaufgaben aufgeführt. Die Schlüsselmaßnahmen sind wie folgt geordnet und sind auf den entsprechenden Seiten aufgeführt:

- Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland (O1, Seite 115 ff.)
- Mobilitätsdatencloud (S1, Seite 119f.)
- Systematische Weiterentwicklung als übergreifende Radregion (S2, Seite 121 ff.)
- Besuchermonitoring und Wegemanagement (S3, Seite 125 f.)
- Ausbau vernetzter Mobilitätsangebote (I1, Seite 127 f.)
- Qualitätsausbau & -sicherung der Radwegeinfrastruktur (I2, Seite 129 ff.)
- Ausbau von Leitprodukten mit nachhaltigen Mobilitätsbausteinen (P1, Seite 133f.)

Handlungsfeld
Organisation, Kooperation & Finanzierung

Schlüsselmaßnahmen

Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland (O1)

Wissen fördern, Akteure vernetzen, Projekte koordinieren und die nachhaltige Erreichbarkeit der Region sichern

Ziel und Ansatz der Maßnahme

- Regionsweite Vernetzung der Akteure im Bereich Mobilität, Verwaltung, Wirtschaft und Tourismus – mit den Schwerpunkten der Alltagsmobilität und touristischen Mobilität
- Beratung von Kommunen und Touristikern und weiteren Akteuren im Bereich Mobilitätsmanagement und Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsangebote und der Digitalisierung im Mobilitätssektor
- Qualifizierung der Akteure im Bereich nachhaltiger Mobilität und über Fachtagungen und Mobilitätsforen
- Begleitung von Umsetzung weiterer Schlüsselmaßnahmen
- Unterstützung von Partnern bei der Fördermittelakquise



Beschreibung

Grundlage für die Umsetzung vieler Schlüsselmaßnahmen ist eine bruchlose Kooperation zwischen verschiedenen Akteuren über Landkreis- und Bundeslandgrenzen hinweg. Das Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland soll als zentrale Koordinierungsstelle wesentliche Themen in den Bereichen der Alltags- und Freizeitmobilität fördern und damit auch die Umsetzung der weiteren Schlüsselmaßnahmen unterstützen.



Abbildung 1: Einbettung des Sachplans in Instrumente und Abläufe der Raumplanung

Das Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland soll als Institution die Kooperationspartner in der Region bei der Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsangebote unterstützen. Damit verbunden sind folgende Aufgaben, die das Netzwerk übernehmen sollte

- Netzwerkbildung und Koordination der verschiedenen Kooperationspartner sowie anwendungsorientierter Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis
- Koordination bei Planung, Bau und Vermarktung von Projekten zur nachhaltigen Mobilität
- Beraten und (Weiter-)Qualifikation von Kooperationspartnern (z. B. Kommunen, Verwaltungen, Destinations-Management-Organisationen (DMO), touristischen Leistungsträgern) zu den Themen
  - Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte, vernetzte Mobilität, Digitalisierung
  - Radverkehr, Nahmobilität
  - Schulwegmobilität und Verkehrssicherheit
  - Touristische Mobilität und Produktbildung
- Bereitstellung von Wissen (z. B. Studien und Handbücher) sowie regionsübergreifender Infrastruktur (z.B. Buchungssysteme)
- Unterstützung der Kooperationspartner beim Fördermittelmanagement für nachhaltige Mobilitätsangebote
- Abstimmen regionsweiter Standards für die touristische Mobilität zur Einbindung von Mobilitätsangeboten in touristische Leitprodukte
- Evaluation und Monitoring des Mobilitätsverhaltens sowie der Infrastruktur und Mobilitätsangebote
- Wahrung der Interessen nachhaltiger Mobilitätsformen bei Konflikten mit anderen Infrastrukturen
  Kooperationspartner können dabei, neben Kommunen, Bildungseinrichtungen, Unternehmen, touristische Leistungsträger, DMO sowie Mobilitätsanbieter sein.

Struktur und Akteure

Für das Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland wird die folgende inhaltliche Struktur mit folgenden Kernthemen vorgeschlagen.

Digitalisierung
- Datenbereitstellung
- Digitale Mobilitätsdienste
- Mobilitäts-Monitoring

Vernetze Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Vernetzung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr
- Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Kommunen
- Fokussetzung auf Nachhaltigkeit bei strategischen Planungen

Touristische Mobilität
- Besuchermonitoring
- Radverkehr und Wegemanagement
- Produktbildung mit Mobilitätsangeboten

Für die Kooperationspartner sollten aus einer Kooperationsvereinbarung mit dem Mobilitätsnetzwerk ein direkter Nutzen durch die Aufgaben der Institution gestiftet werden. Gleichzeitig sollten sich die Partner zur inhaltlichen Mitarbeit und zum Umsetzen bestimmter Schlüsselthemen verpflichten, um digitale und nachhaltige Mobilitätsangebote in Mitteldeutschland zu fördern.

Bildquellen: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/
https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/tba/flv/Seiten/default.aspx

Handlungsfeld
Organisation, Kooperation & Finanzierung

Zielerreichung

M 1 Erreichbarkeit ohne Pkw fördern		M 2 Senken verkehrsbedingter Emissionen		T 1 Region als Impulsgeber, Innovationsmotor, Vernetzer		T 2 Regionale Wertschöpfung und Lebensqualität steigern	
M 1.1	M 1.2	M 2.1	M 2.2	T 1.1	T 1.2	T 2.1	T 2.2
M 1.3	M 1.4			T 1.3	T 1.4	T 2.3	T 2.4
				T 1.5			

Legende

- M 1.1 Maßnahme bedient das Ziel vollständig
- M 1.1 Maßnahme bedient das Ziel teilweise
- M 1.1 Maßnahme hat keinen Effekt auf das Ziel

Beschreibung der Ziele siehe Abschnitt 5.1.4

Wirkung im Bereich Mobilität

- (M1.1, M1.2, M1.3, M1.4, M2.1) Durch abgestimmte Standards und Planungsstrategien wird die nachhaltige Erreichbarkeit der Region verbessert und die Verkehrsmittelwahl mittelbar zugunsten des Umweltverbundes beeinflusst. Ländliche Ziele werden durch die verbesserte Erreichbarkeit attraktiver.
- (T1.5, T 2.2) Durch das abgestimmte Mobilitäts- und Infrastrukturmonitoring werden die Angebote stetig an die Bedürfnisse der Einwohner:innen und Gäste angepasst und zielgerichtet weiterentwickelt.

Weiterer Nutzen

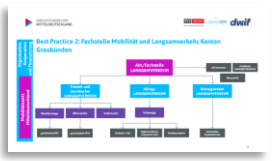
- (T1.1 ... T 1.4, T 2.4) Durch das Mobilitätsnetzwerk werden aktuelle Themen und Ansätze in die Region getragen und bei den Partnern verankert. Die Kooperation in der Region wird durch fachübergreifende Austauschplattformen gestärkt. Damit wird der Strukturwandel aktiv gestaltet.
- (T2.1, T2.3) Durch die Vernetzung der Akteure und die fachliche Unterstützung werden bei touristischen Produkten nachhaltige Mobilitätsprodukte integriert. Dadurch verbessert sich die Erreichbarkeit der touristischen Ziele mit positiven Effekten auf die Wertschöpfung.

Best-Practice

siehe Anhang 11



Zukunftsnetz Mobilität NRW



Fachstelle Langsamverkehr (CH)



Koordinierungsstelle für radtouristische Infrastruktur in Schleswig-Holstein

Umsetzungsschritte

- Ansiedelung des Mobilitätsnetzwerkes Mitteldeutschland in länderübergreifender Institution
- finale Definition von Ziele, Aufgaben und Zuständigkeiten
- Abschluss von Kooperationsvereinbarungen mit Akteuren in der Region
- Akquise von Personal und Aufbau der Strukturen sowie Kooperationsplattformen
- Unterstützung der Akteure bei der Übertragung und Umsetzung der Maßnahmen des Projektes IRMD
- Abstimmen strategischer Zielstellungen, Planungsprämissen und Qualitätsstandards sowie Unterstützung bei der Umsetzung daraus resultierenden Maßnahmen

Verantwortlichkeit

Koordinierender Akteur
z.B. Metropolregion Mitteldeutschland, Mitteldeutscher Verkehrsverbund

- Aufbau der Struktur und Verankerung in der Region
- Akquise von Fördermitteln

Mitwirkende

Akteure in der Region

- Kooperation und lokale Umsetzung von Maßnahmen

Bundesländer

- Beteiligung und Finanzierung

Evaluation

- regelmäßige Auswertungen der Mobilitäts- und Infrastrukturdaten (v. a. Befahrungen)
- Monitoring der Entwicklungen und Abgleich mit den strategischen Entwicklungszielen in der Region

Phase	Umsetzungsschritte	Kernaufgaben	Umsetzungs-ebene	Zeitplan
Stufe 1: Vorbereitungsphase	Gründung einer fachübergreifenden Arbeitsgruppe mit den Akteuren der drei Studien ▶ Integrierte Mobilitätsstudie Mitteldeutschland ▶ Tourismusstrategie Mitteldeutschland ▶ Touristische Mobilität Mitteldeutschland	▶ Festlegung von Aufgaben, Strukturen und Ansiedlung des Mobilitätsnetzwerkes als zentrale Koordinierungsstelle für den Strukturwandel ▶ Definition der Anzahl personalstellen und zugehöriger Stellenbeschreibungen ▶ Abschätzen der laufenden Kosten der Koordinierungsstelle	Metropolregion Mitteldeutschland, Aufgabenträger des ÖPNV, MDV, Verwaltungen des Straßenbetriebes, LMO / DMO	sofort
	Sicherung der Finanzierung des Mobilitätsnetzwerkes	▶ Vereinbarung der beteiligten und nutznießenden Akteure zur Finanzierung der Koordinierungsstelle (Aufbau und Unterzeichnen von Kooperationsvereinbarungen) ▶ Einwerben von Fördermitteln zur Gründung und zum strukturellen Aufbau sowie Start der inhaltlichen Arbeit	AG Mobilitätsnetzwerk	bis Ende 2022
Stufe 2: Umsetzungsphase	Aufbau des Mobilitätsnetzwerkes und Personalakquise	▶ Aufbau Struktur ▶ Akquise von Personal ▶ Start der inhaltlichen Arbeit (Umsetzung von Schlüsselmaßnahmen koordinieren, Projekte initiieren)	Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland	bis Ende 2023
Stufe 3: Wirkungsphase	Fortlaufende inhaltliche Arbeit des Mobilitätsnetzwerkes	▶ entsprechend den festgelegten inhaltlichen Schwerpunkten ▶ Change-Management in der Mobilitätsplanung ▶ Beratungen von Verwaltungen und Akteuren zum Mobilitätsmanagement im Alltags- und touristischen Verkehr ▶ Aufbau von Monitoring-Tools ▶ Koordination des Wegemanagements im (touristischen) Radverkehr ▶ Koordination von Aufbau und Weiterentwicklung touristischer (Leit-)Produkte ▶ Akquise von Fördermitteln, Betreuen von Studien und Pilotprojekten ▶ ...	Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland	ab 2024

Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle im Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland

Aufgrund der großen Gebietskulisse sowie der Herausforderung, ein übergreifendes Ziel zu bedienen, bedarf es der Ernsthaftigkeit und der Bereitschaft sich breiter aufzustellen ohne Parallelstrukturen aufzubauen. Zur Sicherung der anstehenden Aufgaben und lang-

fristigen Zielerreichung ist die Etablierung einer zentralen Koordinierungsstelle (Radtourismus) im Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland, die die Radregion übergeordnet steuert und die strategischen und operativen Aufgaben regelt, unerlässlich. Diese zentrale Anlaufstelle erscheint umso nützlicher und effizienter, weil sich der Gesamtraum aus sehr heterogenen Destinationen mit zum Teil sehr unterschiedlichen Teilgebieten in Bezug auf geographische Zuordnung und die Bedeutung des Radtourismus zusammensetzt. Als Netzwerkstelle, Strategietreiber und -sicherer, Kompetenzträger und Impulsgeber begleitet die Koordinierungsstelle die Sicherung und den Ausbau der umfassenden Chancen des Radtourismus für die aktivtouristische Entwicklung im Gesamtraum. Dies ermöglicht es, sich vor Ort vollständig auf die jeweilige Konzeption, Umsetzung und Marktbearbeitung zu konzentrieren – unterstützt durch eine Koordinierungsstelle für die gemeinsame Kompetenzpflege, den Erfahrungsaustausch sowie die Netzwerk- und Strategiearbeit. Damit hat die Koordinierungsstelle einen ganzheitlichen Überblick über sämtliche Prozesse und Entwicklungen innerhalb der Gebietskulisse und ist die zentrale Anlaufstelle und Bindeglied für alle radtouristischen Akteure.

Die Koordinierungsstelle ….

- sichert durch Qualifikationsangebote die Verbreitung des gesammelten Fachwissens an alle Beteiligten bei der Planung, der Umsetzung und beim Betrieb der Infrastruktur;
- agiert als Brücke zwischen Forschung und Praxis und verantwortet den Aufbau eines Netzwerkes zu den mit Radtourismus befassten Berufsakademien, Hochschulen und Universitäten im Gesamtraum (und darüber hinaus) mit dem Ziel einer Schwerpunktbildung in Forschung, Qualifikation und Praxistransfer;
- prüft die Koordinierungsstelle Modelle für die berufsbegleitende Qualifikation und Weiterbildung sowie deren Förderung zur dauernden Sicherung der Qualifikation aller mit dem Radtourismus befassten Fachkräfte in der Gebietskulisse;
- beobachtet den Markt und gibt Impulse zur Berücksichtigung neuer Entwicklungen; insbesondere die fortschreitende Differenzierung der Fahrzeuge und die daraus resultierenden Anforderungen an die Infrastruktur müssen aufgrund der zeitaufwendigen Anpassungsmaßnahmen und vor allem mit Blick auf zwischenzeitlich mögliche Nutzungskonflikte rechtzeitig erkannt werden;
- wertet regelmäßig die aktuelle Entwicklung der Angebote und Produkte in den Regionen aus; mindestens für die Leitprodukte erheben der jeweilige Betreiber bzw. die DMO die jährlichen Nutzungszahlen und ein qualitatives Feedback; beides fließt in die Datenbasis der Untersuchungen der Koordinierungsstelle ein und dient ebenso zur Produkt(weiter)entwicklung.
- erarbeitet eine Handreichung für Arbeitgeber zur Umsetzung radfreundlicher Maßnahmen und Ausstattung;
- erstellt in Abstimmung mit den DMOs Kriterien und Arbeitshilfen für radfreundliche Betriebe, die neben der Beherbergung und Gastronomie zur Verbesserung der Angebote auch ergänzende Leistungsträger wie Einzelhandel umfassen, zum Beispiel Bäcker und Tankstellen;
- informiert und „brieft“ radtouristische Akteure zu den Standards im digitalen Datenmanagement und stellt weitere Arbeitshilfen zur Verfügung.

Handlungsfeld
Strategie & Marketing

Schlüsselmaßnahmen

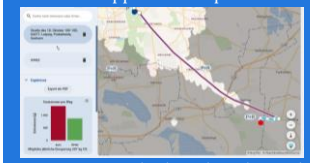
Mobilitätsdatencloud (S1)

Daten generieren und für Kooperation, Gästelenkung & Monitoring nutzbar

Ziel und Ansatz der Maßnahme

- Digitalisierung für eine Ländergrenzen-überschreitende, intermodale touristische Mobilität
- Entwicklung einer gemeinsamen Kooperationsstruktur (siehe auch Maßnahme O1) im Mobilitäts- und Tourismussektor für Sichtbarkeit und Verschneidung von Verkehrs- und Tourismusinformationen
- Etablieren einer gemeinsamen Mobilitätsdatencloud als Hintergrundsystem für Informations-, Vertriebs-, Gästelenkungs- und Monitoringaufgaben
- Systematisches Monitoring des touristischen Mobilitätsaufkommens und datengestützte Evaluation als Grundlage zur Weiterentwicklung nachhaltiger touristischer Mobilitätsangebote

Reachie –App CO2 -Ersparnis



Kamerasensorik Altstadt Dubrovnik



Beschreibung

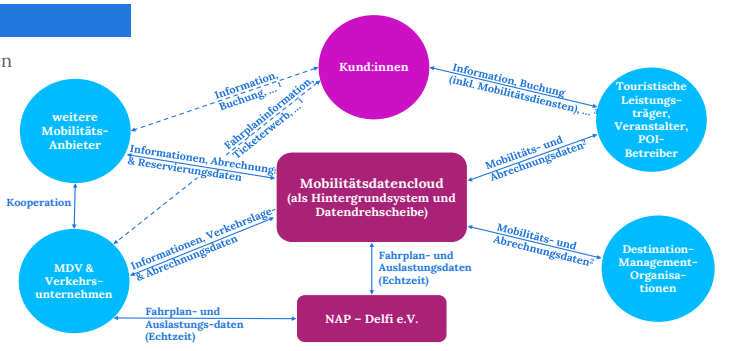
Im Mobilitätsportal Mitteldeutschland (www.mobile-mitte.de) werden für den Mitteldeutschen Raum sowohl Daten zu POI als auch zum Mobilitätsangebot bereitgehalten. Dieser Ansatz hat eine eingeschränkte Reichweite für (tages-) touristische Kundinnen und Kunden, kann jedoch als Basis für ein regionsweites Hintergrundsystem in Betracht gezogen und mit weiteren Systemen und Tools kombiniert werden.

In dieser Datencloud sollen zukünftig alle relevanten touristischen Angebots- und Nachfragedaten sowie mobilitätsbezogene Informationen und Zahlen intelligent verschnitten und zusammengeführt werden. Über diese Plattform werden den Mobilitätsanbietern und den touristischen Leistungsträgern alle relevanten Informationen bereitgestellt, um über deren Kanäle umfassende Informationen in Echtzeit zu verbreiten und anhängige Vertriebsprozesse zwischen den Akteuren zu organisieren. Über die damit erweiterten Inhalte und Funktionalitäten muss künftig die touristische User Experience bei Tages- wie Übernachtungsgästen stetig verbessert werden. Damit werden Grundlagen geschaffen, bisher Pkw-orientierten Gästen nachhaltige Mobilitätsalternativen für (tages-)touristische Wege direkt an deren touristischen Kontaktpunkten anzubieten. Folgende Daten sollten in das System einbezogen werden:

- Fahrplandaten in Echtzeit – über den nationalen Zugangspunkt (National Access Point)
- Angebots- und Auslastungsdaten in Echtzeit von weiteren Mobilitätsdienstleistungen (zum Beispiel Bike- & Carsharing, e-Scooter-Sharing, ...)
- Auslastungsdaten von Parkplätzen und des Straßennetzes in Echtzeit
- Angebotsdaten der touristischen Leistungsträger
- Nachfragedaten im ÖPNV sowie der touristischen Leistungsträger (tages- und zeitscheibenfeine Anzahl von Besucher:innen sowie Kund:innen im ÖPNV – nach Möglichkeit mit erweiterten Informationen zur Zielgruppe und Einzugsbereich der touristischen Ziele) zum Monitoring und zur zielgruppenspezifischen Weiterentwicklung von Produkten und Angeboten
- Daten zur Abrechnung integrierter Ticketingroutinen (zum Beispiel inkludierter ÖPNV-Nutzung in Eintrittspreisen touristischer Ziele oder von Veranstaltungen)
- Daten zum Qualitätsmonitoring von (touristischen) Wegeinfrastrukturen (zum Beispiel Rad- und Wanderwege)
- Investitionen in Sensorik sowie Ausbau intelligenter Infrastrukturen bei Verkehr, Parken, Ticketing, Ausleihe & Sharing (Rad, Boot, Kanu etc.) für Echtzeitinformation, Nutzungsfrequenzen, Wartezeiten usw.
- Bildung eines Kompetenznetzwerkes für das Datenmonitoring (Back end) mit Aufgaben der Daten-modellierung/Prognostik, um Maßnahmen zu steuern, Produkte zu evaluieren und die Zielerreichung einer nachhaltigen touristischen Mobilität zu überprüfen

Kommunikationsschema

Das Ziel besteht darin, Pkw-affinen Kund:innen nachhaltige Mobilitätsangebote an deren Touch Points anzubieten und deren Nutzung in jegliche Entgelte (Eintritt, Veranstal-tungstickets usw.) a priori zu integrieren. Dazu sind folgende Kommunikations-wege notwendig, die durch eine gemeinsame, durch Schnittstellen offen strukturierte, Datencloud orchestriert werden können.



[1] sind bereits Bestandskund:innen des ÖPNV und von Mobilitätsanbietern

[2] Daten zum Einzugsbereich, Nutzungsfrequenz, Auslastung von Parkplätzen, ... (soweit erfasst), Reservierungs- und Ticketdaten

[3] Pkw-affine Kunden:innen (Ziel: Verlagerung zum ÖPNV und zu Mobilitätsanbietern

Handlungsfeld
Strategie & Marketing

Zielerreichung

M 1 Erreichbarkeit ohne Pkw fördern		M 2 Senken verkehrsbedingter Emissionen		T 1 Region als Impulsgeber, Innovationsmotor, Vernetzer		T 2 Regionale Wertschöpfung und Lebensqualität steigern	
M 1.1	M 1.2	M 2.1	M 2.2	T 1.1	T 1.2	T 2.1	T 2.2
M 1.3	M 1.4			T 1.3	T 1.4	T 2.3	T 2.4
				T 1.5			

Legende

- M 1.1 Maßnahme bedient das Ziel vollständig
- M 1.1 Maßnahme bedient das Ziel teilweise
- M 1.1 Maßnahme hat keinen Effekt auf das Ziel

Beschreibung der Ziele siehe Abschnitt 5.1.4

Wirkung im Bereich Mobilität

- (M1.4) attraktiviert durch digitale Vernetzung auch nachhaltige Mobilitätsangebote für (ländliche) touristische Ziele, Leit- und Routenprodukte, für POI Industriekultur, und dezentrale Festival-Standorte
- (M2.1) unterstützt die Verlagerung des Tagesausflugsverkehrs vom MIV zum Umweltverbund, durch erleichterte digitale Verbindungsauskunft, Buchbarkeit, Zahlung, CO2-Bilanzierung (z.B. reachie-App)
- (M3.1) berücksichtigt Teilhabe vielfältiger Zielgruppen wie junge Urbane, Familien mit Kindern, Lokale sowie barrierefreie Ausgestaltung durch digitale und ubiquitäre Verfügbarkeit, barrierefreie Ausführung

Weiterer Nutzen

Digitalisierung von touristischer Mobilität unterstützt nachhaltige Tourismusentwicklung Mitteldeutschland, durch

- (T1.1, T1.4) Wandel über digitalisierte touristische und Erlebnisangebote mit verändertem nachhaltigen Mobilitätsverhalten, interdisziplinäre Digitalisierung Tourismus-Kultur-Verkehr
- (T2.1, T2.2) Fokus der Digitalisierung bei Zielgruppe regionale Bevölkerung und Vor-Ort-Mobilität im Tagestourismus, Berücksichtigung Gäste- und Einwohnerbedürfnissen bei User Experience
- (T2.3) Schaffung einer Systemarchitektur für ein flächendeckendes Ausrollen in allen beteiligten Destinationen, mobile Erreichbarkeit wird digital in die touristische Angebotsentwicklung integriert
- (T2.4) Stärkung der die Bundesländer und die Regionen übergreifenden Zusammenarbeit in der Produktentwicklung durch digitale Vernetzung und Kooperationsstrukturen.

Best-Practice

siehe Anhang 11



Ausflugsticker Bayern 2.0

- Bundesländerplattformen zur Erfassung und Information über die Auslastung von Ausflugszielen/POI (Ausflugsticker 2.0 Bayern)
- Auslastungsinformation DB Navigator/ MVG APP Münchner Verkehrsgesellschaft
- Flächendeckende Erlebnisbuchung Ostbayern (feratel experience)
- Kanu-Ticket Lahn: Kombiticket Kanufahren und ÖPNV
- MOVE App Leipzig; intermodale Verbindungsauskunft, Buchungsfunktionalität, digitaler Abrechnung

Umsetzungsschritte

Der Aufbau einer Datencloud als Hintergrundsystem zum Austausch besuchsrelevanter statischer wie dynamischer Informationen, Funktionalitäten für Mobilität und Aktivitäten stellt eine Grundlage dar, die notwendigen Informationen und Angebote an den Touch Point der (Tages-)Tourist:innen bereitzustellen und so nachhaltige Mobilitätsalternativen zum Pkw zu fördern. Dazu sind folgende Umsetzungsschritte notwendig:

- Schritt 1: Identifikation von relevanten Akteuren und möglichen Multiplikatoren sowie Betreibern der Datencloud zur Digitalisierung der touristischen Mobilität in allen drei Bundesländern (**Kooperationsstruktur**).
- Schritt 2: Auswahl relevanter Datenarten, gemeinsamer Daten- und Prozessstandards, notwendiger Schnittstellen für digitale Vernetzung/ Datenaustausch zwischen Tourismus und Mobilität sowie Definition von Funktionalitäten (Information, Buchung, Abrechnung) und Auswahl einer geeigneten Basis für Datencloud; Einbezug interessierter Akteur:innen entlang der Customer Journey (**Leitlinie)**
- Schritt 3: Schließen der Informationslücken durch Verknüpfen der Datencloud mit existierenden Mobilitäts- und Tourismusplattformen und Aufbau der angestrebten Funktionalitäten: Echtzeit-Anreiseinformation, Buchung und Abrechnung, bisher nicht integrierte Kapazitäten von Kanuverleihstationen, privaten Shuttle-Anbietern oder Radverleihen, veranstaltungsbezogenes Ticketing mit Mobilitätsleistung, usw. (**Aufbau der Plattform**)
- Schritt 4: Erarbeitung von Pilotmaßnahmen zur Beeinflussung des touristischen Mobilitätsverhaltens unter Nutzung der Informationen und Funktionalitäten der aufgebauten Datencloud (möglichst entlang attraktiver touristischer Produkte mit Identifikation von Touch Points, Konzipierung kommunikativer Maßnahmen (Kanäle) und Festlegung von KPIs zur Evaluation (**Pilot zur datengestützten Customer Journey**)
- Schritt 5: Regionsweites Ausrollen der Datencloud und darauf basierender Maßnahmen (**Umsetzung**)

Verantwortliche

Koordinationsstelle und/oder federführender Akteur (z.B. MDV/NASA, LMO/DMO, Metropolregion Mitteldeutschland)

- Steuerung des Prozesses
- Aufbau der Kooperationsstrukturen
- Aufbau der Hosting der Datenplattform
- Einwerben von Fördermitteln

Mitwirkende

Touristische, kulturelle und sonstige Leistungsträger

- Umsetzung der Maßnahme

Mobilitätsanbieter

- Umsetzung der Maßnahme

Bund und Länder

- Bereitstellen von Förderkulissen

Handlungsfeld
Strategie & Marketing

Schlüsselmaßnahme

Systematische Weiterentwicklung als übergreifende Radregion (S2)











Ziele und Ansätze der Maßnahme

- **kurzfristig:** Das radtouristische Leitprodukt KOHLE|DAMPF|LICHT|SEEN-Route zur Qualitätsradroute entwickelt
- **mittelfristig:** Der steigenden wirtschaftlichen Bedeutung des Radfahrens wird mit der Entwicklung und Vermarktung hochwertiger Produkte und Serviceleistungen aus Mitteldeutschland Rechnung getragen.
- **mittelfristig:** Der Gesamtraum wird als Radregion wahrgenommen und ist im Wettbewerb etabliert.
- **langfristig:** sind für mehr als die Hälfte der Gäste die Radfahrmöglichkeiten im Gesamtraum ein wichtiger Grund für die Entscheidung, dort Urlaub zu machen.

Beschreibung

Der Gesamtraum soll langfristig eine europäische Modellregion für den Radtourismus werden, die Alltag und Tourismus gemeinsam denkt und den notwendigen Anschub für pedal-getriebe Fahrzeuge gibt. Es entsteht eine Radregion, die auch in Fachkreisen Wellen schlägt, die Standards setzt, Gewicht hat und Inspiration für andere Regionen liefert. Die systematische Aufwertung der Radprodukte und -angebote hat das Ziel, ein durchgängig hohes Qualitätsniveau herzustellen. Eine dauerhaft erfolgreiche Positionierung des Radtourismus erfordert ein ausgeprägtes Engagement von Seiten der touristischen Leistungsträger u. a. aus den Bereichen Beherbergung, Gastronomie, Service und Mobilität. Daher sind neben der Förderung für den Ausbau der Radinfrastruktur Anreize zu schaffen, um vielschichtige Angebote und flankierende Aktivitäten in Ergänzung zum Infrastrukturausbau für den Radtourismus zu entwickeln und zu betreiben, die möglichst viele potenzielle Radgäste ansprechen. Die Zielgruppe erlebt eine immer mehr aus einem Guss entwickelte Radregion – gut abgestimmt, leistungsfähig und auf der Höhe der Zeit. Dies bedeutet eine sehr gut abgestimmte und eng verzahnte Entwicklung des Radtourismus im Gesamtraum. Die umfassende Berücksichtigung der Ansätze und Innovationen der digitalen Transformation, E- und Mikromobilität, Verkehrspsychologie sowie Nachhaltigkeit ist Voraussetzung für den Erfolg. Folgende Schwerpunkte sind Bestandteil der Schlüsselmaßnahme:

- Aktivierung der Politik: Der Stellenwert des Radtourismus soll im Rahmen der Verkehrswende an Bedeutung gewinnen.
- kontinuierlicher Ausbau und Festlegung regionsübergreifender erlebnisreicher Radrouten für die gemeinsame Vermarktung inkl. thematischer Interpretationen anhand einheitlich festgelegter Zielgruppen (Umsetzung und Weiterentwicklung der Leitprodukte)
- Ausbau der Fahrradfreundlichkeit im ÖPNV, v. a. durch Gewährleistung ausreichender Kapazitäten z. B. durch Erhöhung der Fahrradplätze in der Saison, Reservierungsmöglichkeiten (v. a. für Gruppen), fahrradfreundliche Umsteigemöglichkeiten
- Ausbau von Radverleihsystemen: Zur Entlastung der ÖPNV-Fahrzeugkapazitäten tragen Angebote bei, die an den ÖPNV-Haltestellen verortet sind und eine Alternative zur Fahrradmitnahme bieten. Deutliches Entwicklungspotenzial liegt im Ausbau von Verleih- und Sharing-Systemen, mit denen vor allem die Fahrradnutzung im letzten Teil der Reisekette zwischen ÖPNV-Ausstieg und Ausflugs-/Besuchsziel attraktiver wird. Aufbauend auf den Erfahrungen in Städten und Regionen mit einem etablierten Fahrrad-Verleihsystem oder Bike-Sharing sind Betreiber- und Kooperationsmodelle unter Einbindung des lokalen Fahrradverleihs zu entwickeln, die die kombinierte Nutzung von ÖPNV und Fahrrad auch regionsübergreifend vereinfachen und vereinheitlichen. Dies betrifft insbesondere die Buchungs- und Bezahlsysteme. Besonderes Augenmerk ist auf die Ausweitung des Angebots zum Ausleihen von E-Bikes zu legen.
- Entwicklung eines einheitlichen, aufeinander abgestimmten Knotenpunkt-Beschilderungssystems (basierend auf den vorhandenen Knotenpunktsystemen) unter Abwägung der Attraktivität für Gäste und des Aufwands zur Implementierung sowie gesetzlicher Vorgaben
- durchgängige Servicequalität in der Gebietskulisse sicherstellen (v. a. Fahrradfreundlichkeit)
- Schaffung einer gebündelten, zugänglichen und einheitlichen Informationsqualität zu den Angeboten in der Gebietskulisse

Bilder: E-Bike-Station Stuttgart. © Wolfram Scheible, fgmsp, Mitue. Flickr., Bikefriendly Hotel. © bikefriendly.bike, Antranias.

Handlungsfeld
Strategie & Marketing

Zielerreichung

M 1 Erreichbarkeit ohne Pkw fördern		M 2 Senken verkehrsbedingter Emissionen		T 1 Region als Impulsgeber, Innovationsmotor, Vernetzer		T 2 Regionale Wertschöpfung und Lebensqualität steigern	
M 1.1	M 1.2	M 2.1	M 2.2	T 1.1	T 1.2	T 2.1	T 2.2
M 1.3	M 1.4			T 1.3	T 1.4	T 2.3	T 2.4
				T 1.5			

Legende

- M 1.1 Maßnahme bedient das Ziel vollständig
- M 1.1 Maßnahme bedient das Ziel teilweise
- M 1.1 Maßnahme hat keinen Effekt auf das Ziel

Beschreibung der Ziele siehe Abschnitt 5.1.4

Wirkung im Bereich Mobilität

- (M1.1,T1.1,T1.3) Image als Vorzeige-Radregion, die auch in Fachkreisen Wellen schlägt, die Standards setzt, Gewicht hat und Inspiration für andere Regionen liefert (Vorbildfunktion)
- (T2.1,T2.3) Stärkung von sanft mobilen Urlaubsangeboten durch Vor-Ort-Mobilität mit dem E-Bike
- (M2.2) Vorbildfunktion, z. B. im Zusammenhang mit der Erreichung der Klimaziele
- (T1.1) Einbindung touristischer Anforderungen und Belange in die Förderkulisse (Anpassung der Förderkulisse)

Weiterer Nutzen

- (M1.1, M2.2) Schaffung einer Fahrradkultur
- (M1.1, M2.2) Impuls als Ermutigung zur Nahmobilität, damit Modal Shift zum Radverkehr sukzessive über die Freizeit hinaus auch im Alltag stattfindet
- (T2.2) Verbesserung der Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung im Gesamtraum
- (T1.4) Intensivierung und Aufbau von internationalen Kooperationen
- (M1.1) positive Effekte für die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden in der Gebietskulisse, v. a. für die Gesundheit sowie das Klima. Damit Betrag zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen.

Best-Practice

siehe Anhang 11



Velotransport in der Schweiz



Fahrradverleihsystem Donau Radweg



Radstrategie Bremen Bike it!

Umsetzungsschritte

- Skizzierung des Bedarfs, der Vorstellungen und verfügbaren Kapazitäten/Ressourcen in den einzelnen Landkreisen zur Entwicklung einer gemeinsamen Radregion
- Bildung/Aufbau einer Koordinierungsstelle Rad (KOS Rad) als zentrale Anlaufstelle für Austausch, Koordinierung, Information und Kompetenzaufbau (Ansiedlung beim Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland)
- gemeinsame Abstimmung und Priorisierung über Infrastrukturvorhaben
- Entwicklung einer attraktiven digitalen Informationsstelle für den Radtourismus
- gemeinsame Marktforschung und –analysen, Monitoring
- Weiterentwicklung und Systematisierung von Fahrradverleih und Bike-Sharing an ÖPNV-Stationen
- Verankerung und Steigerung der Erlebnisqualität, z. B. durch Kriterienkataloge, Zertifizierung als ADFC-Radregion bzw. weiterer qualitativer Verfahren (z. B. BYPAD)
- Servicequalität steigern (z. B. durch Erhöhung der Anzahl der fahrradfreundlichen Betriebe)
- Erarbeitung Masterplan Radtourismus

Verantwortlichkeit

Koordinationsstelle Rad/DMO
- Steuerung & Kooperation
- Strategie/Impulsgeber

Kommunen/Baulastträger
- Umsetzung

Mitwirkende

AG Rad/Landkreise
- Konzeption

Bund und Länder
- Finanzierung

Leistungsträger
- Umsetzung

Evaluation

- Entwicklung Leitprodukte: Erstellung jährlicher Status quo-Berichte
- Erarbeitung eines Verfahrens zur Prüfung von Handlungsempfehlungen vor der Umsetzung hinsichtlich der Effektivität der geplanten Maßnahmen (Bedarfs-, Kosten- und Nutzenanalyse)
- regelmäßige Erhebungen sollen die jeweilige Ist-Situation erfassen und durch Abgleich mit den Vorerhebungen die Entwicklung des Radtourismus im Gesamtraum bewerten (z. B. Befragungen)
- regelmäßige Radverkehrszählungen als geeignetes Mittel, um die Entwicklung und die Intensität der Fahrradnutzung zu erheben
- Anzahl der radfreundlichen Betriebe (Zertifizierung), Zertifizierung als Radregion

Umsetzungsschritte	Kernaufgaben	Umsetzungs-ebene	zeitliche Ein-ordnung
Skizzierung des Bedarfs, der Vorstellungen und verfügbaren Kapazitäten/Ressourcen in den einzelnen Landkreisen zur Entwicklung einer gemeinsamen Radregion	▶ Umfrage/Workshop/Austausch zu den genannten Schwerpunkten → Ableitung von Aufgaben für die Koordinierungsstelle Rad und für die Erarbeitung des Masterplans	AG Rad DMO	nach erfolgreicher Installation AG Rad
Bildung/Aufbau einer Koordinierungsstelle Rad (KOS Rad) als zentrale Anlaufstelle für Austausch, Koordinierung, Information und Kompetenzaufbau (Ansiedlung beim Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland – MNMD)	▶ Gründung/Einrichtung der Abteilung/Stelle als zukünftiger Verantwortungsträger im Schwerpunkt Rad ▶ Stellenprofil skizzieren und ausschreiben ▶ Organisation einer Informationsveranstaltungsreihe über die Arbeit im Netzwerk und Vorstellung des Ansprechpartners	AG Rad Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland	parallel zur Einrichtung des Mobilitätsnetzwerkes
gemeinsame Abstimmung und Priorisierung über Infrastrukturvorhaben	▶ AG Rad tagt einmal im Quartal zu Infrastrukturfragen und -vorhaben im Infrastrukturkreis ▶ Darstellung der Investitionsschwerpunkte für die nächsten fünf Jahre und gemeinsame Abstimmung der mittel- und langfristigen Investitionen	KOS Rad AG Rad DMO Bund/Länder Landkreis Kommune/ Baulastträger	nach Einrichtung KOS Rad
Entwicklung einer attraktiven digitalen Informationsstelle für den Radtourismus	▶ Erarbeitung einer übergreifenden Liste aller priorisierten Radprodukte ▶ Bündelung aller notwendigen Informationen zu radtouristischen Angeboten (Anreise, Kombinationsmöglichkeiten, Übernachtung usw.) ▶ Auswahl von Format und Kanälen für die Ausspielung an den Gast	KOS Rad AG Rad DMO Bund/Länder optional: externe Agenturen	nach Einrichtung KOS Rad
gemeinsame Marktforschung und -analysen, Monitoring	▶ progressive Weiterentwicklung des Themas auf Basis von Trend-Monitoring, Erkenntnissen aus Befragungen, Kundenwünschen und Erfahrungswerten ▶ Umsetzung Prozesshandbuch als Grundlage und Verständigung im Plenum ▶ Monitoring zu (rad)touristischen Entwicklungen in der Gebietskulisse und den benachbarten Regionen.	KOS Rad AG Rad Bund/Länder DMO Landkreise Kommune/ Baulastträger Leistungsträger	siehe Maßnahme S3 nach Einrichtung KOS Rad
Weiterentwicklung und Systematisierung von Fahrradverleih und Bike-Sharing an ÖPNV-Stationen	▶ Ausbau der konzeptionellen Ideen hinsichtlich Bike-Sharing und Überführung in die operative Umsetzung durch	KOS Rad AG Rad DMO Landkreise Kommune/ Baulastträger	nach Einrichtung KOS Rad

Umsetzungsschritte	Kernaufgaben	Umsetzungs-ebene	zeitliche Ein-ordnung
	Kooperationen mit den regionalen und lokalen Service-Betrieben ▶ Steigerung durch Kooperationen: Hierfür wird geprüft, in welchen Bereichen Partner mit großem Spezialwissen und ausgeprägter Leistungsfähigkeit positiven Einfluss auf die Weiterentwicklung haben. ▶ Abwägung zur Machbarkeit eines Mobilitätszentrums	Leistungs-träger optional: externe Agentu-ren	
Verankerung und Steigerung der Erlebnisqualität, z. B. durch Kriterienkataloge, Zertifizierung als ADFC-Radregion bzw. weiterer qualitativer Verfahren (z. B. BY-PAD)	▶ Bestimmung eines Verantwortungsträgers innerhalb der Koordinierungsstelle für das Arbeitsfeld Qualitätsmanagement. Dieser erarbeitet und optimiert die täglichen Abläufe und evaluiert Fortschritt. ▶ Initiierung und Etablierung weiterer Leitprodukte mit Vorbildfunktion ▶ Erarbeitung von Arbeitshilfen zum Rad-Tourismus	KOS Rad DMO Kommune/ Baulastträger Leistungs-träger optional: externe Agentu-ren	nach Einrichtung KOS Rad
Servicequalität steigern (z. B. durch Erhöhung der Anzahl der fahrradfreundlichen Betriebe)	▶ Erarbeitung eines erweiterten Kriterienkataloges der auf Angebotsseite Qualitätsstandards definiert (z. B. Checklisten zu Feedbackbögen, Broschüren). ▶ Erarbeitung Schulungsformate für touristische Leistungsträger ▶ Erstellung Qualitätssicherungskonzept (z. B. regelmäßige Prüfungen durch Mystery Checks) ▶ Festlegung von Qualitätspartnern, die sowohl das Engagement als auch die zur Verfügung stehenden Ressourcen nutzen können, um die Qualitätsinitiative in der Radregion hervorragend voranzubringen ▶ Anreiz für zusätzliche Vermarktung auf geplanter Informationsplattform schaffen	KOS Rad externe Agentu-ren DMO Leistungs-träger	nach Einrichtung KOS Rad
Erarbeitung Masterplan Radtourismus	▶ inhaltliche Schwerpunkte auf Basis der Projektergebnisse definieren/abstimmen ▶ Recherche relevanter Förderoptionen und Beantragung von Fördermitteln ▶ Ausschreibungsverfahren	KOS Rad DMO AG Rad Bund/Länder externe Agentu-ren	nach Einrichtung KOS Rad

Handlungsfelder
Strategie und Marketing
Infrastruktur & Mobilitätsangebote

Schlüsselmaßnahme

Besuchermonitoring und Wegemanagement (S3)

Regionsübergreifender Einsatz eines langfristig ausgerichteten Besuchermonitorings und Wegemanagementsystems

Ziele und Ansätze der Maßnahme

- Einschätzung des Besucherverhaltens und -volumens, Ableitung von Maßnahmen und Erfolgsmessung als Prozess verstehen u. umsetzen
- Datenaufbau und –bewertung: Innovative Angebotsentwicklung und Infrastrukturplanung brauchen aktuelle und belastbare Daten:
  - Belastungskapazitäten erkennen und steuern
  - Messung der (touristischen) Wertschöpfung und Erhöhung der Investitionssicherheit
  - Optimierung und Erfolgsmessung von Managementaufgaben
- einheitliche und abgestimmte Vervollständigung und Ergänzung der vorhandenen Datengrundlage
- Etablierung einheitlicher Strukturen für die digitale Datenerfassung, Pflege, Auswertung, Verwaltung u. Nutzung der Daten zur Infrastruktur
- Festlegung klarer Zuständigkeiten, Kompetenzen und Finanzierung
- Förderung von (Weiter-)Entwicklung von Technologien und Methoden zur automatisierten Datenerhebung über gezielte Projektaufrufe









Beschreibung

Ein neutraler Akteur soll künftig die Länder beim Ausbau digitaler Mobilitätsangebote über eine zentrale Stelle (Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland) unterstützen. Das Mobilitätsnetzwerk synchronisiert u. a. Regeln, um Verkehrsdaten zu erfassen, zu aktualisieren und datenschutzkonform zu verarbeiten. Das Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland gleicht zudem Qualitätsstandards für die bereitgestellten Daten ab. Es motiviert die Länder die digitale Erfassung der Infrastrukturdaten wo nötig zu erweitern. Die Länder öffnen hierzu ihre Datenbestände zur Verkehrsinfrastruktur inklusive verfügbarer kommunaler Daten für einen mitteldeutschen Austausch. Die vernetzte Bereitstellung von Echtzeitdaten (z. B. zu Streckensperrungen, Fahrradverleihsystemen) wird vorangetrieben und die Bereitstellung standardisierter, offener Datenschnittstellen der Mobilitätsanbieter koordiniert.

Die Grundlage eines erfolgreichen Monitorings bildet die Erfassung und Auswertung von Daten verschiedener Nutzeraktivitäten (z. B. Bewegungsform, räumliche und zeitliche Verteilung), dem Nutzerverhalten (z. B. Gruppengrößen, Aufenthaltsdauer, Ausgabeverhalten) und der Nutzermotive.

Grundvoraussetzung für das Aufzeigen von Entwicklungen und Erfolgen ist die Erfassung der Ist-Situation (siehe u. a. auch die Schlüsselmaßnahme „Qualitätsausbau und -sicherung der Radwegeinfrastruktur“) . Regelmäßige Erhebungen sollen die jeweilige IST-Situation erfassen und durch Abgleich mit den Vorerhebungen die Mobilitätsentwicklung bewerten. Die Bewertung dient der Einschätzung, inwieweit die Zielsetzungen der Strategie erreicht wurden. Zur Mobilität liegen für die Gebietskulisse diverse Daten, Materialien und Konzepte vor. Bezüglich des Vorhandenseins, der Nutzung, Auswertung oder Pflege der Daten besteht ein sehr unterschiedliches Vorgehen bzw. auch ein heterogener Kenntnisstand. Häufig fehlen die Kenntnisse zu bereits laufenden bzw. regelmäßigen Aktivitäten der einzelnen Akteure und zu vorliegenden Daten. Dies führt dazu das beispielsweise aus Unwissenheit Daten mehrfach oder nicht einheitlich erhoben werden. Eine systematische Erfassung, Nutzung und Pflege z. B. radrelevanter Daten oder von ÖPNV-Nutzungs-Daten stellt generell die Basis einer erfolgreichen Verkehrsförderung dar.

Neben der Erfassung, Analyse und Auswertung der Daten zu verschiedenen Schwerpunkten muss auch deren Nutzung, Pflege und Veröffentlichung betrachtet werden. Die zentrale Schlüsselmaßnahme konzentriert sich neben dem Monitoring auf den Aufbau eines vernetzten modernen Datenmanagementsystems zur umfassenden Digitalisierung verkehrsrelevanter Daten in der Gebietskulisse. Die Nutzungspotenziale entstehen dabei insbesondere durch die Verknüpfung und digitale Anwendung der Daten. Echtzeitdaten werden dabei für die Gäste- und Besucherlenkung eine besondere Rolle spielen. Ein Teil des Datenmanagements sollte auch der Aufbau eines gebietsübergreifenden Radportals für den Alltagsradverkehr und den Radtourismus darstellen. Beim dafür notwendigen übergreifenden Vernetzen unterschiedlicher Datenbanken sind vor allem eine gute Vorbereitung des Datenmanagements sowie eine hohe Transparenz wichtig. Dies bezieht sich sowohl auf die technische als auch die organisatorische Umsetzung.

Handlungsfelder
Strategie und Marketing
Infrastruktur & Mobilitätsangebote

Zielerreichung

M 1 Erreichbarkeit ohne Pkw fördern		M 2 Senken verkehrsbedingter Emissionen		T 1 Region als Impulsgeber, Innovationsmotor, Vernetzer		T 2 Regionale Wertschöpfung und Lebensqualität steigern	
M 1.1	M 1.2	M 2.1	M 2.2	T 1.1	T 1.2	T 2.1	T 2.2
M 1.3	M 1.4			T 1.3	T 1.4	T 2.3	T 2.4
				T 1.5			

Legende

- M 1.1 Maßnahme bedient das Ziel vollständig
- M 1.1 Maßnahme bedient das Ziel teilweise
- M 1.1 Maßnahme hat keinen Effekt auf das Ziel

Beschreibung der Ziele siehe Abschnitt 5.1.4

Wirkung im Bereich Mobilität

- (M1.3, T2.2) stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Nutzenden und Lenkung von Besucherströmen
- (M1.2, T1.1, T1.5) wirtschaftliches und umweltgerechtes Mobilitätsangebot, das aufgrund der Nutzerdaten Informationen zur tatsächlichen Nutzung und zu Optimierungsmöglichkeiten generiert
- (T1.5, T2.3) Hebung von Fahrgast-/Nutzerpotenzialen
- (M2.1, T2.3) Investitionssicherheit und Entscheidungsgrundlage

Weiterer Nutzen

- (M1.4, T2.4) Stärkung Stadt-Land-Verknüpfung
- (M1.1) Unterstützung der Infrastrukturoptimierung
- (T1.5, T2.2, T2.3) Optimierung der Zielgruppenansprache

Best-Practice

siehe Anhang 11



Radverkehrsanalyse Mecklenburg-Vorpommern



Wirtschaftsfaktoranalyse Ruhrtalradweg



Tourismuswirtschaftliche Untersuchungen Harzregion

Umsetzungsschritte

- Vorbereitend: Durchführung Basisstudie (z. B. Radverkehrsanalyse) je Segment zur Bestimmung des Ausgangspunktes und der Entwicklungsbedarfe; Auslotung der bestehenden und notwendigen Systeme, Hardware und Schnittstellen: Abstimmung über Inhalte, Nutzungsmöglichkeiten und Funktionalitäten
- Synchronisierung der Strukturen f. Datenerfassung, Pflege, Auswertung und Nutzung der Daten
- Festlegung klarer Zuständigkeiten, Kompetenzen und Finanzierung
- Zur Datenerfassung sind EMMD-weit umfassende Erhebungen von verkehrsbezogenen und -spezifischen Daten durchzuführen.
- Es entsteht eine vernetzende Systemstruktur, die vorhandene Daten(-bestände) im Sinne der Aufgabe eines Monitorings und für Besucherlenkung zusammenführt. Im Vorfeld werden hierfür Festlegungen bezüglich der ggf. noch zu integrierenden und erhebenden Daten sowie deren Verwendung getroffen.
- Begleitende Kommunikation von Beginn an alle relevanten Nutzenden (z. B. Kommunen, Fachakteure, Öffentlichkeit) inkl. Festlegung von Anforderungen im Zusammenhang mit der Datenbereitstellung und -nutzung. Insbesondere im Bereich des Qualitäts- und Wegemanagements können durch die Datenerfassung wichtige Synergien genutzt werden

Verantwortlichkeit

Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland/Kommunen/DMO

- Steuerung & Kooperation
- Strategie
- Umsetzung

Mitwirkende

Bund und Länder

- Finanzierung

Evaluation

- regelmäßige Auswertungen der Erfassungsdaten inkl. Einschätzung der Entwicklung
- erhobene Daten werden direkt eingespielt und dort ausgewertet
- regelmäßige Berichterstattung an das Mobilitätsnetzwerk

Schlüsselmaßnahmen

Ausbau vernetzter Mobilitätsangebote (I1)

Die letzte Meile mit bedarfsgerechten Angeboten bedienen und die nachhaltige Erreichbarkeit der touristischen Ziele flächendeckend sichern.







Ziel und Ansatz der Maßnahme

- Verknüpfen städtischer und ländlicher Räume mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten als Alternative zum Pkw
- Änderung der Verkehrsmittelwahl (der Wohnbevölkerung und der Gäste) zugunsten des Umweltverbundes
- Senken negativer verkehrsbezogener Umweltwirkungen
- Steigerung des Wirtschaftsfaktors (Tages-)Tourismus durch attraktivere ländliche Ziele (nachhaltige Erreichbarkeit als Standort-Faktor) und höhere Anziehungskraft auf städtische Gäste (mit verlängerten Aufenthaltsdauern)

Beschreibung

Der Mobilitätsektor in Mitteldeutschland wird bis 2040 durch zwei maßgebende Entwicklungen geprägt – strukturelle Veränderungen und Änderungen im Mobilitätsverhalten:

- In den Landkreisen wird von 2018 zu 2040 ein weiterer Bevölkerungsrückgang, um bis zu 20 Prozent, erwartet, wohingegen in Leipzig von einem Wachstum auf fast 700.000 Einwohner:innen und in Halle (Saale) eine stabile Bevölkerungszahl erwartet wird.
- Im Mobilitätsverhalten ist, auch geprägt durch die Wanderungsbewegungen in die Städte, zwischen 2018 und 2040 ein deutlicher Rückgang der Pkw-Mobilität zu erwarten. Je nach Entwicklungsszenario (vgl. „Integrierte Mobilitätsstudie Mitteldeutschland“) ist ein Rückgang der Pkw-Mobilität, bezogen auf die Verkehrsleistung, um zehn bis rund 22 Prozent möglich.

Die touristischen Ziele, vor allem in den ländlichen Bereichen, werden überwiegend durch die Wohnbevölkerung der EMMD frequentiert. Durch die absehbaren Mobilitätstrends wird die Erreichbarkeit dieser ländlichen Ziele ohne Pkw-Nutzung daher zu einem wichtigen Standortfaktor. Daher wird ein flächendeckendes Mobilitätsangebot in der EMMD als Alternative zum Pkw auch in den ländlichen Bereichen benötigt, welches sowohl die Stadt-Land-Verbindungen sicherstellt als auch tangentiale Reisen ermöglicht. Als Rückgrat dieses Mobilitätssystems dient das hochwertige SPNV-Angebot, mit dem zentralen Baustein des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes sowie den weiteren RE- und RB-Linien. Um eine flächendeckende nachhaltige Erschließung zu gewährleisten, muss dieses Angebot durch vier Bausteine ergänzt werden:

- Qualitativ hochwertige Linienangebote im straßengebundenen ÖPNV (z.B. PlusBus im Stundentakt)
- On-Demand-Angebote in der Fläche
- Verknüpfung zur individuellen privaten Mobilität (B+R, P+R) beziehungsweise Bereitstellung von Kapazitäten zur Mitnahme eigener Mobilitätsmittel (z.B. Fahrrädern)
- Bereitstellung von Sharing-Angeboten (z.B. Bikesharing, Carsharing, Scootersharing) sowohl an Mobilitätsstationen als auch in der Fläche

Qualitätsanforderungen

Die vernetzten Mobilitätsangebote müssen dabei die folgenden Bedingungen erfüllen. Einzelne Punkte dienen gleichzeitig als Auswahlkriterium:



- **ein Zugang & ein Tarif**: alle Angebote müssen über einen gemeinsamen Zugang (d.h. in einem Schritt) beauskunftet und mit einem integrierten Tarif vertrieben werden. Dabei sollten auch touristische Anbieter die Buchung ermöglichen.
- **planbar & verlässlich**: Auch ergänzende Angebote, wie Bikesharing oder Fahrradmitnahme, müssen so gestaltet sein, dass eine angebotene Reisekette durchgeführt werden kann. Dazu gehört z.B. die Möglichkeit Fahrradplätze an Bussen oder Bikesharing-Räder für eine Verbindung reservieren zu können.
- **flexibel & vernetzt**: Angebote müssen mit einer möglichst kurzen Vorlauffrist und als durchgehende Reisekette über einen Access-Point buchbar sein.
- **Anwendungs- & zielgruppenspezifisch**: Angebote müssen zur Lokalität und zum angebundenen Ziel passen sowie zielgruppenspezifische Anforderungen (z.B. Barrierefreiheit) gewährleisten. Beispielsweise eignen sich e-Scooter nicht zur Überbrückung der letzten Meile bei rauem Untergrund oder zur Anbindung einer touristischen Radroute. Auch deren Nutzung mit kleinen Kindern ist nicht möglich.

Für alle Angebote ist ein kontinuierliches Monitoring für eine bedarfsgerechte Planung und Weiterentwicklung notwendig (z.B. Zeitfenster für An- und Abreise sowie Einzugsbereiche und Zielgruppen touristischer Ziele). Dabei sollten Daten der touristischen leistungsträger und der Mobilitätsanbieter kombiniert werden.

Bildquellen:
https://www.s-bahn-mitteldeutschland.de/
https://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/bahnhof-des-jahres/bahnhof-lutherstadt-wittenberg/
https://land-der-ideen.de/projekt/naturbahnhof-chorin-2260

Handlungsfeld
Infrastruktur & Mobilitätsangebote

Zielerreichung

M 1 Erreichbarkeit ohne Pkw fördern		M 2 Senken verkehrsbedingter Emissionen		T 1 Region als Impulsgeber, Innovationsmotor, Vernetzer		T 2 Regionale Wertschöpfung und Lebensqualität steigern	
M 1.1	M 1.2	M 2.1	M 2.2	T 1.1	T 1.2	T 2.1	T 2.2
M 1.3	M 1.4			T 1.3	T 1.4	T 2.3	T 2.4
				T 1.5			

Legende
- M 1.1 Maßnahme bedient das Ziel vollständig
- M 1.1 Maßnahme bedient das Ziel teilweise
- M 1.1 Maßnahme hat keinen Effekt auf das Ziel

Beschreibung der Ziele siehe Abschnitt 5.1.4

Wirkung im Bereich Mobilität

- (M1.1, M1.3, M1.4) Pkw-Nutzung ist für (tages-) touristische Wege nicht nötig, durch Angebote des ÖPNV in Kombination mit Radverkehr und Sharing-Diensten
- (M1.3, M1.4, T2.2, T2.4) ländliche Ziele werden für mehr Bevölkerungsgruppen erreichbar, deren Nachfragepotenzial erhöht sich
- (M2.1) Die Pkw-Verkehrsleistung sinkt im touristischen Verkehr. Der Parkplatzbedarf an den Zielen verringert sich.
- (M2.2) Die verkehrsbedingten Emissionen sinken.

Weiterer Nutzen

- (T1.1) Daten zur touristischen Mobilität können erhoben und zur Angebotsfortentwicklung und Optimierung genutzt werden.
- (T1.4) Die Zusammenarbeit von Akteuren aus dem Tourismus und der Mobilität werden gestärkt. Die Angebote werden gemeinsam geplant und vermarktet.

Best-Practice

siehe Anhang 11



Velotransport (PostAuto, CH)



RegioRadStuttgart



Mobilitätszentrum Münsingen

Umsetzungsschritte

- Aufbau der Kooperationsstrukturen zwischen touristischen Leistungsträgern und Mobilitätsanbietern
- Bedarfsermittlung: regionsweite Ermittlung des zielgruppenspezifischen Bedarfes beziehungsweise der zielgruppenspezifischen Anforderungen an nachhaltige Mobilitätsnagebote zur Erreichbarkeit der touristischen Ziele in ihrem spezifischen Einzugsbereich
- Klären rechtlicher Aspekte und Monitoring der technischen Entwicklung (z.B. autonomes Fahren, digitale Informations- und Vertriebssysteme)
- Angebotsplanung und Ermittlung geeigneter Förderkulissen
- Umsetzung inklusive integrierter Vermarktung/Information/Ticketing (Integration der Angebote in Leitprodukte)
- stetige Weiterentwicklung der Angebote anhand erfasster Nutzungsdaten

Verantwortliche

ÖPNV-Aufgabenträger, MDV, Verkehrsunternehmen, & weitere Mobilitätsanbieter (z.B. Bikesharing)
- Umsetzung der Maßnahme

Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland
- Steuerung & Aufbau der nötigen Kooperationsstrukturen
- Unterstützung bei Akquise von Fördermitteln

Mitwirkende

Touristische Leistungsträger
- Abstimmen der Angebote (z.B. zeitliche Anpassung von Veranstaltungsbeginn) und Integration der Mobilitätsangebote in Produkte sowie deren Marketing

DMO/LMO
- Koordination und Netzwerkbildung

Bund und Länder
- Bereitstellen von Förderkulissen

Evaluation

über jährliche Statusberichte mit der Auswertung folgender Kennwerte
- Anteil der angebundenen touristischen Ziele (POI)
- Entwicklung der Nutzungszahlen (je POI bzw. Rad-/Wanderroute, im ÖPNV und weiteren Mobilitätsnageboten) sowie der zeitlichen Nachfrageschwerpunkte (saisonal, Tageszeit)
- Entwicklung der Aufwände für den Betrieb der Mobilitätsangebote

Für die Erfolgskontrolle sollten die Zielstellungen zur attraktiven und konkurrenzfähigen Anbindung der touristischen Ziele konkretisiert werden. Folgende Meilensteine könnten dafür genutzt werden:
- Meilenstein 1: Bis 2025 können 50% der touristischen Ziele ohne Pkw erreicht werden.
- Meilenstein 2: Bis 2030 können 80% der touristischen Ziele ohne Pkw erreicht werden.

Handlungsfeld
Infrastruktur & Mobilitätsangebote

Schlüsselmaßnahme

Qualitätsausbau & -sicherung der Radwegeinfrastruktur (I2)

Qualität der Radinfrastruktur erfassen, durch einheitliche Standards verbessern und nachhaltig sichern.









Ziele und Ansätze der Maßnahme

- Stärkung des Radtourismus und der Wirtschaft
- Entwicklung und Sicherung verbindlicher Anforderungen für den Auf- und Ausbau sowie die Unterhaltung der Radwegeinfrastruktur
- Schaffung von Klarheit und Transparenz über Standards und Mindestanforderungen für die radtouristische Wegeinfrastruktur
- Klärung der Zuständigkeiten und Verwaltung in einem einheitlichen System
- Optimierung der Radwegeinfrastrukturqualität als verbindliche Daueraufgabe
- Auf- und Ausbau einer verlässlichen und leistungsstarken Radverkehrsinfrastruktur mit guten bis sehr guten Qualitätsstandards

Beschreibung

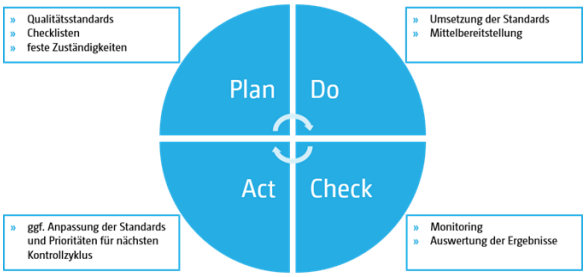
Beim Radtourismus ist eine gute Basisinfrastruktur Voraussetzung für alle weiteren Aktivitäten im Urlaub und maßgebend für die Nutzungsbereitschaft bei den Gästen bzw. der einheimischen Bevölkerung. Positive Ansätze und Qualitäten auf einzelnen Abschnitten von touristischen Radrouten sind nicht ausreichend für die Erschließung der vorhandenen Nachfragepotenziale. Die Hauptpotenziale im Radtourismus mit den größten Chancen für eine positive Außendarstellung liegen bei den überregionalen Radrouten und dem anvisierten Leitprodukt (KOHLE|DAMPF|LICHT|SEEN-Route). Aber auch die regionalen Themenrouten sind auf ein möglichst hohes Qualitätsniveau zu bringen. Der qualitativ hochwertige Aufbau eines übergreifenden Qualitätsmanagements mit standardisierter und verpflichtender Bestandserfassung, Bestandsbewertung, Unterhaltung und Instandhaltung für ein übergeordnetes radtouristisches Radwegenetz in Verbindung mit der Datenübertragung in ein (digitales) Kataster/Geoportal ist hierfür die Voraussetzung. Dies dient der übersichtlichen und räumlichen Dokumentation und dem Filtern von konkreten Handlungserfordernissen.

- Koordination und Absicherung der dauerhaften und vorausschauenden Pflege und Instandsetzung der touristischen Radwege durch das Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland in Zusammenarbeit mit den Kreisen, Gemeinden, etablierte ehrenamtliche Strukturen o. ä.
- Ausbau und Sanierung der touristischen Radinfrastruktur
- Einführung verbindlicher Regelungen für den Bau und die Unterhaltung von Radverkehrsanlagen
- E- Bike als neuen Standard verstehen und dahingehende Ausrichtung und Einrichtung der Infrastruktur
- Ausbau und Optimierung der touristischen Wegweisung. Dazu gehören die Erfassung des Bestandes in Wegweisungskatastern und eine vereinheitlichte Bestandsbewertung ebenso wie einheitliche Qualitätsstandards und eine systematische Qualitätssicherung

Ansätze

Die Abbildung veranschaulicht, in welchen Ausprägungen Abweichungen vom Idealzustand auftreten können. Zwar vereinfacht das Modell die Stärke der Abweichungen, die in der Praxis weitaus vielschichtiger ausfallen, vermittelt aber dennoch eine klare Botschaft.





Der **PDCA-Zyklus** ist eine Vorgehensweise im kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Der Zyklus sieht dabei den Prozess der Problemlösung in vier Schritten vor. Ziel der langfristigen Anwendung des PDCA-Zyklus ist die Schaffung einer gesunden Basis für das Qualitätsmanagement.

Bilder: Michael Gaida. Unsplash, Sebastian Herrmann. Unsplash, Mabel Amber, Pawel Czerwinski. Unsplash.

Handlungsfeld
Infrastruktur & Mobilitätsangebote

Zielerreichung

M 1 Erreichbarkeit ohne Pkw fördern		M 2 Senken verkehrsbedingter Emissionen		T 1 Region als Impulsgeber, Innovationsmotor, Vernetzer		T 2 Regionale Wertschöpfung und Lebensqualität steigern	
M 1.1	M 1.2	M 2.1	M 2.2	T 1.1	T 1.2	T 2.1	T 2.2
M 1.3	M 1.4			T 1.3	T 1.4	T 2.3	T 2.4
				T 1.5			

Legende
- M 1.1 Maßnahme bedient das Ziel vollständig
- M 1.1 Maßnahme bedient das Ziel teilweise
- M 1.1 Maßnahme hat keinen Effekt auf das Ziel

Beschreibung der Ziele siehe Abschnitt 5.1.4

Wirkung im Bereich Mobilität

- (M1.1, M1.2, M2.1) Attraktivierung des Radfahrens
- (M1.1) Qualitätssicherung der Wegeinfrastruktur
- (T2.4) Entscheidungsgrundlage für Planungen
- (M1.1) Erhöhung der Verkehrssicherheit
- (T1.5) einheitliche Erfassung der Daten für die Analyse und Auswertung
- (T2.3) Steigerung der Gästezufriedenheit
- (T2.3) Erhöhung der Erlebnisqualität

Weiterer Nutzen

- (M2.1) Steigerung Modal Split des Radverkehrs
- (T1.4) Förderung baulastträgerübergreifender Zusammenarbeit
- (T2.2) Steigerung der Lebensqualität durch qualitativ hohe Wege
- (M2.1, T1.1) Schaffung einer Fahrradkultur

Best-Practice

siehe Anhang 11



Römer-Lippe-Route



Qualitätsmanagement Münsterland



Mobilitätszentrum Münsingen

Umsetzungsschritte

- Einrichtung AG Rad als feste Instanz und Entscheidungsgremium und Einrichtung von Schwerpunktthemen, z. B. Infrastrukturkreis
- Anwendung von verbindlichen, baulastträgerübergreifenden und priorisierten Qualitätsstandards als Leitlinie für die Wegeinfrastruktur (inkl. Begleitinfrastruktur) sowie wegweisender Beschilderung unter Einbeziehung der aktuellen Handbücher für die Radverkehrswegweisung und zielgruppengerechter Anforderungen (z. B. Barrierefreiheit)
- Erfassung und Analyse der Radinfrastruktur im Feld anhand einheitlicher Qualitätsstandards inkl. Bedarfsanalyse mit Kostenrahmen des Auf- und Ausbaus der Radwegeinfrastruktur (inkl. Begleitinfrastruktur) bzw. der qualitativen Inwertsetzung
- Vermittlung der Qualitätsanforderungen um hohe Akzeptanz zu erreichen
- Optimierung der einheitlichen Datenaufnahme, -verwaltung und -pflege im Datenmanagementsystem

Verantwortlichkeit

KOS Rad/DMO/AG Rad/Landkreise
- Steuerung & Kooperation
- Strategie

Kommunen/Baulastträger/Bauhöfe
- Umsetzung

externe Bauunternehmen
- Umsetzung

Mitwirkende

AG Rad
- Konzeption im Infrastrukturkreis

Bund und Länder
- Finanzierung

externe Agenturen
- Umsetzung

Evaluation

- Ein professionelles und permanentes Monitoring von Fahrradinfrastrukturen bringt die dringend notwendige Klarheit und Sicherheit in Planungen und Entwicklungen (s. Schlüsselmaßnahme S3)
- Erfassung und Analyse von Radverkehrsdaten zur Unterstützung der Infrastrukturoptimierung
- regelmäßige Auswertungen der Erfassungsdaten (z. B. durch Befahrungen) inkl. Einschätzung der Entwicklung (z. B. im Rahmen des Infrastrukturkarbeitskreises)
- regelmäßige Befragungen der Gäste
- Datenmanagement: erhobene Daten werden direkt eingespielt und Entwicklungen ausgewertet
- regelmäßige Berichterstattung an das Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland

Umsetzungsschritte	Kernaufgaben	Umsetzungs-ebene	zeitliche Ein-ordnung
Einrichtung der AG Rad als feste Instanz und Entscheidungsträger	▶ Weiterführung/Umstrukturierung AG Rad und Installation als feste Instanz beim Thema Infrastruktur ▶ Bestimmung eines Kümmerers für den Übergang zur Koordinierungsstelle Rad ▶ Einrichtung von Schwerpunktthemen, v. a. Infrastrukturkreis ▶ Koordination der Zusammenarbeit über ein zentrales Projektmanagement- und Kommunikationstool (z. B. Basecamp, ActiveCollab, Asana etc.). ▶ Erstellung eines Verzeichnisses aller Wegeabschnitte mit allen Institutionen (inkl. Ansprechpartner und Kontaktdaten), die für die Reinigung, den Ersatz bzw. Austausch von Schildern und die Behebung baulicher Mängel verantwortlich sind.	AG Rad DMO Landkreise Kommune/ Baulastträger	ab Q3/2022
Anwendung von verbindlichen, baulastträgerübergreifenden und priorisierten Qualitätsstandards als Leitlinie für die Wege- und Begleitinfrastruktur sowie wegweisender Beschilderung (unter Einbeziehung der aktuellen Handbücher für die Radverkehrswegweisung und zielgruppengerechter Anforderungen, z. B. Barrierefreiheit).	▶ gemeinsame Erarbeitung eines Standardablaufs für die vorrausschauende Infrastrukturprüfung und -pflege, um ein einheitliches Qualitätsniveau zu sichern ▶ Prüfung und ggf. Übernahme guter Beispiele aus der Region mit anschließender Federführung für die Erarbeitung ▶ Die Infrastrukturpflege erfolgt entsprechend klar definierter Abläufe und Verantwortlichkeiten. Mängel werden zeitnah erkannt und behoben. Ihre Entstehung wird durch Pflegemaßnahmen vorausschauend vermieden. ▶ Aktivierung einer zentralen Anlaufstelle zur Meldung von Mängeln in der Infrastruktur (z. B. Beschilderung, Wegequalität) → Integration in die Informationsplattform ▶ Steigerung der Barrierefreiheit bzw. gezielter Aufbau vernetzter barrierefreier Angebote im Radtourismus.	KOS Rad AG Rad Landkreise Kommune/ Baulastträger optional: externe Agenturen	nach Einrichtung KOS Rad
Erfassung und Analyse der Radinfrastruktur im Feld anhand	▶ Befahrung der Strecken und Bewertung des Zustandes der	KOS Rad Landkreise Kommune/	nach Einrichtung KOS Rad

Umsetzungsschritte	Kernaufgaben	Umsetzungs-ebene	zeitliche Ein-ordnung
einheitlicher Qualitätsstandards inkl. Bedarfsanalyse mit Kostenrahmen des Auf- und Ausbaus der Radwegeinfrastruktur (inkl. Begleitinfrastruktur) bzw. der qualitativen Inwertsetzung	Wege und Infrastruktur anhand des einheitlichen Kriterienkataloges. Idealerweise erfolgt eine Befahrung der Radwege mindestens zweimal jährlich, jeweils zum Saisonauftakt und -ende. Auf diese Weise können Mängel zuverlässig identifiziert und zeitnah beseitigt werden. ▶ einheitliche Auswertung der Befahrungsergebnisse und übersichtliche Aufbereitung: Darstellung der einwandfreien Abschnitte und priorisierte Auflistung der Bereiche mit Verbesserungsbedarf/-potenzial ▶ Die aktuelle Infrastruktur wird an den Anforderungen einer zeitgemäßen Ausstattung gemessen, der aktuelle Handlungsbedarf wird bestimmt. ▶ Beschaffung von Ersatzmaterialien sowie Durchführung von Reparaturen (wo nötig) ▶ Ertüchtigung der Wege durch bauliche Maßnahmen ▶ Ermittlung geeigneter Förderzugänge für den Aufbau und Ausbau der Infrastruktur ▶ stetige Weiterentwicklung der qualitativen Bestandserfassung anhand zeitgemäßer und marktüblicher Anforderungen	Baulastträger Bund/Länder optional: externe Agenturen	
Vermittlung der Qualitätsanforderungen, um hohe Akzeptanz zu erreichen	▶ vertiefendes, einheitliches Briefing der Infrastrukturverantwortlichen auf Basis des Prozesshandbuches ▶ regelmäßige Treffen (2x im Jahr)	KOS Rad AG Rad Landkreise Kommune/ Baulastträger	
Optimierung der einheitlichen Datenaufnahme, -verwaltung und -pflege im Datenmanagementsystem	▶ Synchronisierung der Strukturen für Datenerfassung, Pflege, Auswertung und Nutzung der Daten ▶ siehe SM Besuchermonitoring	KOS Rad AG Rad Landkreise Kommune/ Baulastträger	nach Einrichtung KOS Rad/abhängig von SM BM

Handlungsfeld
Produkt

Schlüsselmaßnahmen

Ausbau von Leitprodukten mit nachhaltigen Mobilitätsbausteinen (P1)

Nachhaltige Erreichbarkeit integrieren und Verkehr verlagern.







Ziel und Ansatz der Maßnahme

- Profilgebende, identitätsstiftende Leitprodukte konsequent mit nachhaltiger Mobilität verknüpfen
- Erschließung mit Umweltverbund als Qualitätsmerkmal, Kundenbindung durch beispielhaften Service
- Zielgruppenfokus auf junge Urbane, Familien & Lokale für zukunftsweisendes Mobilitätsverhalten

Beschreibung

Potenzielle touristische Leitprodukte sollen als nach innen und außen strahlende Leuchttürme grenzüberschreitend konsequent mit dem Umweltverbund erschließen und mit Mobilitätsbausteinen kombiniert vermarktet werden. Innovative Service-Erlebnisse bei der Nutzung intermodaler Mobilitätsangebote gewinnen hierbei gerade junge Urbane, Familien mit Kindern & lokale Bewohner:innen für ein verändertes Freizeit- und damit auch gewandeltes alltägliches Mobilitätsverhalten. Klimarelevante Emissionen werden reduziert, nachhaltige Mobilitätsstrukturen verstärkt und dabei das touristische Profil von Destinationen in Mitteldeutschland in Hinblick auf Nachhaltigkeit im zentralen Handlungsfeld Mobilität gestärkt. Wichtige Eckpunkte der Schlüsselmaßname sind

- prioritäre Anwendung auf umsetzungsreife Leitprodukte (Tourismusstrategie), z.B. visionäre Weiterentwicklung Erlebnisroute Kohle-Dampf-Licht-Seen, Tagestourismusmarketing inkl. Identitätskampagne, Festival Industriekultur (v.a. am Wasser), Landschaftsinszenierung
- Verknüpfung des ÖPNV zur privaten Mobilität (B+R, P+R) sowie die vermehrte Bereitstellung von Kapazitäten zur Mitnahme eigener Mobilitätsmittel (z.B. Fahrrädern), ergänzende Sharing-Angebote
- Konsequente Kundenorientierung und Integration der Mobilitätsbausteine bei der Produktentwicklung von Anfang an, bei einem hohem Digitalisierungsgrad der Dienstleistung

Auswahlkriterien

Deshalb müssen folgende Qualitätsstandards für Mobilitätsangebote erfüllt werden:

- Ein Zugang: digitale Plattform / Landingpage des jeweiligen Leitprodukts sowie Zugang über beteiligte Mobilitätsportale/-apps der Verkehrsverbünde/-unternehmen (z.B. MDV)
- Ein Ticket: Kombinationstickets, als Teil einer GästeCard/Kaufkarte, möglichst einheitliche Tarife/Preise für die Nutzung von Shuttle-, Verleih-, Sharingleistungen etc.
- Planbar: regionsübergreifend einheitlich, z.B. saisonale Angebote überall 15.März-15.Okt., einheitliche Vorbuchungs-/ Gültigkeitsfristen bei Veranstaltungstickets, Card-Gültigkeiten
- Verlässlich: aktuelle Verfügbarkeiten & kurzfristiges Vorbuchen für On-Demand-Verkehre, Radverleih, Rad-Shuttle-Plätze, Zukunft: Mobilitätsgarantie mit gesicherten Leistungen
- Flexibel: intermodale Kombinationen, d.h. S-Bahn mit E-Bike, Scooter, On Demand-Verkehr, Kanu
- Vernetzt: verbunden mit Veranstaltung, Besichtigung/Besuch POI bzw. Befahrung Route
- Zielgruppenspezifisch: junge Urbane, Familien mit Kindern, Lokale, berücksichtigt durch z.B. familienfreundliche bzw. Ermäßigungstarife bis 26 Jahre, Vorzugstarife für Lokale, Radleihanhänger, Kinderleihräder, Tandems (Spaßmobilität), Lunchverkauf in Bussen, etc. und barrierefreier Ausbau zur Sicherung der Teilhabe

Handlungsfeld Produkt

Zielerreichung

M 1 Erreichbarkeit ohne Pkw fördern		M 2 Senken verkehrsbedingter Emissionen		T 1 Region als Impulsgeber, Innovationsmotor, Vernetzer		T 2 Regionale Wertschöpfung und Lebensqualität steigern	
M 1.1	M 1.2	M 2.1	M 2.2	T 1.1	T 1.2	T 2.1	T 2.2
M 1.3	M 1.4			T 1.3	T 1.4	T 2.3	T 2.4
				T 1.5			

Legende

- M 1.1 — Maßnahme bedient das Ziel vollständig
- M 1.1 — Maßnahme bedient das Ziel teilweise
- M 1.1 — Maßnahme hat keinen Effekt auf das Ziel

Beschreibung der Ziele siehe Abschnitt 5.1.4

Wirkung im Bereich Mobilität

- (M1.4) attraktiviert durch nachhaltige Mobilitätsangebote gerade ländl. Ziele, z.B. Routenprodukt (KDLS), für POI Industriekultur, dezentrale Festival-Standorte
- (M1.1) fördert POI-Ausbau mit Radwegen, Abstellanlagen, Schließfächern, Verleih etc.), ÖPNV-Halte in Frontlage, Abstimmung POI-Öffnungszeiten/Angebote mit Fahrplänen etc.
- (M2.1) verlagert Tagesausflugsverkehrs vom MIV auf Umweltverbund, insb. durch Kombitickets
- (M1.3) berücksichtigt Teilhabe vielfältiger Zielgruppen wie junge Urbane, Familien mit Kindern, Lokale sowie barrierefreie Ausgestaltung

Weiterer Nutzen

Verknüpfung Mobilität mit touristischen Leitprodukten unterstützt nachhaltige Tourismusentwicklung in Mitteldeutschland, durch

- (T1.1, T1.4) Wandel über neuartige touristische Angebote, veränderte Mobilität mit integrierter nachhaltiger Fortbewegung, interdisziplinäres Arbeiten Tourismus-Kultur-Verkehr
- (T2.1, T2.2) Fokus regionale Bevölkerung und Vor-Ort-Mobilität im Tagestourismus mit integrativer Produktentwicklung, Berücksichtigung Gäste- und Einwohnerbedürfnisse
- (T2.3) flächendeckendes Ausrollen in allen beteiligten Destinationen, mobile Erreichbarkeit als integraler Bestandteil touristischer Angebotsentwicklung begreifen
- (T2.4) Stärkung der die Bundesländer und die Regionen übergreifenden Zusammenarbeit in der Produktentwicklung.

Best-Practice

siehe Anhang 11



Kombiticket Veranstaltungen Jena

- Radverleihsystem Donau-Radweg Niederösterreich (nextbike)
- Bay. Regionalbahnen/Münchner Verkehrsverbund: Kombitickets für Thermen, Bergbahnen, Skipässe usw.
- WelterbeCard Erweiterung um Mobilitäts- und Radleistungen
- ExtraSchicht Ruhr - 50 Spielorte, 24 Städte – ein Ticket mit allen An- und Abreisen sowie Shuttle

Umsetzungs-schritte

Vorbemerkung: nicht nur auf touristische Leit-, sondern alle Produkte anwendbar

- Umsetzen Qualitätsstandards, empfohlene Maßnahmen (siehe POI-Steckbriefe, SM vernetzte Mobilitätsangebote, Radregion) für Erreichbarkeit POI, Events, Routen mit Akteur:innen
- Produktentwicklung mit qualifizierten POI, Events, Routen aus 3 Bundesländern mit Verkehrs-unternehmen, Tourismus, Kultur, Vereinen, Bergbaufolgeorganisationen, Kommunen etc.
- Digitale Aufbereitung touristischer u. mobiler Content, Klärung Schnittstellen, Ausspielkanäle, Herstellung Onlinebuchbarkeit & -bezahlung (siehe Schlüsselmaßnahme S1)
- Start Event und Road Map zur kontinuierlichen weiteren Umsetzung als gesamtes (Leit-)Produkt

Verantwortliche

ÖPNV-Aufgabenträger, Kommunen, Verkehrsunternehmen, DMO

- Umsetzung der Maßnahme

Koordinationsstruktur Leitprodukte Mitteldeutschland

- Steuerung & Kooperation

Mitwirkende

Touristische, kulturelle und sonstige Leistungsträger

- Kooperation und Umsetzung

DMO/LMO

- Kooperation und Umsetzung

Mobilitätsanbieter

- Kooperation und Umsetzung durch umlagebasierte Implementierung von Mobilitätsdienstleistungen

Evaluation

Vorschläge für Kennziffern

- Anteil der POI/Events/Routeneinstiege, die vollständig (auch am Wochenende) mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten erreichbar sind: MS 1: bis 2025 30% -> MA 2: bis 2030 80%
- Anzahl der Umweltverbund-Nutzungen durch Festivalbesucher*innen (Steigerung p.a. 5%)
- Anzahl verkaufter Kombinationstickets (Steigerung p.a.5%)
- Anzahl ausgegebener FreizeitCards mit Mobilitätsfunktion

Fokus Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl ist ein stark habitualisierter Prozess. Hierbei ist bei vielen Bevölkerungsgruppen eine starke Affinität zum Pkw-Verkehr sichtbar. Zudem weist die Pkw-Verfügbarkeit seit Jahren eine steigende Tendenz auf.

ÖPNV-Angebote werden in der Regel als unattraktiv (geringe Bedienungshäufigkeit, Umsteigezwang), teuer und kompliziert (Information zu Fahrplan und Tarif) wahrgenommen. Die Kosten des eigenen Pkw werden in der Regel nicht oder nur vereinzelt wahrgenommen, zum Beispiel bei Parkgebühren.

Im Bereich der touristischen Mobilität finden überwiegend unregelmäßige Wege (alle Personen) in einem fremden Raum (Übernachtungsgäste) statt. Daher ist die Zielgruppe (bisher Pkw-Fahrende) insbesondere in der ÖPNV-Nutzung unerfahren. Die Ausgangslage ist sehr stark pro-Pkw geprägt (Pkw verfügbar, vollgetankt und abbezahlt).

Daher sind für touristische Alternativen zum Pkw drei Strategien wesentliche Erfolgsfaktoren:

1) Ausbau des ÖPNV-Angebotes und ergänzender nachhaltiger Mobilitätsangebote (siehe Schlüsselmaßnahme I1 und Maßnahmen der Integrierten Mobilitätsstudie Mitteldeutschland)
2) Vereinfachung des Zugangs zu Informationen und Buchungsmöglichkeiten beziehungsweise Tickets und Reservierungen nachhaltiger Mobilitätsalternativen (siehe Schlüsselmaßnahme S1, I1, P1)
3) Die Kosten für die Nutzung des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsangebote bei touristischen Wegen müssen in Eintrittspreisen und Produkten inkludiert werden (entspricht dem Ansatz Gästekarten), weil:
    a) die Kosten einer Pkw-Fahrt für den konkreten Weg in der Regel nicht wahrgenommen werden (mit Ausnahme von Parkgebühren),
    b) die Kosten für die Nutzung von Straßen und Parkplätzen überwiegend nicht unmittelbar den Nutzenden angelastet werden und Parkgebühren, sofern diese erhoben werden, in der Regel günstiger sind als die Nutzung des ÖPNV und
    c) eine bereits inkludierte Leistung (zum Beispiel ÖPNV-Nutzung) einen zusätzlichen Nutzungsanreiz schafft.

Eine umlagefinanzierte Inkludierung von ÖPNV-Leistungen in Eintrittspreise touristischer POI, von (Leit-)Produkten und Veranstaltungen kann anhand des folgenden Ablaufschemas erfolgen. Bei der Ermittlung des Umlagebetrages wird davon ausgegangen, dass eine Abrechnung zwischen den touristisch-kulturellen Akteuren und dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) erfolgt. Die Umlage innerhalb des ÖPNV kann (zumindest im Bereich des MDV) über die verbundweite Einnahmeaufteilung erfolgen.

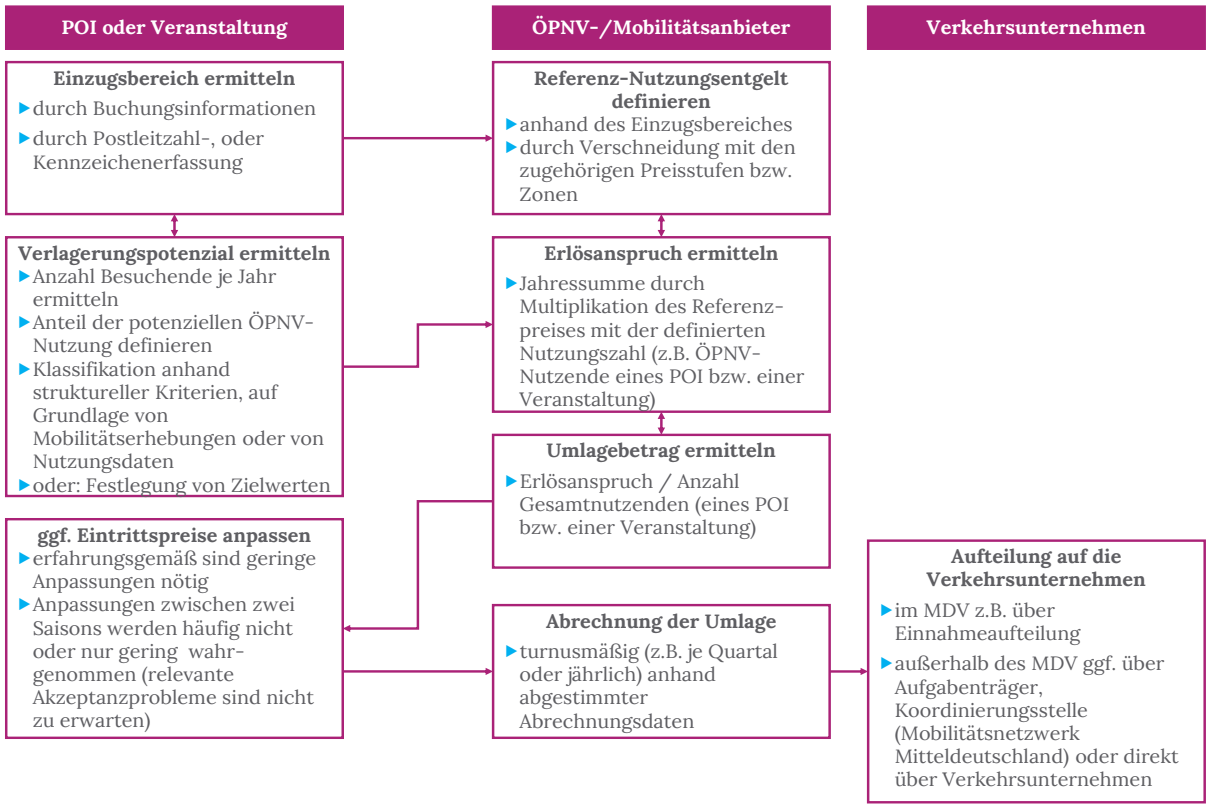


Abbildung 45: Möglicher Ablauf zur Definition der Nutzungsumlage

Anhang

Anhang 1: Steckbriefe der Referenz-POI

Anhang 2: Relevante Planwerke/Konzepte zu touristischem Radverkehr

Anhang 3: Bewertung der Konzepte bzgl. Relevanz E-Bikes

Anhang 4: Wegepotenzialanalyse

Anhang 5: Übersicht Bewertung Start- und Endpunkte

Anhang 6: Übersicht Bewertung Routen-Korridore

Anhang 7: Analyseergebnisse Einbindung POI

Anhang 8: Tabellenband Online-Umfrage der AG Radverkehr

Anhang 9: Anforderungen Einführung Knotenpunktwegweisung

Anhang 10: Benchmarks

Anhang 1: Steckbriefe der Referenz-POI

1. Sachsen

1.10. Stadt Leipzig

1.20. Landkreis Leipzig

1.30. Landkreis Nordsachsen

2. Sachsen-Anhalt

2.10. Stadt Halle (Saale)

2.20. Landkreis Anhalt-Bitterfeld

2.30. Burgenlandkreis

2.40. Mansfeld-Südharz

2.50. Saalekreis

3. Thüringen

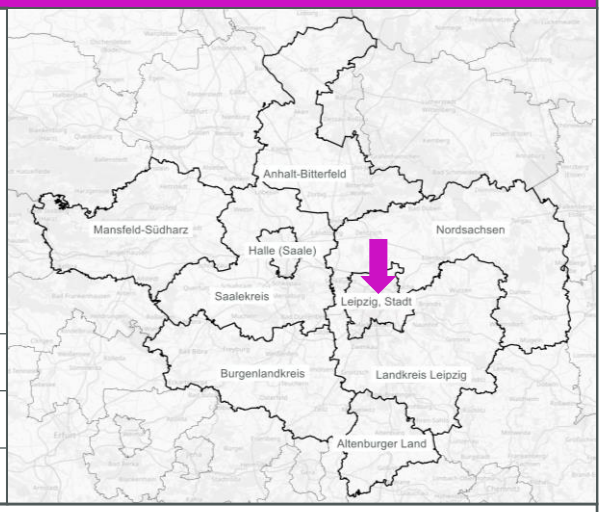
3.10. Altenburger Land

4. Weitere Ziele im Randbereich

Steckbrief 1.11 Stadt Leipzig

Völkerschlachtdenkmal Leipzig

Das 91 Meter hohe Völkerschlachtdenkmal erinnert an die Völkerschlacht von 1813 bei Leipzig, bei der über 100.000 Soldaten starben oder verwundet wurden. Es zählt zu den größten Denkmälern Europas. Den Besucher/-innen wird heute auf der Aussichtsplattform ein weiter Blick über die Region Leipzig geboten. Das Denkmal zählt jährlich rund 300.000 Besuche.



Lage	Stadt Leipzig
Reisegebiet	Leipzig
Kategorie	Denkmal/ Historisches Bauwerk

Touristisches Angebot

- Regelmäßig Konzertveranstaltung in der Kuppelhalle
- Museum „FORUM 1813“
- Führung mit Audioguide möglich
- museumspädagogische Angebote
- Ermäßigter Eintritt mit Leipzig Card/ Leipzig Regio Card

Fahrradtourismus

- Radtour von Leipzig nach Torgau
- P+R in direkter Nähe verfügbar
- Anbindung an regionales Radroutennetz in ein bis zwei Kilometern Entfernung

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung an S-Bahn: S1, S2 und S3
- Anbindung zur Straßenbahnlinie 15: am Wochenende im 10/20 min-Takt
- Anbindung an PlusBus-Linie 690 zwischen Grimma und Leipzig: am Wochenende 6/9 bis 18 Uhr

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Card/ Leipzig Regio Card
- Anreisebeschreibung auf der Website: Lageplan und Fahrplanauskunft des MDV integriert



Akteure Mobilität

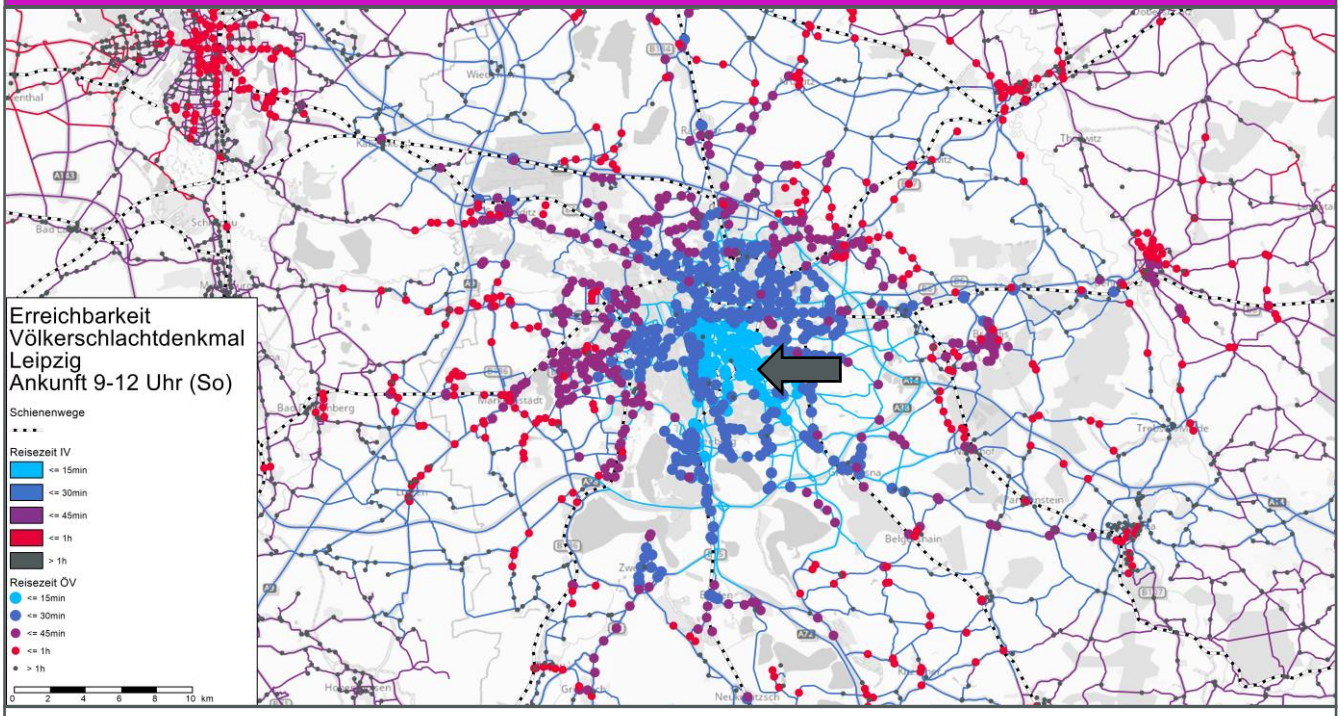
- Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt
- Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)

Akteure Tourismus

- Stadt Leipzig, Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismuskoordination
- Leipzig Tourismus und Marketing GmbH (LTM)
- Stadtgeschichtliches Museum Leipzig (Betreiber Völkerschlachtdenkmal Leipzig)

Steckbrief 1.11 Stadt Leipzig

Völkerschlachtdenkmal Leipzig



Erreichbarkeitsanalyse

- Gute Erreichbarkeit des Leipziger Stadtgebietes in größtenteils konkurrenzfähiger Reisezeit zum Pkw
- Reisezeitvorteile des SPNV gegenüber dem Pkw nach Delitzsch, Oschatz, Halle dank S-Bahn-Zustieg in unmittelbarer Nähe
- Verknüpfung am Hauptbahnhof zum SPNV in alle Richtungen gegeben
- Erschließungslücken im peripheren Umland von Leipzig abseits der SPNV-Achsen

Stärken

- Gute Anbindung an den Stadtverkehr sowie an das überregionalen SPNV-Netz mit Bahn- und Bushaltepunkt in direkter Nähe (P+R verfügbar)
- Leipzig Card/Leipzig Regio Card verfügbar
- Verbindung von Kultur und Natur (Denkmal, Museum, Veranstaltungen und Parkanlage)
- Städtische Lage schafft Synergieeffekte (Tourismusstandort)

Schwächen

- Erreichbarkeit hauptsächlich im Speckgürtel von Leipzig und entlang der SPNV-Achsen gegeben, sonst Lücken
- Radinfrastruktur in der direkten Umgebung nicht optimal
- 1-2 Kilometer Entfernung zu regionalem Radroutennetz

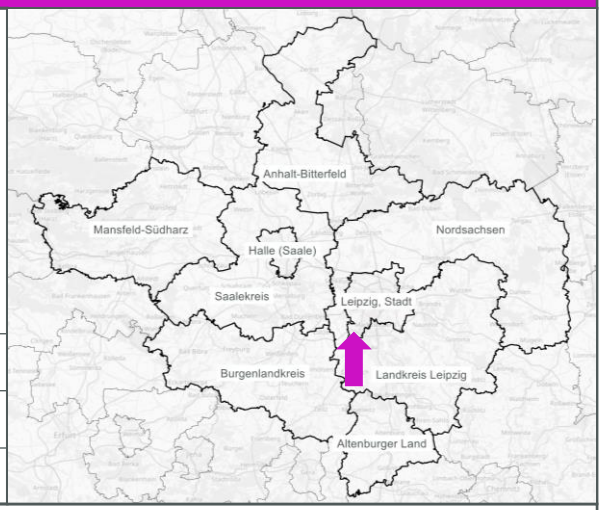
Handlungsempfehlungen

- direkte Einbindung des POI in touristische Radrouten
- Anreiseinformation mit ÖPNV-Erreichbarkeit auf der Website verankern
- Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in den Eintrittspreis

Steckbrief 1.12 Stadt Leipzig

Belantis- Das Abenteuerreich

Der Freizeitpark Belantis ist eines der beliebtesten Freizeitziele Mitteldeutschlands und der größte Freizeitpark in dieser Region. Auf der Fläche des ehemaligen Braunkohletagebaus Zwenkau befinden sich über 60 Attraktionen, eingeteilt in 8 Themenwelten. Der Freizeitpark Belantis befindet sich inmitten des Leipziger Neuseenlandes.



Lage	Stadt Leipzig
Reisegebiet	Leipzig
Kategorie	Freizeit- und Erlebniseinrichtung

Touristisches Angebot

- Ermäßigter Eintritt mit Leipzig Card/ Leipzig Regio Card
- Übernachtungsmöglichkeiten vorhanden
- Spezielle Events wie z. B. „Zuckertütenfest“ oder Theatershows

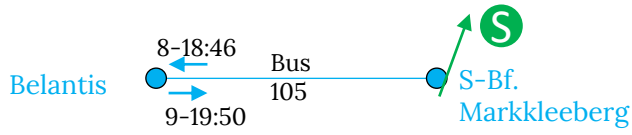
Fahrradtourismus

- Direkte Anbindung ans touristische Radroutennetz
- Lage an der Neuseenland-Radroute
- Lage am Elsterradweg
- Link zu Radroutenplaner auf der Website verfügbar
- 700 Fahrradabstellplätze am Eingang

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung an Belantis-Buslinie 105: am Wochenende im 30/60 min-Takt, Verbindung zum S-Bf.-Markkleeberg mit Anschluss an die S-Bahn von/nach Leipzig, März-Okt.: 8-18 Uhr



Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Card/ Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Busangebot
- Anreisebeschreibung: Link zum Fahrplan der Linie 105



Akteure Mobilität

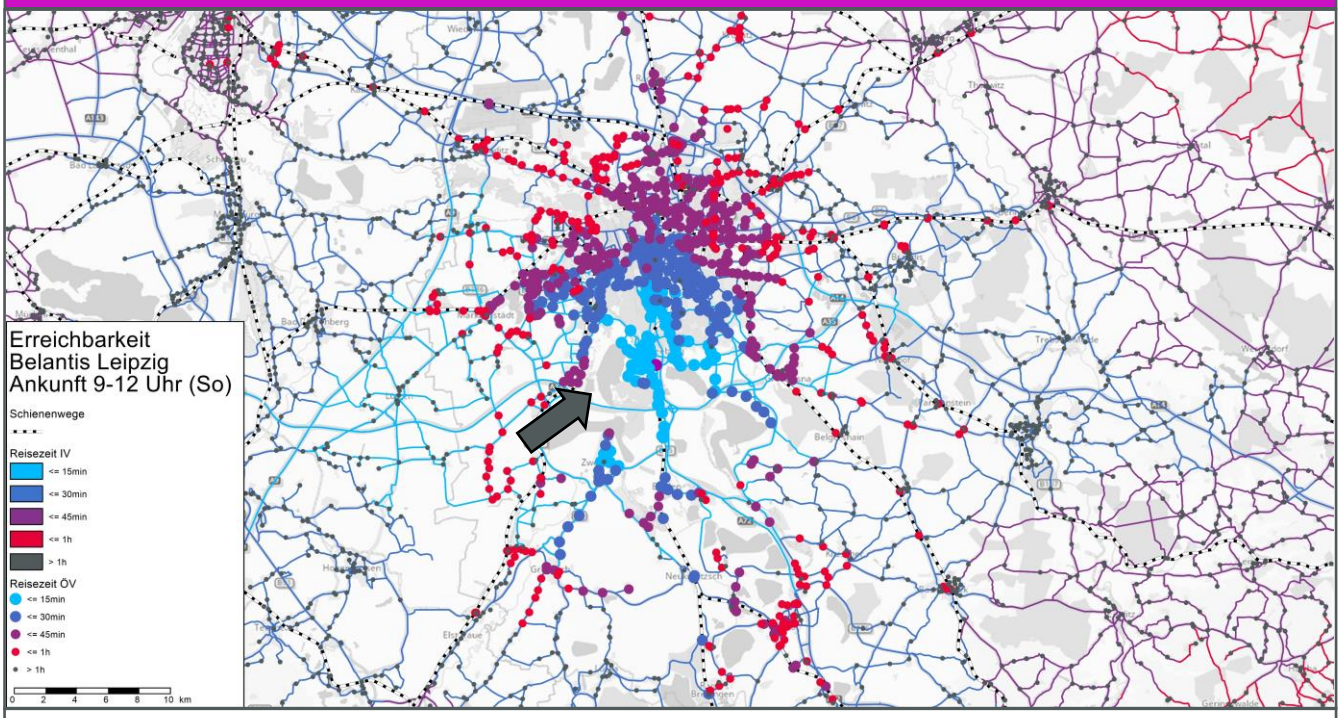
- Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt
- Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)

Akteure Tourismus

- Stadt Leipzig, Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismuskoordination
- Leipzig Tourismus und Marketing GmbH (LTM)
- Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V. (LNS)
- EVENT PARK GmbH (Betreiber Belantis)

Steckbrief 1.12 Stadt Leipzig

Belantis- Das Abenteuerreich



Erreichbarkeitsanalyse

- Verbindung über S-Bahn-Zugang in Markkleeberg zur Leipziger Innenstadt, nach Halle (und Flughafen Leipzig/Halle), nach Zwickau und nach Torgau gegeben → teilweise mittleres/schlechtes Reisezeitverhältnis zum Pkw resultiert aus langen Fahrzeiten der S-Bahn durch Leipzig und demgegenüber guter IV-Erreichbarkeit (Autobahnzugang)
- Reisezeitverlust zu vielen Fernverkehrszielen entlang der SPNV-Achsen aufgrund von Umsteigevorgängen (z.B.: Dresden, Berlin) → schnelle Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes, jedoch lange Fahr- und Wartezeiten von dort zum Belantis
- Erschließungslücken im peripheren Umland von Leipzig abseits der SPNV-Achsen

Stärken

- Eigener Shuttleverkehr mit Verknüpfung zum SPNV
- Gute Erreichbarkeit der Leipziger Innenstadt für kombinierte Besuche von Stadt und Erlebnispark
- Direkte Anbindung an Radroutennetz im Leipziger Neuseenland

Schwächen

- Kein kombinierter Erwerb von Eintrittskarte und Fahrkarte verfügbar
- Keine Ladestationen für E-Fahrräder vor Ort
- Direkter Autobahnzugang und Entfernung zum SPNV-Zugang erschweren konkurrenzfähige Reisezeiten im ÖV
- Reisezeitverlust auf der Strecke von/nach Leipzig Hauptbahnhof

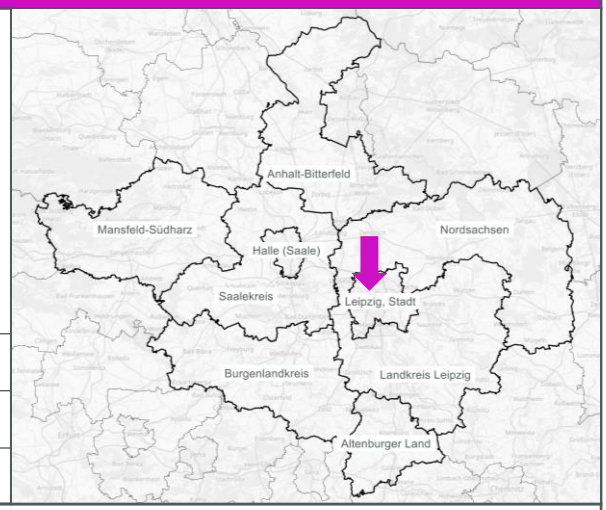
Handlungsempfehlungen

- Anreiseinformation mit ÖPNV-Erreichbarkeit auf der Website verankern (mit dynamischen Informationen)
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in den Eintrittspreis
- Angebotsverbesserung Shuttleverkehr (Taktverdichtung und zusätzliche Anschlüsse an S-Bahn-Linien aus Richtung Altenburg und Borna))
- Ladestation für E-Fahrräder

Steckbrief 1.13 Stadt Leipzig

Zoo Leipzig

Der Zoo Leipzig liegt mitten in der Leipziger Innenstadt und wird jährlich von über einer Million Menschen besucht. Mit über 800 Tierarten zählt der Leipziger Zoo zu den artenreichsten Zoos in Europa. Mit dem Gondwanaland eröffnete 2011 die größte Tropenhalle Europas.



Lage	Stadt Leipzig
Reisegebiet	Leipzig
Kategorie	Zoo/ Tierpark

Touristisches Angebot

- Ermäßigter Eintritt mit Leipzig Card/ Leipzig Regio Card
- Sechs unterschiedliche Erlebniswelten
- Verschiedene Safari-Angebote
- Vielfältiges Gastronomieangebot

Fahrradtourismus

- Radtour von Leipzig nach Torgau
- KOHLE|DAMPF|LICHT-Radroute
- Leipzig-Elbe-Radroute
- Parthe-Mulde-Radroute
- Radweg Berlin-Leipzig
- Fahrradabstellanlage und E-Bike-Ladestation verfügbar

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung zur Straßenbahnlinie 12: am Wochenende im 10/15 min-Takt
- Fußweg zum Hauptbahnhof ca. 1 km
- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Card/ Leipzig Regio Card

Tarif + Angebote

- MDV-Tarif für Bus- und Bahnangebot
- Anreisebeschreibung: Link zum Sachsen-Ticket, zum MDV-Verbundticket und zu den Fahrplänen der LVB, integrierte Karte



Akteure Mobilität

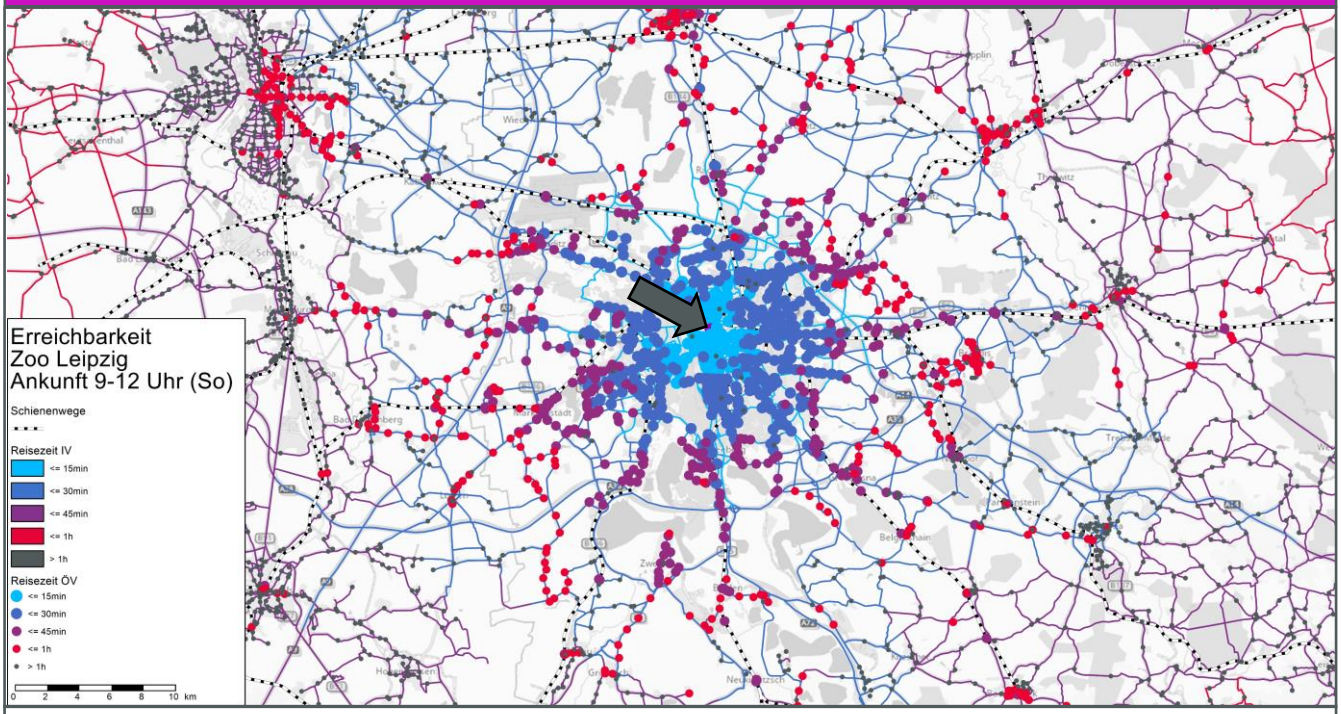
- Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt
- Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)

Akteure Tourismus

- Stadt Leipzig, Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismuskoordination
- Leipzig Tourismus und Marketing GmbH (LTM)

Steckbrief 1.13 Stadt Leipzig

Zoo Leipzig



Erreichbarkeitsanalyse

- Direkte Innenstadtlage und Hauptbahnhofnähe begünstigen Erreichbarkeit des Umlandes vor allem entlang der SPNV-Achsen
- Gutes Reisezeitverhältnis für Verbindungen in umliegende Mittel- und Oberzentren sowie auch Fernziele

Stärken

- Gute Anbindung an das Leipziger Stadtbahnnetz
- Hauptbahnhof in ca. 1 Kilometer Entfernung
- Gute Infrastruktur für Fahrräder vor Ort
- Leipzig Card/Leipzig Regio Card verfügbar
- Städtische Lage schafft Synergieeffekte (Tourismusstandort)
- Ausführliche Anreisebeschreibung mit Priorität ÖPNV und ausführlichen Beschreibungen und Ticketempfehlungen

Schwächen

- kein integrierter ÖPNV im Ticket

Handlungsempfehlungen

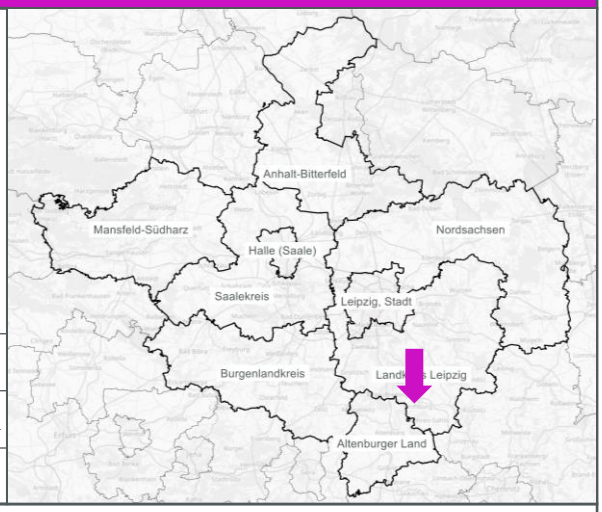
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in den Eintrittspreis

PTV GROUP the mind of movement
absolutGPS
dwif

Steckbrief 1.21 Landkreis Leipzig

Burg Gnandstein

Die Burg Gnandstein befindet sich im gleichnamigen Ort Gnandstein, einem Ortsteil von Frohburg. Die Burg entstand im 13. Jahrhundert und gilt als die am besten erhaltene romanische Wehranlage in Sachsen. Jährlich findet die „Tafelei für Jedermann“, ein historisches kulinarisches Angebot, statt.



Lage	Stadt Frohburg
Reisegebiet	Sächsisches Burgen- und Heideland
Kategorie	Burgen/Schlösser

Touristisches Angebot

- Übernachtungsmöglichkeiten im Burghotel
- Gastronomieangebot im Restaurant und Café
- Kombi-Ticket mit dem Schloss Rochlitz (ohne ÖPNV) und Schlösserland
- Burgführungen und Nachtführungen

Fahrradtourismus

- Direkte Anbindung ans Radroutennetz
- Altenburg-Colditz-Radroute
- Radweg nach Kohren-Sahlis
- Fahrradtour zum Badestrand Pahna

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung an Linie 265 nach Frohburg, am Wochenende 3 Fahrten pro Tag, von 9 bis 17 Uhr
- ÖV-Anreisebeschreibung mit integrierter Karte und Links zu Fahrtenplanern des MDV, VVO und der DB sowie teilweise voreingestellter Zielhaltestelle

Tarif + Angebote

- MDV-Tarif für Busangebot
- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- Parkplatz vorhanden



Akteure Mobilität

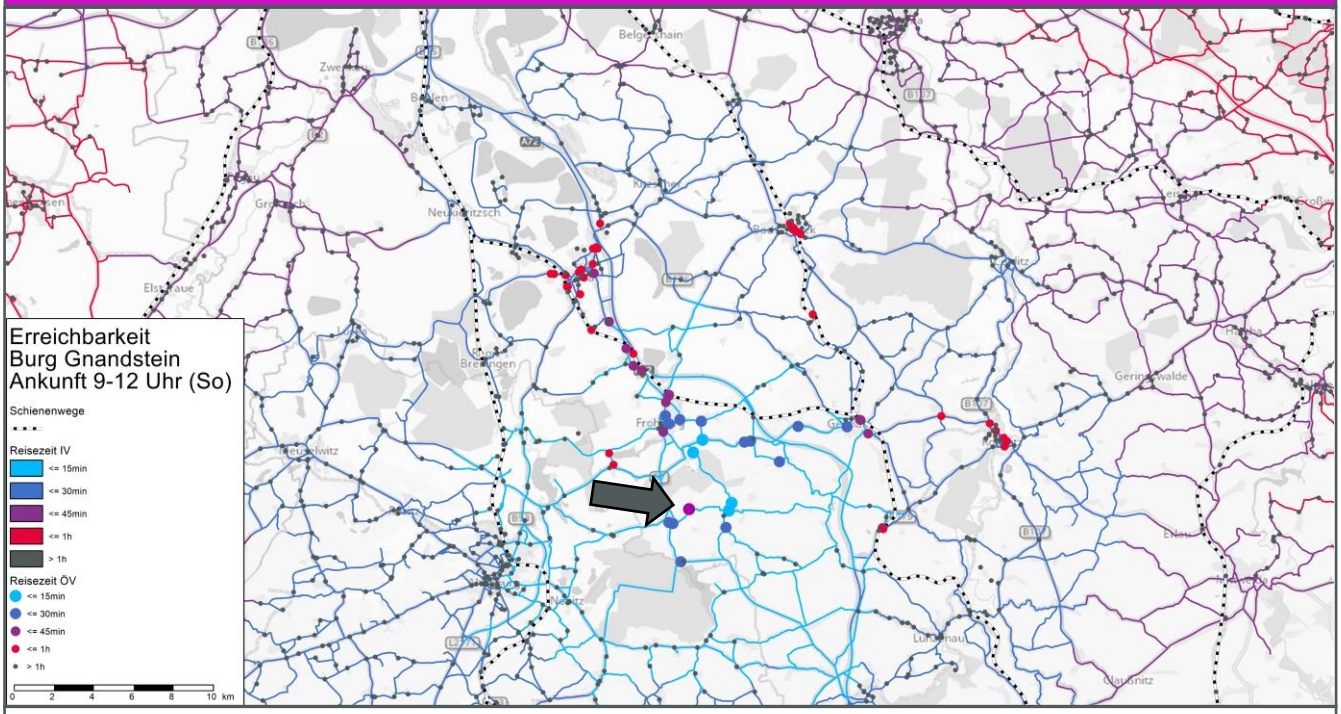
- Landkreis Leipzig, Liegenschafts- und Kultusamt, SG Schülerbeförderung/ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Regionalbus Leipzig GmbH

Akteure Tourismus

- Leipzig Tourismus und Marketing GmbH (LTM)
- Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V. (LNS)

Steckbrief 1.21 Landkreis Leipzig

Burg Gnandstein



Erreichbarkeitsanalyse

- Erreichbarkeit Geithain Bahnhof über Umstieg in Kohren-Sahlis
- Schlechtes Reisezeitverhältnis in Richtung Leipzig aufgrund von Umstieg- und Wartezeiten
- Großflächige Erschließungslücken mit Ausnahmen durch Bedienung durch Linie 265 von/nach Frohburg, Zentralhaltestelle

Stärken

- Haltestelle Burg Gnandstein in direkter Nähe
- Direkte Lage an Radroutennetz

Schwächen

- Geringes Angebotsniveau des ÖPNV am Wochenende
- Wartezeiten an SPNV-Zugang verhindern Konkurrenzfähigkeit der ÖPNV-Anreise im Vergleich zum Pkw
- Linie 264 von/zum Bahnhof Geithain bindet Haltestelle Gnandstein nicht an

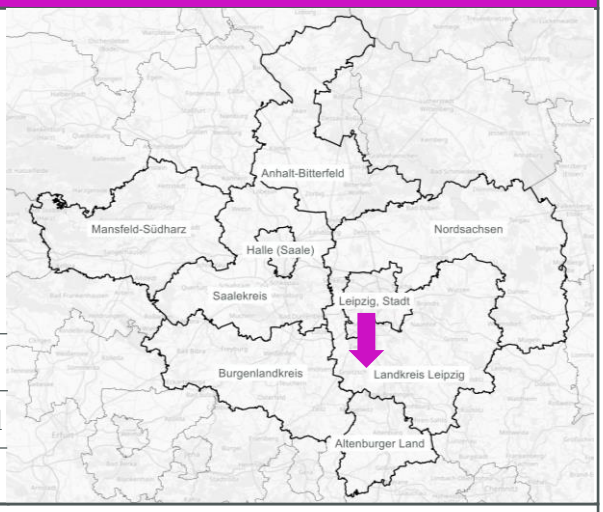
Handlungsempfehlungen

- Ausbau der ÖPNV-Anbindung mit Anschlüssen an das S-Bahn-Netz (mit einer höheren Bedienungshäufigkeit am Wochenende, auch als flexible On-Demand-Angebote möglich, sofern der Bestellprozess kurzfristig möglich ist und über den Webauftritt der Burg Gnandstein erklärt wird)
- Abstimmung von Zeiten von Führungen auf den Fahrplan der anbindenden Buslinie(n)
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in den Eintrittspreis

Steckbrief 1.22 Landkreis Leipzig

Naturerholungsgebiet Großstolpener See

Der Großstolpener See liegt unweit der Kleinstadt Groitzsch und ist ein ehemaliger Tagebau. Der angelegte Strand kann zum Baden und für andere Freizeitaktivitäten genutzt werden. Die Umgebung kann durch Wanderungen, wie beispielsweise zum „Neuen Geyersberg“, erkundet werden.



Lage	Stadt Groitzsch
Reisegebiet	Sächsisches Burgen- und Heideland
Kategorie	See

Touristisches Angebot

- Gastronomieangebot am Strand vorhanden
- Grillplatz, Sport- und Spielplatz vorhanden
- Weitläufiges Gebiet zum Wandern
- Veranstaltungen in der Burgruine Groitzsch

Fahrradtourismus

- KOHLE|DAMPF|LICHT-Radroute
- Parthe-Mulde-Radroute
- Radtour von Leipzig nach Torgau
- Radweg Berlin-Leipzig
- Leipzig-Elbe Radweg
- Fahrradtour nach Lucka

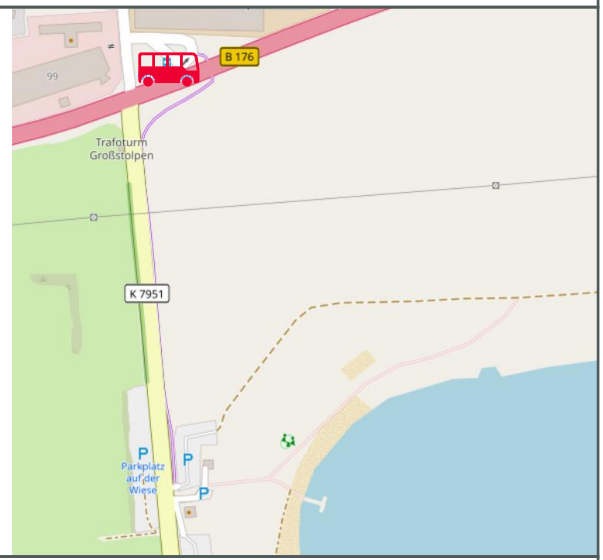
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung an Taktbus-Linie 271 zwischen Borna und Pegau, am Samstag von 9-20 Uhr, am Sonntag von 11-19 Uhr
- ÖV-Anreisebeschreibung mit Links zu Fahrtenplanern des MDV und der DB und Link zum Routenplaner

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Busangebot
- Parkplatz vorhanden



Akteure Mobilität

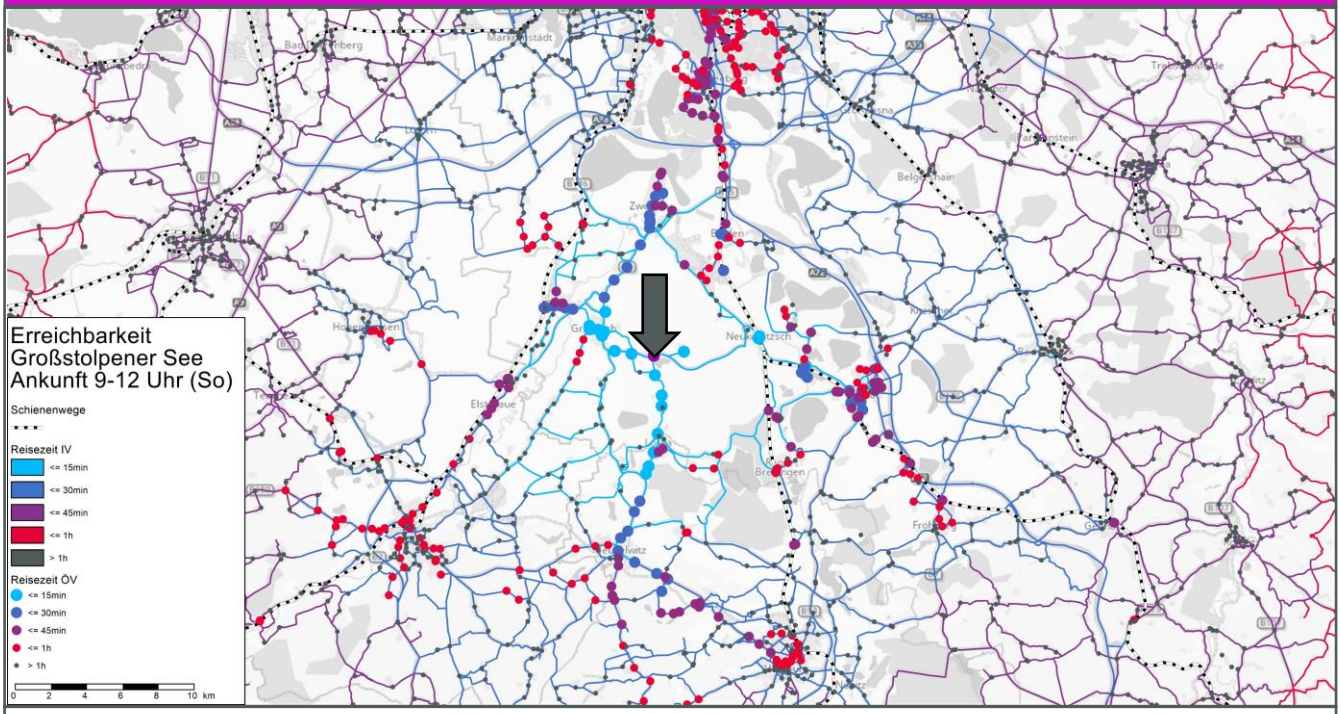
- Landkreis Leipzig, Liegenschafts- und Kultusamt, SG Schülerbeförderung/ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Regionalbus Leipzig GmbH

Akteure Tourismus

- Leipzig Tourismus und Marketing GmbH (LTM)
- Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V. (LNS)

Steckbrief 1.22 Landkreis Leipzig

Naturerholungsgebiet Großstolpener See



Erreichbarkeitsanalyse

- ÖV-Erreichbarkeit der umliegenden Orte Groitzsch, Pegau, Borna und Zwenkau (hier Umstieg zu weiteren Regionalbuslinien) in konkurrenzfähiger Reisezeit gegeben
- Erreichbarkeit von Leipzig über Verknüpfung zwischen Bus und S-Bahn in Neukieritzsch
- Weitere SPNV-Zugänge in Pegau und Borna werden durch den TaktBus 271 angebunden

Stärken

- Direkte Lage an Radroutennetz
- Leipzig Card/Leipzig Regio Card verfügbar
- Anbindung von drei SPNV-Haltepunkten durch TaktBus 271

Schwächen

- Haltestelle in ca. 500 Meter Entfernung
- Teilweise lange Wartezeiten an den SPNV-Zugangsstellen (z.B. in Pegau)
- Ausgedünnter Fahrplan am Wochenende (Angebotslücke am Vormittag)

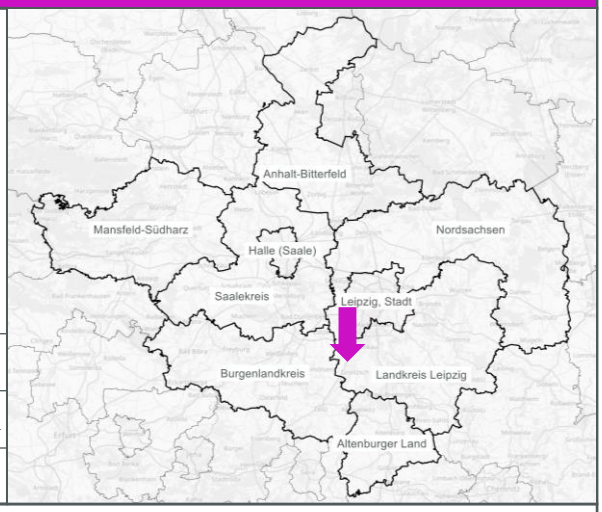
Handlungsempfehlungen

- Ausbau der ÖPNV-Anbindung mit Anschlüssen an das S-Bahn-Netz (mit einer höheren Bedienungshäufigkeit am Wochenende, auch als flexible On-Demand-Angebote möglich, sofern der Bestellprozess kurzfristig möglich ist)
- Abstimmung von Veranstaltungszeiten auf den Fahrplan der anbindenden Buslinie(n)
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Veranstaltungstickets

Steckbrief 1.23 Landkreis Leipzig

Altstadt Pegau

Die Stadt Pegau ist bekannt für ihre historische Altstadt. In dem Renaissance-Rathaus befindet sich das Stadtmuseum von Pegau. Zudem kann der Aussichtsturm im Sommer bestiegen werden. Des Weiteren führt der Elsterradweg und die Neuseenland-Radroute durch Pegau.



Lage	Stadt Pegau
Reisegebiet	Sächsisches Burgen- und Heideland
Kategorie	Sehenswürdigkeit

Touristisches Angebot

- Historische Gebäude wie das Volks- und Napoleonhaus
- Historische Stadtkirche St.-Laurentius
- Zahlreiche Gastronomieangebote

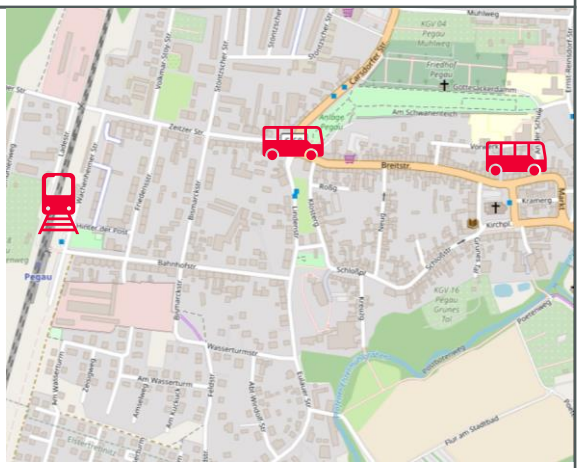
Fahrradtourismus

- Lage am Elsterradweg
- Lage an der Neuseenland-Radroute
- E-Bike-Ladestation am Kirchplatz

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- SPNV-Haltepunkt am Ortsrand mit kurzem Weg in die Altstadt (Anbindung an RE 12 und RE 22)
- Direkte Anbindung an die PlusBus-Linie 121 nach Markranstädt: am Wochenende von 8-19 Uhr im 2-Stundentakt
- Anbindung an die Taktbus-Linie 271 nach Borna, am Samstag von 9-20 Uhr, am Sonntag von 11-19 Uhr



Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Busangebot
- ÖV-Anreisebeschreibung mit integrierter Karte und Links zum MDV und zur Erfurter Bahn

Akteure Mobilität

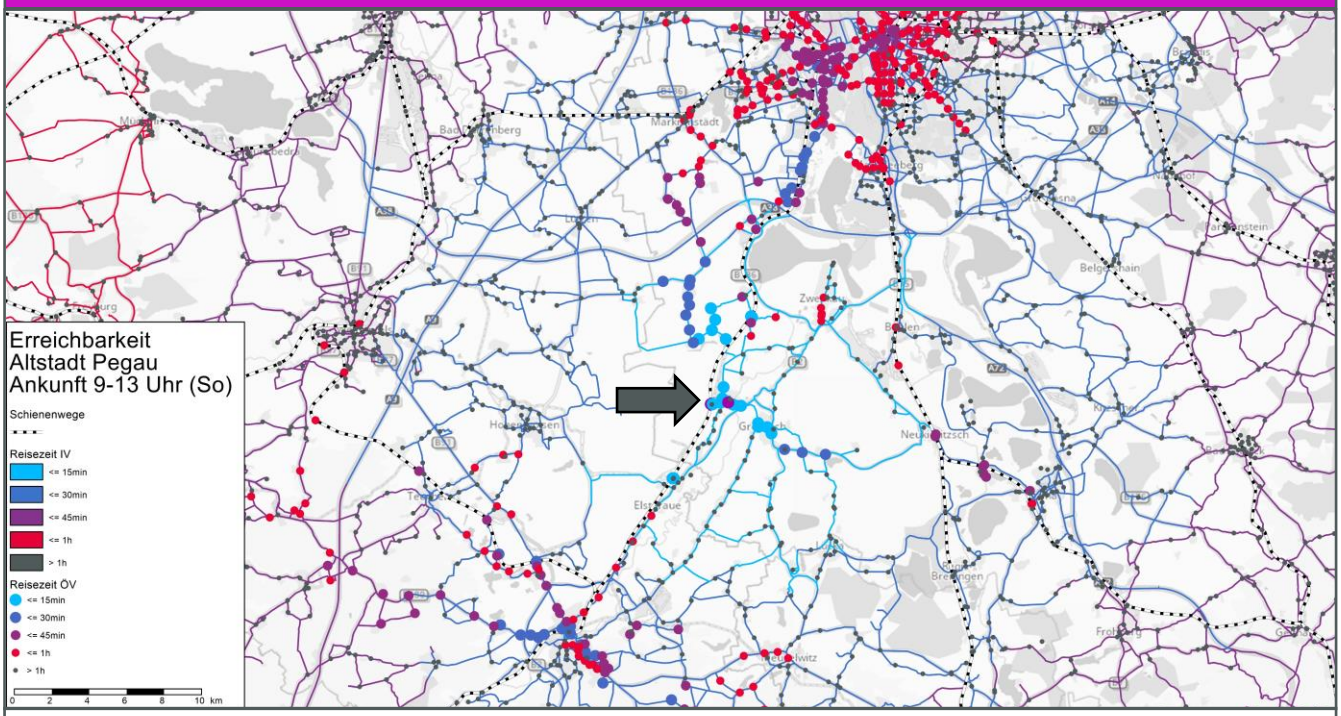
- Landkreis Leipzig, Liegenschafts- und Kultusamt, SG Schülerbeförderung/ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Regionalbus Leipzig GmbH

Akteure Tourismus

- Leipzig Tourismus und Marketing GmbH (LTM)
- Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V. (LNS)
- Betreiber von Museen und Gastronomie

Steckbrief 1.23 Landkreis Leipzig

Altstadt Pegau



Erreichbarkeitsanalyse

- Gute Erreichbarkeit in konkurrenzfähiger Reisezeit von Zeitz und Leipzig über Regionalexpress-Linien
- Verbindungen nach Borna und Markranstädt mit Reisezeitverlust aufgrund der Busfahrzeiten
- Teilweise attraktive Umstiege entlang der SPNV-Achse ins Umland bzw. in Leipzig und Zeitz

Stärken

- SPNV-Zugang in Pegau mit RE-Angebot nach Leipzig und Zeitz
- Überregionale ÖV-Erreichbarkeit dank SPNV-Angebot bspw. aus Richtung Gera

Schwächen

- Feinerschließung Pegau (z.B. vom Bahnhof in die Altstadt) nur über Regionalbus 271 mit wenigen Fahrten am Wochenende gegeben
- Entfernung der Altstadt zum Bahnhof ca. ein Kilometer

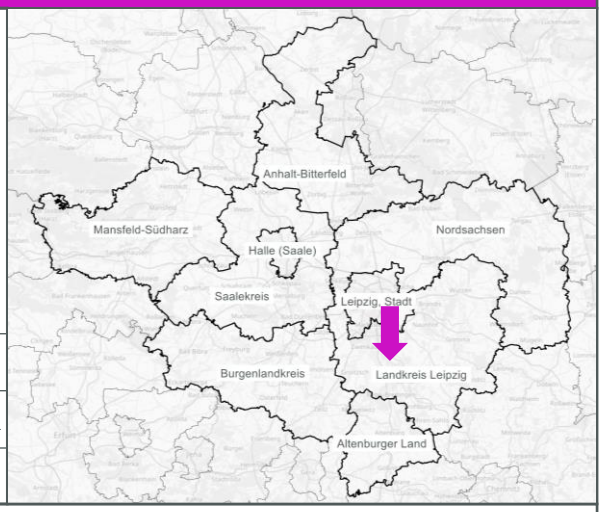
Handlungsempfehlungen

- Ausbau der ÖPNV-Anbindung mit Anschlüssen an das S-Bahn-Netz (mit einer höheren Bedienungshäufigkeit am Wochenende, insbesondere Feinerschließung Pegau)
- Abstimmung von Veranstaltungszeiten auf den Fahrplan der anbindenden Bus- sowie SPNV-Linie(n)
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Veranstaltungstickets und Eintrittspreise

Steckbrief 1.24 Landkreis Leipzig

Lagune Kahnsdorf / Hainer See

Die Lagune Kahnsdorf liegt am Hainer See. Dieser ist der drittgrößte See im Leipziger Neuseenland. Am Nordufer befindet sich ein Campingplatz mit Strand und eine Wasserskischule. Am Südufer gibt es mehrere Gastronomieangebote und ein Bootsverleih.



Lage	Gemeinde Neukieritzsch
Reisegebiet	Sächsisches Burgen- und Heideland
Kategorie	See

Touristisches Angebot

- Schillerhaus mit Restaurant
- Zahlreiche Appartements und Ferienwohnungen
- Wassersportzentrum „Wake-Beach“

Fahrradtourismus

- Rund 1,7 Kilometer Entfernung zum Radroutennetz ohne Beschilderung der Zufahrt (keine Einbindung)
- Pleiße-Radweg in der Nähe
- KOHLE|DAMPF|LICHT-Radroute in der Nähe
- Neuseenlandradroute in der Nähe

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung an PlusBus-Linie 101 von Borna nach Zwenkau: am Wochenende von 9-22 Uhr im 2-Stundentakt

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Busangebot
- ÖV- Anreisebeschreibung mit integrierter Fahrplanauskunft der DB



Akteure Mobilität

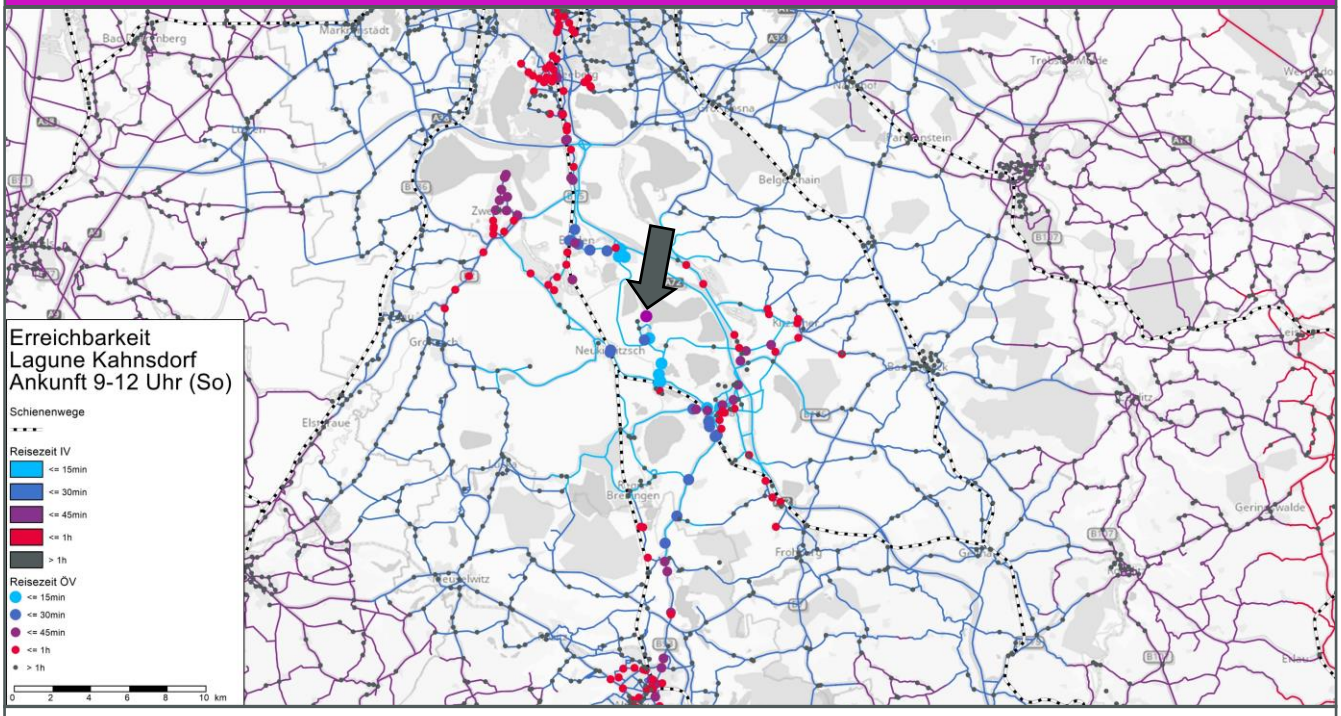
- Landkreis Leipzig, Liegenschafts- und Kultusamt, SG Schülerbeförderung/ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Regionalbus Leipzig GmbH

Akteure Tourismus

- Leipzig Tourismus und Marketing GmbH (LTM)
- Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V. (LNS)
- Betreiber von Museen und Gastronomie sowie touristischen Angeboten (z.B. Wassersport)

Steckbrief 1.24 Landkreis Leipzig

Lagune Kahnsdorf / Hainer See



Erreichbarkeitsanalyse

- Verknüpfung von PlusBus und S-Bahn am Bahnhof Böhlen in/aus Richtung Leipzig
- Reisezeitverlust aufgrund der langen Umsteigezeit in Böhlen (ca. 20 Minuten) senkt Attraktivität im Vergleich zum Pkw
- In Borna erfolgt Verknüpfung zur 251 nach Altenburg (4 mal täglich)

Stärken

- Am Wochenende Anpassung der Buslinienführung zugunsten der Haltestelle „An der Lagune“ in unmittelbarer Seenähe
- Attraktives PlusBus-Angebot mit Verknüpfung am Bahnhof und Erreichbarkeit aus Borna und Zwenkau
- Fahrzeiten passgenau zu Aufenthaltszeiten am Ziel

Schwächen

- Keine Erreichbarkeit des Nordufers vom Hainer See (Standort Campingplatz und Wasserskischule)
- Lange Wartezeit am Bahnhof Böhlen
- Keine direkte Anbindung ans Radroutennetz

Handlungsempfehlungen

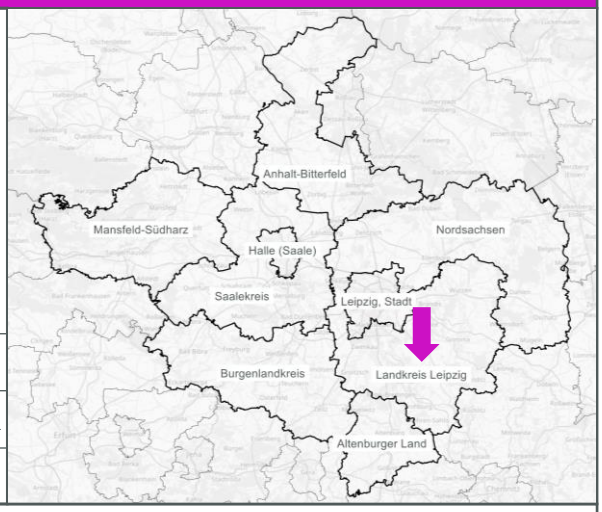
- Prüfen der Anschlussprioritäten im Fahrplan der 101 → Fokus mehr auf Tourismus am Wochenende
- Beschilderung für Fahrräder verbessern (optionaler Weg/Schleife)
- Abstimmung von Veranstaltungszeiten auf den Fahrplan der anbindenden Buslinie(n)
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Veranstaltungstickets und touristische Angebote (zum Beispiel Wassersportzentrum)

PTV GROUP the mind of movement absolutGPS dwif

Steckbrief 1.25 Landkreis Leipzig

Kultur- und Freizeitbad „Riff“ Bad Lausick

Das Kur- und Freizeitbad „RIFF“ in Bad Lausick bietet ein vielfältiges Angebot für die ganze Familie. Es gibt sowohl ein Wellnessbereich mit Saunalandschaft und Massagebänke als auch ein Abenteuerbereich mit Rutschen für Kinder. Zudem steht ein großzügiges Gastronomieangebot zur Verfügung.



Lage	Bad Lausick
Reisegebiet	Sächsisches Burgen- und Heideland
Kategorie	Erlebnisbäder/ Thermen

Touristisches Angebot

- Öffnungszeiten Mo.-Fr.: 10-22 Uhr, Sa-So.: 9-22 Uhr
- Verschiedene Aqua-Kurse im Angebot
- Sowohl Hallenbad als auch Freibad
- Großes Kurangebot in Bad Lausick
- Kur- und Stadtmuseum und Kurpark

Fahrradtourismus

- Rund 800 Meter bis zur nächsten Radroute
- Keine Einbindung in bestehendes Radwegenetz
- Lage nahe der Altenburg-Colditz-Radroute

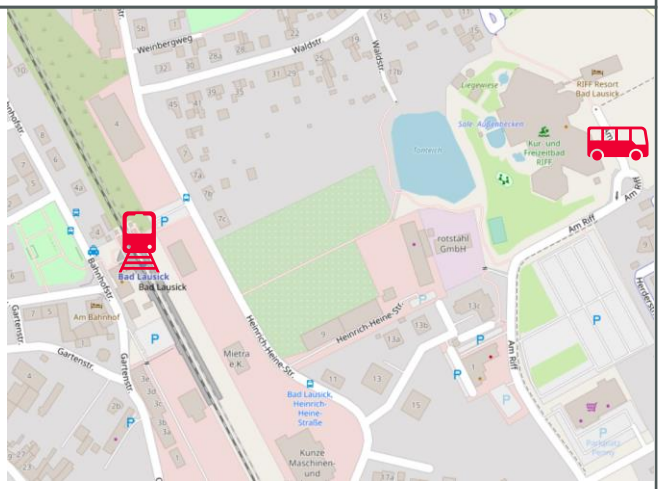
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung zum RE 6 und RB 113
- Anbindung an Taktbus-Linie 613 nach Colditz: am Wochenende 8-19 Uhr im 2-Stundentakt
- Anbindung an PlusBus-Linie 610 nach Grimma: Samstag 8-21 Uhr, Sonntag 10-21 Uhr
- Bedienung durch Stadtverkehr am Sonntag zwischen 11 und 19 Uhr

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Bus- und Bahnangebot
- ÖV- Anreisebeschreibung mit integrierter Karte, Link zur Fahrplanauskunft der DB und Link zum Routenplaner



Akteure Mobilität

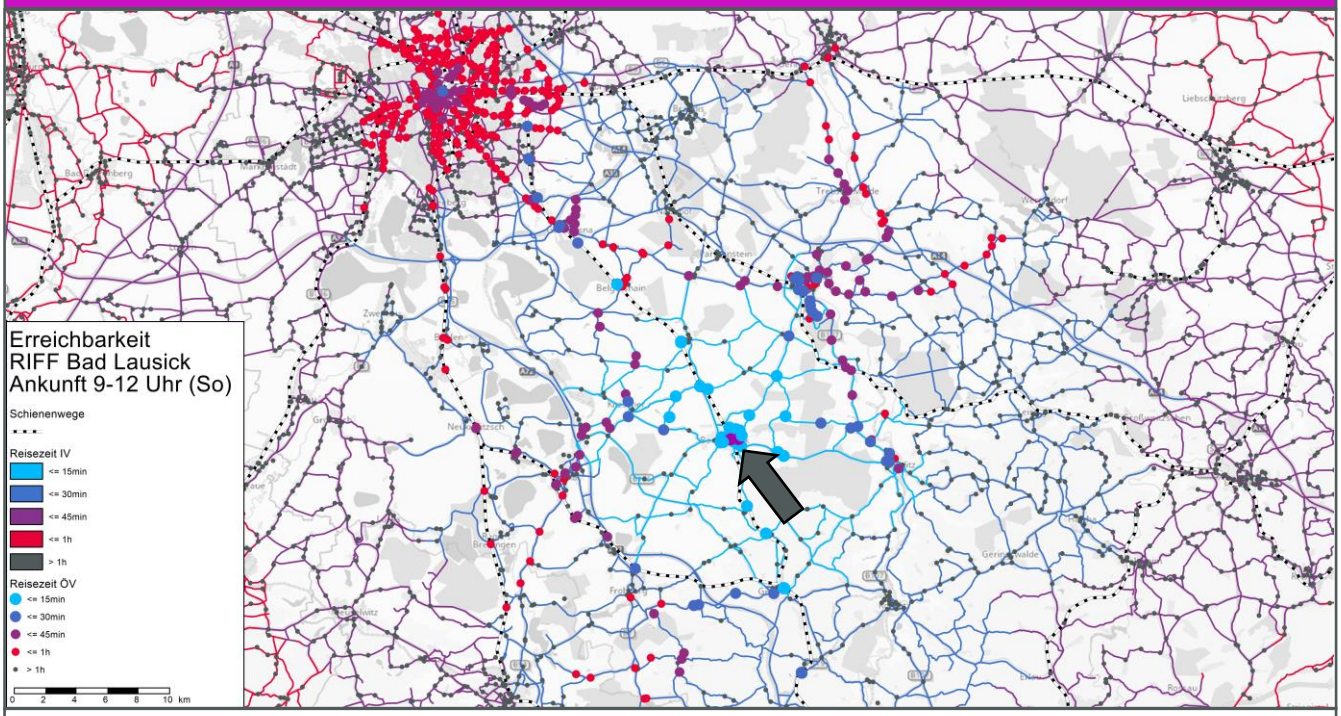
- Landkreis Leipzig, Liegenschafts- und Kultusamt, SG Schülerbeförderung/ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Regionalbus Leipzig GmbH, MRB

Akteure Tourismus

- Leipzig Tourismus und Marketing GmbH (LTM)
- Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V. (LNS)
- Betreiber des Riff

Steckbrief 1.25 Landkreis Leipzig

Kultur- und Freizeitbad „Riff“ Bad Lausick



Erreichbarkeitsanalyse

- Gute Verknüpfung mit kurzen Wartezeiten am Bahnhof Bad Lausick sorgen für konkurrenzfähige Reisezeit aus Leipzig
- Schnelle Erreichbarkeit von Colditz und Grimma dank guter Busverbindung
- Flächige Erreichbarkeit in angemessener Zeit dann weiterer Verknüpfungen der Taktverkehre

Stärken

- Haltestelle vor dem Eingang
- Nähe zum Bahnhof
- Feinerschließung durch Stadtbuslinie im Stundentakt am Wochenende mit Verknüpfung am Bahnhof

Schwächen

- Erste Fahrt des Stadtbusses am Sonntag mit Ankunft um 11 Uhr am Bad (Öffnungszeit beginnt bereits 9 Uhr)
- Keine Einbindung ins Radroutennetz

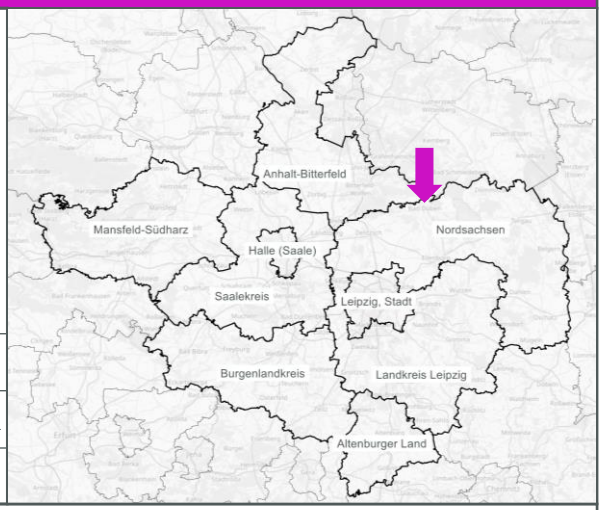
Handlungsempfehlungen

- Zusätzliche Frühfahrt des Stadtbusses mit Ankunft zur Öffnungszeit des Freizeitbades (Samstagsfahrplan auf Sonn- und Feiertage ausweiten)
- Ausschilderung des Freizeitbades an nahegelegenen Radrouten
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis des Riff

Steckbrief 1.31 — Landkreis Nordsachsen

HeideSpa Bad Düben

Das HeideSpa Bad Düben verfügt über eine vielfältige Bade- und Saunalandschaft. Die Besucher haben außerdem die Möglichkeit, im dazugehörigen Hotel zu übernachten. Die Restaurants des HeideSpas bieten den Gästen zahlreiche Speisen und Getränke.



Lage	Bad Düben
Reisegebiet	Sächsisches Burgen- und Heideland
Kategorie	Erlebnisbad/Therme

Touristisches Angebot

- Mit WelterbeCard 3 Stunden Gratisbesuch möglich
- Vielfältiges Gastronomieangebot
- Wellness,- Beauty- und Therapieangebot
- VitalCenter im Angebot

Fahrradtourismus

- Direkte Lage am Radroutennetz
- Radweg zum Heidemagneten Bad Düben (entlang der Mulde zum Heidemagneten Bad Düben)
- Radroute durch die Dübener Heide
- Wald-Heide-Wege nach Bad Schmiedeberg
- an der großen Goitzsche-Runde nach Bitterfeld

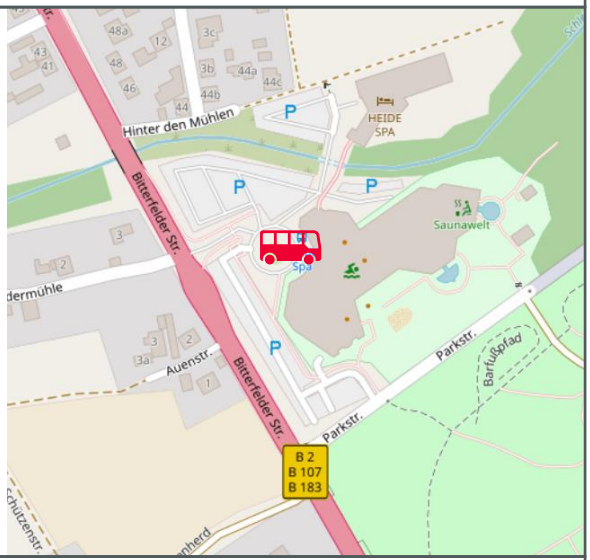
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Eigene Haltestelle vor dem Eingang
- PlusBus 196 nach Leipzig: Sa.: 7-23 im 2-Stunden-Takt,
  So.: 7-20 Uhr im 3-Stundentakt
- PlusBus 210 nach Delitzsch, 7/9-19/21 Uhr, 2-Stunden-Takt
- PlusBus 232 nach Eilenburg, 8/10-20/22 Uhr, 2-Stunden-Takt

Tarif + Angebote

- WelterbeCard kann für Linienverkehr der Vetter GmbH als Tagesticket genutzt werden Fahrradmitnahme mit Heckträger möglich
- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Busangebot
- Keine Anreisebeschreibung



Akteure Mobilität

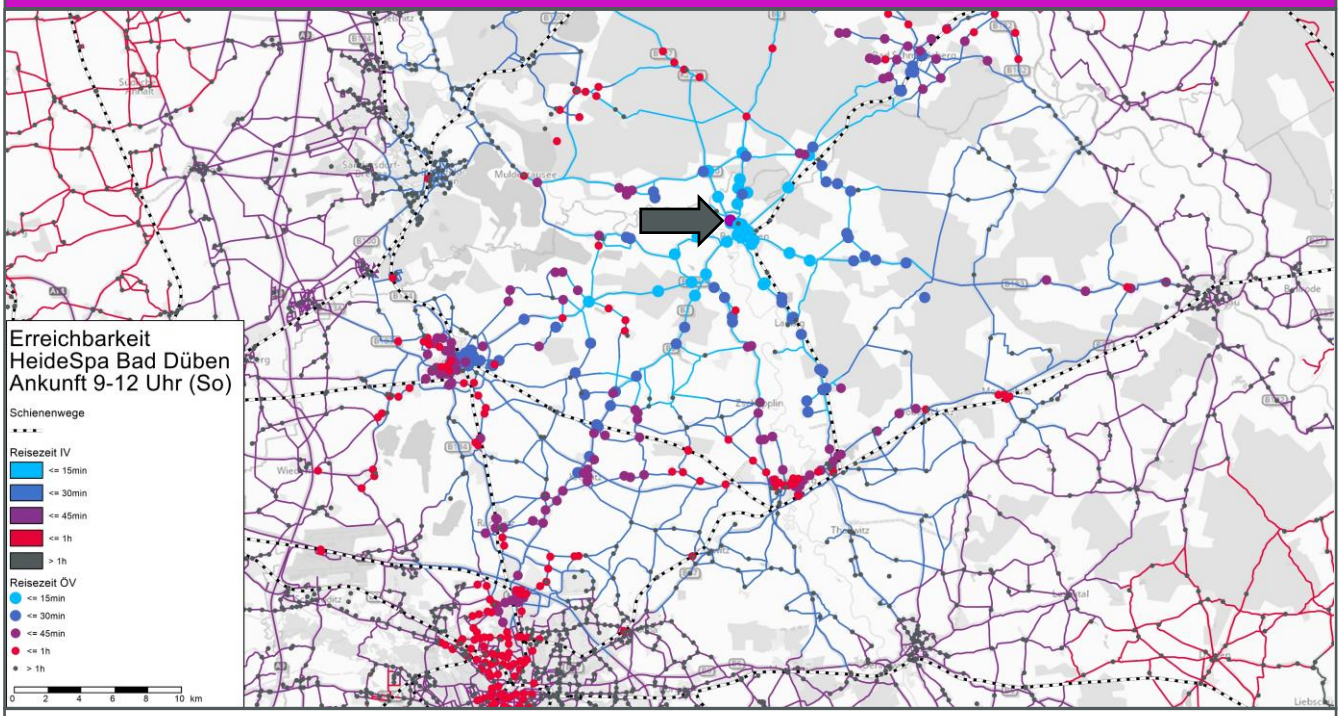
- Landratsamt Nordsachsen, Straßenverkehrsamt, SG ÖPNV/Schülerbeförderung
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Omnibus-Verkehrsgesellschaft „Heideland" (OVH)

Akteure Tourismus

- Landratsamt Nordsachsen, Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft, SG Wirtschaftsförderung und Tourismus
- Betreiber des HeideSpa

Steckbrief 1.31 Landkreis Nordsachsen

HeideSpa Bad Düben



Erreichbarkeitsanalyse

- PlusBus-Direktverbindungen von/nach Leipzig, Delitzsch und Eilenburg ermöglichen konkurrenzfähige Reisezeiten
- Einzelne Busverknüpfungen in das ländliche Umland auch abseits der Direktverbindungen
- Reisezeit zu den nächsten SPNV-Zustiegspunkten ca. 45 bis 60 Minuten

Stärken

- Eigene Haltestelle direkt am Eingang
- Bedienung durch PlusBus von/nach Leipzig, Delitzsch und Eilenburg
- Gute Busverknüpfungen ermöglichen Umlanderschließung
- Gute Radrouteneinbindung

Schwächen

- Kein SPNV-Zugang in der Umgebung
- Ländliche Lage mit großer Entfernung in die nächsten Ober- und Mittelzentren (ca. 45 Minuten mit Bus oder Pkw)

Handlungsempfehlungen

- Ausbau des Busangebotes am Wochenende in Anbindung an die Quellmärkte sowie wichtige SPNV-Zugangspunkte
- Ausschilderung des Freizeitbades an nahegelegenen Radrouten
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis des HeideSpa

PTV GROUP the mind of movement absolutGPS dwif

Steckbrief 1.32 Landkreis Nordsachsen

O-Schatz-Park

Der O-Schatz-Park ist ein Familien-, Tier-, und Freizeitpark, welcher 2006 nach der Landesgartenschau entstand. Der Park verfügt über zahlreiche Tierarten, einer Minigolfanlage, ein Labyrinth und einen Abenteuerspielplatz. Für die Pflege der Anlagen und Tiere sind heute auch Menschen mit Behinderung zuständig.

Lage	Oschatz
Reisegebiet	Sächsisches Burgen- und Heideland
Kategorie	Freizeit-/ Erlebniseinrichtung



Touristisches Angebot

- Zahlreiche Freizeitanlagen (Minigolf, Karussell, E-Car)
- Eine der größten Kaffeekannensammlungen der Welt
- Vielfältiges Gastronomieangebot
- Veranstaltungen im Kulturzentrum „O“
- Haltepunkt der Döllnitzbahn und Bade- und Saunalandschaft in direkter Nachbarschaft

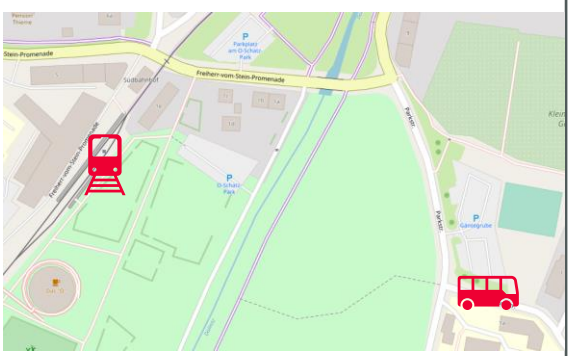
Fahrradtourismus

- Direkte Anbindung ans Radroutennetz
- am Rundkurs Mulde-Elbe-Radroute
- Döllnitztal-Radroute
- Mulde-Elbe Radtour

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung an Döllnitzbahn (Haltepunkt Oschatz Süd), bis zu 3 Fahrten am Wochenende (9-18 Uhr)
- Ab Busbahnhof Anbindung an die PlusBus-Linien 781 nach Torgau (7/8-18 Uhr) und 801 nach Wermsdorf (7-19 Uhr), am Wochenende im 2-Stundentakt
- Linie 781: Sa. 7-18 Uhr und So. 8-18 Uhr jeweils im 2-Stundentakt
- Linie 801: Sa. 8-19 Uhr und So. 9-19 Uhr jeweils im 2-Stundentakt
- Ab Busbahnhof Anbindung an Taktbus-Linie 803 nach Mügeln, am Wochenende 5 Fahrten von 7-19 Uhr



Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Busangebot
- Anreisebeschreibung: integrierte Karte und Fahrplaner vom MDV

Akteure Mobilität

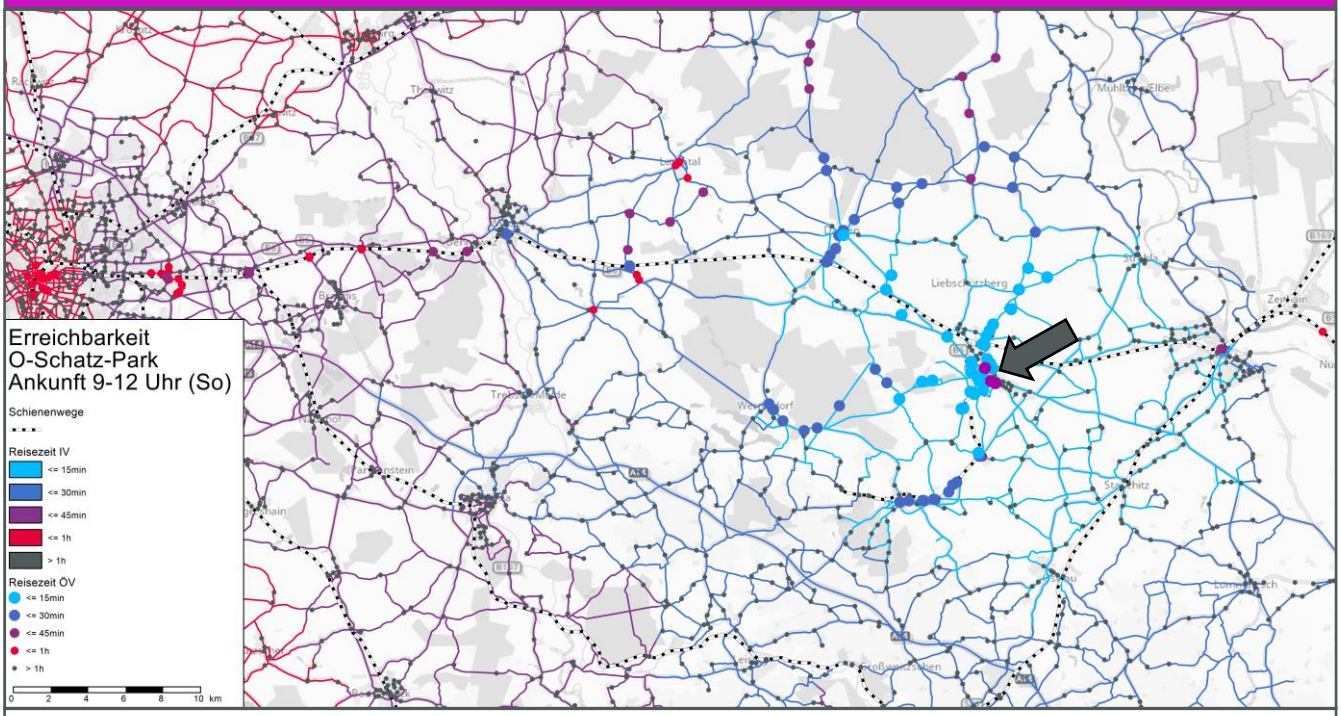
- Landratsamt Nordsachsen, Straßenverkehrsamt, SG ÖPNV/Schülerbeförderung
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Omnibus-Verkehrsgesellschaft „Heideland" (OVH)

Akteure Tourismus

- Landratsamt Nordsachsen, Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft, SG Wirtschaftsförderung und Tourismus
- Betreiber O-Schatz-Park

Steckbrief 1.32 Landkreis Nordsachsen

O-Schatz-Park



Erreichbarkeitsanalyse

- Erreichbarkeit in Richtung Torgau, Mügeln und Wermsdorf dank hochwertiger Busangebote ab dem Busbahnhof und der Döllnitzbahn in akzeptabler Reisezeit gegeben
- Gutes Reisezeitverhältnis nach Leipzig dank kurzer Umsteigezeiten am Bahnhof Oschatz
- Feinerschließung in Oschatz aufgrund fehlender Stadtbusbedienung am Sonntag eingeschränkt

Stärken

- Halt der Döllnitzbahn in direkter Nachbarschaft
- Bedienung durch verschiedene PlusBus-Linien ab dem Busbahnhof mit guter SPNV-Verknüpfung von/nach Leipzig
- gute Feinerschließung und Verknüpfungslage am Bahnhof an Wochen-tagen und Samstagen durch den Stadtbus

Schwächen

- Ankunft und Abfahrt der Regionalbuslinien am Busbahnhof (Fußweg ca. 800 Meter)
- Stadtverkehr hat kein Sonn- und Feiertagsangebot
- Unattraktive Wegekette vom/zum Bahnhof Oschatz an Sonn- und Feiertagen (langer Fußweg zum Busbahnhof für kurze Fahrt zum Bahnhof)

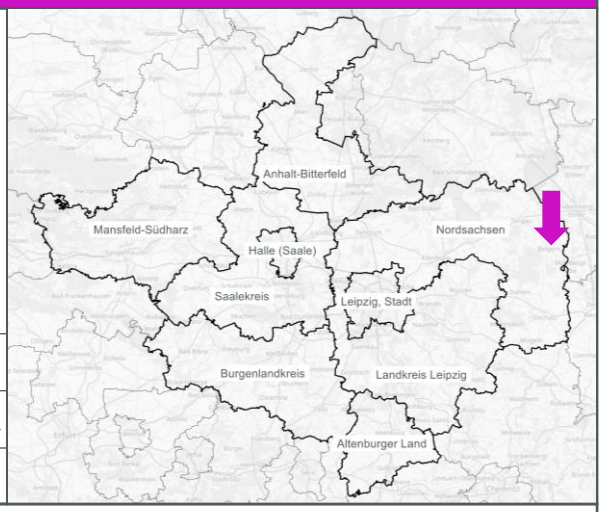
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des Busangebotes (insbesondere des Stadtverkehrs) am Wochenende mit Anbindung an den SPNV
- Verkürzen des Fußweges zum Busbahnhof durch einen zusätzlichen halt der Regionalbusse
- Feinabstimmung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis von Freizeitangeboten und Veranstaltungen

Steckbrief 1.33 — Landkreis Nordsachsen

Belgern-Schildau (Dahlener Heide)

Die Stadt Belgern-Schildau liegt zwischen Elbe und Dahlener Heide und ist Ausgangspunkt von zahlreichen Rad- und Wandertouren. Der Ortsteil Schildau liegt unweit des Schildberges mit seinem Aussichtsturm, der höchsten Erhebung der Dahlener Heide.



Lage	Belgern-Schildau
Reisegebiet	Sächsisches Burgen- und Heideland
Kategorie	Landschaftsattraktionen

Touristisches Angebot

- Etappenort des Luther-Weges
- Treblitzscher Park südlich von Belgern
- Waldbad Schmannewitz
- Gastronomisches Angebot in der Hospitalhütte

Fahrradtourismus

- Lage nahe des Elberadwegs
- Rund 500 Meter zwischen Radroute und Innenstadt

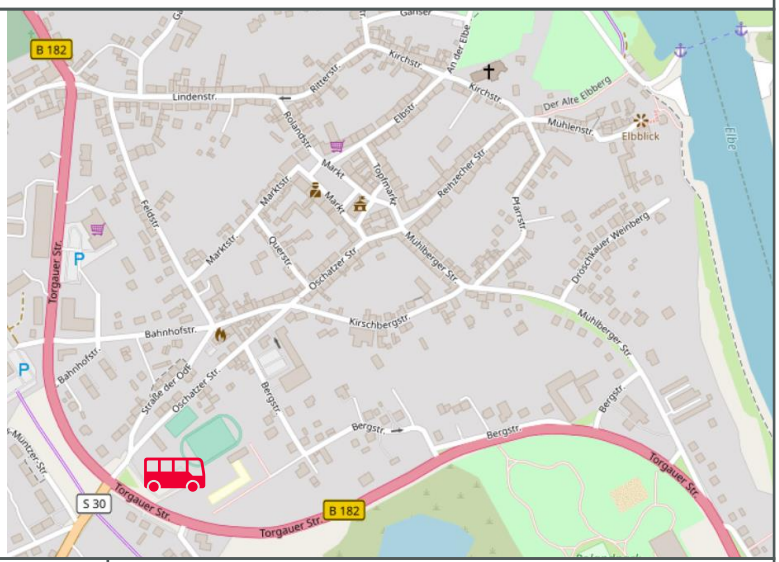
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung zur Buslinie 764 von Torgau nach Oschatz in Belgern, verkehrt am Wochenende 3-5 mal am Tag, z. T. als Rufbus

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- Reudnitzer Heideexpress (privater Anbieter) verbindet sonntags Reudnitz mit Schmannewitz von April-Okt.
- MDV-Tarif für Busangebot
- Anreisebeschreibung: integrierte Karte



Akteure Mobilität

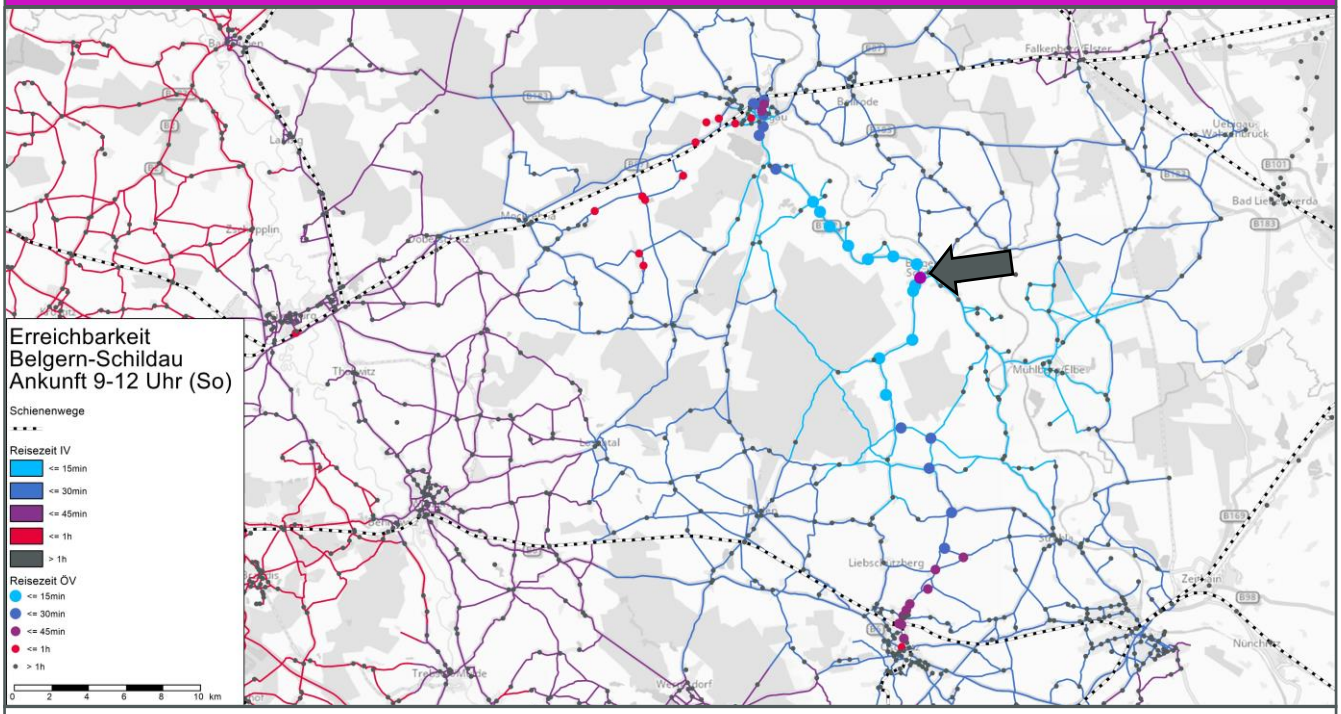
- Landratsamt Nordsachsen, Straßenverkehrsamt, SG ÖPNV/Schülerbeförderung
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Omnibus-Verkehrsgesellschaft „Heideland" (OVH)

Akteure Tourismus

- Landratsamt Nordsachsen, Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft, SG Wirtschaftsförderung und Tourismus
- DMO und Betreiber von Gastronomie

Steckbrief 1.33 Landkreis Nordsachsen

Belgern-Schildau (Dahlener Heide)



Erreichbarkeitsanalyse

- ÖV-Erreichbarkeit von Torgau und Oschatz über Direktverbindung der Buslinie 764 (Rufbus)
- Übergang in Torgau zum Zug nach Leipzig mit langen Wartezeiten
- Verknüpfung in Oschatz zum Zug nach Leipzig unattraktiv aufgrund der langen Fahrzeit nach Oschatz
- Keine sonstigen Verknüpfungen und damit Erreichbarkeiten des weiteren Umlandes

Stärken

- Reudnitzer Heideexpress als privates Angebot innerhalb der Gemeinde am Sonntag

Schwächen

- Lage abseits vom SPNV (nächster Zustiegspunkt im 11 Kilometer entfernten Torgau)
- Reines Rufbusangebot mit 3 Fahrtenpaaren am Sonntag (Nutzungshemmnisse da Vorabbuchung)
- Elberadweg in rund 500 Metern Entfernung zum Ortskern, Verlegung ist nicht sinnvoll

Handlungsempfehlungen

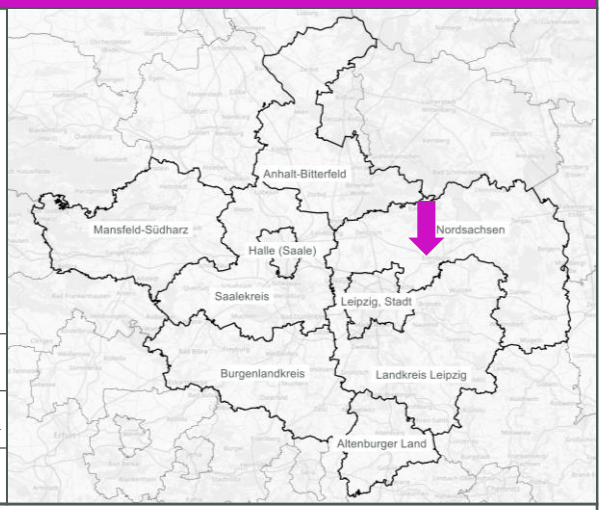
- Ausbau des Busangebotes am Wochenende mit Anbindung an den SPNV in Oschatz und Torgau
- Feinabstimmung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- Prüfbedarf: Aufbau von (Leit-)Produkten mit inkludierter ÖPNV-Nutzung

PTV GROUP the mind of movement
absolutGPS
dwif

Steckbrief 1.34 Landkreis Nordsachsen

Tierpark Eilenburg

Der Tierpark Eilenburg beheimatet über 250 Tiere, u. a. Hutaffen in der Affen-Freianlage. 2019 eröffnete das neue Tropicana, ein Tropenhaus mit exotischer Tierwelt. Es werden regelmäßig Feste, wie z. B. eine Halloweenparty oder das Zuckertütenfest im Park veranstaltet.



Lage	Stadt Eilenburg
Reisegebiet	Sächsisches Burgen- und Heideland
Kategorie	Tierpark/ Zoo

Touristisches Angebot

- Führungen durch den Tierpark
- Gastronomisches Angebot im Tierpark
- Umgeben vom Stadtpark
- Paddeltouren auf der Mulde (Einstiegsstelle vorhanden)
- Gelegentlich Ausstellungen im Sorbenturm

Fahrradtourismus

- Lage am Mulderadweg
- Rundkurs „Eilenburger Schleife“
- „Die Mulde-Acht“ und „Auf der Mühlentour Nr.2“
- E-Bike Ladestation am Schwimmbad

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Bahnhof und Busbahnhof in unmittelbarer Nähe des Tierparks
- Anbindung zur S4, S9 und zum RE 110
- Anbindung zur PlusBus-Linie 232 nach Bad Düben, verkehrt am Wochenende von 8-23 Uhr im 2-Stundentakt, z.T. als Rufbus
- Anbindung an Stadtverkehr, am Wochenende 8-19 Uhr, im 2-Stundentakt

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Busangebot
- Anreisebeschreibung: integrierte Karte



Akteure Mobilität

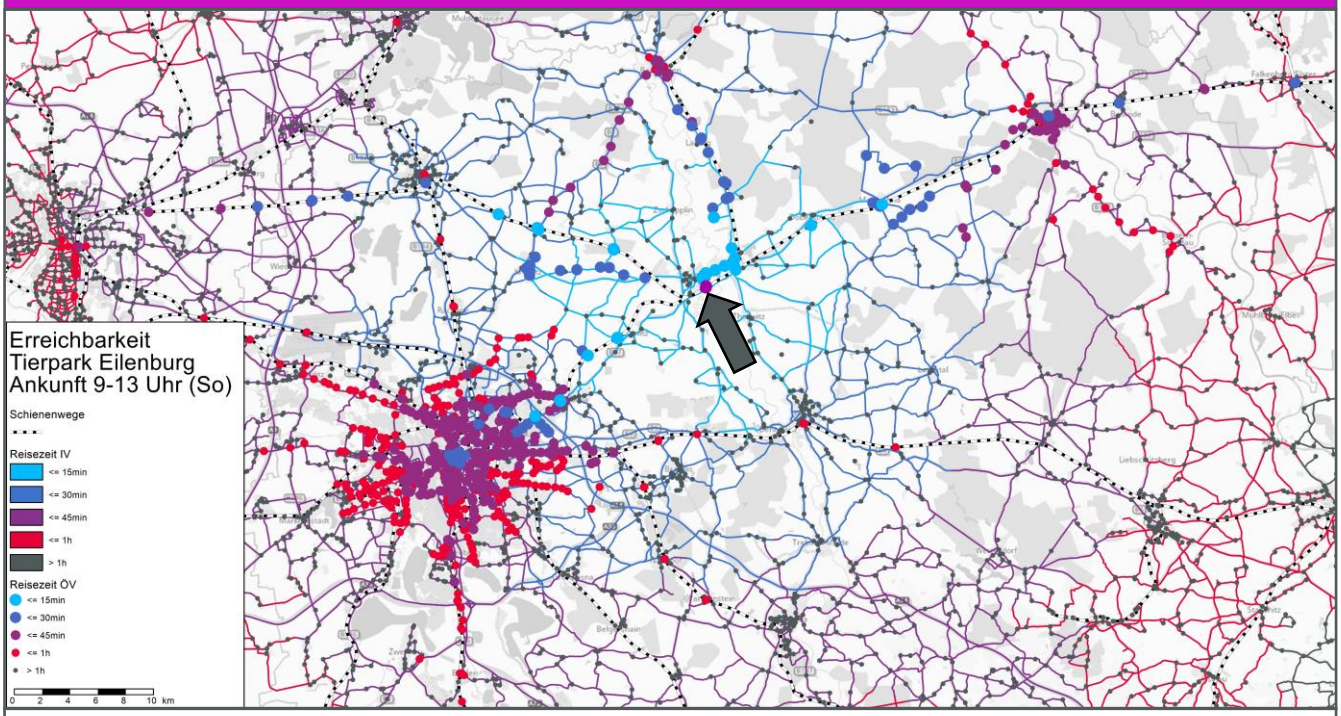
- Landratsamt Nordsachsen, Straßenverkehrsamt, SG ÖPNV/Schülerbeförderung
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Omnibus-Verkehrsgesellschaft „Heideland" (OVH)

Akteure Tourismus

- Landratsamt Nordsachsen, Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft, SG Wirtschaftsförderung und Tourismus
- DMO und Betreiber von Tierpark und Gastronomie

Steckbrief 1.34 Landkreis Nordsachsen

Tierpark Eilenburg



Erreichbarkeitsanalyse

- Gute ÖV-Erreichbarkeit mit konkurrenzfähigen Reisezeiten aus Leipzig und Torgau sowie Halle über S-Bahn-Netz
- Ergänzung durch starke Busverbindungen nach Bad Düben
- SPNV-Reisezeitvorteile werden teilweise über gute Umsteigemöglichkeiten in die Fläche getragen
- Feinerschließung von Eilenburg über Stadtverkehr am Wochenende gegeben
- Keine Erreichbarkeit aus Richtung Süden am Wochenende (Wurzen, Grimma)

Stärken

- Lage am Busbahnhof und Bahnhof Eilenburg mit gutem Wochenendangebot von Bus und SPNV
- ÖV-Erreichbarkeit wichtiger Quellorte wie Leipzig und Halle in angemessener Reisezeit gegeben
- Feinerschließung von Eilenburg über Stadtbus
- Anreisebeschreibung über integrierte Karte auf der Homepage

Schwächen

- Erreichbarkeit aus Richtung Süden (Landkreis Leipzig) am Wochenende derzeit nicht gegeben

Handlungsempfehlungen

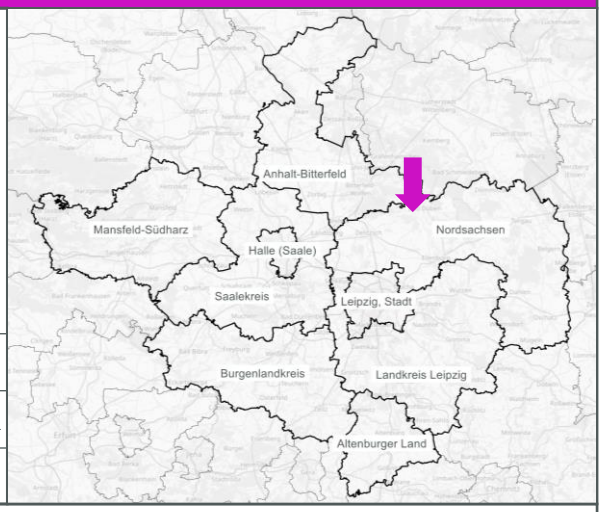
- Ausbau des Busangebotes am Wochenende (Stadtbus und Anbindung Richtung Wurzen) mit Verknüpfung zum SPNV
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis des Tierparks und bei touristischen Angeboten (zum Beispiel organisierten Paddeltouren)

Steckbrief 1.35 Landkreis Nordsachsen

Seelhausener See (b. Löbnitz)

Der Seelhausener See ist der geflutete Braunkohletagebau Rösa und liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Goitzschesee. Löbnitz kann als Ausgangspunkt für zahlreiche Rad- und Wandertouren, z.B. um den Seelhausener See oder um den Goitzschesee genutzt werden.

Lage	Gemeinde Löbnitz
Reisegebiet	Sächsisches Burgen- und Heideland
Kategorie	Seegebiet



Touristisches Angebot

- Etappenort des Lutherweges mit alter Luthereiche
- Evang. Kirche mit ihrer historischen Bedeutung
- Bockwindmühle Löbnitz und Reibitz
- Mehrere Gastronomieangebote in Löbnitz
- Campingplatz Löbnitz mit Naturbad

Fahrradtourismus

- Radtour Delitzsch
- Goitzschesee Rundweg
- Torgischer Radweg
- Entlang der Mulde zum Heidemagneten Bad Düben

Mobilitätsangebot

Bus

- Entfernung zur nächsten Haltestelle in Löbnitz ca. 600 Meter
- Anbindung zur Buslinie 204, am Wochenende 8-18 Uhr, 4 mal pro Tag und als Rufbus

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Busangebot
- Mehrere Parkplatzmöglichkeiten am See (überwiegend kostenlos)
- Anreisebeschreibung: integrierte Karte mit Routenplaner



Akteure Mobilität

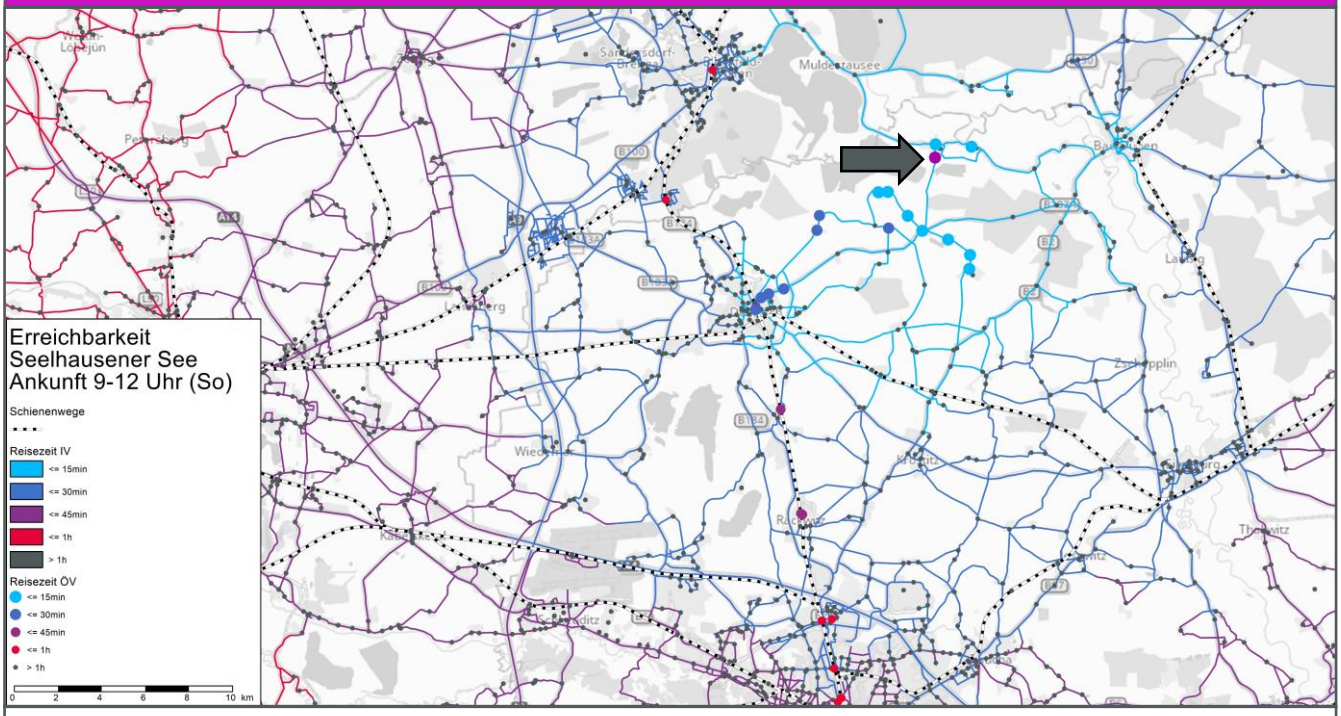
- Landratsamt Nordsachsen, Straßenverkehrsamt, SG ÖPNV/Schülerbeförderung
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Omnibus-Verkehrsgesellschaft „Heideland" (OVH)

Akteure Tourismus

- Landratsamt Nordsachsen, Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft, SG Wirtschaftsförderung und Tourismus
- DMO und POI-Betreiber

Steckbrief 1.35 Landkreis Nordsachsen

Seelhausener See (b. Löbnitz)



Erreichbarkeitsanalyse

- Erreichbarkeit von Delitzsch über Rufbus mit Verknüpfung am Bahnhof aus/in Richtung Leipzig
- Umwegige Busverbindung und Umsteigezeit vom SPNV aus Richtung Leipzig und Bitterfeld sorgen für schlechtes Reisezeitverhältnis
- Außerhalb des Bediengebietes der Linie 204 keine Erreichbarkeit aus dem Nahbereich

Stärken

- Gute Raderreichbarkeit

Schwächen

- Ausgedünntes Fahrplanangebot am Wochenende (4 Fahrtenpaare als Rufbus-Angebot)
- Notwendige Vorbestellung des Rufbusses schafft Nutzungsbarrieren
- Lange Wege zwischen Haltestelle und See

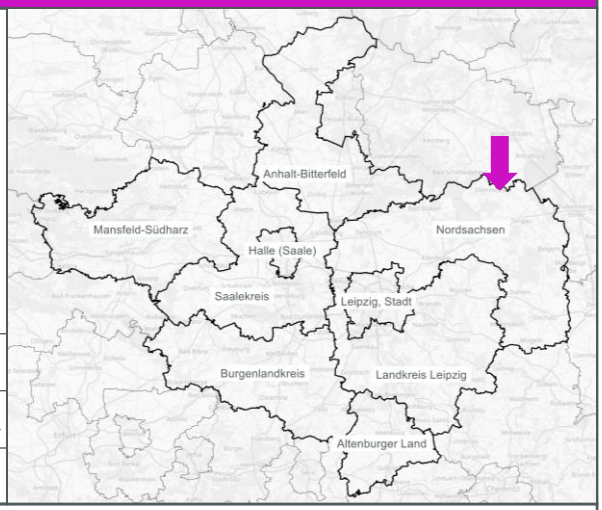
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des Busangebotes am Wochenende mit guter Anbindung an das S-Bahn-Netz aus Richtung Leipzig, Halle (Saale) und Bitterfeld
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Gebühren für Campingplatz, Eintrittspreise und Veranstaltungen
- Parkraumbewirtschaftung am See (Parkgebühren)

Steckbrief 1.36 Landkreis Nordsachsen

Dommitzsch (Anbindung an Elberadweg)

Die Stadt Dommitzsch ist die nördlichste Stadt Sachsens und liegt südöstlich der Dübener Heide. Zudem liegt die Stadt unweit des Elberadweges. Jährlich findet auf dem Marktplatz vom Dommitzsch, am historischen Gänsebrunnen, das traditionelle Gänsebrunnenfest statt.



Lage	Stadt Dommitzsch
Reisegebiet	Sächsisches Burgen- und Heideland
Kategorie	Landschaftsattraktionen

Touristisches Angebot

- Besichtigung der historischen Kirche St. Marien aus dem 15. Jahrhundert und des Stadtmuseums Dommitzsch aus dem 18. Jahrhundert
- Waldbad Dommitzsch und Campingplatz „Lindenmühlenberg“
- Gierfähre Prettin

Fahrradtourismus

- Lage am Elberadweg

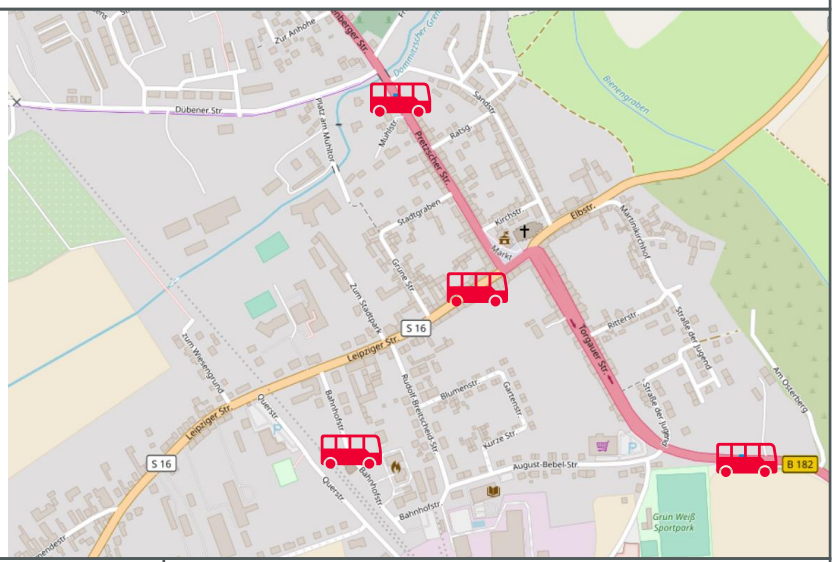
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung zur PlusBus-Linie 759 nach Torgau/ Greudnitz, am Wochenende 8-20 Uhr, samstags im Stundentakt, sonntags 4 mal pro Tag

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Busangebot
- Anreisebeschreibung: integrierte Karte mit Routenplaner



Akteure Mobilität

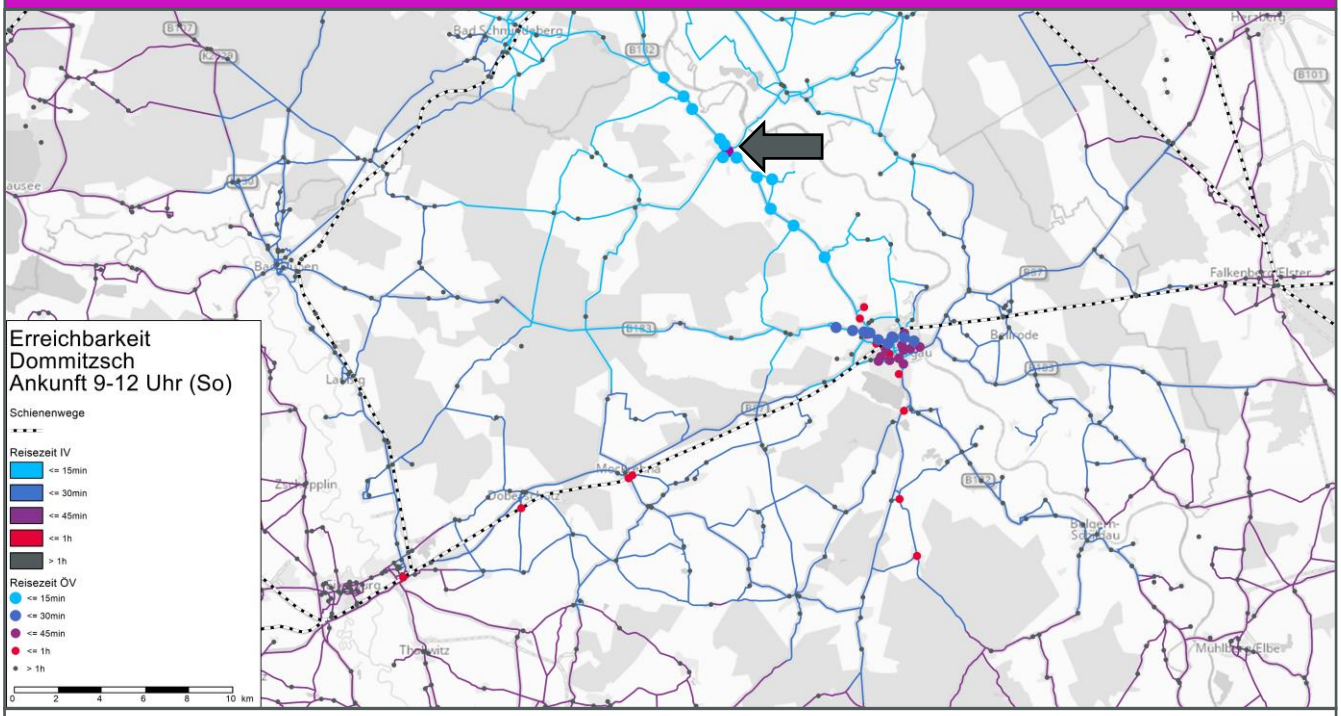
- Landratsamt Nordsachsen, Straßenverkehrsamt, SG ÖPNV/Schülerbeförderung
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Omnibus-Verkehrsgesellschaft „Heideland" (OVH)

Akteure Tourismus

- Landratsamt Nordsachsen, Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft, SG Wirtschaftsförderung und Tourismus
- DMO und POI-Betreiber

Steckbrief 1.36 Landkreis Nordsachsen

Dommitzsch (Anbindung an Elberadweg)



Erreichbarkeitsanalyse

- Schnelle Erreichbarkeit von Torgau über PlusBus 759 mit direktem Linienweg
- Verknüpfung am Bahnhof Torgau zur S-Bahn aus Leipzig mit Wartezeit von fast 20 Minuten (Gegenrichtung mit weniger Übergangszeit)
  → Reisezeitverhältnis nach Leipzig leidet
- Keine weitere Erreichbarkeit am Wochenende gegeben

Stärken

- Regelmäßige, schnelle Anbindung nach Torgau über PlusBus mit Verknüpfung zur S-Bahn von/nach Leipzig

Schwächen

- Kein SPNV-Zugang in direkter Nähe (Bahnhof Torgau in 10 Kilometern Entfernung)
- Lange Übergangszeiten zum Bus am Bahnhof Torgau aus Richtung Leipzig
- Keine Erreichbarkeit der Umgebung abgesehen von Torgau gegeben

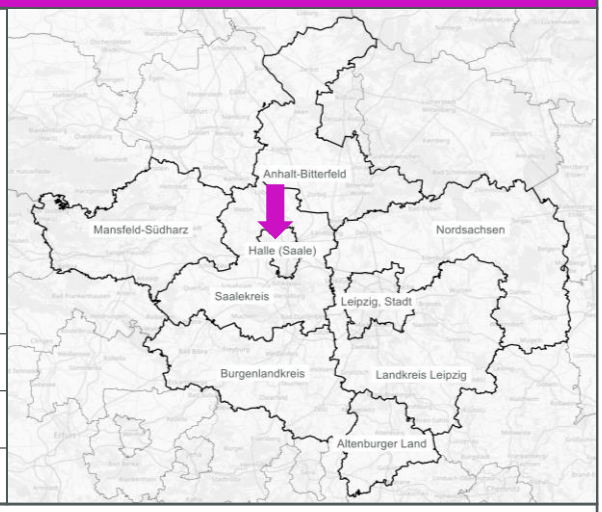
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des Busangebotes am Wochenende mit guter Anbindung an das S-Bahn-Netz aus Richtung Leipzig, Halle (Saale) und Bitterfeld
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreisen und Veranstaltungen
- Parkraumbewirtschaftung im Ort (Parkgebühren)

Steckbrief 2.11 Stadt Halle (Saale)

Landesmuseum für Vorgeschichte Halle (Saale)

Das Landesmuseum für Vorgeschichte in Halle beherbergt die archäologischen Funde Sachsen-Anhalts aus der Steinzeit bis in die Frühe Neuzeit. Unter anderem befindet die Himmelsscheibe von Nebra im Landesmuseum für Vorgeschichte. Es finden regelmäßig neue Sonderausstellungen zu archäologischen Themen im Landesmuseum statt.



Lage	Halle (Saale)
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	Museum/ Ausstellung

Touristisches Angebot

- Sechs thematische Ausstellungsabschnitte
- Zahlreiche museumspädagogische Angebote für Kinder
- Angebot von verschiedenen Führungen (auch fremdsprachig)
- Museumscafé und Museumsshop vorhanden
- Ermäßigter Eintritt mit Halle Coupon

Fahrradtourismus

- Kurze Entfernung zum Radroutennetz
- Himmelsscheibenradweg
- Saaleradweg
- Radweg von Luther zu Händel
- Radweg Saale-Harz

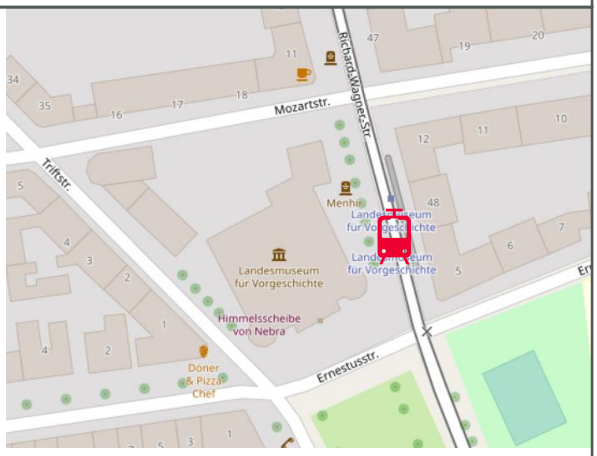
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung zur Straßenbahnlinien 3, 7 und 12: am Wochenende jeweils im 20 min-Takt

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Halle Coupon
- Anbindung an Stadtrundfahrt „Halle Hopper“: einfaches Ein- und Aussteigen möglich
- ÖV-Anreisebeschreibung vorhanden mit Link zur Fahrplanauskunft der Halleschen Verkehrs-AG und DB
- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Bus- und Bahnangebot



Akteure Mobilität

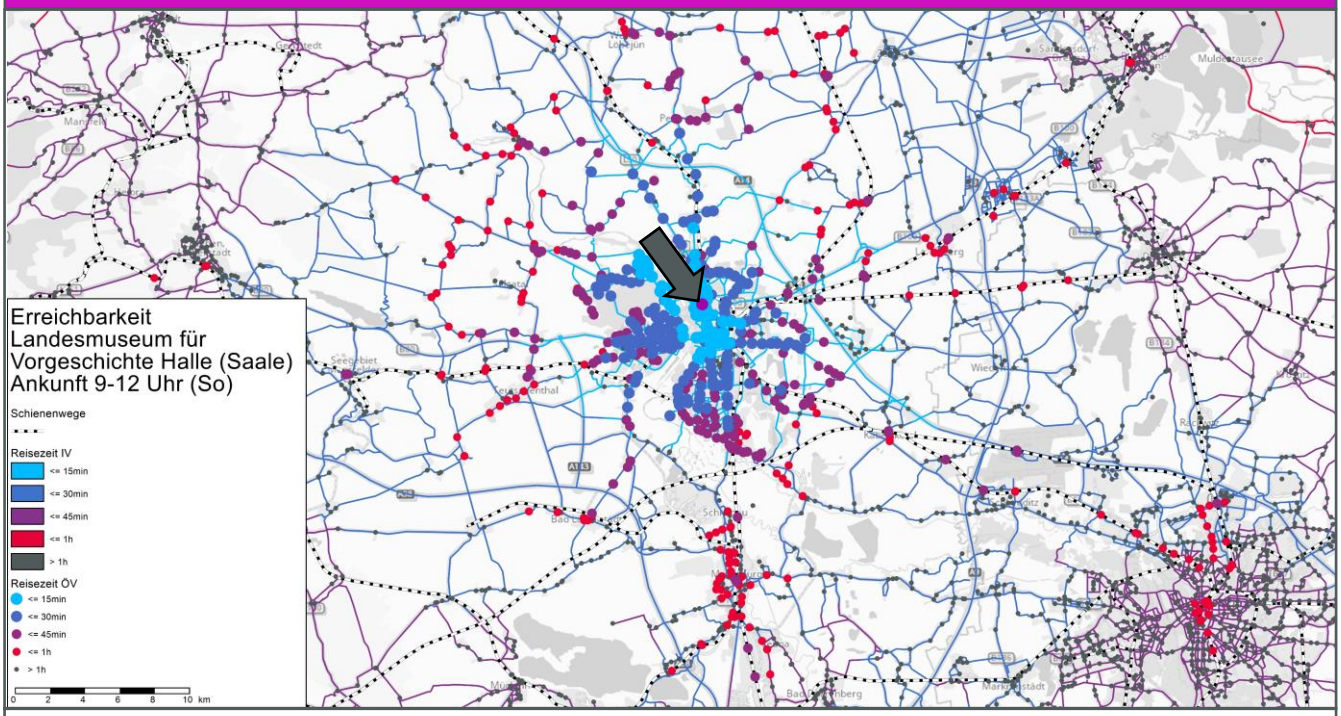
- Stadt Halle (Saale), Fachbereich Mobilität, Abt. Verkehrs-planung, Team Verkehrsentwicklung und Nahverkehr
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG)

Akteure Tourismus

- Stadtmarketing Halle (Saale) GmbH

Steckbrief 2.11 Stadt Halle (Saale)

Landesmuseum für Vorgeschichte Halle (Saale)



Erreichbarkeitsanalyse

- Schnelle ÖV-Erreichbarkeit des Stadtgebietes von Halle über Stadtbahn 7 vom/zum Hauptbahnhof
- Gute Verknüpfung am Hauptbahnhof schafft attraktive Umstiege ins regionale und überregionale Schienennetz (z.B. in Richtung Magdeburg über Köthen (IC-Verbindung), Leipzig, Wittenberg, Halberstadt, Goslar, Eilenburg, Sangerhausen, Kassel)
- Reisezeitverlust durch Fahrt zum Bahnhof bedingt teilweise schlechtes Reisezeitverhältnis entlang der SPNV-Strecken

Stärken

- Anbindung an das Stadtbahnnetz Halle über Linie 7 mit Bedienung des Hauptbahnhofes
- Verknüpfungen am Hauptbahnhof zu Schnellzugverbindungen, Regionalzügen und S-Bahnen

Schwächen

- Konkurrenzfähigkeit des ÖV leidet unter guter und schneller IV-Erreichbarkeit

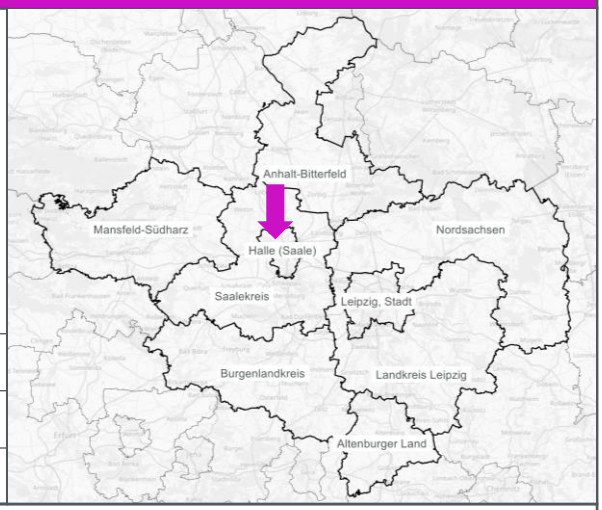
Handlungsempfehlungen

- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis des Museums (Abbau Kaufnotwendigkeit von Halle Coupon und Erreichbarkeit für Wohnbevölkerung)

Steckbrief 2.12 Stadt Halle (Saale)

Marktplatz Halle (Saale)

Der Marktplatz von Halle ist der größte Platz innerhalb der Stadt und mit seinen 14 einmündenden Straßen der zentrale Knotenpunkt der historischen Altstadt. Mit seinen „Fünf Türmen“ hat dieser Platz eine markante Silhouette. Eine Führung auf den Roten Turm und eine Besichtigung des größten Glockenspiels in Europa ist ebenfalls möglich.



Lage	Halle (Saale)
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	Museum/ Ausstellung

Touristisches Angebot

- Tourist-Information im Marktschlösschen
- Marktkirche mit ihren 4 Türmen und der Totenmaske Luthers
- Turmbesteigung der Hausmannstürme
- Lutherdenkmal
- Halt des „Halle Hoppers“ in unmittelbarer Nähe

Fahrradtourismus

- Kurze Entfernung zum Radroutennetz
- Himmelsscheibenradweg
- Saaleradweg
- Radweg von Luther zu Händel
- Radweg Saale-Harz

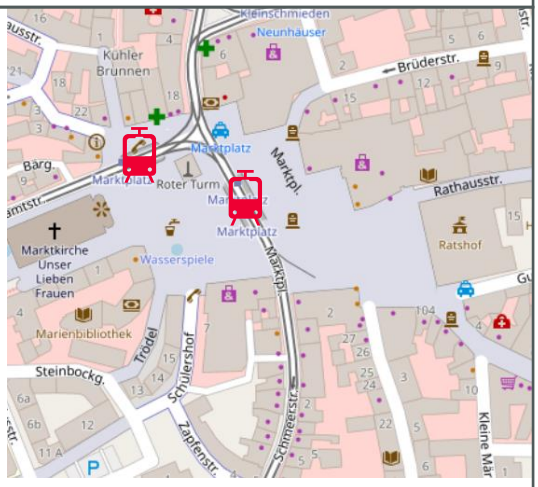
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung zu zahlreichen Straßenbahnlinien (1, 2, 3, 5, 7, 8, 10, 16), verkehren am Wochenende im 15-/20-min-Takt

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Halle Coupon
- Haltestelle für Stadtrundfahrt „Halle Hopper“ in unmittelbarer Nähe: einfaches Ein- und Aussteigen möglich
- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- Integrierte Lagekarte mit Link zur Fahrplanauskunft der HAVAG



Akteure Mobilität

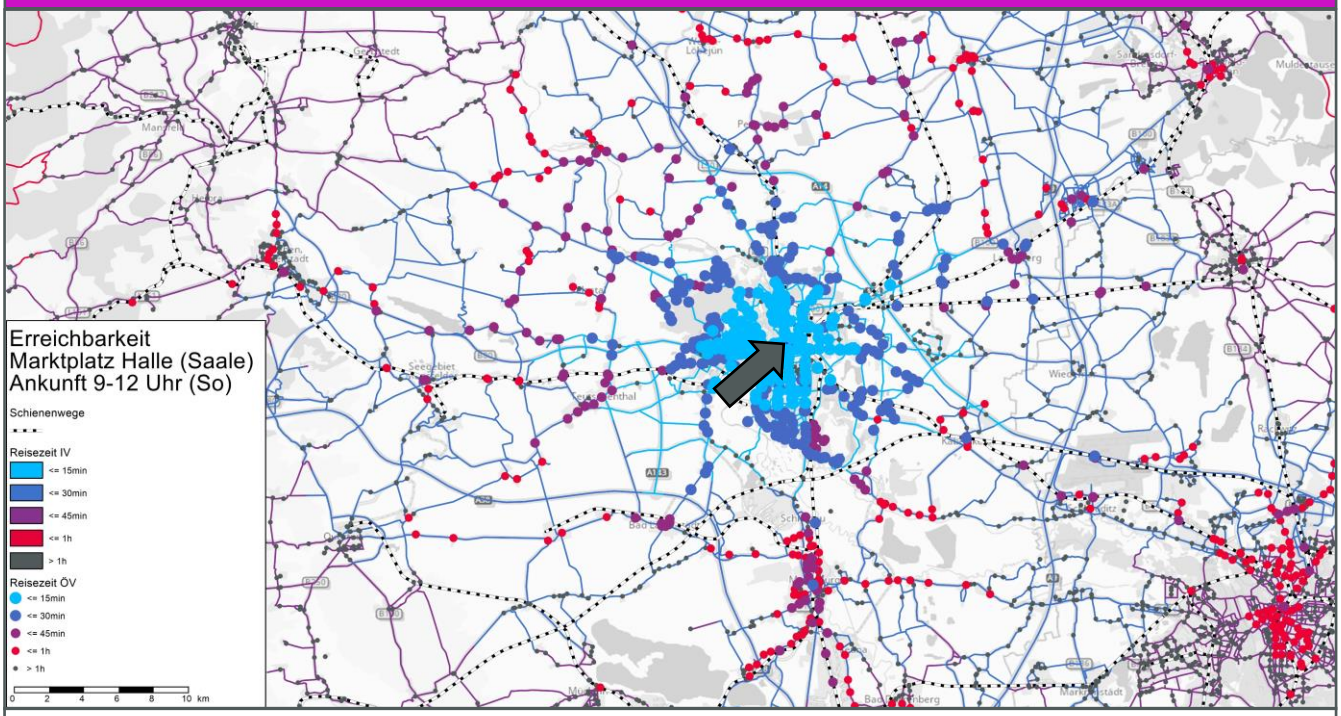
- Stadt Halle (Saale), Fachbereich Mobilität, Abt. Verkehrs-planung, Team Verkehrsentwicklung und Nahverkehr
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG)

Akteure Tourismus

- Stadtmarketing Halle (Saale) GmbH

Steckbrief 2.12 Stadt Halle (Saale)

Marktplatz Halle (Saale)



Erreichbarkeitsanalyse

- Schnelle ÖV-Erreichbarkeit des Stadtgebietes von Halle über verschiedene Stadtbahnen
- Gute Verknüpfung am Hauptbahnhof schafft attraktive Umstiege ins regionale und überregionale Schienennetz (z.B. in Richtung Magdeburg über Köthen (IC-Verbindung), Leipzig, Wittenberg, Halberstadt, Goslar, Eilenburg, Sangerhausen, Kassel)
- Konkurrenzfähigkeit zum Pkw im Einzugsbereich der Stadtbahn gegeben, darüber hinaus teilweise Reisezeitverluste aufgrund von Umstiegen und langen Fahrzeiten der regionalen Zugverbindungen
- Grundsätzlich gute Erreichbarkeit aus Leipzig mit Reisezeitverlusten in der Fläche des Leipziger Stadtgebietes

Stärken

- Haltestelle Marktplatz als wichtiger Verknüpfungsknoten im Stadtbahnnetz von Halle
- Verknüpfungen am Hauptbahnhof zu Schnellzugverbindungen, Regionalzügen und S-Bahnen

Schwächen

- Konkurrenzfähigkeit des ÖV leidet unter guter und schneller IV-Erreichbarkeit

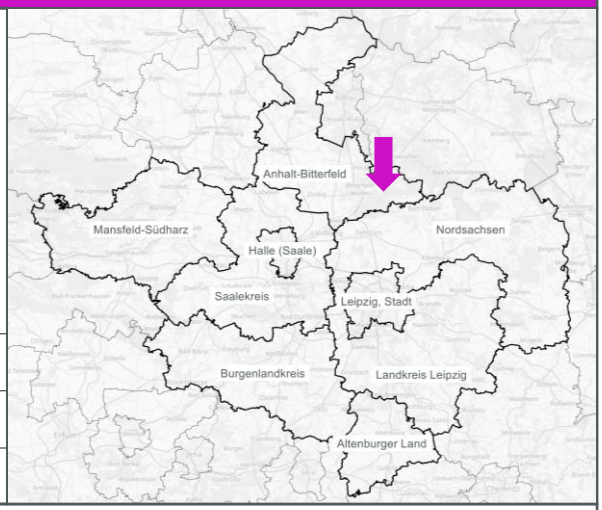
Handlungsempfehlungen

- Priorisierung des ÖPNV bei Anreiseinformationen

Steckbrief 2.21 Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Großer Goitzschesee

Der Große Goitzschesee war bis 1991 ein Braunkohletagebau und wurde ab 1999 geflutet. Heute bietet der See mit dem Pegelturm und der 200 m langen Seebrücke ein Erholungs- und Wassersportgebiet.



Lage	Bitterfeld-Wolfen
Reisegebiet	Anhalt-Wittenberg
Kategorie	See/ Freizeiteinrichtungen

Touristisches Angebot

- Rundfahrten mit Fahrgastschiffen („MS Vineta“ und „Reudnitz“)
- Mehrere Gastronomiebetriebe, Badestrände und Feriendörfer
- Diverse Wassersportmöglichkeiten

Fahrradtourismus

- Rad-Rundreise in der WelterbeRegion
- KOHLE|DAMPF|LICHT|SEEN-Radroute
- Radroute entlang der Mulde zum Heidemagneten Bad Düben
- große Goitzsche Runde (nach Bitterfeld)
- Goitzschesee Rundweg
- Fünf-Seen-Tour

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Busanbindungen in Mühlbeck und Pouch durch die Linie 420, 422 und 423
- Am Wochenende jeweils von 4-23 Uhr (z. T. als Rufbus) im Stundentakt

Tarif + Angebote

- Parkplätze ausreichend vorhanden (teilweise mit Gebühr, z.B. am Pegelturm das Tagesticket für 5 €)
- MDV-Tarif für SPNV-Angebt, Busangebot mit Haustarif



Akteure Mobilität

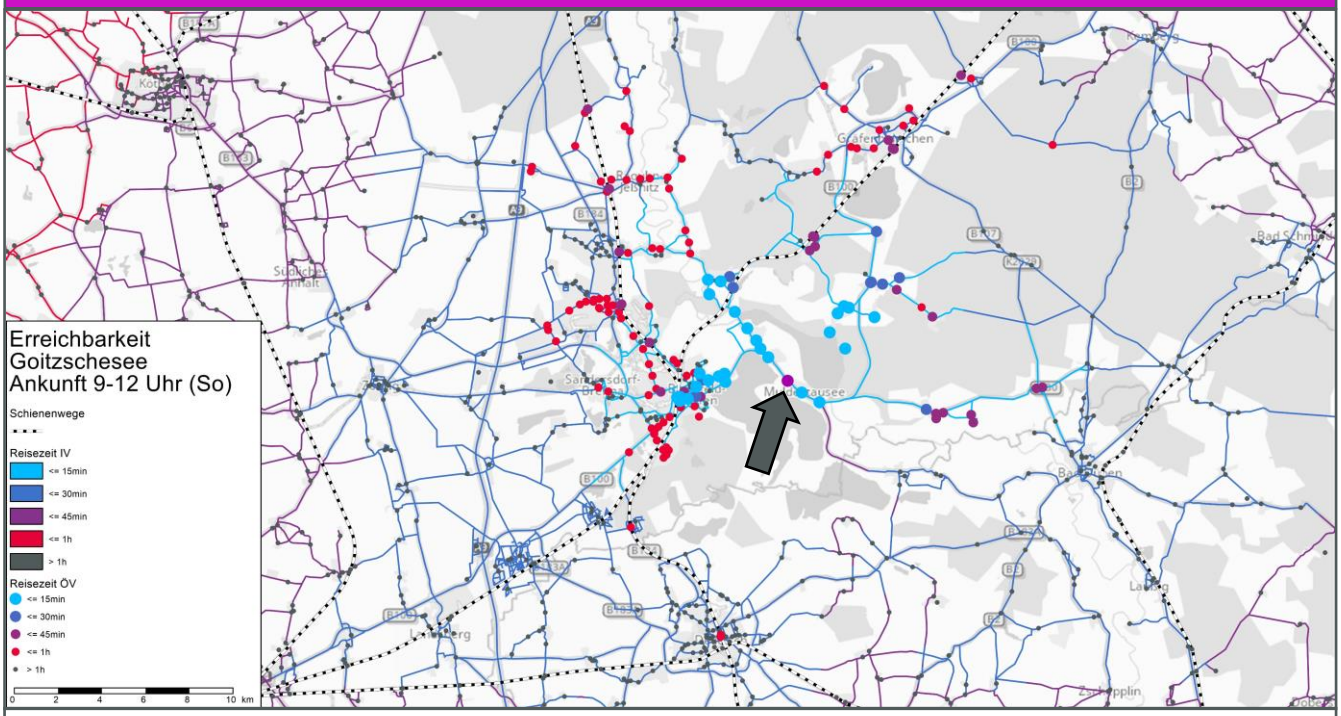
- Landkreis Anhalt-Bitterfeld, Amt für Wirtschaftsentwicklung, Marketing und ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Verkehrsbetriebe Vetter GmbH

Akteure Tourismus

- Landkreis Anhalt-Bitterfeld, Amt für Wirtschaftsentwicklung, Marketing und ÖPNV
- DMO, Kommunen und Betreiber touristischer Angebote und Gastronomie

Steckbrief 2.21 Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Goitzschesee



Erreichbarkeitsanalyse

- Schnelle Erreichbarkeit von Bitterfeld-Wolfen über stündliches Rufbusangebot am Wochenende
- Keine zeitliche Verknüpfung zwischen Bus und Bahn am Bahnhof aus oder in Richtung Leipzig
- Verknüpfung am Bahnhof aus Richtung Gräfenhainichen

Stärken

- Stündliches Rufbusangebot mit langem Betriebszeitraum am Wochenende (4-22 Uhr)
- Lage nahe des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes

Schwächen

- Keine Verknüpfung des Rufbusses zur S-Bahn aus/in Richtung Leipzig

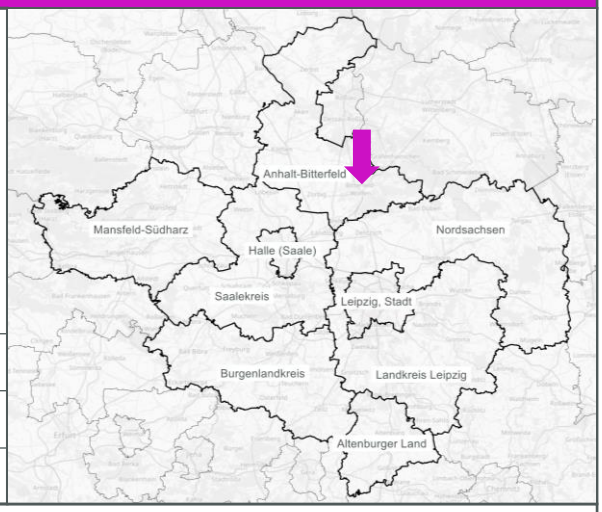
Handlungsempfehlungen

- Verknüpfung von Bus- und SPNV-Angeboten (im Fahrplan und tariflich)
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise, Veranstaltungen und touristische Angebote (zum Beispiel Wassersport)
- Parkraumbewirtschaftung intensivieren (Parkgebühren anheben)

Steckbrief 2.22 Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Industrie- und Filmmuseum Wolfen

Das Industrie- und Filmmuseum dokumentiert in dem ehemaligen Produktionsgebäude der Filmfabrik Wolfen die Geschichte der Herstellung des modernen Fotofilms sowie die Industriegeschichte der Region. 1936 entstand hier der erste universell einsetzbare Mehrschichtenfarbfilm der Welt. Führungen zeigen heute die Arbeitsschritte der Filmherstellung.



Lage	Bitterfeld-Wolfen
Reisegebiet	Anhalt-Wittenberg
Kategorie	Museum/ Ausstellung

Touristisches Angebot

- Geöffnet Di.-So.: 10-16 Uhr
- Museumspädagogische Angebote für Kinder
- Sonderausstellungen zur Fotografie
- Leistungspartner der WelterbeCard

Fahrradtourismus

- Keine direkte Einbindung im bestehenden Radwegenetz
- als Besuchsempfehlung in KDLS-Radroute enthalten
- Fuhneradweg als Teil der 4-Flüsse-Tour in ca. 2 km Entfernung

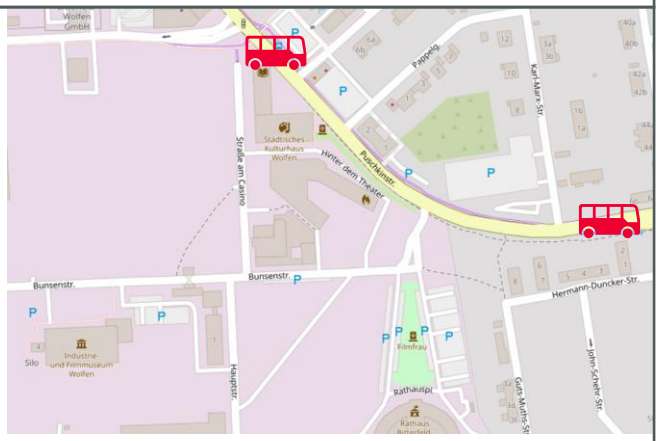
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung zur S2,S8 und RE 13 (Fußweg zum Bahnhof ca. 1,4 km)
- Anbindung zum Stadtverkehr (ca. 0,5 km)
- Linie 405 und 408 verkehren auch am Wochenende von 4-23 Uhr im Stundentakt

Tarif + Angebote

- keine Anreisebeschreibung vorhanden
- WelterbeCard kann für Linienverkehr der Vetter GmbH als Tagesticket genutzt werden



Akteure Mobilität

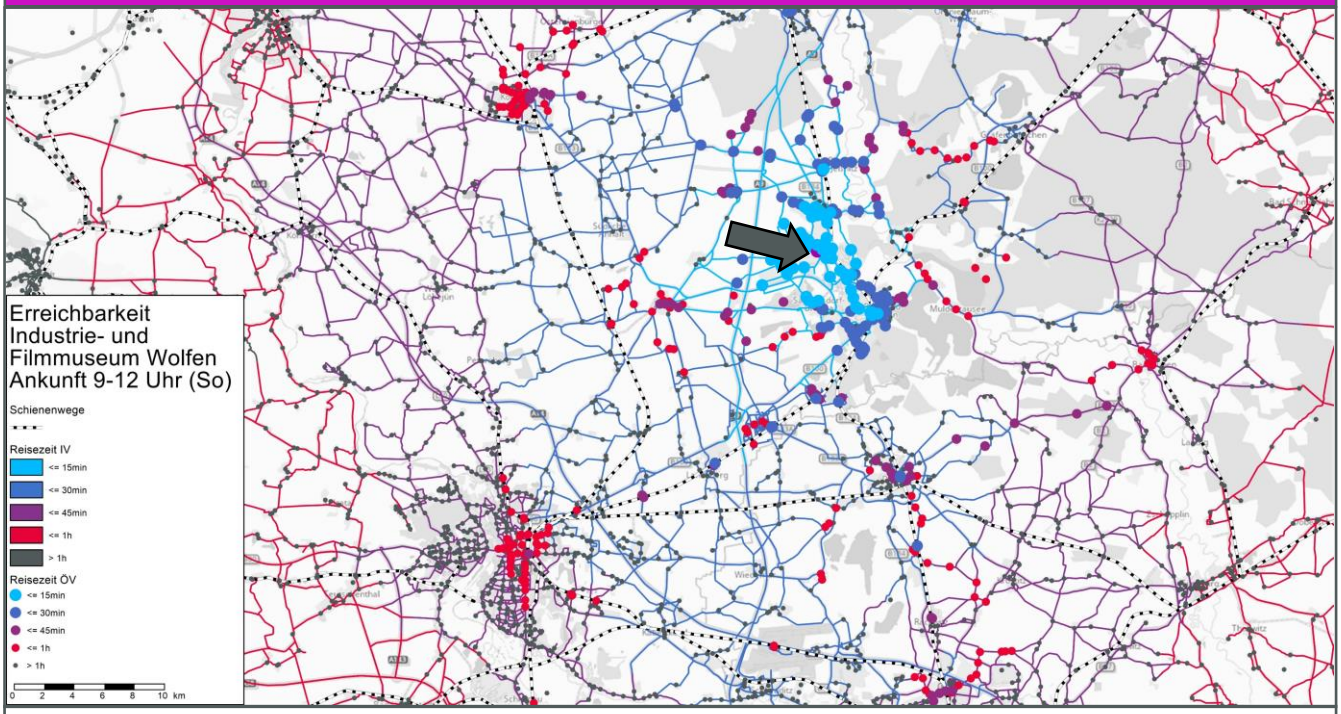
- Landkreis Anhalt-Bitterfeld, Amt für Wirtschaftsentwicklung, Marketing und ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Verkehrsbetriebe Vetter GmbH

Akteure Tourismus

- Landkreis Anhalt-Bitterfeld
- WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg

Steckbrief 2.22 Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Industrie- und Filmmuseum Wolfen



Erreichbarkeitsanalyse

- Gute kleinräumige Erreichbarkeit und Anbindung des Bahnhofes über Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen gegeben
- Konkurrenzfähige Reisezeit nach Halle, Leipzig und Zeitz über S-Bahn-Netz ab Bahnhof (kurze Übergangszeiten)

Stärken

- Anbindung im Stadtverkehr mit Verknüpfung am Bahnhof
- Gute Erreichbarkeiten umliegender Oberzentren über S-Bahn-Netz

Schwächen

- Keine Einbindung in das bestehende Radwegenetz (4-Flüsse-Radtour in 2 Kilometern Entfernung) und Routenverlegung/Zielwegweisung nicht sinnvoll

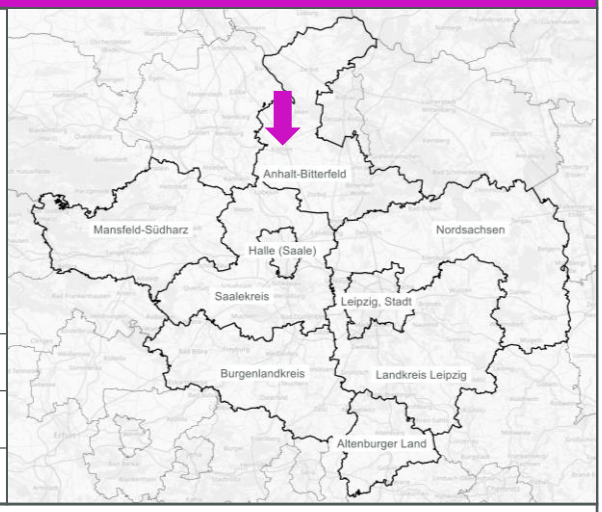
Handlungsempfehlungen

- Hinweis auf touristische Attraktion in der Routenbeschreibung der 4-Flüsse-Tour integrieren
- Verknüpfung von Bus- und SPNV-Angeboten (im Fahrplan und tariflich)
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis des Filmmuseums und Veranstaltungen
- Parkraumbewirtschaftung (Parkgebühren anheben)

Steckbrief 2.23 Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Schloss Köthen

Das Schloss Köthen beherbergt heute mehrere Museen und Sonderausstellungen wie z.B. das Naumann-Museum oder die Bachgedenkstätte. Die ehemalige Reithalle des Schlosses ist heute ein Veranstaltungszentrum.



Lage	Stadt Köthen
Reisegebiet	Anhalt-Wittenberg
Kategorie	Museum/ Schlösser

Touristisches Angebot

- Geöffnet Di.-So.: 10-17 Uhr
- Kinderführung „Abenteuer Archäologie“
- Sonderausstellung „Erlebniswelt Deutsche Sprache“ und Bachgedenkstätte
- Teil der historischen Altstadt
- Leistungspartner der WelterbeCard

Fahrradtourismus

- Anbindung an den Europaradwanderweg R1
- Radtour entlang der Straße der deutschen Sprache
- Radrundreise „Anhaltische Residenzstädte“

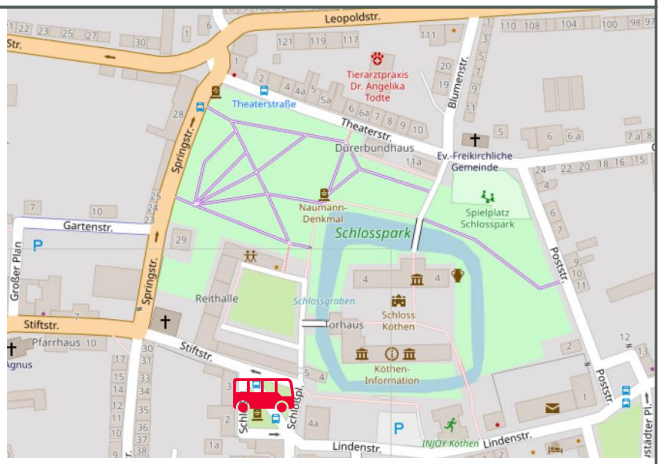
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Fußweg zum Bahnhof Köthen (ca. 1,2 km)
- Anbindung an RE 30 und RB 50
- Anbindung an Buslinie 490: am Wochenende Rufbusangebot 4-23 Uhr, im Stundentakt

Tarif + Angebote

- Keine Anreisebeschreibung vorhanden
- WelterbeCard kann für Linienverkehr der Vetter GmbH als Tagesticket genutzt werden integrierte Karte vorhanden



Akteure Mobilität

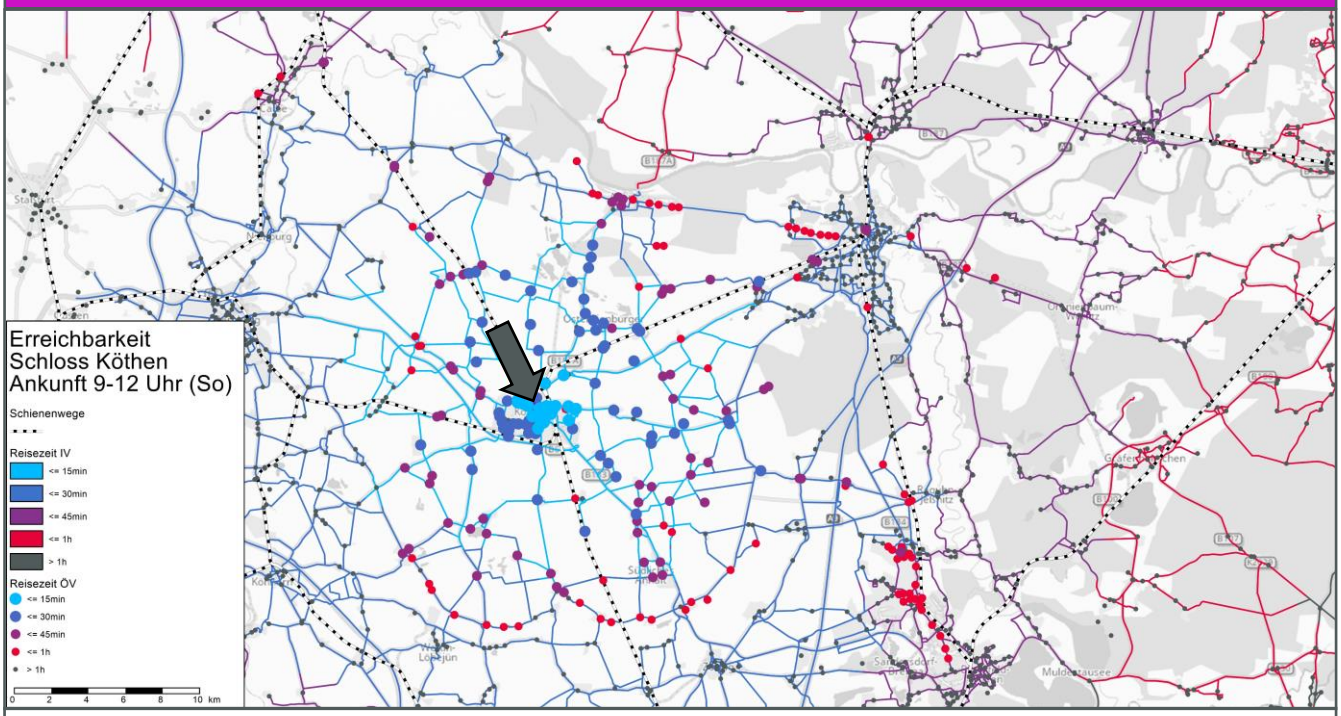
- Landkreis Anhalt-Bitterfeld, Amt für Wirtschaftsentwicklung, Marketing und ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Verkehrsbetriebe Vetter GmbH

Akteure Tourismus

- Köthen Kultur und Marketing GmbH
- Landkreis Anhalt-Bitterfeld
- WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg

Steckbrief 2.23 Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Schloss Köthen



Erreichbarkeitsanalyse

- Gute Feinerschließung (Stadtgebiet und nahes Umland) dank regelmäßigem Rufbusangebot mit Verknüpfung am Bahnhof
- Schnelle, konkurrenzfähige SPNV-Erreichbarkeit aus Dessau-Roßlau und Halle
- Keine attraktive Erreichbarkeit aus anderen umliegenden Regionen

Stärken

- Stündliches Rufbusangebot am Sonntag von 4 bis 22 Uhr mit Bedienung des gesamten Stadtgebietes
- Schnelle Erreichbarkeit aus Halle und Dessau-Roßlau

Schwächen

- Fehlende Anreisebeschreibung
- Hemmnisse bei der Nutzung von Rufbusangeboten
- Entfernung zum Bahnhof rund 1,2 Kilometer

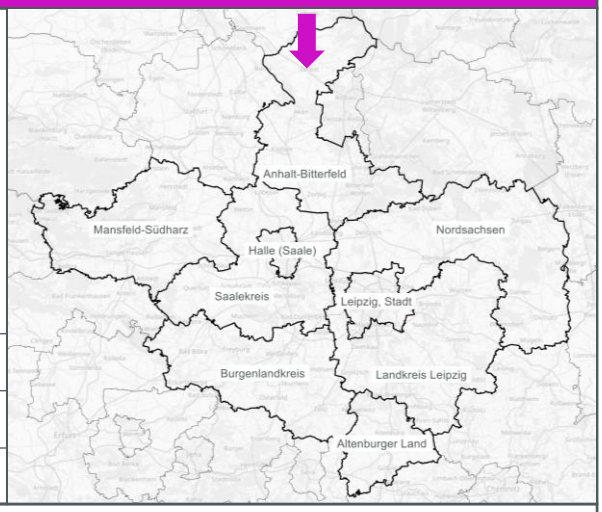
Handlungsempfehlungen

- Ausbau von ÖPNV-Angeboten (z.B. durch Verkürzung von Anmeldezeiten für Rufbusse)
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV sowie Buchbarkeit der Rufbusse auch über touristische Leistungsträger
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis und Veranstaltungen

Steckbrief 2.24 Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Schloss Zerbst mit Schlossgarten

Das Schloss Zerbst war einst das Residenzschloss der Fürsten von Anhalt-Zerbst, Heimat der späteren russischen Zarin Katharina der Großen und gehörte zu den bedeutsamsten Barockbauten Mitteldeutschlands. Im April 1945 wurde das Schloss zerstört. Der Ostflügel des Schlosses blieb zum Großteil erhalten. Heute sind im Schloss verschiedene Ausstellungen zum historischen Schlossinventar zu besichtigen.



Lage	Stadt Zerbst/ Anhalt
Reisegebiet	Anhalt-Wittenberg
Kategorie	Museum/ Schlösser

Touristisches Angebot

- Geöffnet von April bis Oktober
- Schlossführer erhältlich
- Umgeben vom Schlosspark mit Schlossteich
- Angebunden an Lutherweg
- WelterbeCard gültig für Stadtmuseum, Erlebnisbad, Sammlung Katharina II. und Stadtführung

Fahrradtourismus

- Radroute Vorfläming startet nahe dem Schloss
- Flämingradweg

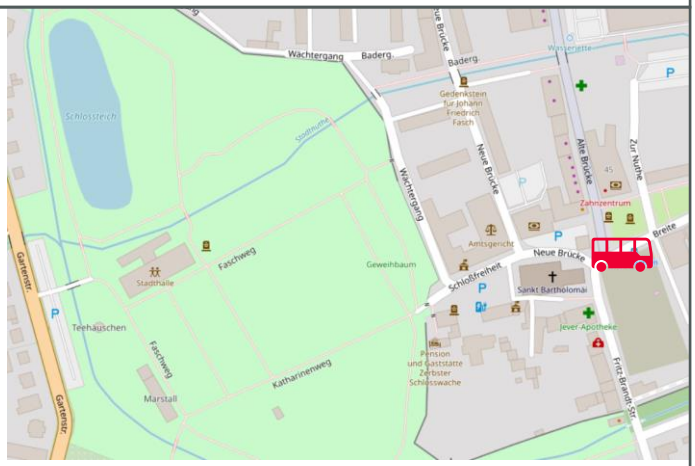
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Fußweg zum Bahnhof (ca. 1,4 km)
- Anbindung an RE 13 und RE 14
- Buslinien 450, 451, 453, 455, 456, 457, 458, 459 und 460 verkehren am Wochenende 4-23 Uhr stündlich als RufBus

Tarif + Angebote

- WelterbeCard kann für Linienverkehr der Vetter GmbH genutzt werden
- Keine ÖV-Anreisebeschreibung, integrierte Karte vorhanden



Akteure Mobilität

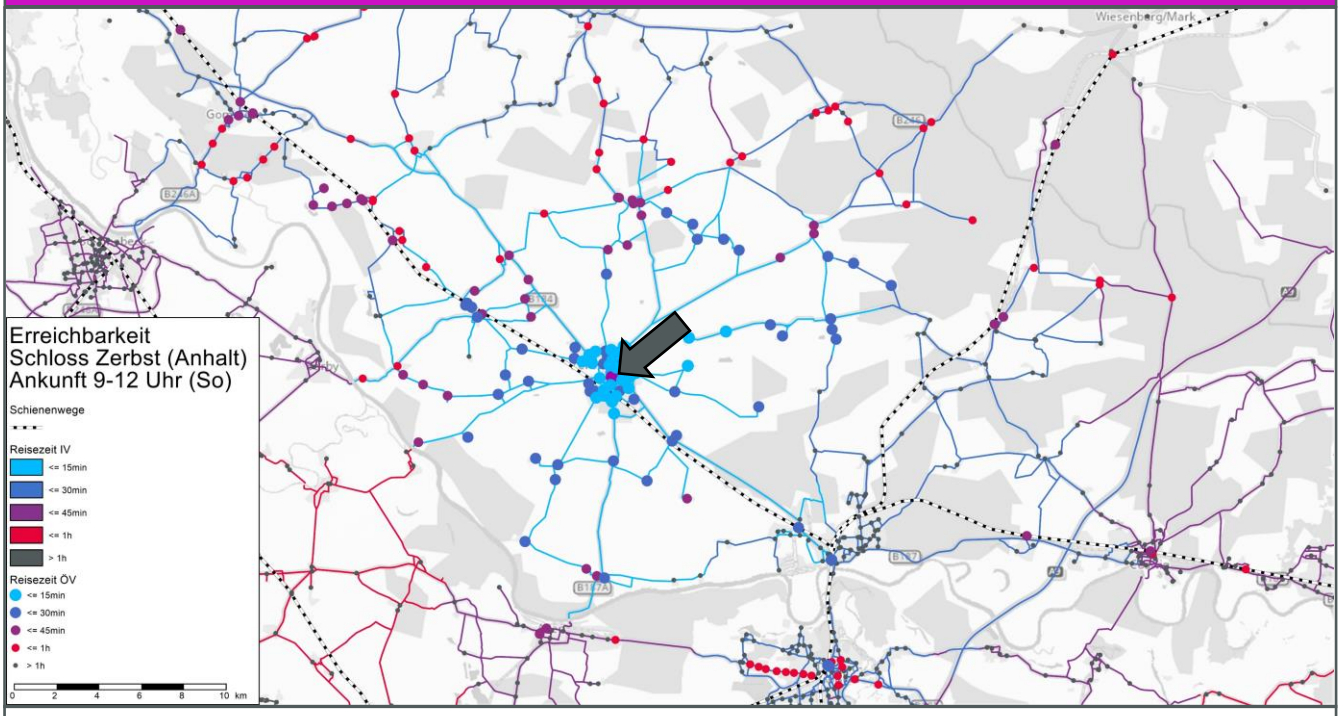
- Landkreis Anhalt-Bitterfeld, Amt für Wirtschaftsentwicklung, Marketing und ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Verkehrsbetriebe Vetter GmbH

Akteure Tourismus

- Stadt Zerbst / Anhalt
- WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg
- Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Steckbrief 2.24 Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Schloss Zerbst mit Schlossgarten



Erreichbarkeitsanalyse

- Breite Erreichbarkeit des nahen Umlandes dank zahlreichen RufBus-Angeboten am Wochenende
- Feinerschließung über Stadtverkehr (RufBus)
- Konkurrenzfähige SPNV-Reisezeit aus Richtung Magdeburg und Leipzig
- Reisezeit aus Dessau-Roßlau unter 30 Minuten konkurrenzfähig trotz optimaler Pkw-Verbindung

Stärken

- Ausgedehntes Rufbusangebot auf allen Regionalbuslinien (stündlich zwischen 4 und 23 Uhr am Wochenende)
- Konkurrenzfähige Erreichbarkeit entlang der SPNV-Achse aus Richtung Magdeburg und Leipzig

Schwächen

- Keine Beschreibung für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf der Website integriert
- Hemmnisse bei der Nutzung von RufBus-Angeboten
- Entfernung zum Bahnhof circa 1,4 Kilometer

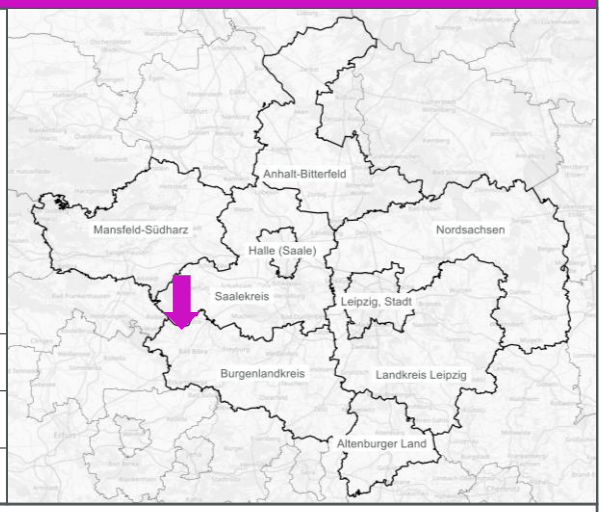
Handlungsempfehlungen

- Ausbau von ÖPNV-Angeboten (z.B. durch Verkürzung von Anmeldezeiten für Rufbusse)
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV

Steckbrief 2.31 Burgenlandkreis

Arche Nebra

Die Arche Nebra ist ein innovatives Besucherzentrum am Fundort der Himmelsscheibe von Nebra mit Dauerausstellung und digitalem Planetarium. Der genaue Fundort der Himmelsscheibe auf dem Mittelberg bei Nebra ist seit 2007 erschlossen und 3,5 Kilometer entfernt. Dort befindet sich auch ein Aussichtsturm mit 30 Metern Höhe. 2019 konnten 57.555 Besuche gezählt werden.



Lage	Stadt Nebra (Unstrut)
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	Kultur, Architektur, Natur

Touristisches Angebot

- Besucherzentrum (Apr.-Okt.: tgl. geöffnet 10-18 Uhr; Nov.-März: Di-Fr 10-16 Uhr, Sa/So/FT 10-17 Uhr, Mo geschlossen) mit Ausstellung, Planetarium (Show), Panorama-Café
- Mittelberg und Aussichtsturm frei zugänglich (Wanderweg von Wangen aus vorhanden)
- Lage im Geo-Naturpark Saale-Unstrut-Triasland
- Kanu-Anleger in Wangen

Fahrradtourismus

- Lage am Unstrut-Radweg (Start-/Endpunkt in Nebra), Anschluss über Himmelsscheibe-Radweg
- Radroute Salzstraße
- Schöne Flüsse Radweg

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- SPNV-Haltepunkt Wangen in 700 Metern Entfernung

Wangen 7-19:54 / 7-19:45 RB77 Naumburg

- Taktbus 708 aus/nach Querfurt 8-18 Uhr am Wochenende
- Kleinbus 629-1 zwischen Bahnhof-Arche-Mittelberg im 30-min-Takt (April bis Oktober) zu gesondertem Tarif (Shuttle-Verkehr)



Tarif + Angebote

- MDV-Tarif für Bus- und Bahnangebote
- 1€ Ermäßigung auf den Eintrittspreis bei Bahnanreise (Fahrkarte vorzeigen)
- ÖV-Anreisebeschreibung auf der Website mit integrierter Fahrplanauskunft (insa) und Links zu den Fahrplänen sowie integrierter Lageplan
- Parkplatz in 300m Entfernung (Kapazität: ca. 120 Pkw)

Akteure Mobilität

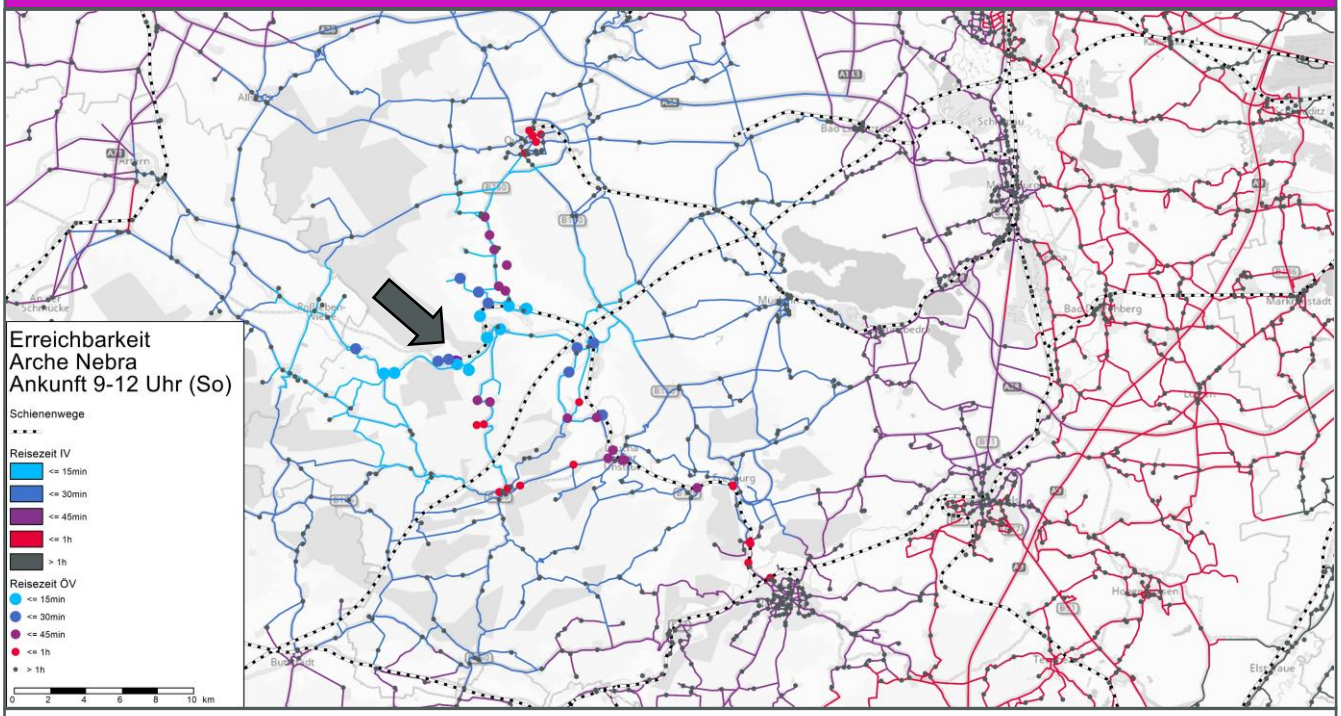
- Landkreis Burgenlandkreis, Wirtschaftsamt
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- PVG Burgenlandkreis mbH

Akteure Tourismus

- Saale-Unstrut-Tourismus e.V.
- Betreiber Arche Nebra

Steckbrief 2.31 Burgenlandkreis

Arche Nebra



Erreichbarkeitsanalyse

- Attraktive Fahrzeiten auf der „letzten Meile“ über eigenen Shuttleverkehr zwischen Bahnhof und Besucherzentrum/Mittelberg
- Erreichbarkeit von Naumburg über RB77 mit mittlerem Reisezeitverhältnis von 1,5 (ÖV/Pkw)
- ÖV-Erreichbarkeit in nördliche (Querfurt) und südliche (Eckartsberga) Richtung über Busverknüpfung in Nebra (resultierender Reisezeitverlust)
- Großflächige Lücken in der sonstigen Erreichbarkeit (ländliche Peripherie und nahegelegen Mittelzentren)

Stärken

- Lage an der Endstation der Unstrutbahn
- Shuttleverkehr zwischen Haltepunkt, Arche und Mittelberg (sowie zum Busbahnhof Nebra)

Schwächen

- Entfernung Haltepunkt zu Besucherzentrum und Aussichtsturm (Okt.-März ohne Shuttleverkehr)
- Regionalbusse bedienen Wangen nicht (Umstieg in Nebra erforderlich)
- Ländliche Lage abseits weiterer SPNV-Achsen und überregionaler Knotenpunkte

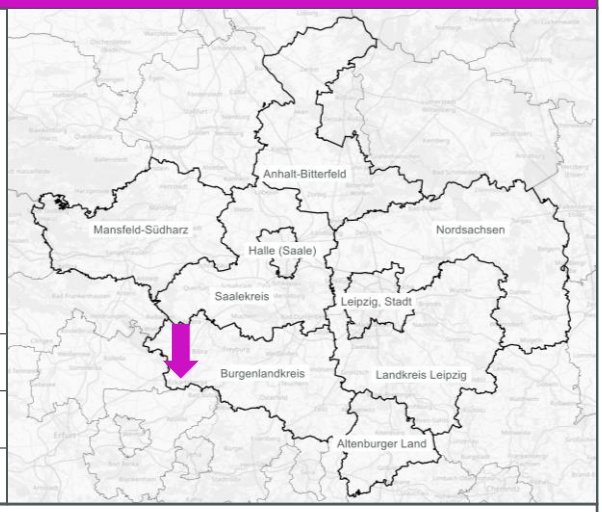
Handlungsempfehlungen

- Ausbau von ÖPNV-Angeboten (insbesondere in nördliche und südliche Richtung und Optimierung von Anschlüssen)
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV sowie Buchbarkeit der Rufbusse auch über touristische Leistungsträger
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis und Veranstaltungen (Umkehr der bisherigen Ermäßigungsregelung)
- Parkraumbewirtschaftung intensivieren

Steckbrief 2.32 Burgenlandkreis

Irrgarten Eckartsberga

Der Irrgarten Eckartsberga gehört neben dem Geister- und Spielehaus, dem Burgenland und dem „DinoWeltWäldchen“ zum Freizeitspaß Eckartsberga. Im Umfeld befindet sich außerdem die Eckartsburg mit Burgschänke und die Sommerrodelbahn.



Lage	Eckartsberga (An der Finne)
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	Kultur, Erlebniseinrichtung

Touristisches Angebot

- Irrgarten, Geister- und Spielehaus (Apr.-Okt.: tgl. geöffnet 10- 17 Uhr, in den Sommerferien tgl. 10-18 Uhr)
- Burgenland, „DinoWeltWäldchen“ (Mai-Okt.: tgl. geöffnet 10-17 Uhr, in den Sommerferien tgl. 10-18 Uhr
- in unmittelbarer Nähe zur Eckartsburg und Sommerrodelbahn

Fahrradtourismus

- Saale-Unstrut-Elster Rad-Acht
- Goetheradweg

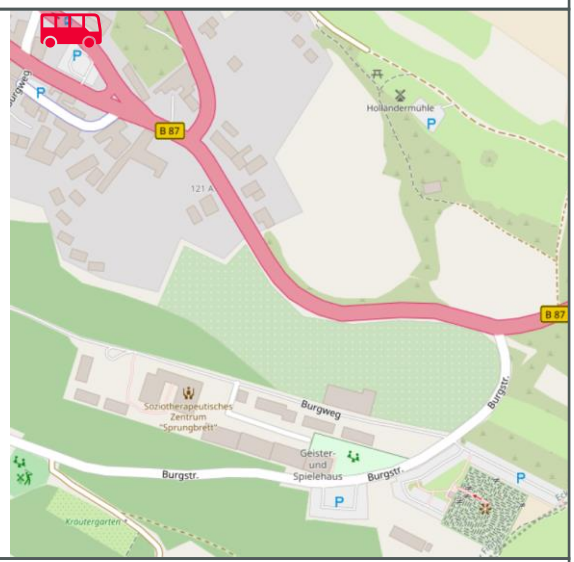
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Busanbindung im Ort (kurzer Fußweg), 45 Minuten Fußweg zum Bahnhof
- Linie 601 und Linie 633 (RufBus) fahren am Wochenende mit wenigen Fahrten, unpassend für einen Aufenthalt

Tarif + Angebote

- ÖV-Anreisebeschreibung auf der Website und (veralteter) Link zu weiteren Fahrplänen sowie integrierter Lageplan
- Parkplatz vorhanden



Akteure Mobilität

- Landkreis Burgenlandkreis, Wirtschaftsamt
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- PVG Burgenlandkreis mbH

Akteure Tourismus

- Saale-Unstrut-Tourismus e.V.
- Betreiber „FreizeitSpass“ Eckartsberga

Steckbrief 2.32 Burgenlandkreis

Irrgarten Eckartsberga



Erreichbarkeitsanalyse

- Bad Bibra ist über wenige Fahrten am Wochenende erreichbar
- Keine Erreichbarkeit von Naumburg am Vormittag (einzelne Fahrten am Nachmittag)
- Keine Verknüpfung zum SPNV

Stärken

- Irrgarten gehört zu Freizeitspaß Eckartsberga mit weiteren Attraktionen (Sommerrodelbahn, Indoorspielplatz, Dinowelt)
- Eckartsburg in unmittelbarer Nähe

Schwächen

- Busfahrplan und Öffnungszeiten passen nicht zusammen
- Keine Erreichbarkeit aus Naumburg am Vormittag
- Bahnhof Eckartsberga wird nicht bedient (Pfefferminzbahn verkehrt auf der Strecke Buttstädt – Sömmerda)
- Keine Verknüpfung zum SPNV
- Nächste Bushaltestelle im Ort (ca. 600 Meter entfernt)

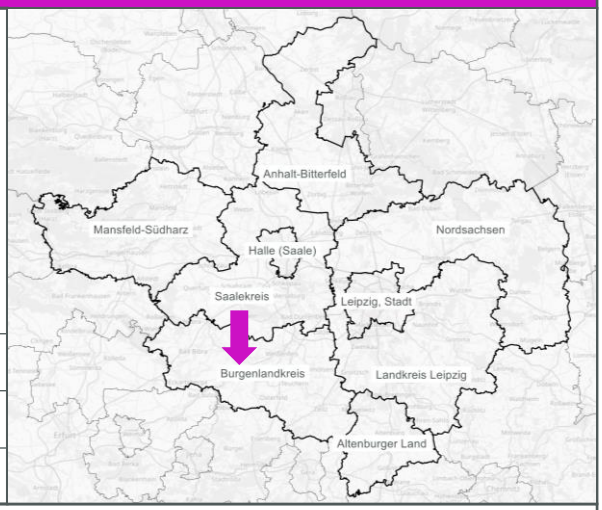
Handlungsempfehlungen

- Abstimmung der Busfahrzeiten auf Öffnungszeiten des Freizeitparks
- Angebotsverdichtung aus/nach Bad Sulza und/oder Naumburg mit SPNV-Verknüpfung
- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV sowie Buchbarkeit der Rufbusse auch über touristische Leistungsträger
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis und Veranstaltungen

Steckbrief 2.33 Burgenlandkreis

Naumburger Dom

Der Naumburger Dom, gebaut zum größten Teil im 13. Jahrhundert, liegt an der „Straße der Romantik“ . Heute können die Meisterwerke des Domschatzes mittels Audioguide erkundet werden. Mit der Turmführung erlangen Besucher einen weiten Blick über die Stadt Naumburg. Seit 2018 ist der Naumburger Dom UNESCO-Weltkulturerbe.



Lage	Stadt Naumburg
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	Kultur, Kirchen

Touristisches Angebot

- Mär.-Okt.: Mo.-Sa.: 10-18 Uhr, So/FT: 11-18 Uhr, Nov.-Feb.: Mo.-Sa.: 10-16 Uhr, So/FT: 12-16 Uhr
- Angebot von Führungen auf die Türme und zur Domstiftsbibliothek
- regelmäßig Konzerte und Andachten
- Teil der Historische Altstadt

Fahrradtourismus

- Nahe Endpunkt des Unstrutradweges
- Saaleradweg
- Schöne Flüsse Radweg

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Überregionale Anbindung im SPNV Richtung Leipzig, halle (Saale), Erfurt und Jena
- Anbindung zur historischen Straßenbahn (ca. 1 km Fußweg) Betrieb tgl. 5-20 Uhr, 20/30-min-Takt, Anerkennung des MDV-Tarifes
- Anbindung im Stadtverkehr (am Wochenende im Stundentakt: samstags 8-19 Uhr; sonntags 12-19 Uhr)
- Bedienung durch verschiedene Regionalbuslinien

Tarif + Angebote

- Anreisetipp mit Straßenbahn
- Keine Kombitickets, aber 10% Nachlass auf Eintrittspreis bei ÖPNV-Anreise
- Parkplatz am Dom vorhanden



Akteure Mobilität

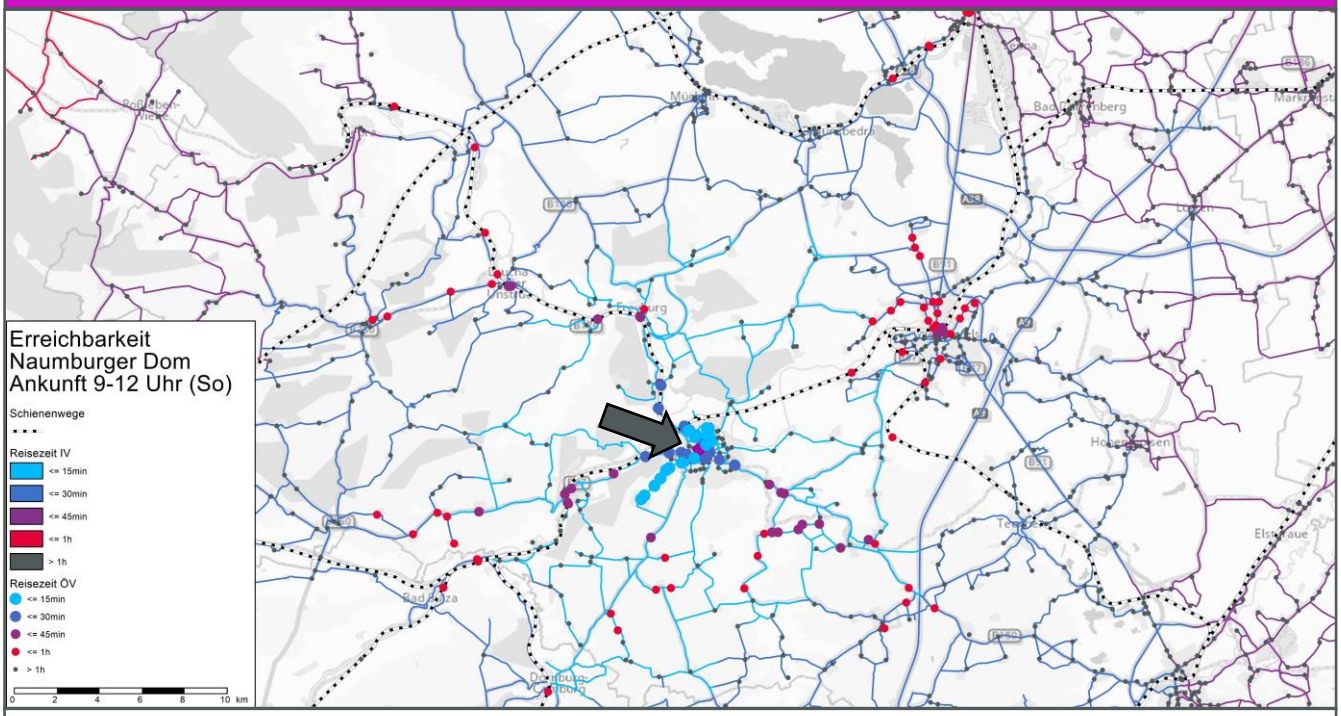
- Landkreis Burgenlandkreis, Wirtschaftsamt
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- PVG Burgenlandkreis mbH

Akteure Tourismus

- Saale-Unstrut-Tourismus e.V.
- „Betreiber“ des Domes

Steckbrief 2.33 Burgenlandkreis

Naumburger Dom



Erreichbarkeitsanalyse

- Feinerschließung über Stadtverkehr und Straßenbahn gegeben
- Erreichbarkeit von Halle in unter einer Stunde (konkurrenzfähig zum Pkw)
- Reisezeitverhältnisse entlang der SPNV-Achse teilweise unattraktiv im Vergleich zum Pkw aufgrund langer Fahrt/ Umsteigezeiten

Stärken

- Dom als Teil der historischen Altstadt mit zahlreichen weiteren Attraktionen
- Bedienung im Stadtbusverkehr
- Historische Straßenbahn als Anreisemöglichkeit mit guter Verknüpfung zum SPNV
- Naumburger Bahnhof mit breitem SPNV-Angebot in die wichtigsten Oberzentren (Quellmärkte des Doms)

Schwächen

- Am Sonntag Vormittagsfahrten im Stadtverkehr nur als RufBus-Angebot und wenige Verbindungen im Regionalbusnetz

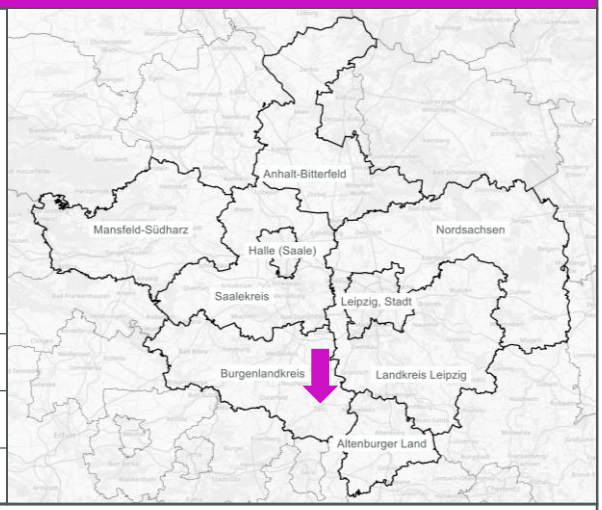
Handlungsempfehlungen

- Feinabstimmung Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis und Veranstaltungen (Umkehr der bisherigen Ermäßigungsregelung)

Steckbrief 2.34 Burgenlandkreis

Schloss Moritzburg (Zeitz)

Das Schloss Moritzburg in Zeitz ist seit dem 17. Jahrhundert ein Barockschloss. Im Schloss befindet sich das Deutsche Kinderwagenmuseum sowie verschiedene Sonderausstellungen. Eine Besichtigung des Zeitzer Doms, welcher in die Schlossanlage integriert ist, ist ebenfalls möglich.



Lage	Stadt Zeitz
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	Kultur, Schlösser

Touristisches Angebot

- Di.-So./FT. 10-16 Uhr
- Deutsches Kinderwagenmuseum im Schloss integriert
- Mehrere Dauerausstellungen und Sonderausstellungen im Schloss
- Schlosspark und OpenAir- Bühne am Schloss

Fahrradtourismus

- Anbindung zum Elsterradweg, zur Saale-Unstrut-Elster Rad-Acht
- Start/ Endpunkt des Zuckerbahnradweges nach Camburg
- Radrundtour in Heideland und Elstertal
- Kulturlandschaft Droyßiger-Zeitzer Forst

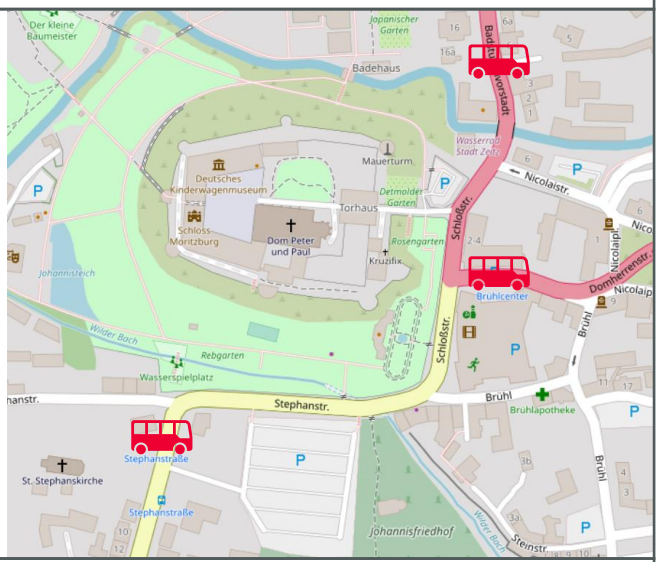
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Fußweg zum Bahnhof und Busbahnhof (ca. 1 km), Anbindung zum RE12, RB22, RB76
- Bedienung durch den Stadtverkehr am Wochenende zwischen 9/11 und 17 Uhr
- RufBus-Angebot auf Linie 821 am Wochenende (3 Fahrten)
- Am Busbahnhof Anbindung zu Regionalverkehr, z.B.: PlusBus 820 nach Naumburg (7-21 Uhr am Wochenende), 844 nach Meuselwitz (6–19 Uhr am Wochenende) und 850 nach Hohenmölsen (7-19 Uhr am Wochenende)

Tarif + Angebote

- Keine ÖV-Anreisebeschreibung für Bus oder Bahn, aber Integrierter Lageplan
- Keine Kombitickets
- Parkplätze am Schloss vorhanden (kostenfrei)



Akteure Mobilität

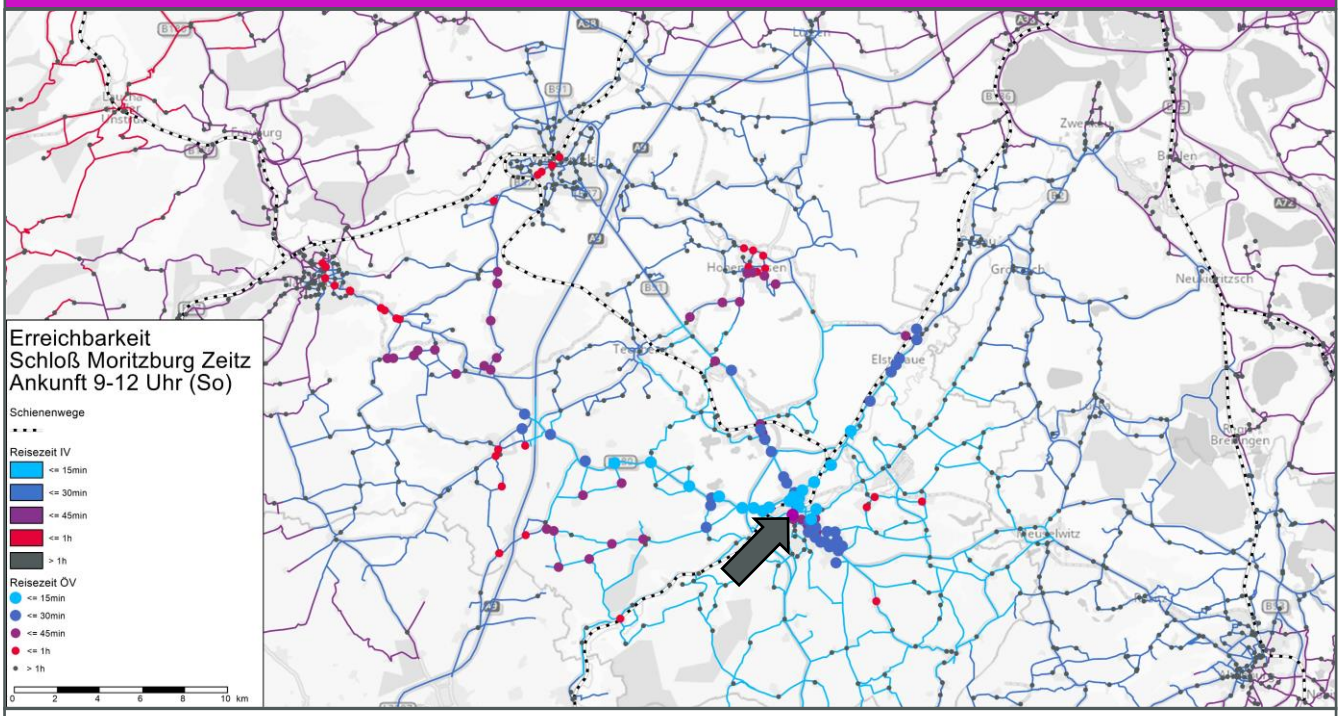
- Landkreis Burgenlandkreis, Wirtschaftsamt
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- PVG Burgenlandkreis mbH

Akteure Tourismus

- Saale-Unstrut-Tourismus e.V.
- Betreiber Schloss Zeitz

Steckbrief 2.34 Burgenlandkreis

Schloss Moritzburg (Zeitz)



Erreichbarkeitsanalyse

- Feinerschließung über Stadtverkehrslinien gegeben
- Verknüpfungen am Busbahnhof zu Regionalbussen sorgt für teilweise Erreichbarkeit aus der Fläche (beispielsweise Naumburg, Hohenmölsen, Profen)
- Teilweise lange Übergangszeiten zwischen Bahn und Bus erschweren Konkurrenzfähigkeit zum Pkw

Stärken

- Bedienung durch den Stadtverkehr
- Breite Bedienung des öffentlichen Regionalverkehrs am Busbahnhof und Bahnhof

Schwächen

- Keine ÖV-Anreisebeschreibung auf der Website verankert
- Fahrplan der Stadtbuslinien ohne SPNV-Verknüpfung + Fahrten erst ab 11 Uhr am Sonntag
- Stadtbusse verkehren als Ringlinien – umwegige Fahrt vom Schloss zum Busbahnhof durch die ganze Stadt
- Undurchsichtigkeit des Fahrplanes der Stadtbusse aufgrund eines 80-Minuten-Takt auf 2 der 3 Linien

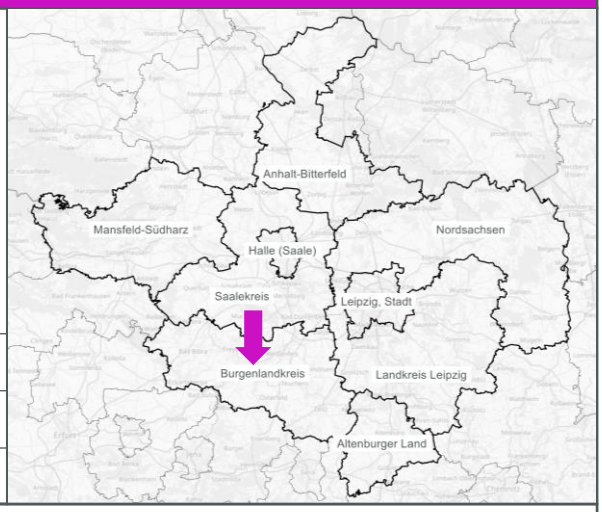
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des Stadtbusangebotes und Abstimmung zum SPNV sowie den Öffnungszeiten des Schlosses
- Neuaufbau der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis und Veranstaltungen
- Einführung einer Parkraumbewirtschaftung (Erheben von Parkgebühren)

Steckbrief 2.35 Burgenlandkreis

Gradierwerk Bad Kösen

Das Gradierwerk Bad Kösen wurde im 18. Jahrhundert für die Salzgewinnung erbaut. Das 320 Meter lange und 18-20 Meter hohe Bauwerk ist zum Teil begehbar und kann zur Freiluftinhalation genutzt werden. Noch heute ist Bad Kösen ein Standort für die Therapie von Atemwegserkrankungen.



Lage	Stadt Naumburg
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	Denkmal, historisches Bauwerk

Touristisches Angebot

- Führung und Besichtigungen möglich
- Möglichkeit der Freiluftinhalation auf dem Gradierwerk von April bis Oktober
- Kösener Spielzeugmanufaktur und Tierpark Bad Kösen in unmittelbarer Nähe
- Schifffahrt auf der Saal zur Rudelsburg an ausgewählten Tagen von April bis Oktober

Fahrradtourismus

- Saale-Unstrut-Elster Rad-Acht
- Schöne Flüsse Radweg
- Saaleradweg

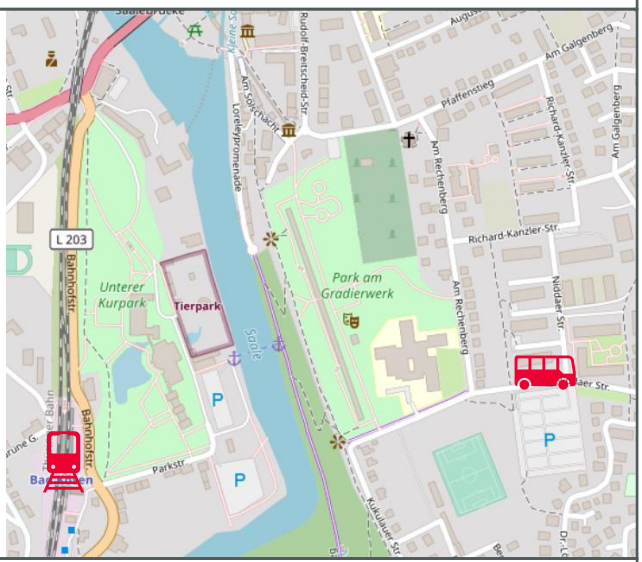
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Bahnhof in ca. 600m am anderen Saaleufer mit Fährverbindung (Anbindung zum RB 20) Linie 601, 604 und 606 verkehren am Wochenende
- Linie 606 von/nach Naumburg 9-18 Uhr (Sa.), 13-20 Uhr (So./FT)

Tarif + Angebote

- Keine ÖV-Anreisebeschreibung für Bus oder Bahn
- Integrierter Lageplan
- Keine Kombitickets



Akteure Mobilität

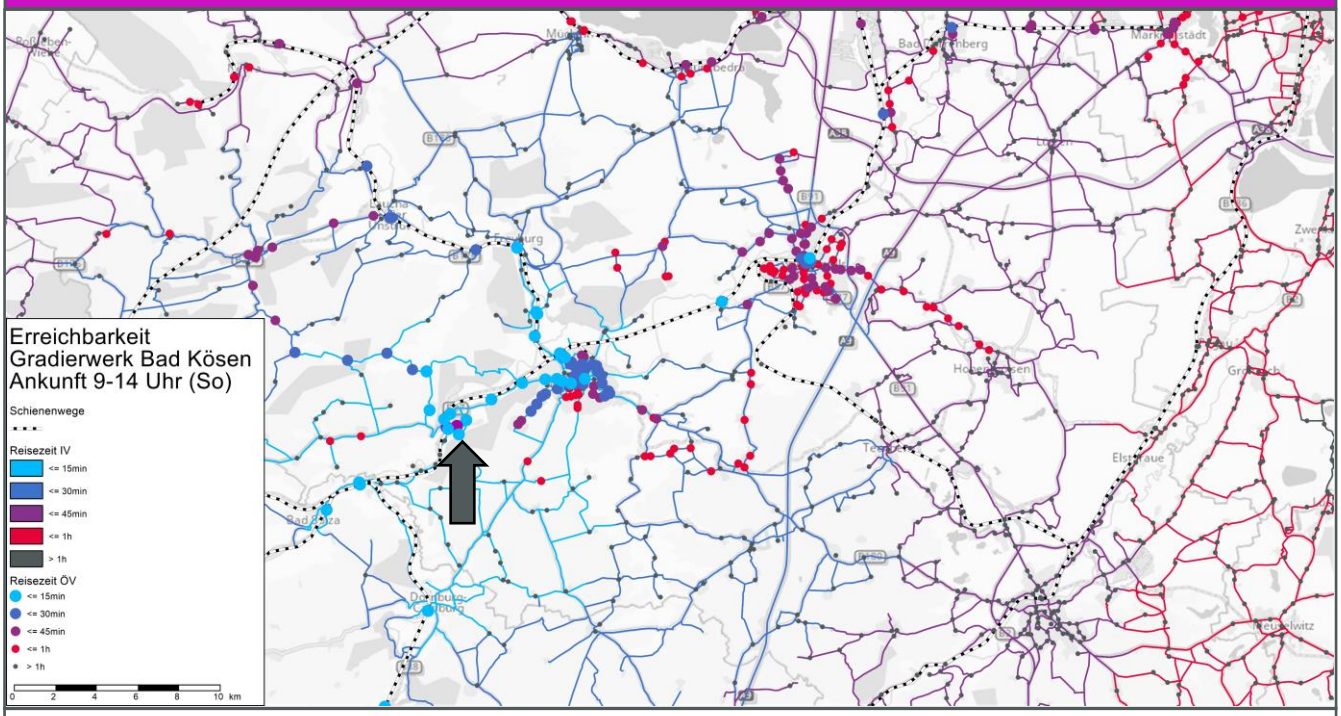
- Landkreis Burgenlandkreis, Wirtschaftsamt
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- PVG Burgenlandkreis mbH

Akteure Tourismus

- Saale-Unstrut-Tourismus e.V.
- Betreiber Gradierwerk (Kurbetriebsgesellschaft Naumburg/Bad Kösen mbH)

Steckbrief 2.35 Burgenlandkreis

Gradierwerk Bad Kösen



Erreichbarkeitsanalyse

- Schnelle Erreichbarkeiten entlang der SPNV-Achse von Leipzig (gutes Reisezeitverhältnis beispielsweise von Weißenfels und Bad Dürrenberg)
- Verknüpfung zur Saale-Unstrut-Bahn in Naumburg
- Schnelle Erreichbarkeit aus dem Naumburger Stadtgebiet über Buslinie 606 (ab 13:30 Uhr)

Stärken

- SPNV-Haltepunkt in kurzer Entfernung
- Schnelle Erreichbarkeit von Leipzig über Regionalzug
- Wochenendanbindung im Regionalbusverkehr gegeben

Schwächen

- ÖV-Anreisebeschreibung fehlt auf der Website
- Kein integriertes Ticketing

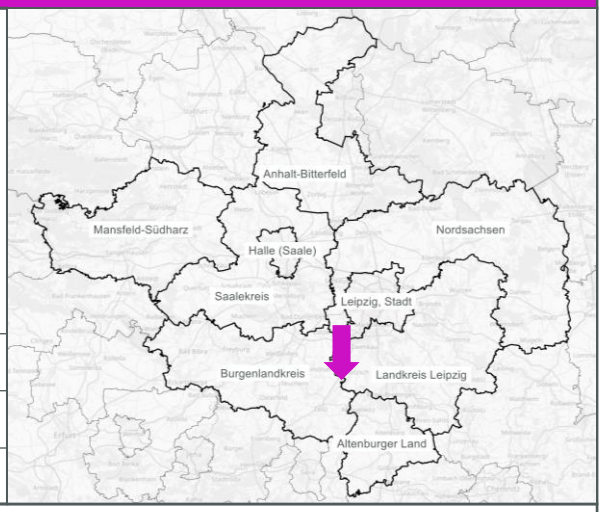
Handlungsempfehlungen

- Neuaufbau der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis und Veranstaltungen
- Parkraumbewirtschaftung (Erheben von Parkgebühren)

Steckbrief 2.36 Burgenlandkreis

Braunkohletagebau Profen

Der Braunkohletagebau Profen befindet sich zwischen Pegau und Zeitz. Er wird voraussichtlich noch bis zum Jahr 2035 im Betrieb bleiben. Schon heute können Besucher:innen vom Aussichtspunkt am Rand des Tagesbaus einen Ausblick über das Abbaugebiet erlangen. Westlich des Tagebaus befindet sich der Erholungspark Mondsee.



Lage	Gemeinde Elsteraue
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	Sonstiges

Touristisches Angebot

- Thematische Schautafeln am Aussichtspunkt des Tagebaus
- Zahlreiche Freizeitaktivitäten und Camping im Erholungspark Mondsee
- Bergbaumuseum Deuben

Fahrradtourismus

- Elsterradweg
- Saale-Unstrut Radweg

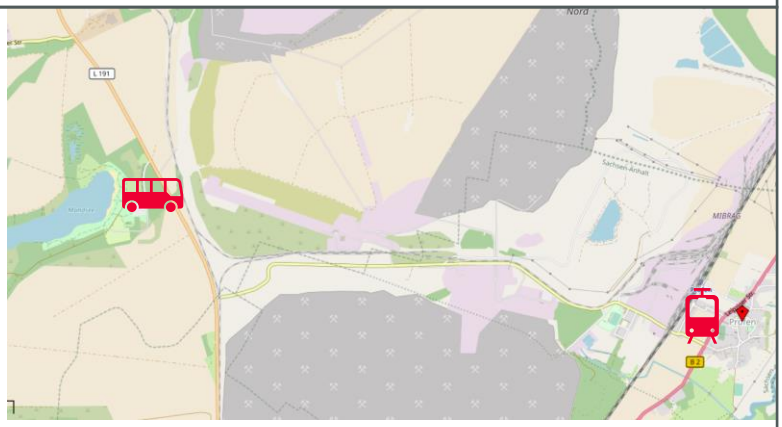
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung zum RE 12 und zur RB 22
- PlusBus-Linie 850 zwischen Zeitz und Hohenmölsen über Strandbad Mondsee (in den Sommermonaten) und Profen (am Wochenende von 7-19 Uhr stündlich)

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- Anreisebeschreibung mit integrierter Karte



Akteure Mobilität

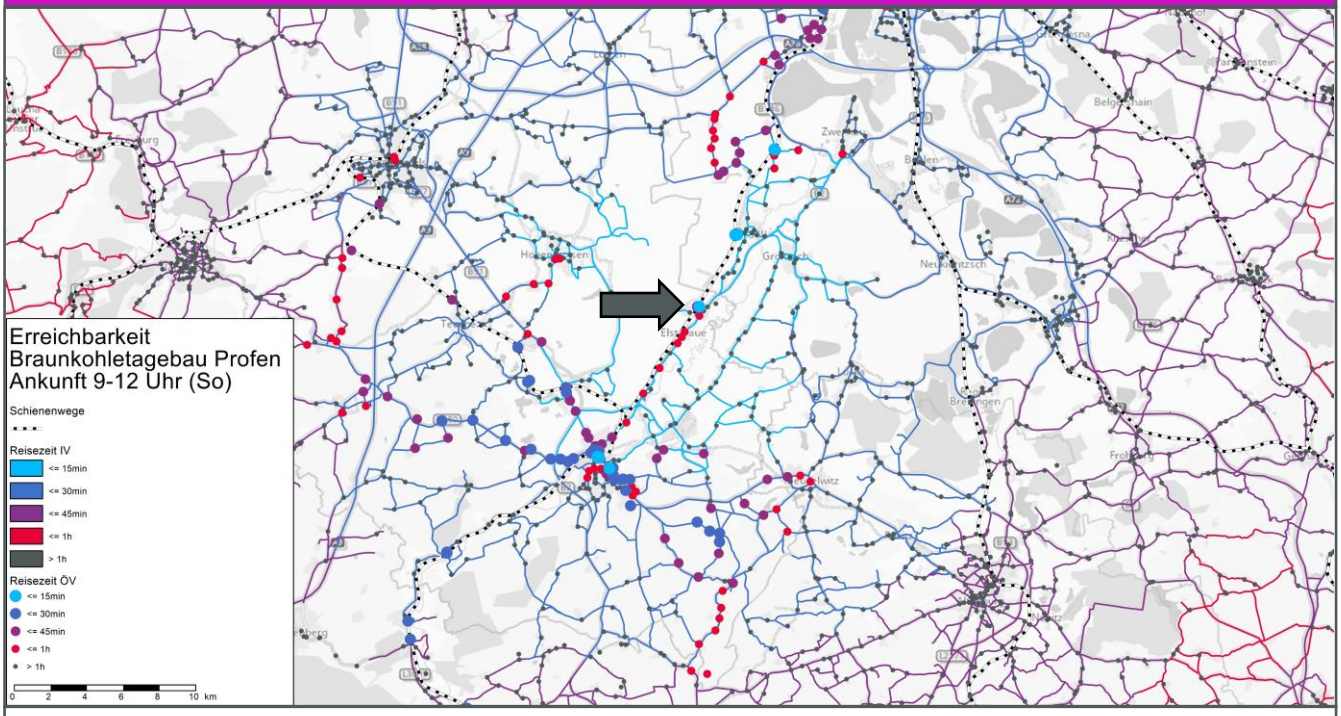
- Landkreis Burgenlandkreis, Wirtschaftsamt
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- PVG Burgenlandkreis mbH

Akteure Tourismus

- Saale-Unstrut-Tourismus e.V.

Steckbrief 2.36 Burgenlandkreis

Braunkohletagebau Profen



Erreichbarkeitsanalyse

- SPNV-Reisezeit aus Leipzig und Zeitz kürzer als korrespondierende Pkw-Reisezeit
- Umsteigemöglichkeiten in Zeitz (Bus und Bahn) schaffen Erreichbarkeit aus dem Umland (z.B. Weißenfels)
- Keine Feinerschließung durch Haltestellen im Bereich des Tagebaus vorhanden

Stärken

- Schnelle Erreichbarkeit aus Leipzig und Zeitz
- PlusBus-Verbindung zum Strandbad Mondsee in den Sommermonaten

Schwächen

- Keine Haltestelle nahe des Aussichtspunktes
- bisher keine Feinerschließung des Tagebaugebietes

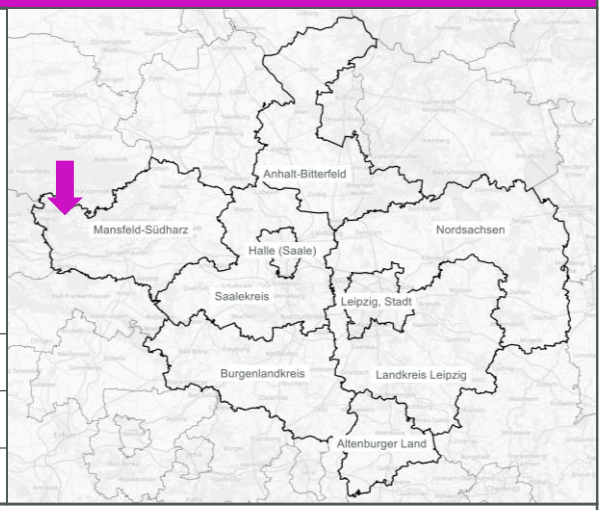
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des ÖPNV-Angebotes (Shuttle zwischen Attraktionen und einem geeigneten Bahnhof)
- Zusätzliche Haltestelle und Bedienung durch PlusBus 850 am Aussichtspunkt einrichten
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen sowie Buchungsmöglichkeiten für Rufbus-Angebote
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise, Veranstaltungen und künftige aktiv-touristische Angebote

Steckbrief 2.41 Landkreis Mansfeld-Südharz

Schloss Stolberg

Das Schloss Stolberg befindet sich oberhalb des Ortes Stolberg im Harz. Es wurde vom 13. bis zum 15. Jahrhundert errichtet und wird aktuell von der Deutschen Stiftung Denkmalschutz erneuert.



Lage	Gemeinde Südharz
Reisegebiet	Harz- und Harzvorland
Kategorie	Kultur

Touristisches Angebot

- Besichtigungen und Führungen im Schloss
- Sitz „Haus des Gastes“ der Gemeinde Südharz
- Stadtbild Stolberg mit Kirche St. Martini
- Museum „Alte Münze“
- Lage am Lutherweg (Wanderweg)
- Thyragrotte Freizeitbad

Fahrradtourismus

- Zum Großen Auerberg
- Südharz Kyffhäuser
- Zum Kyffhäuser

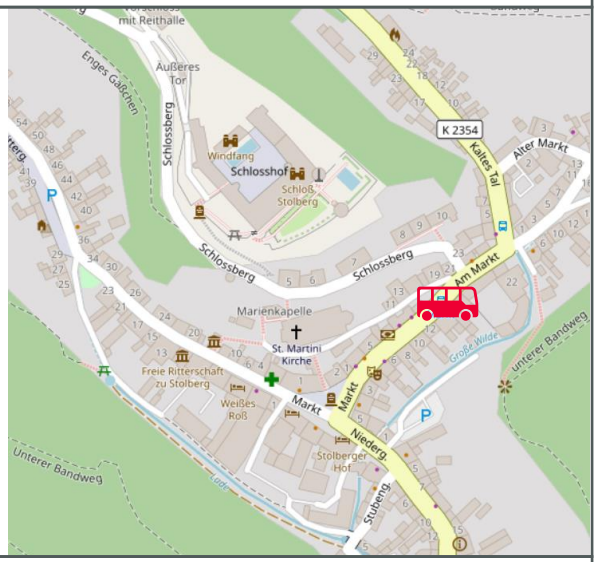
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Busanbindung im Ort (kurzer Fußweg mit Steigung)
- Taktbusverbindung 450 nach Sangerhausen bis zum Bahnhof
- Linie 255 nach Quedlinburg mit 3 Fahrtenpaaren am Wochenende

Tarif + Angebote

- Keine ÖV-Anreisebeschreibung für Bus
- Integrierter Lageplan
- Keine Kombitickets
- Parkverbot im Ort



Akteure Mobilität

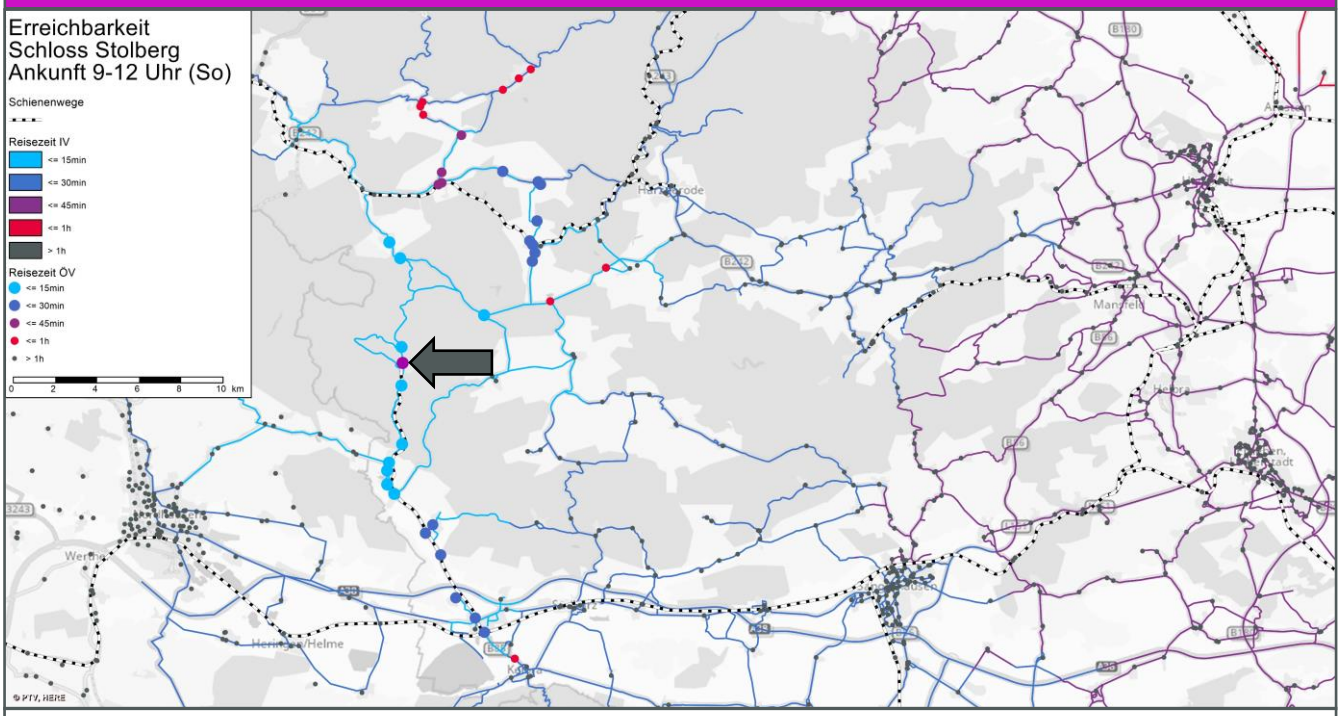
- Landkreis Mansfeld-Südharz, Amt für Kreisplanung/ÖPNV
- Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
- Firma Zelltho-Reisen Omnibus GmbH

Akteure Tourismus

- Standortmarketing Mansfeld-Südharz GmbH
- Stadt Stolberg
- Tourismus und Warnetalbahn GmbH

Steckbrief 2.41 Landkreis Mansfeld-Südharz

Schloss Stolberg



Erreichbarkeitsanalyse

- Regelmäßige Verbindung nach Sangerhausen über Taktbus 450
- Erreichbarkeit von Quedlinburg mit 3 täglichen Fahrtenpaaren
- Keine attraktive Verknüpfung zum SPNV an den nächstgelegenen Verknüpfungspunkten

Stärken

- Regionalbusverbindungen decken Nord-Süd-Achse ab
- Tourismus und Warnetalbahn GmbH plant Einsatz von Sonderzügen für Stadtfeste

Schwächen

- keine reguläre SPNV-Anbindung, , eingeschränkte Erreichbarkeit aus Richtung Halle/Leipzig
- eingeschränkte Feinerschließung des Ortes nach Einstellung des automatisierten Shuttlebusses (fuhr im Pilotbetrieb)

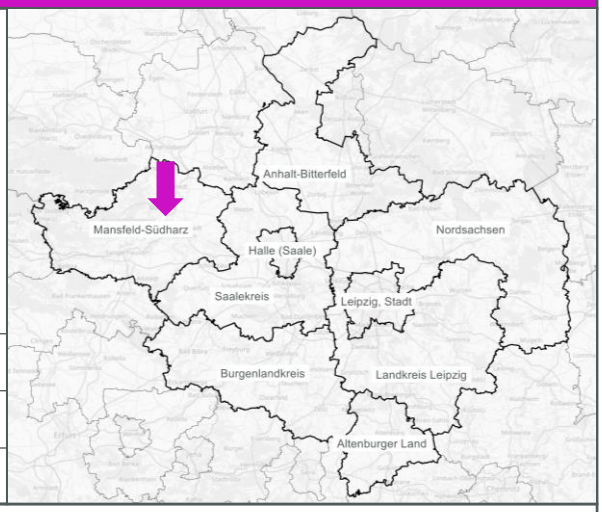
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des SPNV/ÖPNV-Angebotes und Attraktivierung der Verbindung aus der Region Halle/Leipzig sowie aus Nordhausen (Umsetzung des geplanten Einsatzes von Sonderzügen)
- Einführung/Fortführung/Ausbau der Feinerschließung des Ortes, z.B. durch automatisiertes Shuttle
- Neuaufbau der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis und Veranstaltungen

Steckbrief 2.42 Landkreis Mansfeld-Südharz

Luther Geburtshaus Eisleben

Das Luther Geburtshaus in Eisleben ist seit 1996 UNESCO Weltkulturerbe. Die Gedenkstätte ist dem Reformator Martin Luther gewidmet, der am 10. November 1483 in Eisleben geboren ist.



Lage	Lutherstadt Eisleben
Reisegebiet	Harz- und Harzvorland
Kategorie	Kultur

Touristisches Angebot

- Ausstellung zu Luthers Wirken
- Museum „Luthers Sterbehaus“ in unmittelbarer Nähe
- Inmitten der historischen Altstadt
- Kombitickets mit Sterbe- und Elternhaus möglich

Fahrradtourismus

- Radweg „von Luther zu Händel“
- Saale-Harz Radweg

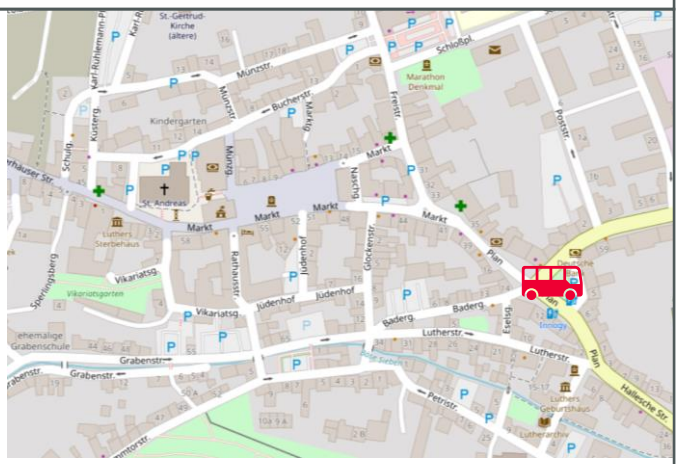
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Fußweg zum Bahnhof (ca. 1,2 km), Anbindung an RE8, RE9
- Kurzer Fußweg zu den PlusBus-Linien 410, 420, 700 (jeweils im 2-Stundentakt, 6-21 Uhr an Wochenenden)
- Stadtbus 45 mit 4 Fahrplanfahrten am Sonntag

Tarif + Angebote

- Keine ÖV-Anreisebeschreibung für Bus
- Keine ÖV- Kombitickets



Akteure Mobilität

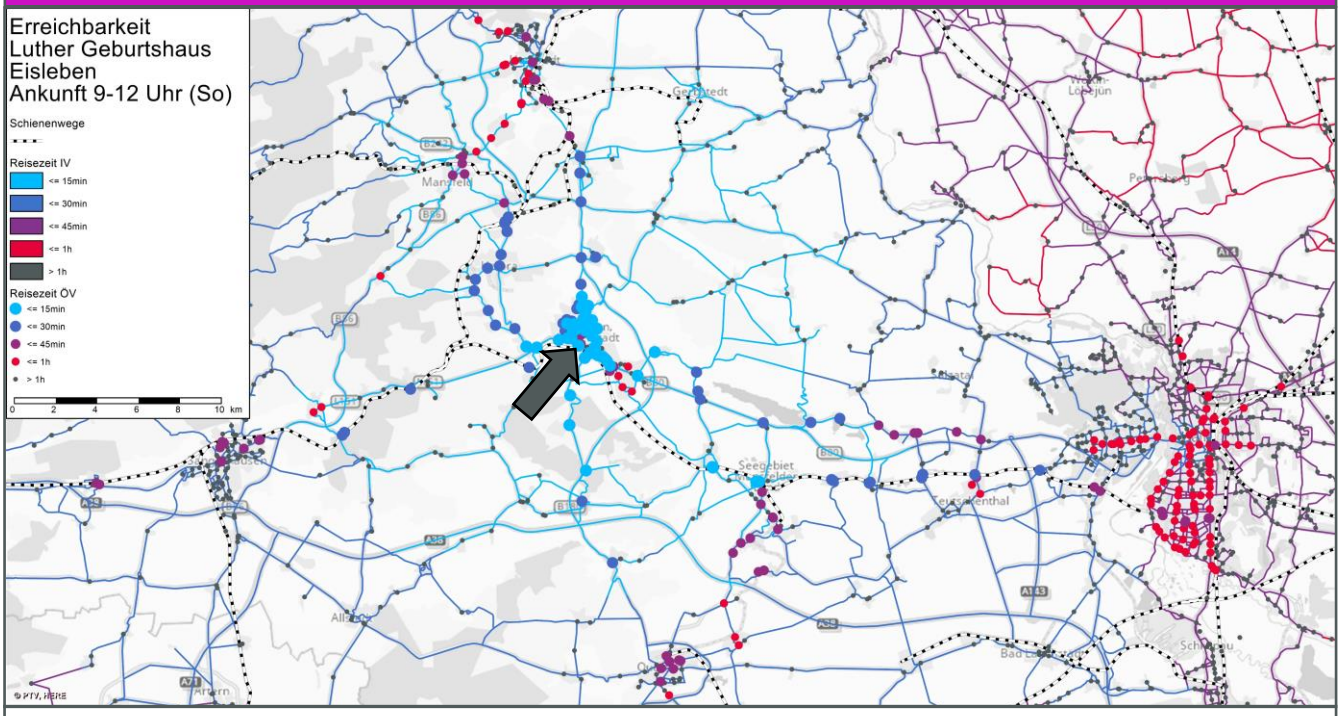
- Landkreis Mansfeld-Südharz, Amt für Kreisplanung/ÖPNV
- Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
- Firma Zelltho-Reisen Omnibus GmbH

Akteure Tourismus

- Standortmarketing Mansfeld-Südharz GmbH
- Betreiber der Museen (Stiftung Luthergedenkstätten)

Steckbrief 2.42 Landkreis Mansfeld-Südharz

Luther Geburtshaus Eisleben



Erreichbarkeitsanalyse

- Erreichbarkeit von Aschersleben, Hettstedt, Querfurt und Halle über Regionalbusangebot am Wochenende
- Feinerschließung von Eisleben am Wochenende gegeben (über Stadt- und Regionalbusse)
- Verknüpfung am Hauptbahnhof ermöglicht konkurrenzfähige Reisezeit nach Halle

Stärken

- Verknüpfung am Bahnhof in Richtung Halle
- Gutes (teilweise vertaktetes) Busangebot am Wochenende
- Regionalbuslinien übernehmen teilweise Feinerschließung der Kernstadt am Wochenende (touristischer Hotspot)

Schwächen

- Stadtverkehr am Sonntag mit ausgedünntem Fahrplan (Linien 44 und 46 verkehren nur an Samstagen)

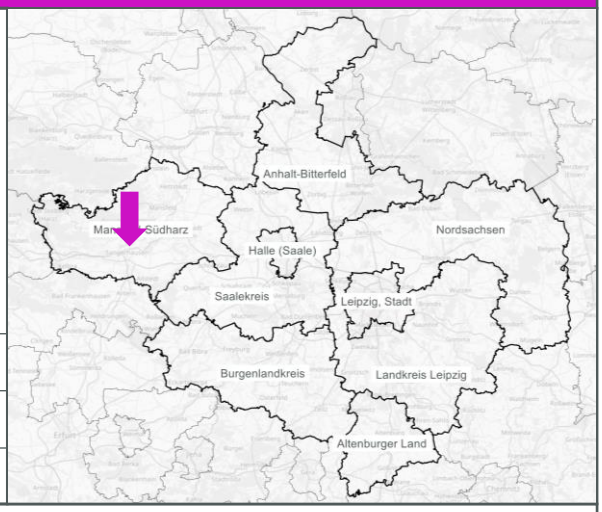
Handlungsempfehlungen

- Ausbau ÖPNV-Angebote (Feinerschließung Eisleben und Anbindung der Museen an den Bahnhof
- Neuaufbau der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis und Veranstaltungen
- Parkraumbewirtschaftung

Steckbrief 2.43 Landkreis Mansfeld-Südharz

Rosarium Sangerhausen

Im Europa-Rosarium Sangerhausen befindet sich die größte Rosensammlung der Welt. Auf dem 13 ha großen Gelände können über 8600 verschiedene Rosenarten besichtigt werden. Es werden Führungen, eine Rosenberatung und ein Rosenverkauf angeboten.



Lage	Stadt Sangerhausen
Reisegebiet	Harzvorland
Kategorie	Kultur, Landschaftsattraktion

Touristisches Angebot

- Weltgrößte Rosensammlung
- Gastronomieangebot im Park
- Spengler-Museum und historische Altstadt in unmittelbarer Nähe
- Kombiticket mit Erlebniszentrum Bergbau Röhrigschacht Wettelrode
- Lage am Barbarossaweg (Wanderweg)

Fahrradtourismus

- Erlebnistour Straße der Romantik
- Erlebnistour Kaisertour
- Erlebnistour Geschichte Bergbau
- Erlebnistour Karstlandschaft
- Salzstraße

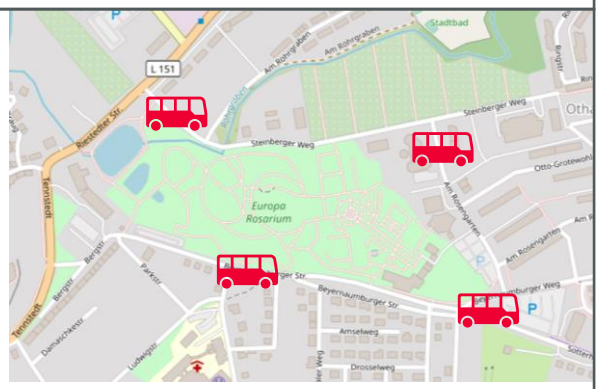
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Fußweg zum Bahnhof/ Busbahnhof (ca. 2 km)
- Mehrere Haltestellen des Stadtverkehrs in unmittelbarer Nähe
- Stadtbuslinie 42 im Stundentakt am Wochenende (8-20 Uhr)
- TaktBus-Linien 450 und 460 am Busbahnhof
- am Wochenende keine ÖV-Verbindung zum Röhrigschacht

Tarif + Angebote

- Keine ÖV-Anreisebeschreibung, Link zur Fahrplanauskunft (insa)
- Integrierter Lageplan
- Keine ÖV- Kombitickets



Akteure Mobilität

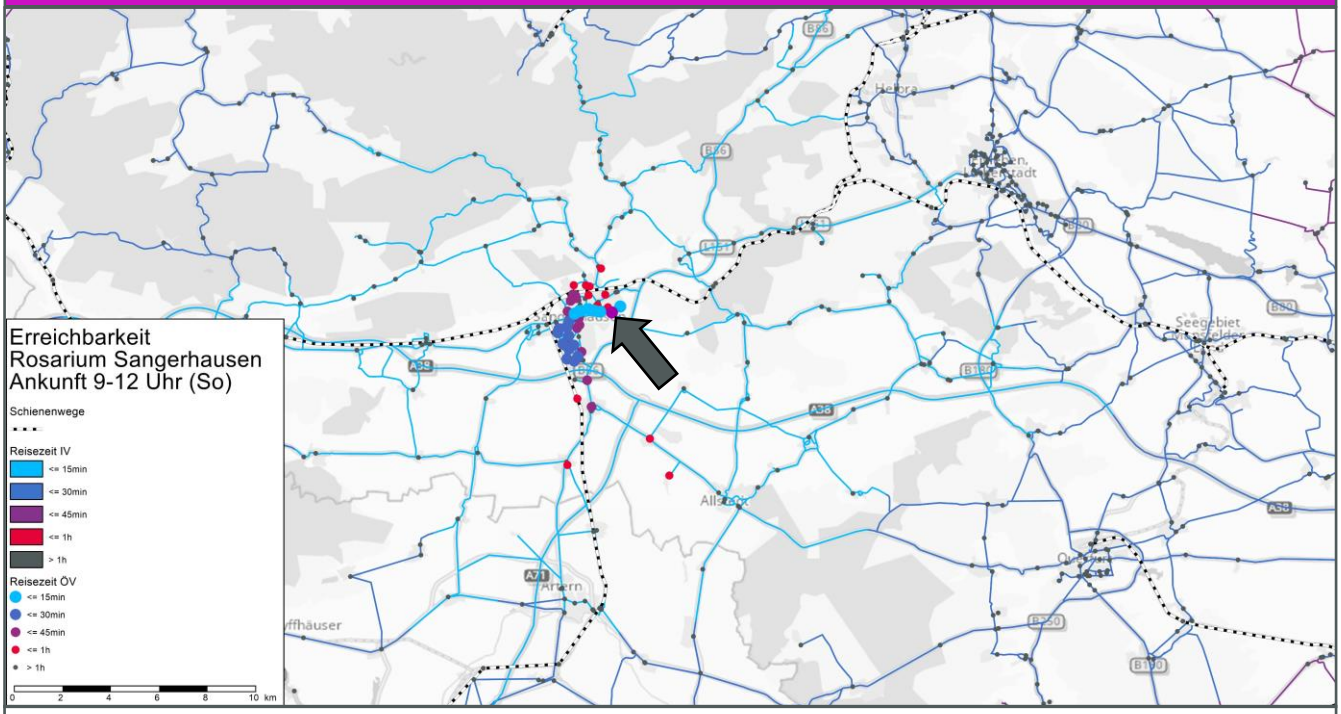
- Landkreis Mansfeld-Südharz, Amt für Kreisplanung/ÖPNV
- Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
- Firma Zelltho-Reisen Omnibus GmbH

Akteure Tourismus

- Standortmarketing Mansfeld-Südharz GmbH
- Betreiber des Rosariums (Rosenstadt Sangerhausen GmbH)

Steckbrief 2.43 Landkreis Mansfeld-Südharz

Rosarium Sangerhausen



Erreichbarkeitsanalyse

- Feinerschließung von Sangerhausen über Stadtbusverkehr
- Kaum Verknüpfungen am Hauptbahnhof in/aus Richtung des Rosariums
- Erreichbarkeit aus Erfurt und Halle aufgrund der langen Übergangszeit am Bahnhof nicht attraktiv
- Mangelnde Erreichbarkeit aus dem Umland aufgrund fehlender Busverknüpfungen am Busbahnhof

Stärken

- Stadtbusverkehr mit breitem Wochenendangebot
- Verschiedene Haltestellen rund um das Gelände
- Zentrumsnah gelegen

Schwächen

- Fehlende Verknüpfungen am Bahnhof machen ÖV-Angebot für den Besuch des Rosariums nicht nutzbar
- Als Ringverkehr ermöglicht Stadtbus 42 nur die Rückfahrt vom Rosarium zum Bahnhof → andere Richtung mit teilweise langer Umsteigezeit am Wochenende
- Kein integrierter Tarifverbund

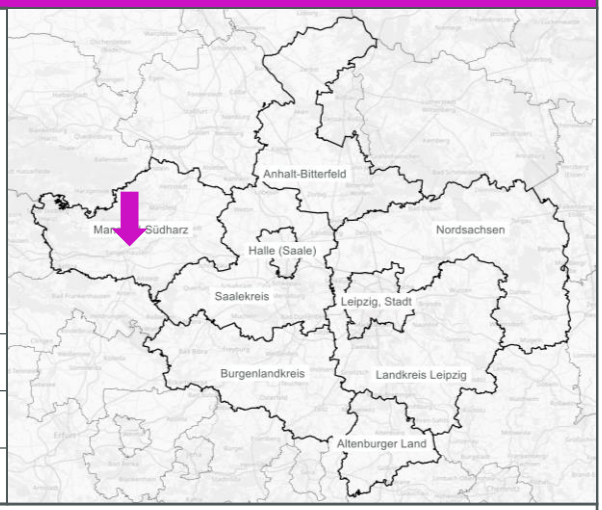
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des Stadtbusangebotes unter der Woche und vordergründig am Wochenende mit SPNV-Verknüpfungen am Bahnhof (in Richtung Halle/Leipzig und Erfurt)
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis und Veranstaltungen

Steckbrief 2.44 Landkreis Mansfeld-Südharz

Erlebniszentrum Bergbau Röhrigschacht Wettelrode

Das Erlebniszentrum Bergbau Röhrigschacht in Wettelrode war einst ein Kupferschiefer-Bergwerk. Heute ist es ein Schaubergwerk und Bergbaumuseum. Die dazugehörige Schachtförderanlage ist eine der ältesten in Europa.



Lage	Stadt Sangerhausen, Wettelrode
Reisegebiet	Harzvorland
Kategorie	Freizeit- und Erlebniseinrichtung

Touristisches Angebot

- Schaubergwerk mit Schachtförderanlage und Grubenbahn
- Bergbaumuseum- und Lehrpfad, Durchführung von Erlebnistouren und Expeditionen
- Gastronomieangebot mit der „Bergmannsklause“
- Kombiticket mit Rosarium Sangerhausen
- Lage am Barbarossaweg

Fahrradtourismus

- Harzrundweg
- Erlebnistour Geschichte Bergbau
- Austragungsort des Ostharz Marathon

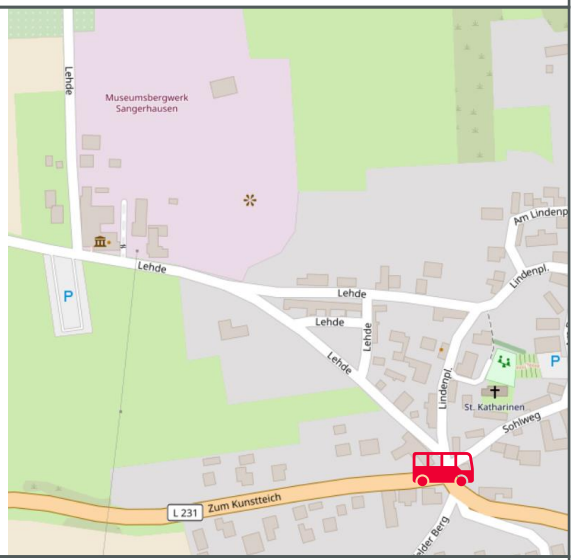
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- am Wochenende keine ÖV-Anbindung
- Bushaltestelle im Ort vorhanden
- Linien 461 und 462 verkehren nicht am Wochenende

Tarif + Angebote

- Keine ÖV-Anreisebeschreibung
- Integrierter Lageplan
- Keine ÖV- Kombitickets



Akteure Mobilität

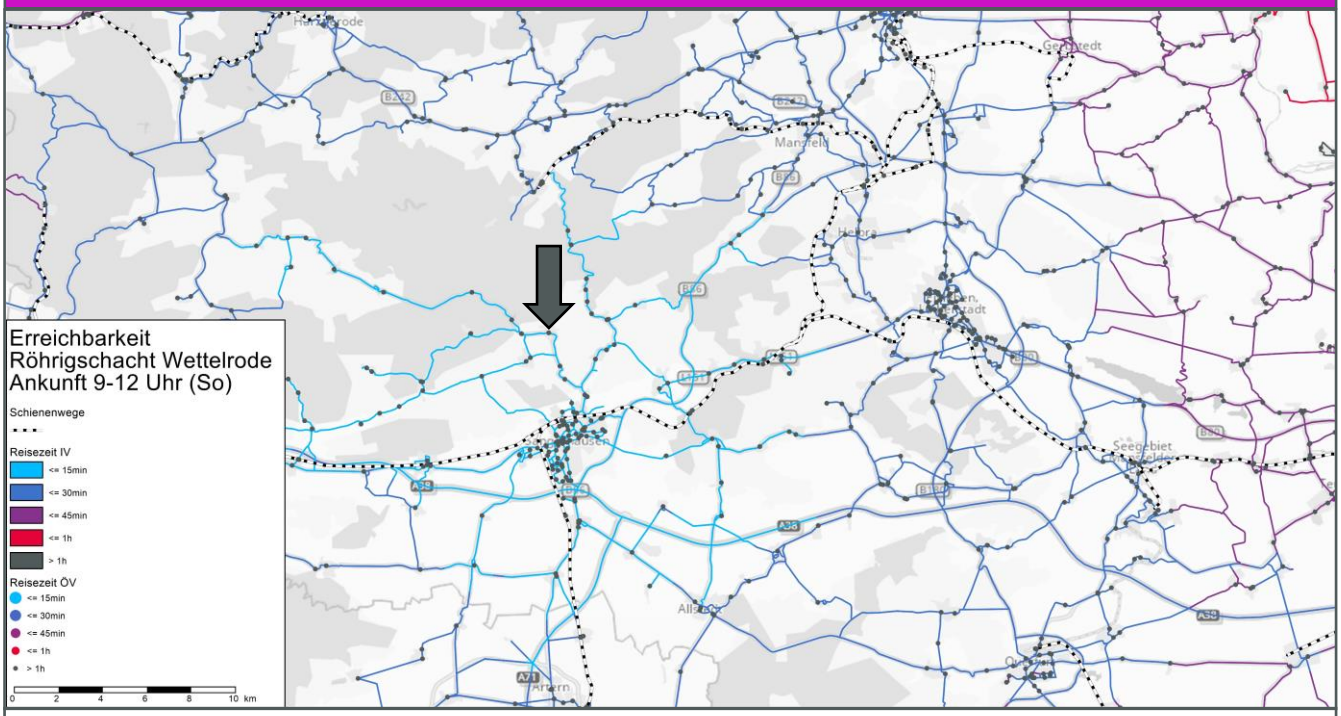
- Landkreis Mansfeld-Südharz, Amt für Kreisplanung/ÖPNV
- Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
- Firma Zelltho-Reisen Omnibus GmbH

Akteure Tourismus

- Standortmarketing Mansfeld-Südharz GmbH
- Betreiber des Röhrigschachtes (Rosenstadt Sangerhausen GmbH)

Steckbrief 2.44 Landkreis Mansfeld-Südharz

Erlebniszentrum Bergbau Röhrigschacht Wettelrode



Erreichbarkeitsanalyse

- Keine ÖPNV-Erreichbarkeit am Wochenende

Stärken

- Bushaltestelle vorhanden

Schwächen

- Kein ÖPNV-Angebot am Wochenende
- Kein Anschluss an SPNV-Angebot, Entfernung zum nächsten Haltepunkt in Sangerhausen ca. 5 Kilometer

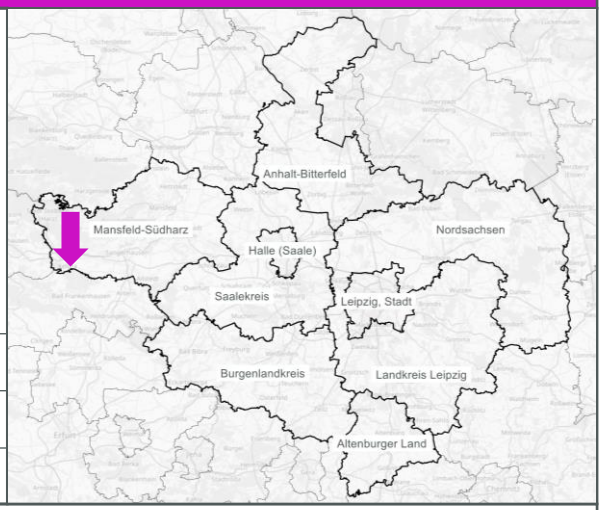
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des Busangebotes am Wochenende mit SPNV-Verknüpfungen am Bahnhof Sangerhausen (in Richtung Halle/Leipzig und Erfurt)
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis und Veranstaltungen
- Parkraumbewirtschaftung

Steckbrief 2.45 Landkreis Mansfeld-Südharz

Königspfalz Tilleda

Die Königspfalz in Tilleda war zwischen dem 8. und 13. Jahrhundert eine Residenz für reisende Könige und Kaiser. Das heutige Freilichtmuseum umfasst u. a. mehrere Ausstellungshäuser, eine Schmiede und einen Backofen. Zudem werden Führungen zu verschiedenen Themen und spezielle Lernprogramme wie „Archäologie live“ angeboten.



Lage	Stadt Kelbra, Tilleda
Reisegebiet	Harzvorland, Kyffhäuser
Kategorie	Freilichtmuseum

Touristisches Angebot

- Mär.-Nov. tgl. geöffnet: 10-16/18 Uhr
- Rekonstruktion der Kaiserpfalz aus dem Früh- und Hochmittelalter
- Teilnahme an Führungen und Archäologie-Workshops für Schüler
- Fußweg zum Kyffhäuserdenkmal (ca. 2,6 km)
- Lage am Barbarossaweg

Fahrradtourismus

- Erlebnistour Karstlandschaft
- Radweg Südharz Kyffhäuser
- Erlebnistour Kaisertour
- Radroute Salzstraße

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Busanbindung vorhanden, Linien 453 verkehrt am Wochenende nur einmal pro Richtung (7 Uhr ab Sangerhausen und 16 Uhr ab Berga)
- Kyffhäuser-Saisonlinie bedient 4 mal tgl. Kyffhäuserdenkmal in 2,6 km Entfernung (Anschluss Königspfalz geplant)

Tarif + Angebote

- ÖV-Anreisebeschreibung vorhanden
- Integrierter Lageplan
- Keine ÖV- Kombitickets



Akteure Mobilität

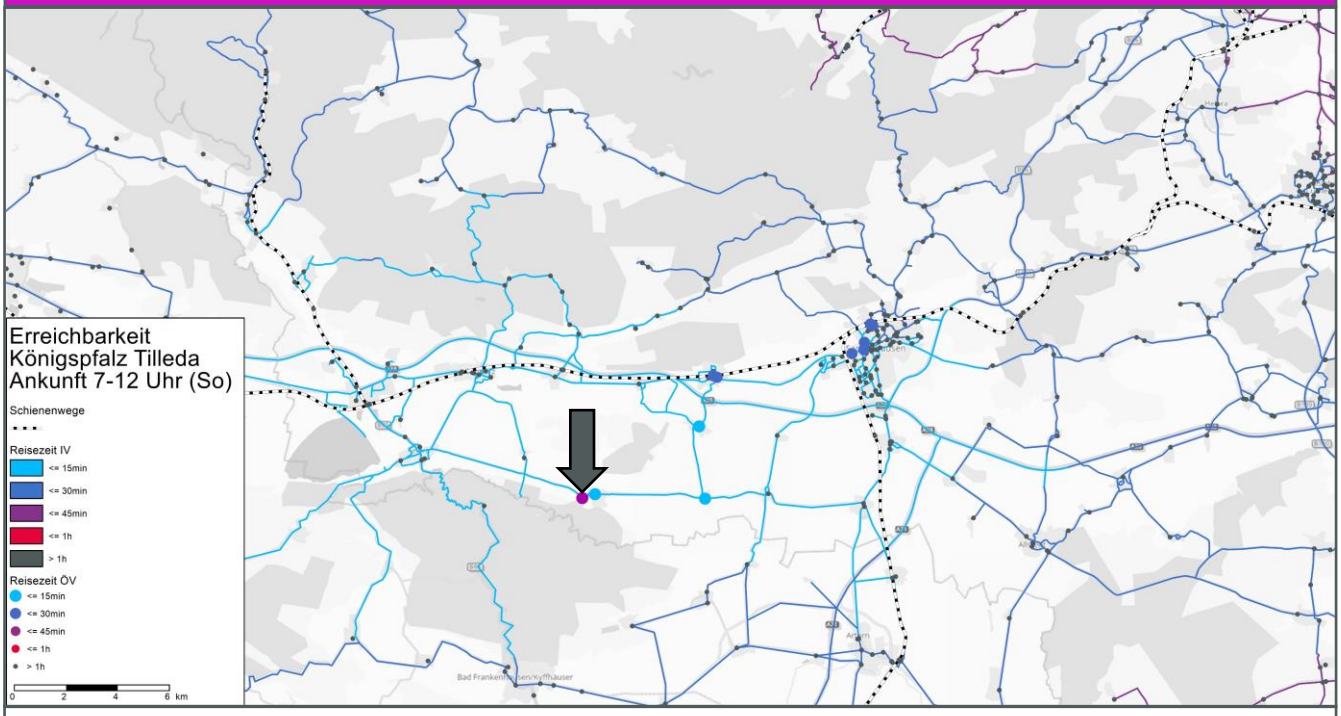
- Landkreis Mansfeld-Südharz, Amt für Kreisplanung/ÖPNV
- Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
- Firma Zelltho-Reisen Omnibus GmbH

Akteure Tourismus

- Standortmarketing Mansfeld-Südharz GmbH
- Stadt Kelbra als Betreiber der Königpfalz Tilleda

Steckbrief 2.45 Landkreis Mansfeld-Südharz

Königspfalz Tilleda



Erreichbarkeitsanalyse

- Erreichbarkeit aus Sangerhausen über eine Fahrt der Linie 453 (Ankunft 7:47 Uhr und daher aufgrund der Öffnungszeiten des Museums nicht nutzbar für einen Besuch)
- Keine SPNV-Verknüpfung in Sangerhausen am morgen
- Rückfahrt aus Berga ist mit Zug aus Nordhausen verknüpft
- Keine weitere Erreichbarkeit aus der Umgebung

Stärken

- Kurze Entfernung zur Haltestelle
- Wanderstrecke zum Kyffhäuser-Denkmal – dort Bedienung durch Kyffhäuser-Linie (RufBus)

Schwächen

- Geringes Busangebot mit einer Fahrt je Richtung am Wochenende
- Fahrzeiten passen nicht zu den Öffnungszeiten (7 Uhr hin, 16 Uhr zurück)
- Aktuell noch keine Verknüpfung zum SPNV in Lastrichtung (jedoch in Planung)

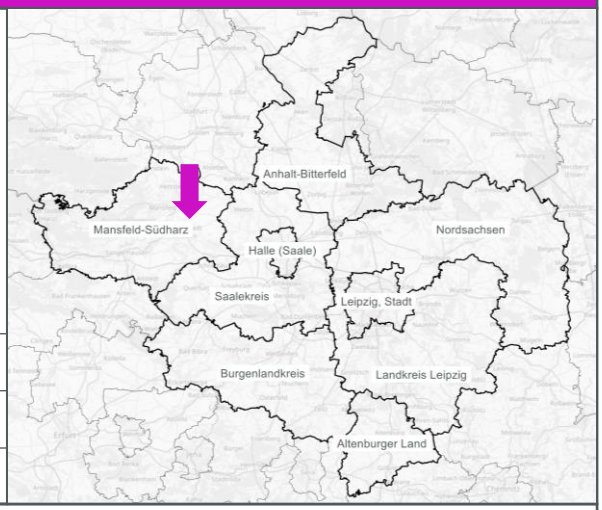
Handlungsempfehlungen

- Entwicklung einer Wanderroute Tilleda – Kyffhäuser-Denkmal mit Busanbindung + Verknüpfung SPNV
- Ausbau des Busangebotes am Wochenende
- Schaffung von SPNV-Verknüpfungen am Bahnhof Sangerhausen (in Richtung Halle/Leipzig und Erfurt) – Anbindung durch Linie 450 ist in Planung
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreis und Veranstaltungen
- Parkraumbewirtschaftung

Steckbrief 2.46 Landkreis Mansfeld-Südharz

Süßer See Mansfelder Land

Der Süße See liegt südöstlich der Lutherstadt Eisleben. Am Schloss Seeburg befindet sich das Restaurant „Orangerie Seeburg“. Das Gebiet rund um den See eignet sich sehr gut für Rad- und Wandertouren in nahegelegene Weinberge.



Lage	Seegebiet Mansfelder Land
Reisegebiet	Harzvorland
Kategorie	See

Touristisches Angebot

- Campingplatz Seeburg direkt am See
- Tretbootverleih mit Gastronomie
- Zahlreiche Weingüter in Rollsdorf und Höhnstedt
- Konzerte und Veranstaltungen

Fahrradtourismus

- Radnetz „Rund um den Süßen See“
- Himmelsscheibenradweg
- Radweg Saale-Harz
- Radweg von Luther zu Händel

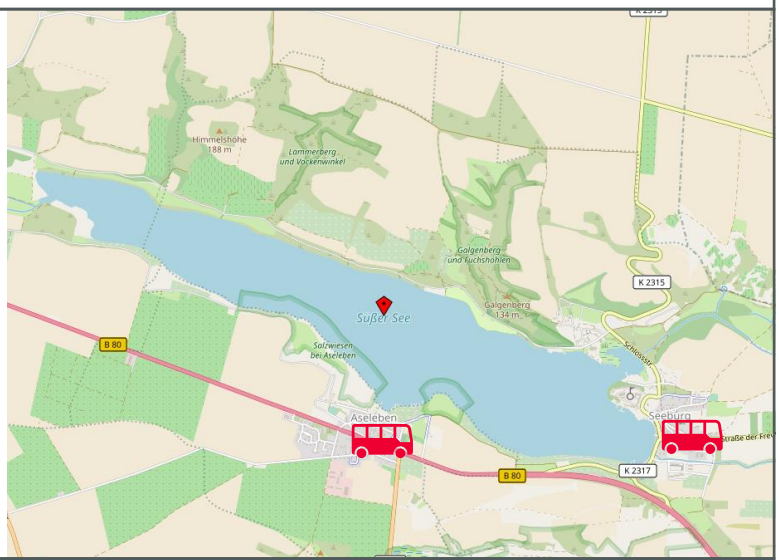
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Busanbindung zu Linie 440 (Halle-Eisleben) in Aseleben und Seeburg vorhanden
- Linie 440 verkehrt nur 2-mal pro Tag am Wochenende
- Betriebszeiten unpassend für Ausflüge

Tarif + Angebote

- Anreisebeschreibung vorhanden
- Keine ÖV- Kombitickets



Akteure Mobilität

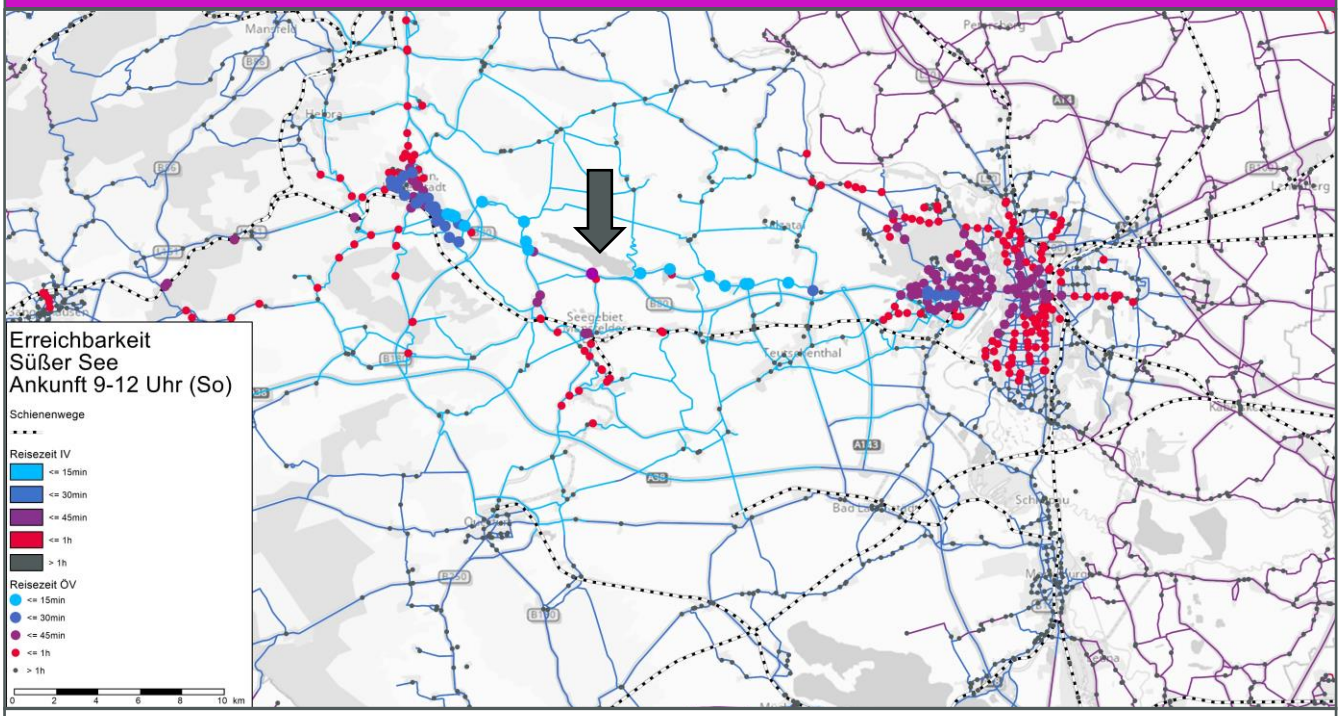
- Landkreis Mansfeld-Südharz, Amt für Kreisplanung/ÖPNV
- Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
- Firma Zelltho-Reisen Omnibus GmbH

Akteure Tourismus

- Standortmarketing Mansfeld-Südharz GmbH
- Anbieter touristischer Aktivitäten und Gastronomie
- Gemeinde Seegebiet Mansfelder Land

Steckbrief 2.46 Landkreis Mansfeld-Südharz

Süßer See Mansfelder Land



Erreichbarkeitsanalyse

- Schnelle Erreichbarkeit dank Direktverbindung zwischen Eisleben und Halle über Linie 440 zweimal täglich
- Keine Direktverbindung zum nächsten SPNV-Haltepunkt in Röblingen am See (nur 3 Kilometer Entfernung)

Stärken

- Lage an der Busverbindung zwischen Eisleben und Halle

Schwächen

- Geringes Busangebot mit einer Fahrt je Richtung am Wochenende
- Fahrzeiten passen nicht zu den Besuchszeiten (7 Uhr hin, 16 Uhr zurück)
- Verknüpfung zum SPNV in Röblingen am See fehlt am Wochenende

Handlungsempfehlungen

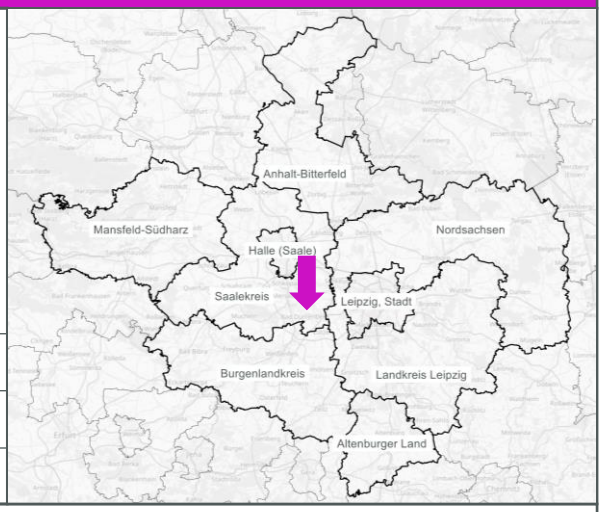
- Ausbau des Busangebotes am Wochenende mit SPNV-Verknüpfungen am Bahnhof Röblingen (in Richtung Halle/Leipzig und Nordhausen) – Bedienung der letzten Meile
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise, Veranstaltungen und aktiv-touristische Angebote
- Parkraumbewirtschaftung

Steckbrief 2.51 Saalekreis

Gradierwerk Bad Dürrenberg

Das Gradierwerk in Bad Dürrenberg ist mit einer Länge von 636 Metern das längste zusammenhängende Gradierwerk in Europa. Es wurde 1765 fertiggestellt und ab 1846 medizinisch genutzt. Auf dem 800 Meter langen Steg können Besucher/-innen das Gradierwerk aus der Nähe betrachten und den besonderen Solenebel einatmen.

Lage	Solestadt Bad Dürrenberg
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	Freilichtmuseum



Touristisches Angebot

- Palmen- und Vogelhaus im Kurpark
- Vielfältiges Gastronomieangebot
- Kaltinhalierhalle am Gradierwerk
- Entspannungsmöglichkeiten im Sole-Spa

Fahrradtourismus

- Saaleradweg
- Sole-Kohle-Geschichte-Radweg

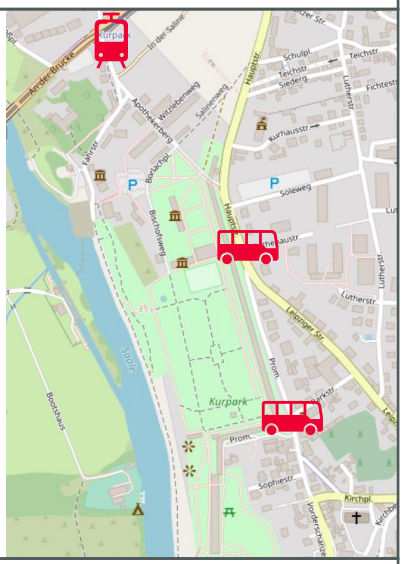
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Bahnhof in ca. 1,5 km Entfernung mit Bedienung durch RB20 und RB25
- Anbindung zur Straßenbahnlinie 5 der HAVAG: am Wochenende von 8-19 Uhr im Stundentakt
- Busanbindung zu den Linien 742 (RufBus), 743 am Wochenende mit einzelnen Fahrten vorhanden (737, 744 nur an Samstagen)

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- ÖV-Anreisebeschreibung mit Link zum Routenplaner (insa)
- Parkplatz am Gradierwerk vorhanden



Akteure Mobilität

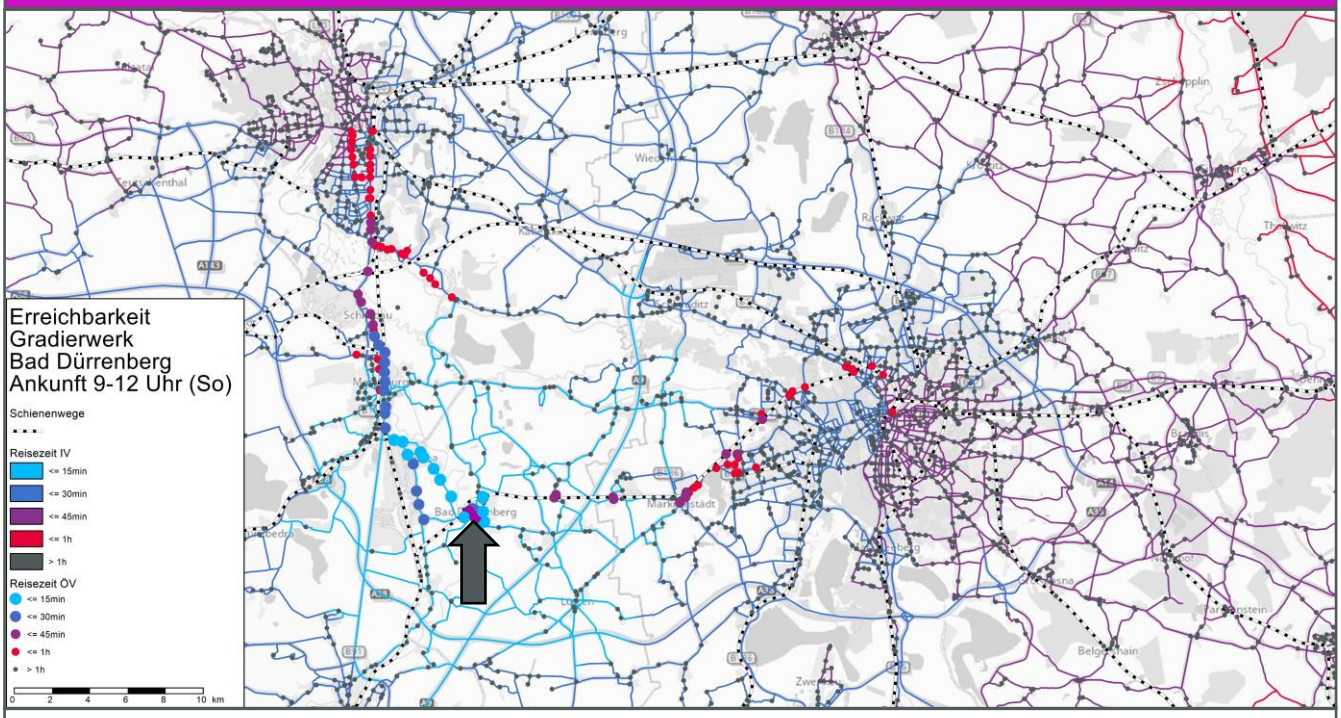
- Landkreis Saalekreis, Amt für Bildung, Kultur und Sport, SG Bildung und Sport, SB ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) und OBS Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH

Akteure Tourismus

- Landkreis Saalekreis, Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus
- Saale-Unstrut-Tourismus e.V.

Steckbrief 2.51 Saalekreis

Gradierwerk Bad Dürrenberg



Erreichbarkeitsanalyse

- Erreichbarkeit aus Halle mit der Straßenbahn gegeben
  → hohe Haltestellendichte ermöglicht Feinerschließung, sorgt jedoch für lange Fahrzeiten
- Regionalbahnen aus Leipzig mit teilweise langer Umsteigezeit am Bahnhof
- Fein- und Umlanderschließung findet nicht (regelmäßig) statt

Stärken

- Bedienung durch Straßenbahn 5 aus Halle
- Erreichbarkeit aus Leipzig gegeben

Schwächen

- Regionalbuslinien verkehren mit einzelnen Fahrten am Wochenende, teilweise nur an Samstagen und manche Fahrten als RufBus (keine Taktverkehre vorhanden)
- Fahrplan passt teilweise nicht zu den Besuchszeiten
- Verknüpfungen am Bahnhof nur vereinzelt vorhanden

Handlungsempfehlungen

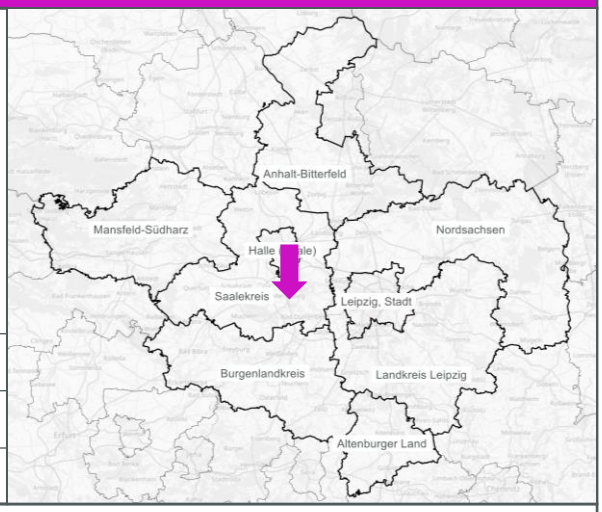
- Ausbau des Busangebotes am Wochenende mit SPNV-Verknüpfungen am Bahnhof (in Richtung Leipzig) – Bedienung der letzten Meile
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise und Veranstaltungen

Steckbrief 2.52 Saalekreis

Merseburger Dom

Der Merseburger Dom weist eine 1000-jährige Geschichte auf. In ihm befinden sich zahlreiche historische Skulpturen und Gemälde, die heute auch mit Führungen zu besichtigen sind. Außerdem kann die Fürstengruft, der Domschatz und das Kapitelhaus erkundet werden. Der Dom zählt rund 30.000 jährliche Besucher/-innen.

Lage	Stadt Merseburg
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	Kirche



Touristisches Angebot

- Lage an der „Straße der Romantik“
- Renaissanceschloss mit Museum, Schlossgarten und Orangerie
- Museumspädagogische Angebote für Kinder
- Rundfahrten auf der Saale mit der „MS Captain Fu“

Fahrradtourismus

- Saaleradweg
- Salzstraße
- Radweg nach Mücheln

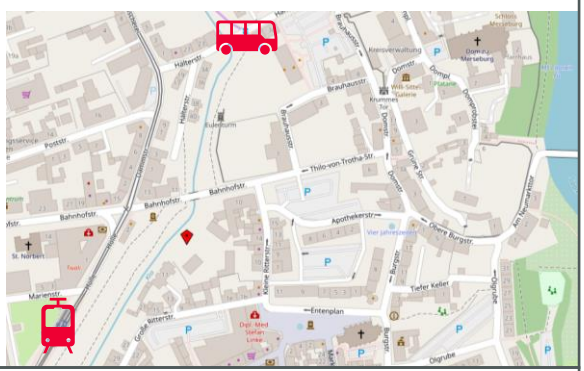
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Hauptbahnhof und ZOB in ca. 1 km Entfernung mit Bedienung durch RE 16 und 18 sowie RB 20, 25 und 78
- Haltestelle der Straßenbahnlinie 5 der HAVAG in ca. 800 Metern Entfernung: am Wochenende von 7-21 Uhr im Stundentakt
- PlusBus-Linie 724 nach Schkeuditz 8-23 Uhr im 2-Stunden-Takt
- PlusBus-Linie 728 nach Querfurt 4-23 Uhr im 2-Stunden-Takt (am Wochenende nur ab ZOB)

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- 10 % Rabatt mit gültiger MDV/ DB-Fahrkarte
- Parkplatz am Schloss vorhanden
- ÖV-Anreisebeschreibung mit integrierter Karte



Akteure Mobilität

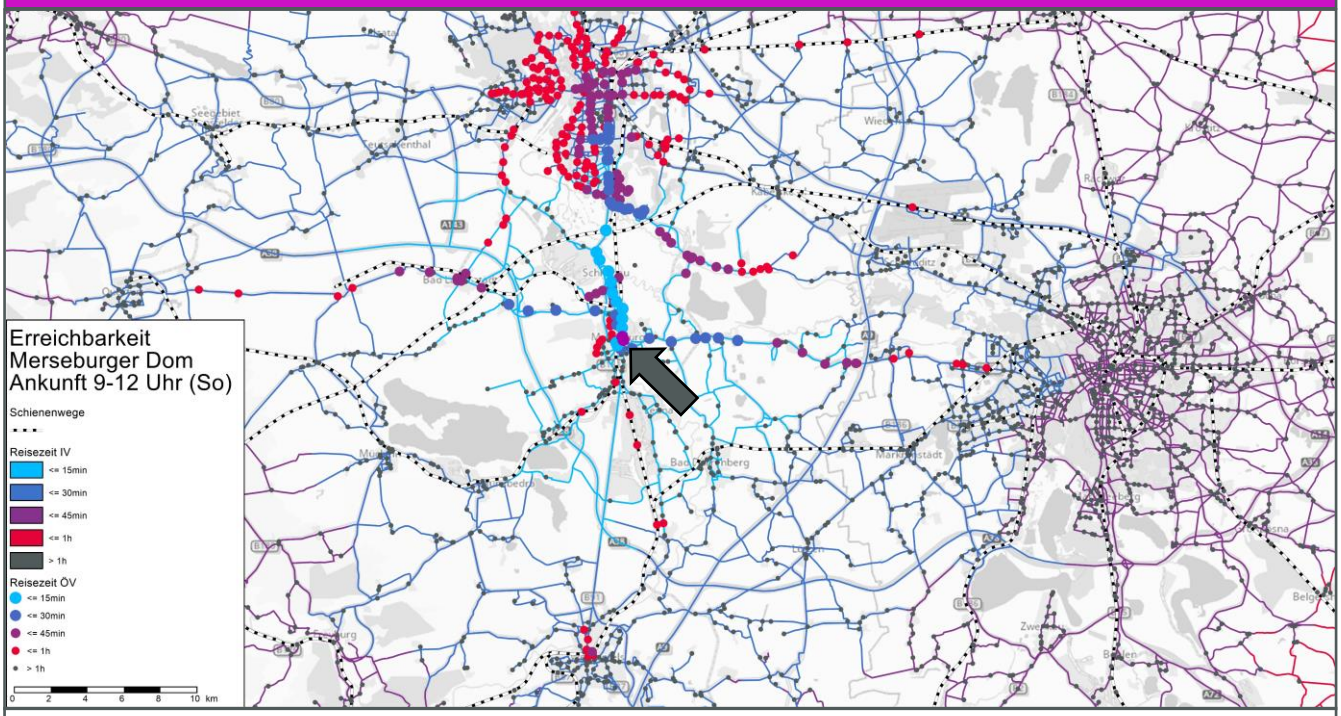
- Landkreis Saalekreis, Amt für Bildung, Kultur und Sport, SG Bildung und Sport, SB ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) und OBS Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH

Akteure Tourismus

- Landkreis Saalekreis, Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus
- Saale-Unstrut-Tourismus e.V.
- „Betreiber“ Dom & Schloss Merseburg

Steckbrief 2.52 Saalekreis

Merseburger Dom



Erreichbarkeitsanalyse

- Kurze Reisezeit aus Halle über die Straßenbahnlinie 5
- Direktverbindung aus Leipzig über Buslinie 131 mit Reisezeitverlusten (stauanfällig im Stadtverkehr Leipzig)
- Lange Fußwege zum ZOB und Bahnhof (nicht barrierefrei)
- Breite Erreichbarkeit des Bahnhofes über Regionalzug – und –busverkehr, jedoch in 1 km Entfernung
- Mangelnde Feinerschließung von Merseburg am Wochenende

Stärken

- Bedienung der Straßenbahnlinie 5 aus/in Richtung Halle
- Plus- und TaktBus-Verkehre am ZOB aus allen Richtungen
- Strategisch gute Lage zwischen Halle und Leipzig

Schwächen

- Größtenteils weite Wege zu Bus/Straßenbahn/Zug am Wochenende (mangelnde Feinerschließung)
- Fahrplan an der nächstgelegenen Haltestelle passt nicht zu üblichen Besuchszeiten
- Keine Einbindung des Doms in den Stadtbusverkehr am Wochenende
- Keine Haltestelle nahe Dom/Schloss

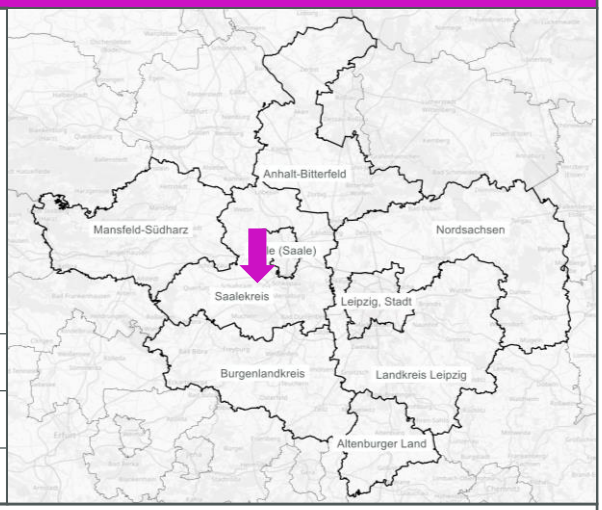
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des Busangebotes am Wochenende zur Feinerschließung mit SPNV-Verknüpfungen am Bahnhof – Bedienung der letzten Meile
- Umsetzung der geplanten S-Bahn-Linien Merseburg – Leipzig zur Reduktion der Fahrzeiten und Vermeiden der Stauanfälligkeit der PlusBus-Linie 131
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise und Veranstaltungen

Steckbrief 2.53 Saalekreis

Goethe-Theater Bad Lauchstädt

Das Goethe-Theater in Bad Lauchstädt wurde 1802 errichtet und ist das einzige noch erhaltene Theater aus der Goethezeit. Heute gilt es als kulturelles Zentrum mit regelmäßig stattfindenden Theatergastspielen. Zudem können zahlreiche Ausstellungsexponate und historische Räume besichtigt werden.



Lage	Goethestadt Bad Lauchstädt
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	Veranstaltungslocation

Touristisches Angebot

- Zahlreiche Führungen durch Ausstellungen
- Historische Parkanlage mit Parkteich und Museumsvilla
- Übernachtungsangebot u. a. im Kurpark-Hotel
- Freizeitbad Bad Lauchstädt

Fahrradtourismus

- Lage am Goetheradweg

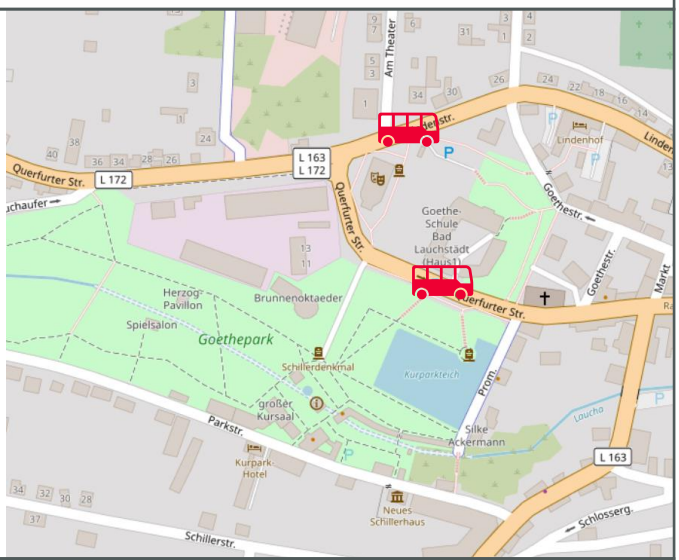
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung zu den PlusBus-Linien 320 nach Halle (Saale) und 728 von Merseburg nach Querfurt
- Linie 320: am Wochenende 6/8-21 Uhr im 2-Stundentakt
- Linie 728: am Wochenende 5-23 Uhr im 2-Stundentakt

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- Parkplätze vorhanden
- ÖV-Anreisebeschreibung mit integrierter Karte



Akteure Mobilität

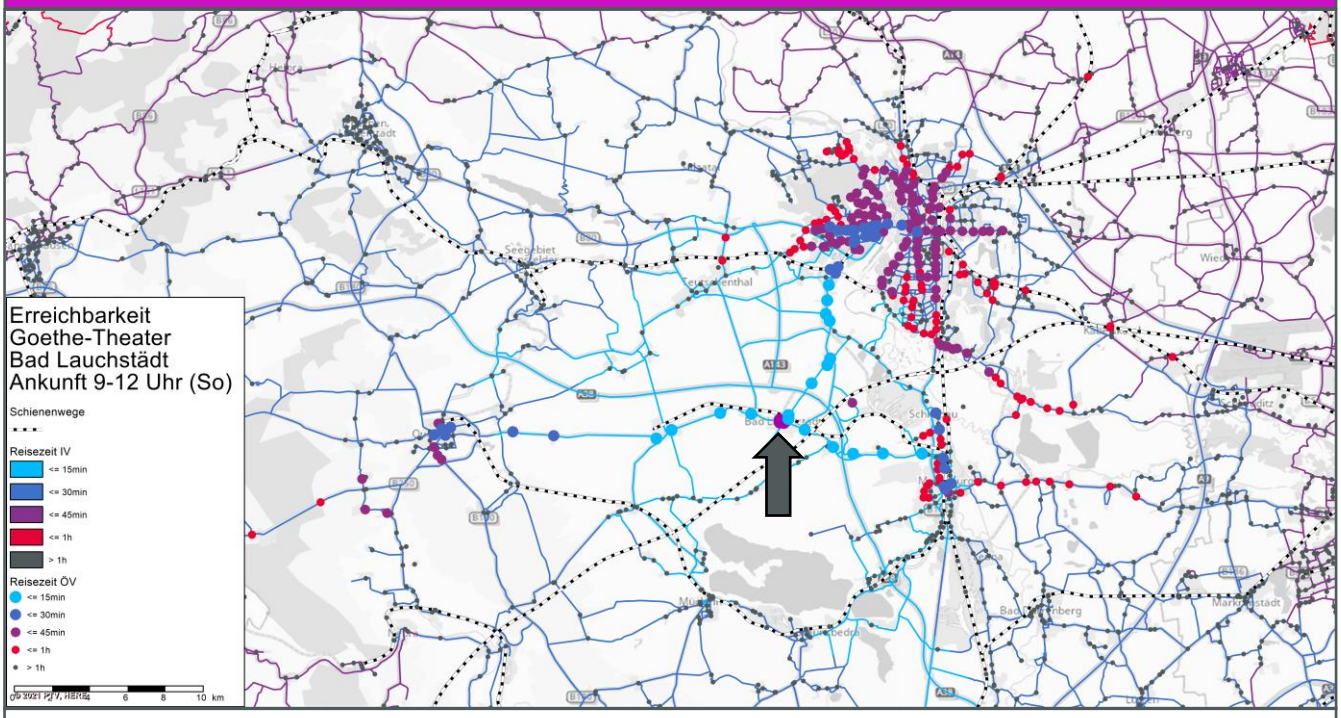
- Landkreis Saalekreis, Amt für Bildung, Kultur und Sport, SG Bildung und Sport, SB ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- OBS Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH und PNVG Merseburg

Akteure Tourismus

- Landkreis Saalekreis, Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus
- Saale-Unstrut-Tourismus e.V.
- Betreiber Goethe-Theater und Kuranlagen

Steckbrief 2.53 Saalekreis

Goethe-Theater Bad Lauchstädt



Erreichbarkeitsanalyse

- Schnelle und regelmäßige Erreichbarkeit aus Merseburg und Querfurt über PlusBus 728
- Schnelle und direkte Erreichbarkeit aus Halle über PlusBus 320
- Keine attraktive Reisezeit aus Leipzig aufgrund der umwegigen Fahrt über Halle
- Fehlende SPNV-Verknüpfung schränkt weitere Erreichbarkeit aus der Region ein

Stärken

- Lage an den PlusBus-Linien 728 und 320 mit häufigen Fahrten und langem Betriebszeitraum am Wochenende
- Erreichbarkeit aus den umliegenden zentralen Orten Merseburg, Querfurt und Halle ist gesichert
- Kurze Wege im Ort aufgrund der zentralen Erreichbarkeit wichtiger Attraktionen (Museum, Park, Restaurants und Beherbergungsbetriebe)

Schwächen

- Keine attraktive Reisezeit aus Leipzig
- Keine SPNV-Verknüpfungen an den umliegenden Zugangspunkten am Wochenende
- Eisenbahnbetrieb am Bahnhof Bad Lauchstädt im Februar 2017 eingestellt (Bahnstrecke Merseburg–Schafstädt)

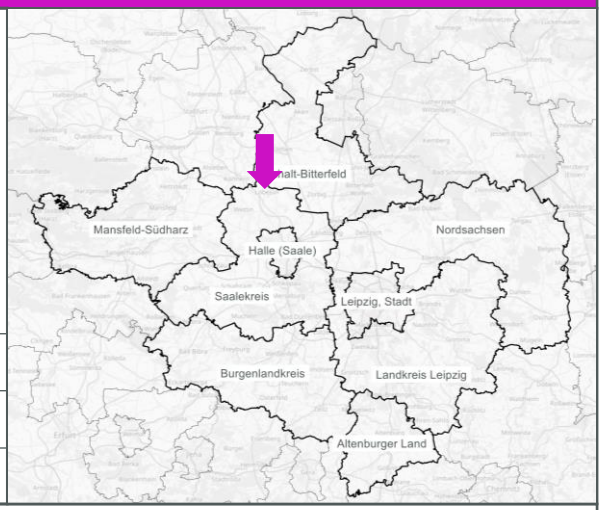
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des Busangebotes am Wochenende, insbesondere Verknüpfungen zum SPNV in Halle (Saale) und Merseburg in Richtung Leipzig
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise und Veranstaltungen

Steckbrief 2.54 Saalekreis

Carl-Loewe-Museum

Das Carl-Loewe-Museum in Wettin-Löbejün beherbergt eine umfangreiche Ausstellung zum Leben des Komponisten Carl Loewe. Es verfügt heute über einen Kammermusiksaal, über eine Tonträgersammlung und über zahlreiche Schriften, Bücher zum Wirken von Carl Loewe.



Lage	Wettin-Löbejün
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	Museum/ Ausstellung

Touristisches Angebot

- Jährlich stattfindende Carl-Loewe-Festtage
- Stadtrundgang „mit Carl Loewe“
- Regelmäßige Lesungen, Konzerte und Workshops
- Museums-Shop vorhanden

Fahrradtourismus

- Lage am Saaleradweg

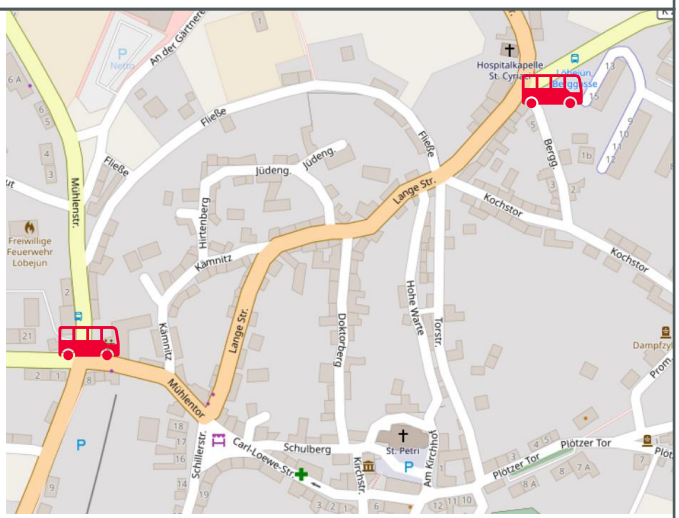
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Bushaltestelle in 200 Metern Entfernung
- Anbindung zur TaktBus-Linie 301 zwischen Schlettau und Halle: am Wochenende von 5-22 Uhr im 2-Stundentakt

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Busangebot
- ÖV-Anreisebeschreibung mit Link zum Routenplaner und zum Anrufbus



Akteure Mobilität

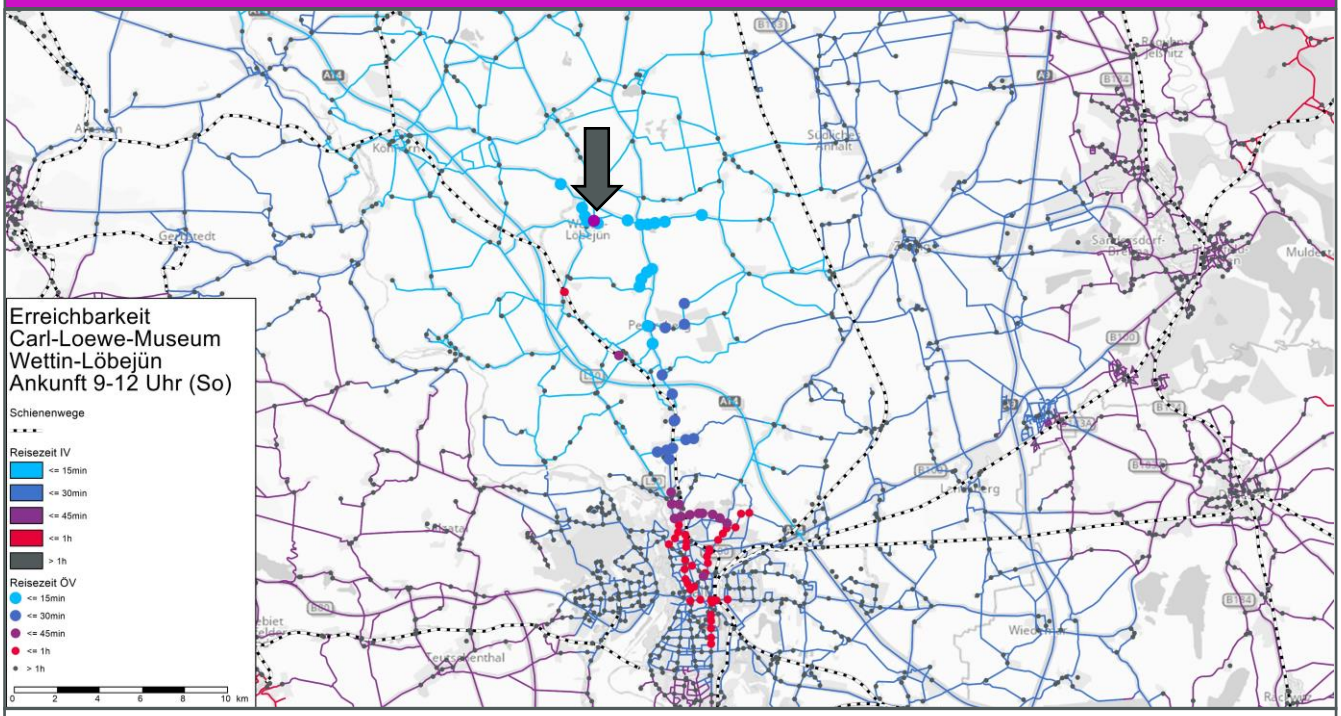
- Landkreis Saalekreis, Amt für Bildung, Kultur und Sport, SG Bildung und Sport, SB ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- OBS Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH

Akteure Tourismus

- Landkreis Saalekreis, Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus
- Saale-Unstrut-Tourismus e.V.

Steckbrief 2.54 Saalekreis

Carl-Loewe-Museum



Erreichbarkeitsanalyse

- Erreichbarkeit aus Halle über TaktBus 301 gesichert, allerdings keine Konkurrenzfähigkeit zur Reisezeit im Pkw (1 Stunde Busfahrzeit im Vergleich zu 30 Minuten Pkw-Fahrzeit)
- Keine darüberhinausgehende Erreichbarkeit aus dem Umland am Wochenende
- Attraktive SPNV-Verknüpfung in Halle aus Leipzig aufgrund der langen Reisezeit kaum nutzbar

Stärken

- Lage an TaktBus von/nach Halle mit nutzbarem Fahrplanangebot am Wochenende

Schwächen

- Lange Reisezeit im Bus nach Halle im Verhältnis zum Pkw
- Keine attraktiven SPNV-Verknüpfungen

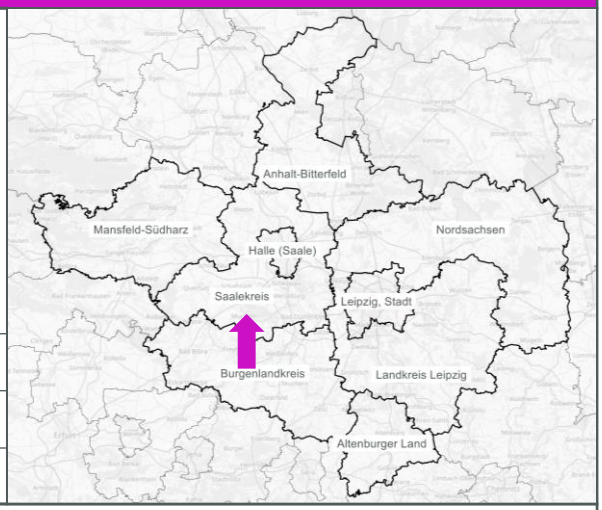
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des Busangebotes am Wochenende, insbesondere Verknüpfungen zum SPNV, zum Beispiel in Nauendorf
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen

Steckbrief 2.55 Saalekreis

Geiseltalsee

Der Geiseltalsee ist der größte künstliche See in Deutschland und gehört auch zu den wasserreichsten Seen. Er entstand aus dem ehemaligen Braunkohletagebaugebiet Geiseltal. Heute kann er für zahlreiche Wassersportaktivitäten oder als Naherholungsgebiet genutzt werden.



Lage	Mücheln (Geiseltal)
Reisegebiet	Halle, Saale-Unstrut
Kategorie	See

Touristisches Angebot

- Seerundfahrten mit der „MS Geiseltalsee“
- Seeblick von drei verschiedenen Aussichtstürmen
- Bademöglichkeit am Badestrand Stöbnitz
- Bootsverleih, Fahrradverleih
- Besucherzentrum in Braunsbedra
- Erster Weinberg an einem Tagebausee

Fahrradtourismus

- Rundweg um Geiseltalsee
- Lage an der Salzstraße
- Anbindung an Radweg „Sohle-Kohle-Geschichte“
- Goetheradweg
- Dolmenradweg

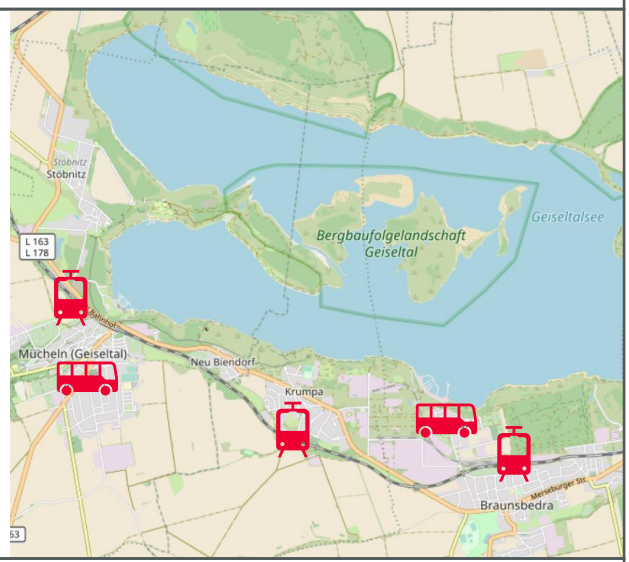
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung an RB 78 in Mücheln, Krumpa und Braunsbedra
- Anbindung zur Buslinie 721 von Merseburg nach Mücheln: am Wochenende von 6/8-22 Uhr im Stundentakt
- Anbindung zur Buslinie 723 von Merseburg nach Freyburg: am Wochenende von 8-17 Uhr im 2-Stundentakt
- Anbindung an weitere Linien: 702, 722, 726, A

Tarif + Angebote

- Kostenlose Fahrt mit Leipzig Regio Card
- MDV-Tarif für Busangebot
- Rundfahrten mit Geiseltalexpress mit 3 Fahrten pro Tag
- ÖV-Anreisebeschreibung mit integriertem Routenplaner für das Besucherzentrum in Braunsbedra, keine Verfügbarkeit auf Geiseltalsee.de



Akteure Mobilität

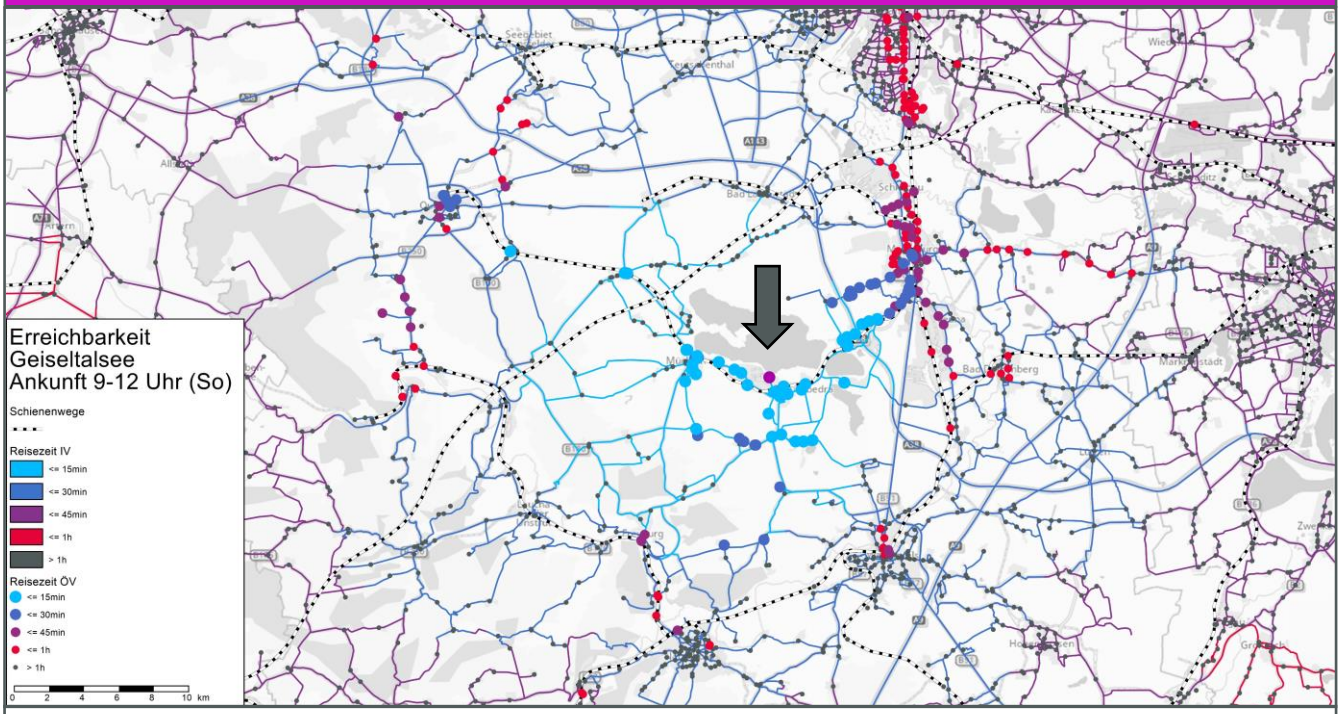
- Landkreis Saalekreis, Amt für Bildung, Kultur und Sport,
  SG Bildung und Sport, SB ÖPNV
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- PNVG Merseburg

Akteure Tourismus

- Landkreis Saalekreis, Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus
- Saale-Unstrut-Tourismus e.V.

Steckbrief 2.55 Saalekreis

Geiseltalsee



Erreichbarkeitsanalyse

- Attraktive Erreichbarkeit von Querfurt und Merseburg über RB78
- SPNV-Verknüpfung in Merseburg aus Richtung Halle mit kurzen Umsteigezeiten
- Feinerschließung der nahen Umgebung über Regional- und Stadtverkehre mit Fahrtenangeboten am Wochenende

Stärken

- Breite Erreichbarkeit der Orte am See über SPNV- und ÖPNV-Zugänge in unmittelbarer Nähe
- Bedienung der RB78 wird durch Fahrtenangebot der Regionalbusse ergänzt
- Gute Raderreichbarkeit, vielfältige Radinfrastruktur und Fahrradverleih
- Geiseltalexpress bietet Rundfahrt um den See

Schwächen

- Keine Anreisebeschreibung auf der offiziellen Website des Geiseltalsees (fehlende Orientierungshilfe)

Handlungsempfehlungen

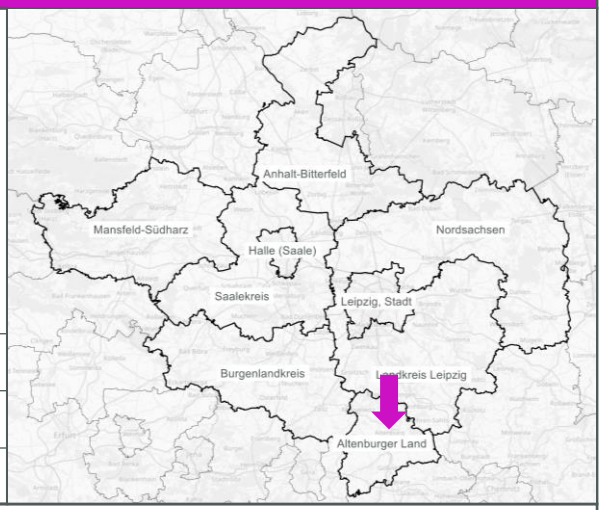
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise, Veranstaltungen und touristische Angebote (zum Beispiel Seerundfahrten und Bootsverleih)
- Parkraumbewirtschaftung um den gesamten See

Steckbrief 3.11 Landkreis Altenburger Land

Residenzschloss Altenburg

Das Residenzschloss Altenburg befindet sich inmitten des Zentrums der Stadt Altenburg. In dem Schloss befindet sich das Schloss- und Spielkartenmuseum. Kinder haben die Möglichkeit, interaktiv Karten zu gestalten und herzustellen. Der Schlosspark bietet ein Teehaus mit Biergarten und die Orangerie.

Lage	Stadt Altenburg
Reisegebiet	Altenburger Land
Kategorie	Museum/ Schloss



Touristisches Angebot

- Regelmäßig neue Sonderausstellungen
- Interaktive „Kartenmacherwerkstatt“
- Führungen und Besichtigungen der Roten Spitzen
- Rabattmöglichkeit mit Altenburger Trumpfkarte für Schloss und Stadtführung

Fahrradtourismus

- Thüringer Städtekette
- Rundtour von Altenburg ins Kohrener Land
- Altenburg-Colditz-Radroute
- Rundtour Altenburger Obstland

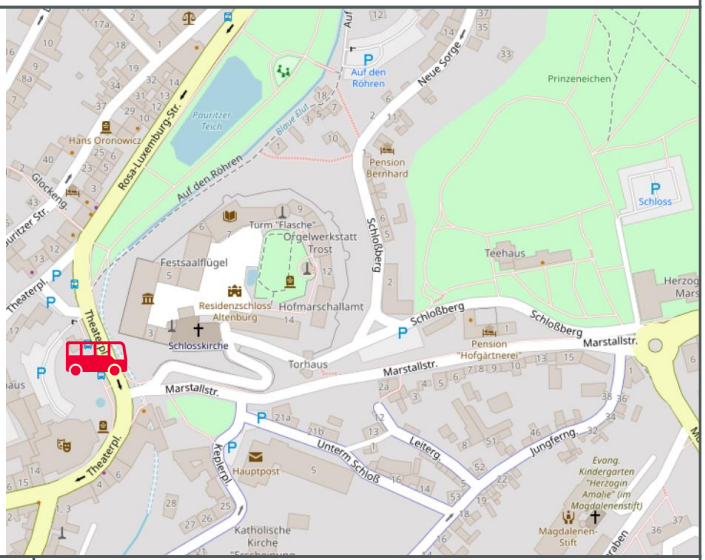
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Ca. 1km Fußweg zum Bahnhof (Anbindung zur S5, S5X, RE3)
- PlusBus-Anbindung zu den Linie 350 (Altenburg-Schmölln) und 416 (Altenburg-Lucka) vorhanden
- Am Wochenende jeweils im 2-Stundentakt, jeweils von 6/8-19 Uhr
- Anbindung ans Stadtbusnetz auch am Wochenende

Tarif + Angebote

- Anreisebeschreibung vorhanden, Link zur Fahrplanauskunft
- Keine ÖV- Kombitickets



Akteure Mobilität

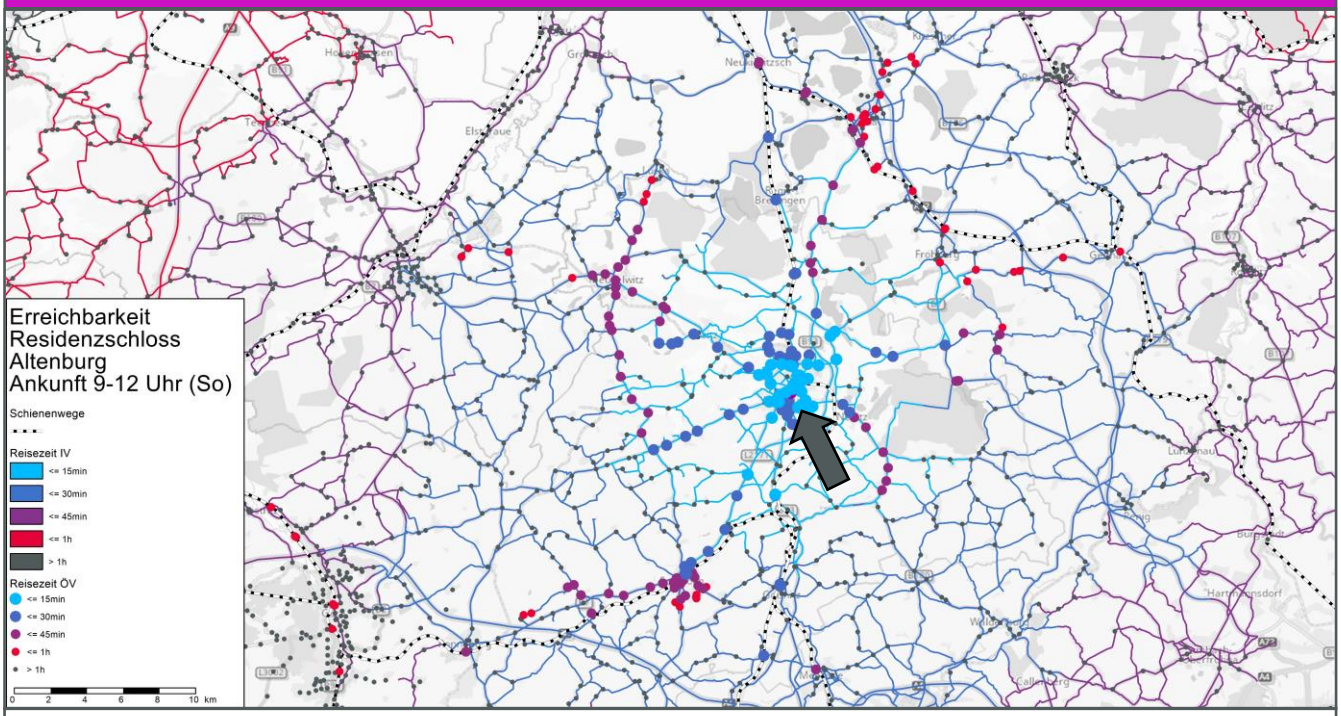
- Landratsamt Altenburger Land, Fachdienst Straßenverkehr
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH

Akteure Tourismus

- Landkreis Altenburger Land, Fachdienst Wirtschaft, Tourismus und Kultur
- Tourismusverband Altenburger Land / Tourismusinformation Altenburger Land

Steckbrief 3.11 Landkreis Altenburger Land

Residenzschloss Altenburg



Erreichbarkeitsanalyse

- Feinerschließung in Altenburg dank ausgedehntem Stadtbusnetz
- SPNV-Erreichbarkeit aufgrund der Verknüpfung am Bahnhof aus Richtung Leipzig/Halle und Gößnitz gegeben
- Breite Erreichbarkeit aus der Region (z.B. von Schmölln, Borna, Lucka) über Regionalbuslinien mit Wochenendangebot möglich

Stärken

- Breites ÖPNV-Angebot mit S-Bahn, Regionalbussen und Stadtbussen
- Gute Erreichbarkeit aus Leipzig und dem Umland
- Zentrale Lage des Schlosses in Altstadtnähe mit weiteren touristischen Attraktionen

Schwächen

- kein integriertes Ticketing

Handlungsempfehlungen

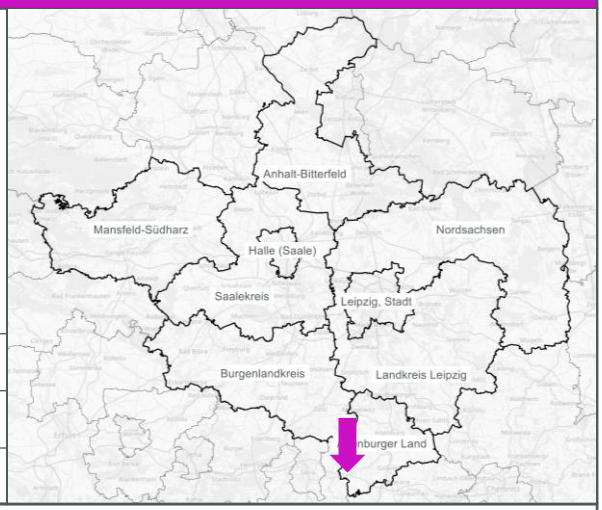
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise und Veranstaltungen
- Parkraumbewirtschaftung intensivieren

Steckbrief 3.12 Landkreis Altenburger Land

Burg Posterstein

Die Burg Posterstein wurde im 12. Jahrhundert gebaut und bietet heute eine Vielzahl an Ausstellungen, z. B. über die europäische Salonkultur oder über den Musenhof der Herzogin von Kurland in Löbichau. Kinder können mit der „Kinderburg“ interaktiv die Geschichte der Burg erkunden. Ergänzt wird das touristische Angebot durch Gastronomie und Naturerlebnisse.

Lage	Posterstein (b. Schmölln)
Reisegebiet	Altenburger Land
Kategorie	Museum/ Burg



Touristisches Angebot

- Erkunden des Verlieses und des Bergfriedes
- Festival „Mittelalterspektakel“ jährlich zu Pfingsten
- Gastronomieangebot Burgcafé im Burgkeller
- Kunst- und Kräuterhof Auenhof in unmittelbarer Nähe
- Sprotte-Erlebnispfad nach Nöbdenitz
- Ausstellung zur europäischen Salongeschichte

Fahrradtourismus

- Lage am Radfernweg Thüringer Städtekette
- Rundtour Zwischen Sprotte und Pleiße
- Bauergartenroute 1 und 2
- Rundtour Rund um die Burg Posterstein

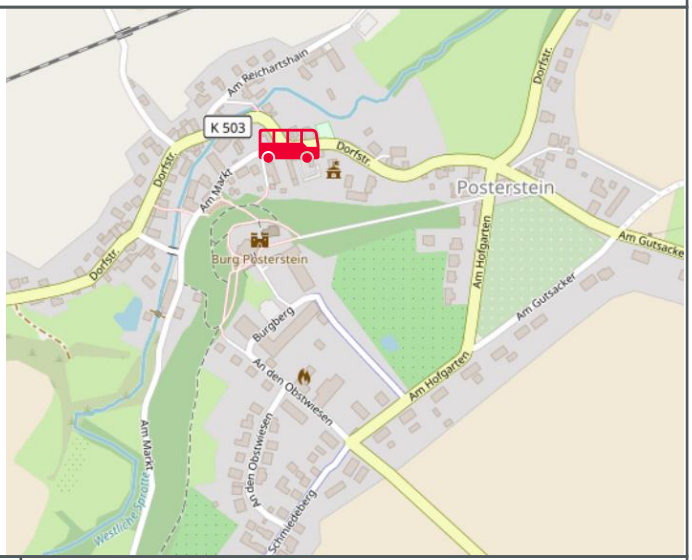
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Entfernung zum Bahnhof Nöbdenitz ca. 3 km (Anbindung zum RE1, RE3)
- Busanbindung nur Mo.-Fr.: 7-16 Uhr
- Haltestelle des Ortes in Burgnähe

Tarif + Angebote

- Keine ÖV- Anreisebeschreibung
- Keine ÖV- Kombitickets



Akteure Mobilität

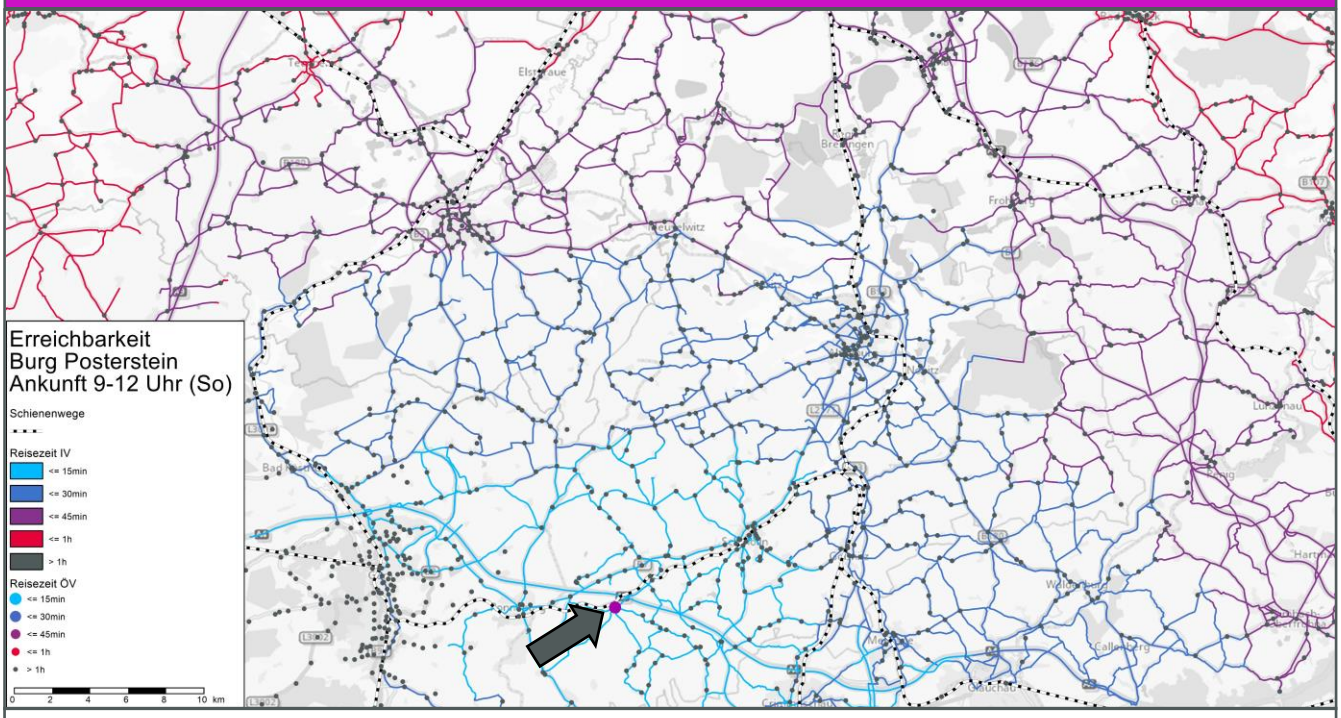
- Landratsamt Altenburger Land, Fachdienst Straßenverkehr
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH

Akteure Tourismus

- Landkreis Altenburger Land, Fachdienst Wirtschaft, Tourismus und Kultur
- Tourismusverband Altenburger Land / Tourismusinformation Altenburger Land

Steckbrief 3.12 Landkreis Altenburger Land

Burg Posterstein



Erreichbarkeitsanalyse

- Aktuell keine Erreichbarkeit der Burg Posterstein am Wochenende
- Bedienung durch die Buslinie 355 von/nach Schmölln an Werktagen
  → im Rahmen des Projektes „Schmölln macht mobil“ ist Angebotsverbesserung geplant: zukünftige Bedienung durch Taktbus mit Wochenendangebot und Verknüpfung am Bahnhof Schmölln

Stärken

- Einbindung in Projekt „Schmölln macht mobil“ (Taktbusverbindung mit Wochenendangebot geplant)

Schwächen

- Aktuell keine Erreichbarkeit am Wochenende

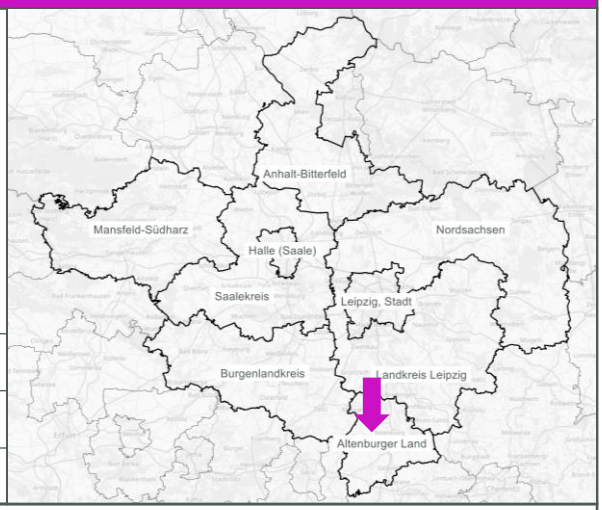
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des Busangebotes am Wochenende, insbesondere Verknüpfungen zum SPNV in Schmölln – Bedienung der letzten Meile und Herstellen der ÖPNV-Erreichbarkeit
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise und Veranstaltungen
- Parkraumbewirtschaftung

Steckbrief 3.13 Landkreis Altenburger Land

Elefantenreservat Starkenberg

Das Elefantenreservat Starkenberg beheimatet Elefanten aber auch Zebras, Watussi- Rinder, Trampeltiere, Aras und Alpakas. Den Besucher/-innen werden verschiedene Aktionen mit den Tieren angeboten. Zudem gibt es einen Circus mit großer Elefantenshow.



Lage	Gemeinde Starkenberg
Reisegebiet	Altenburger Land
Kategorie	Tierpark/ Erlebniseinrichtung

Touristisches Angebot

- Möglichkeit eines Elefantenshootings, Elefantenpicknicks oder Teilnahme als Elefantenranger
- Indoorspielplatz und Aquaspaßbereich
- Tägliche Attraktionen wie Ponyreiten, Kamelreiten oder Elefantenfütterung
- Gastronomie im Park vorhanden

Fahrradtourismus

- Keine Einbindung in bestehendes Radwegenetz (2,1 km Entfernung zum nächsten Weg)
- Rundtour von Altenburg ins Schnaudertal
- Rundtour Altenburger Obstland

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Bushaltestelle in 700 Meter Entfernung (Fußweg entlang einer Landesstraße)
- Linie 404 (Meuselwitz-Altenburg) und 352 (Meuselwitz-Dobitschen) verkehren am Wochenende jeweils 2 mal pro Tag

Tarif + Angebote

- Keine Anreisebeschreibung
- Keine ÖV- Kombitickets



Akteure Mobilität

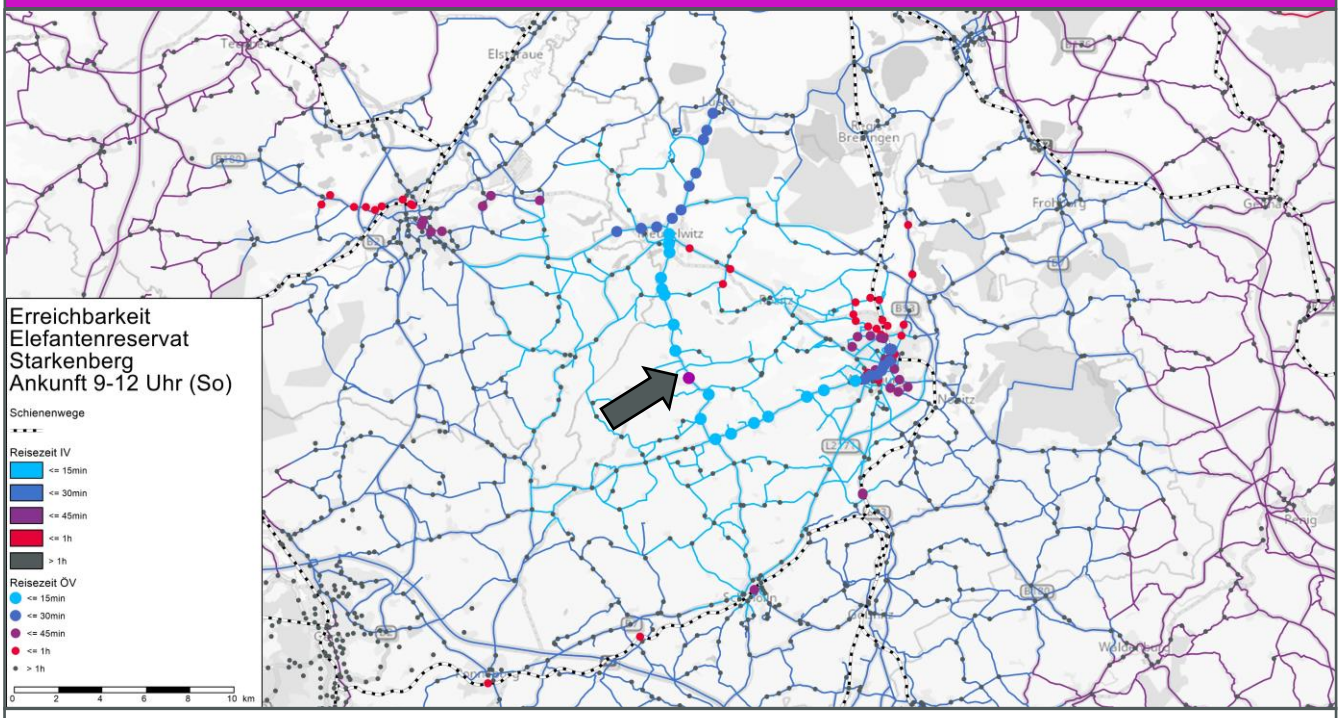
- Landratsamt Altenburger Land, Fachdienst Straßenverkehr
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH

Akteure Tourismus

- Landkreis Altenburger Land, Fachdienst Wirtschaft, Tourismus und Kultur
- Tourismusverband Altenburger Land / Tourismusinformation Altenburger Land
- Betreiber des Elefantenreservats

Steckbrief 3.13 Landkreis Altenburger Land

Elefantenreservat Starkenberg



Erreichbarkeitsanalyse

- Erreichbarkeit aus Meuselwitz und Altenburg über Busverbindungen mit Wochenendangebot gegeben
- SPNV-Erreichbarkeit aus Schmölln über Umstieg in Altenburg ist zeitlich nicht konkurrenzfähig zum Pkw
- Keine weiteren SPNV-Verknüpfungen oder Busangebote aus dem Umland

Stärken

- Schnelle Erreichbarkeit aus Altenburg und Meuselwitz

Schwächen

- Ca. 700 Meter Fußweg zur nächsten Haltestelle entlang einer Landesstraße
- nächster SPNV-Haltepunkt in 10 Kilometern Entfernung
- Wenige Wochenendfahrten der Regionalbusse, fehlende Übergänge zum SPNV in Richtung Leipzig

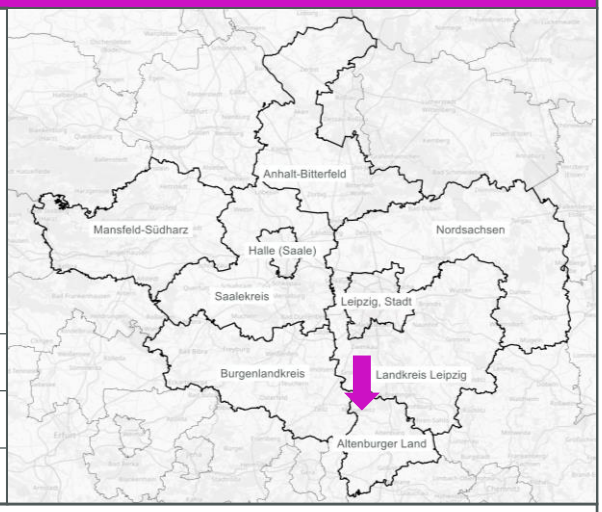
Handlungsempfehlungen

Die Einrichtung stand in der Vergangenheit mehrfach wegen Mängeln bei der artgerechten Haltung in der Kritik (Quelle: LVZ). Eine Einbindung ins ÖPNV- und Radroutennetz ist daher durch die örtlichen Akteure zu prüfen.

Steckbrief 3.14 Landkreis Altenburger Land

Kohlebahn Meuselwitz

Die 15 km lange Museumsbahn führt von Meuselwitz nach Regis-Breitingen. Die Schmalspurbahn war eine ehemalige Grubenbahn. Der Betrieb wird heute durch den Verein Kohlebahn e. V. geleitet. Im Kulturbahnhof befindet sich das Technische Museum und eine Modellbahnausstellung.



Lage	Stadt Meuselwitz
Reisegebiet	Altenburger Land
Kategorie	Museumsbahn

Touristisches Angebot

- Sonderfahrten an ausgewählten Fahrtagen
- Fahrradmitnahme möglich
- Technisches Museum und Modellbahnausstellung auf Vereinsgelände
- Gastronomisches Angebot im Saloon Haselbach

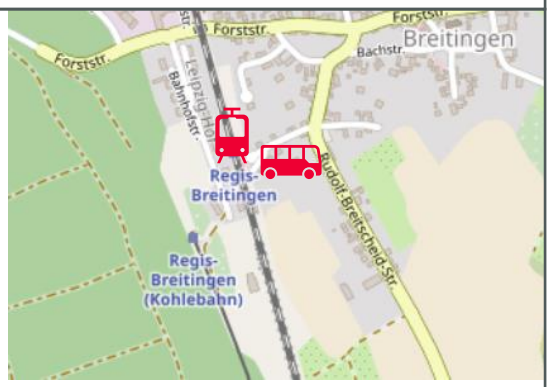
Fahrradtourismus

- Radtouren rund um den Haselbach See
- Rundtour Von Altenburg ins Schnaudertal
- Rundtour Rund um die Braunkohle

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- SPNV-Anbindung in Regis-Breitingen zur S5 vorhanden
- Plusbus 258 am Bahnhof Regis-Breitlingen
- Linie 416: Altenburg-Meuselwitz- Lucka: 8-19 Uhr am Wochenende
- Linie 844: Zeitz-Meuselwitz: 7-20 Uhr am Wochenende



Tarif + Angebote

- Anreisebeschreibung ungenau
- Übergang zur S-Bahn im Fahrplan vermerkt
- Keine ÖV- Kombitickets

Akteure Mobilität

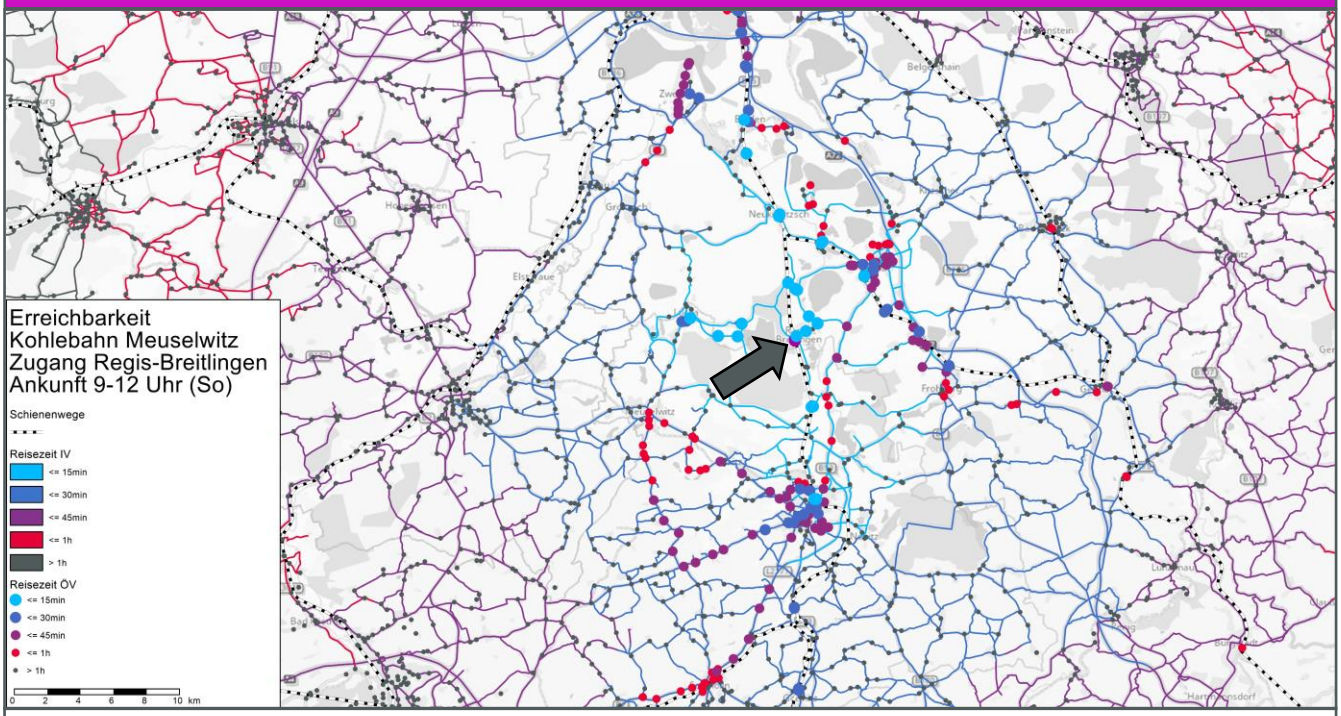
- Landratsamt Altenburger Land, Fachdienst Straßenverkehr
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH

Akteure Tourismus

- Landkreis Altenburger Land, Fachdienst Wirtschaft, Tourismus und Kultur
- Tourismusverband Altenburger Land / Tourismusinformation Altenburger Land
- Betreiber Kohlebahn (Verein Kohlenbahnen e.V.)

Steckbrief 3.14 Landkreis Altenburger Land

Kohlebahn Meuselwitz



Erreichbarkeitsanalyse

- Gute Erreichbarkeit von Regis-Breitlingen aus Leipzig und Altenburg über S5
- Bedienung des Bahnhofes in Regis-Breitlingen durch PlusBus 258 von Borna
- Erreichbarkeit von Meuselwitz aus Zeitz, Altenburg und Lucka über wenige Fahrten am Wochenende (nicht dargestellt)

Stärken

- Anbindung von Regis-Breitlingen durch S5 aus Leipzig und PlusBus-Verbindung von Borna
- S-Bahn-Haltepunkte in direkter Nachbarschaft
- ÖPNV-Verknüpfungen sorgen für Erreichbarkeit aus dem Umland
- Fahrplan der Kohlebahn enthält Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S5 (Auslegung auf S-Bahn-Anreise)

Schwächen

- Erreichbarkeit von Meuselwitz deutlich schlechter (hier Standort des Museums)
- Keine direkte Radrouteneinbindung und fehlende Beschilderung auf nahegelegenen Wegen

Handlungsempfehlungen

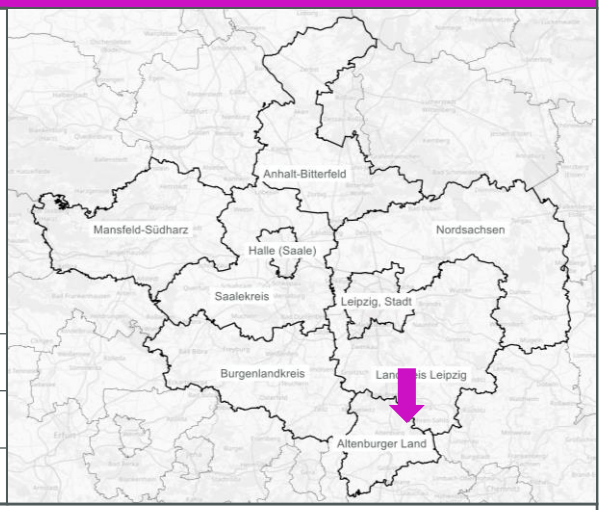
- Integration von Hinweisschildern entlang der Radrouten und Aufnahme der Attraktion in die Streckenbeschreibungen
- Veranstaltungsbezogene ÖPNV-Angebote zur Verbesserung der ÖPNV-erreichbarkeit, zum Beispiel aus Richtung Zeitz
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise und Veranstaltungen
- Parkraumbewirtschaftung

PTV GROUP the mind of movement absolutGPS dwif

Steckbrief 3.15 Landkreis Altenburger Land

Erholungspark Pahna

Der Pahnaer See liegt nordöstlich von Altenburg und ist mit seiner sehr guten Wasserqualität optimal fürs Baden, Tauchen oder Angeln geeignet. In unmittelbarer Ufernähe befindet sich ein 4-Sterne-Campingplatz. Neben der Gaststätte Seeblick findet sich ein Strandcafé sowie ein Imbiss am See.



Lage	Gemeinde Fockendorf
Reisegebiet	Altenburger Land
Kategorie	Camping und Freizeiteinrichtung

Touristisches Angebot

- Camping- und Bademöglichkeit
- Camping mit Zelt, Wohnwagen/ Wohnmobil oder Übernachtung in Ferienhäusern möglich
- Strandcafé und Gaststätte „Am Seeblick“

Fahrradtourismus

- Fahrradtour zum Bockwitzer See
- Rundtour von Altenburg ins Kohrener Land
- Whyratal Radroute

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Badebus-Linie 250 von Altenburg nach Pahna verkehrt von April-Oktober 2 mal täglich am Wochenende

10:16
17:45
Altenburg ⟷ Pahna
10:19
17:48

Tarif + Angebote

- Keine ÖV-Anreisebeschreibung
- MDV-Tarif
- Keine ÖV- Kombitickets



Akteure Mobilität

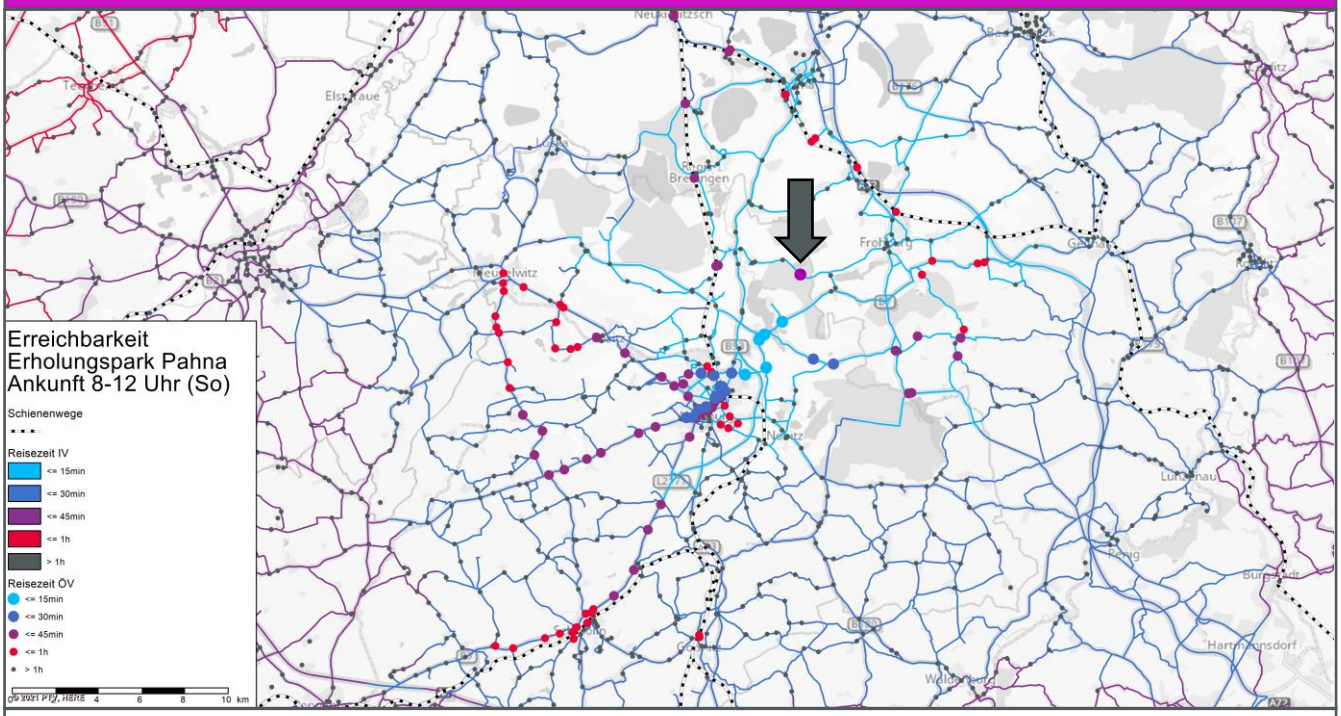
- Landratsamt Altenburger Land, Fachdienst Straßenverkehr
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)
- THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH

Akteure Tourismus

- Landkreis Altenburger Land, Fachdienst Wirtschaft, Tourismus und Kultur
- Tourismusverband Altenburger Land / Tourismusinformation Altenburger Land
- Betreiber Campingplatz und Gastronomie

Steckbrief 3.15 Landkreis Altenburger Land

Erholungspark Pahna



Erreichbarkeitsanalyse

- Schnelle ÖPNV- Erreichbarkeit aus Altenburg über Badebus-Linie 250
- Lange Übergangszeiten am Bahnhof Altenburg sorgen für unattraktives Reisezeitverhältnis aus Richtung Leipzig
- Umstieg innerhalb des Regionalbusverkehrs in Altenburg möglich jedoch mit langen Reisezeiten verbunden
- Erreichbarkeit aus der unmittelbaren Umgebung eingeschränkt, da Bedienung in eine Richtung erfolgt und einige Haltestellen auslässt (z.B. Eschefeld in 2 km Entfernung)

Stärken

- Badebus-Linie verkehrt in den Sommermonaten von/nach Altenburg (Ausrichtung der Fahrzeiten auf übliche Besuchszeiten)
- Übergang vom/zum Stadtbusverkehr in Altenburg teilweise möglich
- Gute Raderreichbarkeit

Schwächen

- Nur 2 tägliche Fahrtenpaare der Badebus-Linie
- Keine Verknüpfung aus und in Richtung Leipzig
- Eingeschränkte Erreichbarkeit aus der unmittelbaren Umgebung

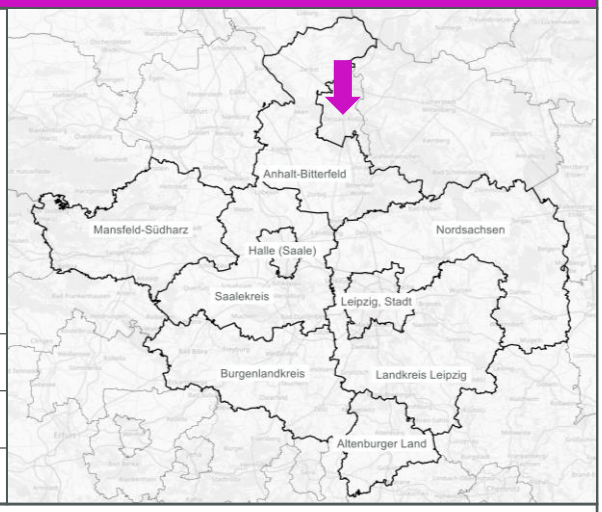
Handlungsempfehlungen

- Fahrplananpassung und Ausrichtung auf den SPNV-Anschlusses aus Richtung Leipzig und/oder Zwickau/Gera
- Erhöhung der Fahrtenanzahl und verbesserte Haltestellendichte in Pahna
- Neuaufbau der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintritts-/Übernachtungspreise und Veranstaltungen
- Parkraumbewirtschaftung

Steckbrief 4.1 Stadt Dessau-Roßlau

Bauhaus Dessau

Das Bauhausgebäude in Dessau war von 1926 an Sitz der Kunst-, Design- und Architekturschule Bauhaus. Es ist seit 1996 Teil der UNESCO-Welterbestätte Bauhaus. Heute wird der Gebäudekomplex von der Stiftung Bauhaus Dessau und für Lehrtätigkeiten genutzt. In der Stadt Dessau befinden sich zudem weitere Bauhausgebäude und das Bauhaus Museum.



Lage	Dessau-Roßlau
Reisegebiet	Anhalt-Wittenberg
Kategorie	Denkmal

Touristisches Angebot

- Täglich von 10-17 Uhr geöffnet
- Führungen durch das Bauhausgebäude möglich
- Zahlreiche Bauhaus-Exponate im Museum
- Kostenfreier Eintritt mit WelterbeCard
- Auch Meisterhäuser und Siedlung Dessau Törten können besichtigt werden

Fahrradtourismus

- Lage am Mulderadweg
- Lage am Elberadweg
- Radtour Bauhausbauten

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Dessau Hbf. in ca. 1 km Entfernung mit Anbindung an S2, S8, RB 50, RB 51, RE 13
- Hst. Bauhausplatz wird durch den Stadtbusverkehr bedient
- Bauhauslinie täglich von 9-17 Uhr im Stundentakt
- Welterbelinien 304 (Wittenberg) und 310 (Gräfenhainichen) im Stundentakt
- Dessau-Wörlitzer Eisenbahn: Fahrten von April-Mai und an ausgewählten Tagen, Mo.-Do.: 4 Fahrten, Fr.-So.: 6 Fahrten

Tarif + Angebote

- Kostenfreie Tageskarte für Dessauer Verkehrs GmbH und zwei kostenfreie Fahrten mit der DWE pro Nutzungstag mit der WelterbeCard
- ÖV-Anreisebeschreibung vorhanden
- Teilintegration im MDV (nur SPNV)



Akteure Mobilität

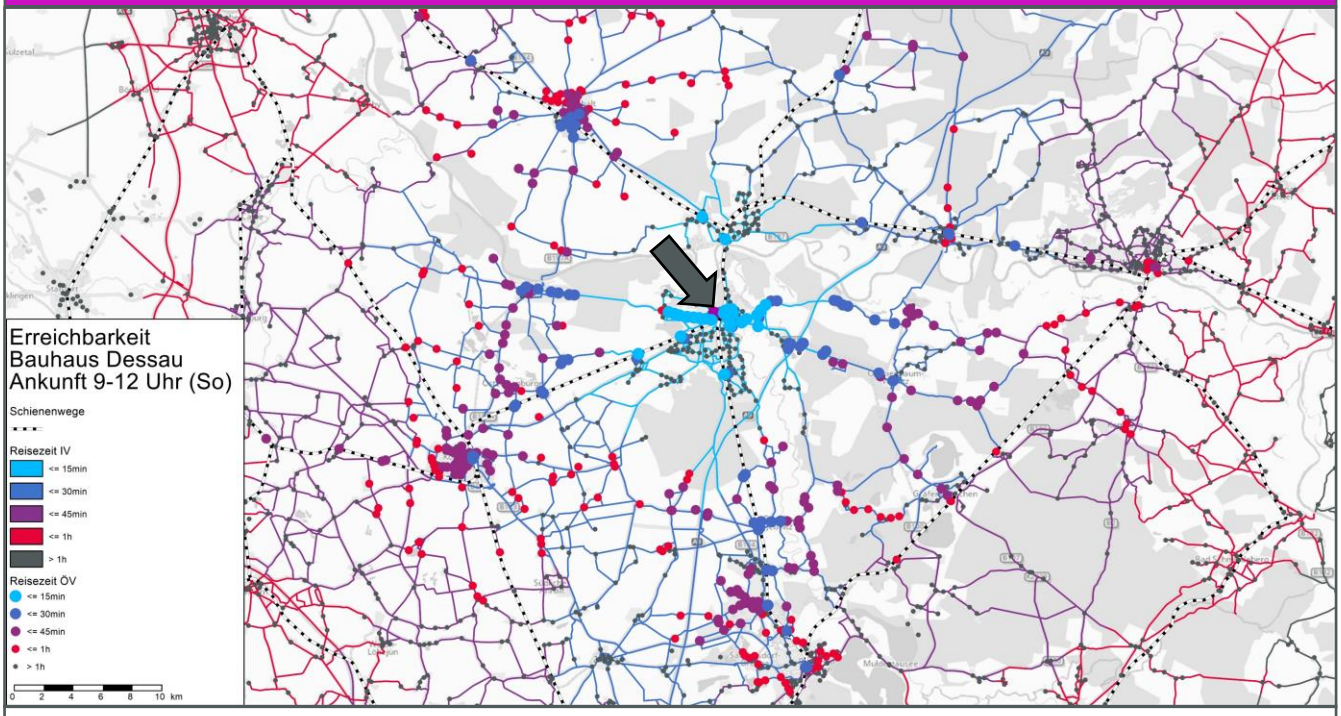
- Stadt Dessau-Roßlau, Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt, Tiefbauamt
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV) für SPNV
- Stadtwerke Dessau
- Vetter Verkehrsbetriebe GmbH

Akteure Tourismus

- Stadt Dessau-Roßlau, Dezernat Wirtshaft und Kultur
- Stadtmarketinggesellschaft Dessau-Roßlau mbH
- Betreiber von Museen, Gastronomie und Freizeiteinrichtungen

Steckbrief 4.1 Stadt Dessau-Roßlau

Bauhaus Dessau



Erreichbarkeitsanalyse

- Schnelle Erreichbarkeit aus Leipzig und Halle mit Reisezeitvorteilen gegenüber dem Pkw
- Lutherstadt Wittenberg und Gräfenhainichen sind über die Welterbelinien 304 und 310 verbunden
- Feinerschließung in Dessau dank Stadtverkehr und Bauhauslinie
- Gute Umlandverbindungen beispielsweise aus Köthen, Zerbst oder Bitterfeld

Stärken

- Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw aus Leipzig und Halle
- Breite Erreichbarkeit von Dessau aus dem Umland
- Touristische Mobilitätsangebote mit der Dessau-Wörlitz-Eisenbahn, der Bauhauslinie und den Welterbelinien
- Weitere Bauhaus-Attraktionen in Dessau über den ÖPNV gut erreichbar (teilweise Straßenbahnanbindung)

Schwächen

- MDV-Tarif ist nur im SPNV gültig

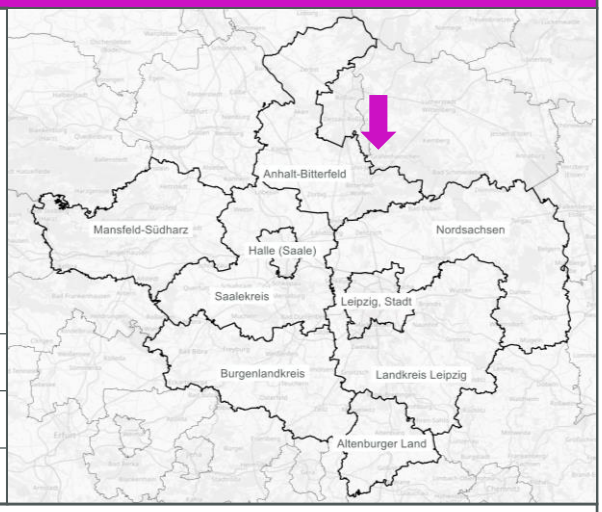
Handlungsempfehlungen

- Vollintegration in den MDV-Tarif
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen sowie Buchungsmöglichkeiten für Rufbus-Angebote
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise und Veranstaltungen

Steckbrief 4.2 Landkreis Wittenberg

Ferropolis

Ferropolis- die Stadt aus Eisen- ist ein Veranstaltungsort und ein Industriedenkmal, welches am Gremminer See liegt. Es erinnert mit seinen ehemaligen, riesigen Bergbaugeräten an den heute gefluteten Braukohletagebau Golpa-Nord. Das Gelände wird heute als Freilichtmuseum und als Veranstaltungsort für diverse Festivals genutzt.



Lage	Gräfenhainichen
Reisegebiet	Anhalt-Wittenberg
Kategorie	Denkmal

Touristisches Angebot

- Museum geöffnet Nov.-März: tgl. 10-17 Uhr, April-Okt.: Mo.-Fr. 10-18 Uhr und Sa.-So. 10-19 Uhr (Kostenfreier Eintritt mit der WelterbeCard)
- Führungen durch Ferropolis
- Rundfahrten mit Segways und Quads
- Auch als Campingplatz nutzbar
- Großer Veranstaltungsort

Fahrradtourismus

- Lage an der Kohle-Dampf-Licht-Radroute
- Radtour um den Gremminer See
- Lage nahe des Mulderadweges

Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung an PlusBus-Linie 310 von Dessau nach Gräfenhainichen: am Wochenende Halt am Abzweig Ferropolis von 10-18 Uhr im Stundentakt

Tarif + Angebote

- Sonderzug „Grubenbahn“ zwischen Ferropolis und Burgkemnitz
- Kostenfreie Tageskarte für die Vetter GmbH mit der WelterbeCard
- ÖV-Anreisebeschreibung mit Link zur Fahrplanauskunft und integrierter Karte vorhanden
- Teilintegration im MDV (nur SPNV)



Akteure Mobilität

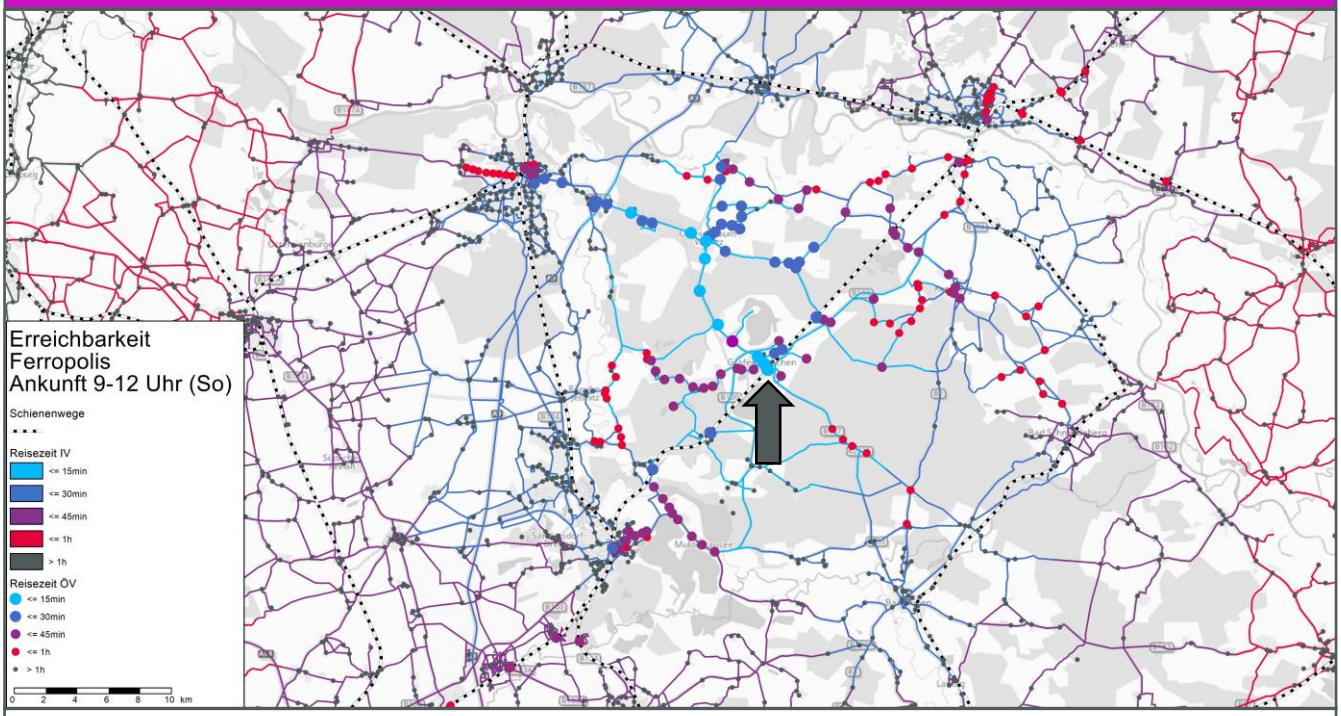
- Landkreis Wittenberg, Geschäftsbereich 1 – Ordnung, Sicherheit, Soziales und Umwelt, Fachdienst Ordnung und Straßenverkehr, ÖPNV/Schülerverkehr
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV) für SPNV
- Verkehrsbetriebe Vetter GmbH

Akteure Tourismus

- WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V.
- Ferropolis GmbH als Betreiber sowie Veranstalter von Festivals usw.

Steckbrief 4.2 Landkreis Wittenberg

Ferropolis



Erreichbarkeitsanalyse

- Nächstgelegene Haltestelle (ca. 2 Kilometer Entfernung) ist in angemessener Reisezeit aus Dessau und Gräfenhainichen über PlusBus 310 erreichbar
- SPNV-Verknüpfung mit kurzen Übergangszeiten in Gräfenhainichen aus Richtung Halle (Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw)

Stärken

- PlusBus 310 (Welterbelinie) bedient nächstgelegene Haltestelle häufig am Wochenende
- Attraktive Reisezeit aus Halle dank SPNV-Verknüpfung in Gräfenhainichen
- Große Veranstaltungen bieten Shuttle-Verkehr zwischen den umliegenden Bahnhöfen und dem Gelände
- Gute Raderreichbarkeit

Schwächen

- Entfernung zur regulär bedienten Bushaltestelle (Abzweig Ferropolis) ca. 2 Kilometer
  → ÖPNV-Nutzbarkeit sehr eingeschränkt
- MDV-Tarif ist nur im SPNV gültig

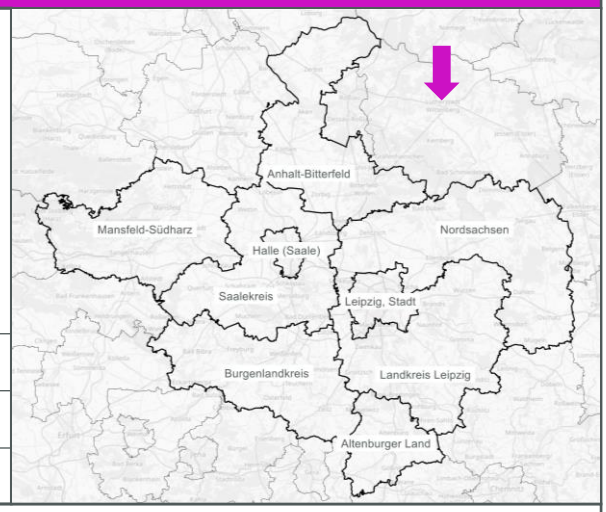
Handlungsempfehlungen

- Ausbau des ÖPNV-Angebotes (Schließen der letzten Meile zum Bahnhof Gräfenhainichen)
- Vollintegration in den MDV-Tarif
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen sowie Buchungsmöglichkeiten für Rufbus-Angebote
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise und Veranstaltungen

Steckbrief 4.3 Landkreis Wittenberg

Lutherstadt Wittenberg

Die Lutherstadt Wittenberg weist als Stadt der Reformation eine bedeutsame Geschichte auf. Mit dem Lutherhaus, dem Melanchthonhaus, der Stadtkirche St. Marien und der Schlosskirche gehören bedeutende Gebäude der Stadt seit 1996 zum UNESCO-Weltkulturerbe.



Lage	Lutherstadt Wittenberg
Reisegebiet	Anhalt Wittenberg
Kategorie	Sehenswürdigkeit/ Fotomotiv

Touristisches Angebot

- Reformationsgeschichtliches Museum im Lutherhaus
- Panorama „LUTHER 1517“ von Yadegar Asisi
- Ausstellung Cranach-Häuser und –Höfe
- Jeweils freier Eintritt mit WelterbeCard

Fahrradtourismus

- Lage am Elberadweg
- Kohle-Dampf-Licht-Radroute
- Europaradweg R1
- UNESCO-Welterbetour

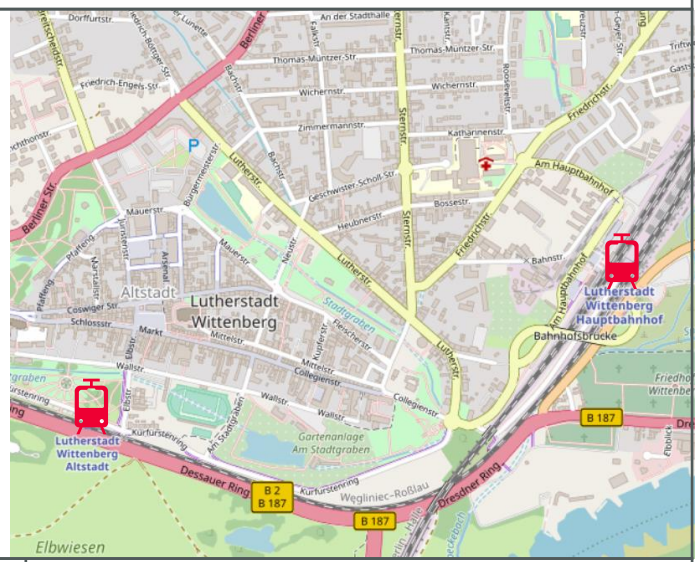
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung zur S2, S8, zur RB 51, zum RE 14, RE 3
- Welterbelinie 304 von Dessau nach Wittenberg: am Wochenende von 5-22 Uhr stündlich, z. T. als Rufbus
- Anbindung zu den PlusBus-Linien 300 nach Coswig, 301 nach Straach und 303 nach Jessen (am Wochenende von 5-23 Uhr stündlich, z.T. als Rufbus)

Tarif + Angebote

- Buslinien 302 nach Zahna und 306 nach Bad Schmiedeberg mit Wochenendangebot, z.T. als Rufbus
- Rufbuslinien (Wochenende) 332, 355, 357
- mit WelterbeCard kostenfreie Fahrt mit Vetter Verkehrsbetriebe
- ÖV-Anreisebeschreibung mit Link zur DB und Link zum Fahrplan der Linie 304



Akteure Mobilität

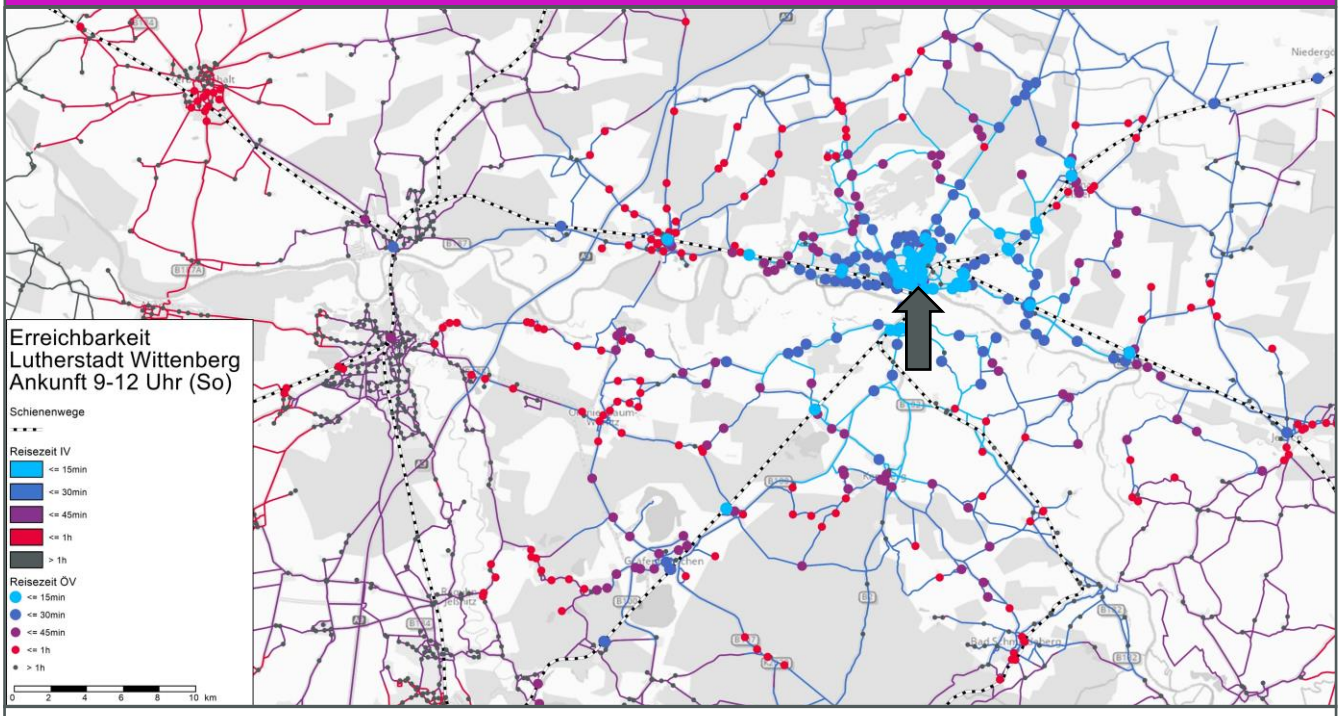
- Landkreis Wittenberg, Geschäftsbereich 1 – Ordnung, Sicherheit, Soziales und Umwelt, Fachdienst Ordnung und Straßenverkehr, ÖPNV/Schülerverkehr
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV) für SPNV
- Verkehrsbetriebe Vetter GmbH

Akteure Tourismus

- WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V.

Steckbrief 4.3 Landkreis Wittenberg

Lutherstadt Wittenberg



Erreichbarkeitsanalyse

- Erreichbarkeit aus Dessau, Halle und Leipzig mit vergleichbarer Reisezeit wie im Pkw
- Feinerschließung der Stadt erfolgt über Regionalbusverkehre (teilweise als Rufbusse)
- Gute Erreichbarkeit aus dem Umland dank PlusBus-Verkehre aus Richtung Coswig, Straach, Jessen und Dessau

Stärken

- Gute SPNV-Erreichbarkeit aus Leipzig, Halle und Dessau
- Direktverbindung aus Berlin über RE 3 mit Bedienung des Haltepunktes Altstadt
- PlusBus-Verbindungen mit Fahrplanangebot, was über die Mindeststandards hinausgeht (z.B. Welterbelinie 304)
- Breites Rufbusangebot am Wochenende mit langen Betriebszeiten und überwiegend stündlichem Takt

Schwächen

- Kein eigener Stadtverkehr (Abwicklung über Regionalbusverkehre)

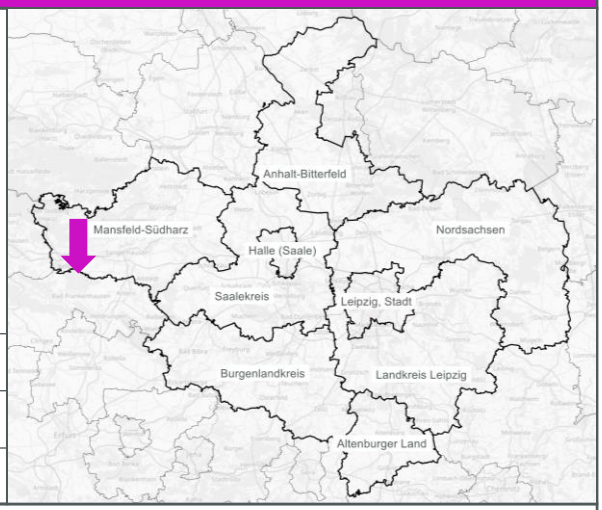
Handlungsempfehlungen

- Integration in den MDV-Tarif prüfen
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen sowie Buchungsmöglichkeiten für Rufbus-Angebote
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise und Veranstaltungen

Steckbrief 4.4 Kyffhäuserkreis

Kyffhäuserdenkmal und Barbarossahöhle

Das Kyffhäuserdenkmal ist ein 81 Meter hohes Denkmal zu Ehren von Kaiser Wilhelm I. Es wurde von 1892 bis 1896 errichtet. Von der Aussichtsplattform aus erhalten Besucher/-innen einen weiten Ausblick in Richtung Harz und Thüringer Wald.
Am Süd-West-Kyffhäuser befindet sich die Barbarossahöhle. Mit einer Führung lässt sich die 13.000 Quadratmeter große Unterwelt erkunden.



Lage	Kelbra
Reisegebiet	Kyffhäuser
Kategorie	Denkmal

Touristisches Angebot

- Gastronomieangebot und Übernachtungsangebot im Burghof
- Barbarossaturm und Kyffhäuserunterburg in direkter Umgebung des Denkmals
- Kombiticket mit Barbarossahöhle und Europa-Rosarium Sangerhausen
- Kombiticket Harz-Card auch gültig

Fahrradtourismus

- Aktuell 4,2 Kilometer bis zur nächsten Radroute auf unbefestigten Wegen
- Umsetzung des Südharz-Rennsteig-Radweges über Badra in Arbeit
- Erlebnistour Kaisertour
- Ladestationen für E-Bikes in mehreren Orten

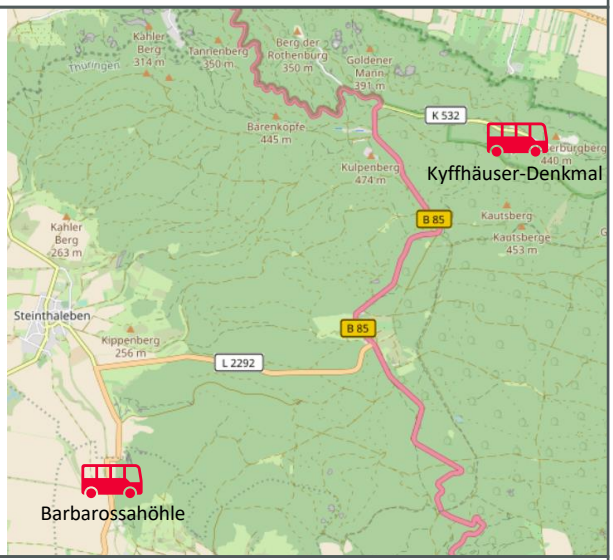
Mobilitätsangebot

ÖPNV

- Anbindung zur Kyffhäuserlinie von April-Okt., von Bad Frankenhausen nach Berga Bf. als Rufbus
- Halt am Kyffhäuserdenkmal und an der Barbarossahöhle
- Am Wochenende Von 8-18 Uhr, 4 Fahrten am Tag

Tarif + Angebote

- Parkplatz mit E-Ladesäule vorhanden
- ÖV-Anreisebeschreibung mit integrierter Karte und Routenplaner vorhanden



Akteure Mobilität

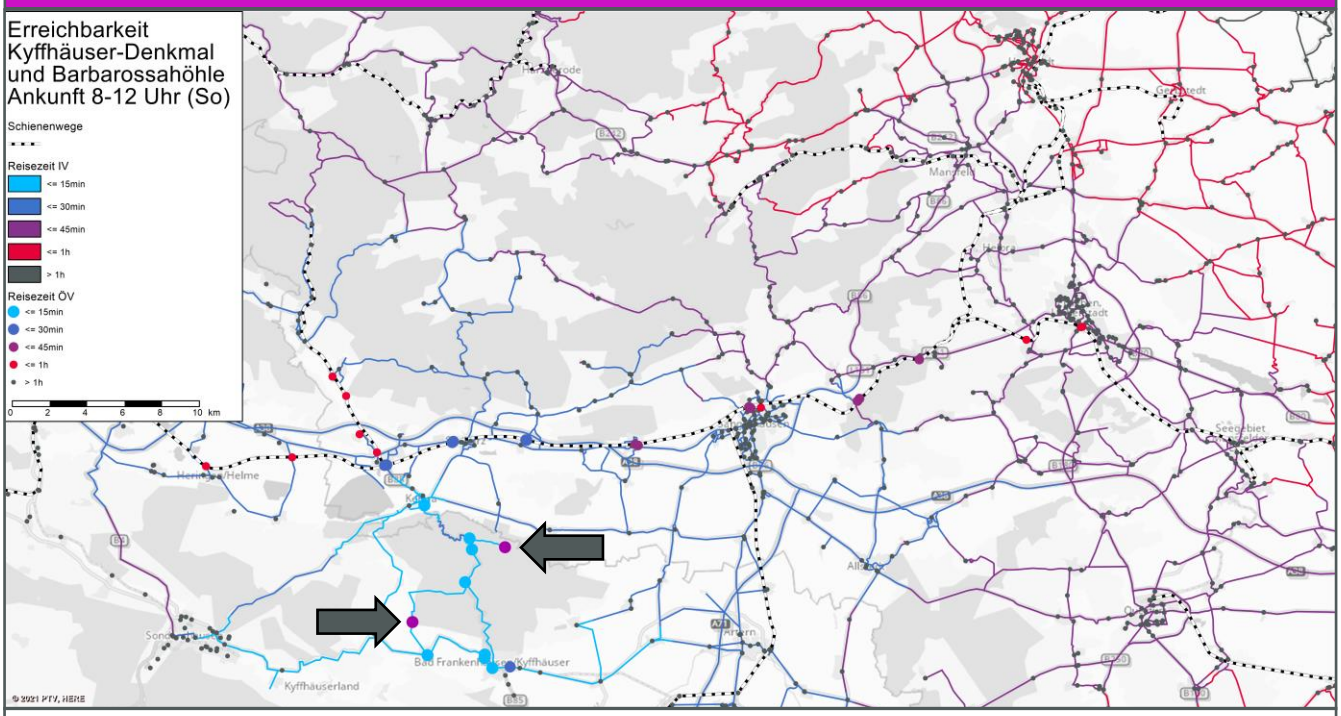
- Kyffhäuserkreis, Dezernat Wirtschaft und Rech, Amt für Justiziariat/ÖPNV/Wirtschaftliche Beteiligung
- SPNV-Unternehmen
- Regionalbus - Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH

Akteure Tourismus

- Tourismusverband Südharz Kyffhäuser e.V.

Steckbrief 4.4 Kyffhäuserkreis

Kyffhäuserdenkmal und Barbarossahöhle



Erreichbarkeitsanalyse

- Erreichbarkeit aus Bad Frankenhausen und Berga über Kyffhäuser-Linie mit SPNV- und Bus-Verknüpfung
- Angemessene Reisezeit aus Richtung Eisleben und Sangerhausen

Stärken

- RufBus mit Ausrichtung auf touristische Attraktionen
- Erreichbarkeit aus Richtung Eisleben/Sangerhausen
- Fahrzeiten passen zu den Besuchs-/ Öffnungszeiten

Schwächen

- Kyffhäuser-Linie fährt ausschließlich als RufBus mit 4 Fahrplanfahrten am Wochenende
- Lange Fahrzeit der Kyffhäuser-Linie aufgrund der Feinerschließung in Bad Frankenhausen
- Abgelegen vom Radroutennetz und nur durch unbefestigte Wege mit dem Rad erreichbar

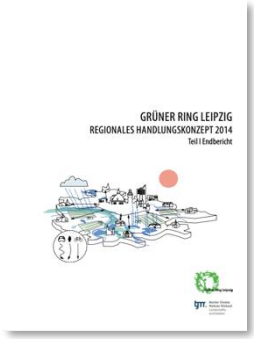
Handlungsempfehlungen

- Aufnahme in befestigtes Radwegenetz (Umsetzung des Südharz-Rennsteig-Radweges)
- Ausbau des ÖPNV-Angebotes (Shuttle zwischen beiden Attraktionen und Anbindung an den Bahnhof Kelbra beziehungsweise Sangerhausen + mit Wiedereinführung automatisiertes Shuttle Stolberg erneute Herstellung des Anschlusses in Berga)
- Integration in den MDV-Tarif prüfen
- Erweiterung der Anreiseinformation mit priorisierter Darstellung des ÖPNV und dynamischen Informationen sowie Buchungsmöglichkeiten für Rufbus-Angebote
- umlagebasierte Integration der ÖPNV-Anreise (Tickets) in Eintrittspreise und Veranstaltungen

Anhang 2: Relevante Planwerke/Konzepte zu touristischem Radverkehr

Name Konzept	Kurzbeschreibung	Einordnung Projektgebiet
SACHSEN		
Tourismusstrategie Sachsen 2025 	Die Tourismusstrategie Sachsen 2025 aus dem Jahr 2019 stellt die Fortschreibung der Tourismusstrategie 2020 dar. Diese gibt den strategischen Rahmen vor, der für alle Bereiche der Tourismuswirtschaft und darüber hinaus Wirkung entfalten soll. Angestrebt wird ein qualitatives Wachstum, wobei sowohl der Anspruch als auch die Leitlinie eine ökonomische, ökologische und sozial nachhaltige Entwicklung unter Berücksichtigung aktueller Trends ist. Die fünf Handlungsfelder der bisherigen Tourismusstrategie bleiben bestehen, welche nun überarbeitet und aktualisiert wurden. Dem Radtourismus kommt ein hoher Stellenwert zu und besonders der Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur sowie dem Ausbau des Mountainbike-Tourismus.	Die Tourismusstrategie erkennt die vom Tourismus ausgehenden Impulse für den Strukturwandel und beschreibt die Braunkohle-Tagebau-Folgelandschaften als integralen Bestandteil wettbewerbsfähiger Destinationen. Zudem braucht es eine landesweit stärkere Koordinierung und Zusammenarbeit für u. a. Rad- und Wanderwege zur Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur. Regionaltypische Naturerlebnisangebote sollen ausgebaut werden, etwa durch die Erschließung Sachsens für den MTB-Tourismus. Keine Erwähnung findet jedoch das Thema E-Bike. Trotzdem kommt der Tourismusstrategie Sachsen eine hohe Gesamtbedeutung für das Projekt zu.
Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 	Primäre Ziele der Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 sind die weitere Stärkung des Alltags- und touristischen Radverkehrs als Bestandteil einer multimodalen Mobilität. Im touristischen Radverkehr soll das SachsenNetz Rad zur Premiummarke in Sachsen ausgebaut werden. Es soll sich durch eine hohe Qualität der Infrastruktur und der touristischen Angebote auszeichnen und wichtige touristische Schwerpunkte mit überregionaler und landesweiter Bedeutung erschließen. Vorrangig sollen dafür Lücken im bestehenden Netz geschlossen werden sowie bestehende Routen optimiert und qualitativ verbessert werden. Die Radverkehrskonzeption greift übergeordnete aktuelle Planungen, Beschlüsse und Empfehlungen wie den Landesverkehrsplan, die Tourismusstrategie Sachsen 2025 oder den Nationalen Radverkehrsplan auf.	Im Konzept wird kein Zusammenhang zum Strukturwandel hergestellt, jedoch werden Potenziale im Freizeitradverkehr sowie im Fahrradtourismus als bedeutender Wirtschaftsfaktor erkannt und bieten laut Konzept Perspektiven v. a. für den ländlichen Raum. Ebenfalls hervorgehoben wird der Wunsch nach einem engen Zusammenwirken zwischen dem Freistaat Sachsen und den kommunalen Gebietskörperschaften. Hinsichtlich überregionaler Radrouten werden teils länderübergreifende Routenverlaufsbestimmung oder eine gemeinsame Vermarktung angestrebt. Das Konzept berücksichtigt das Thema E-Bike und weitere Markttrends umfassend und somit kommt der Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 eine hohe Gesamtbedeutung für das Projekt zu.

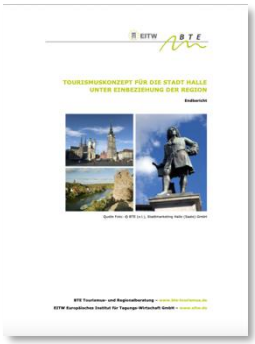
Name Konzept	Kurzbeschreibung	Einordnung Projektgebiet
SACHSEN		
Touristischer Entwicklungsplan der Stadt Leipzig bis 2019 	Der Touristische Entwicklungsplan der Stadt Leipzig bis 2019 aus 2014 ist entstanden auf Basis der Anforderungen der Sächsischen Tourismusstrategie 2020. Der Plan bildet die konzeptionelle Grundlage für die weitere touristische Entwicklung der Stadt und baut auf bereits bestehende Grundlagen und Konzepte auf. Der Fokus im Bereich Rad liegt besonders auf dem Erhalt bestehender Infrastruktur statt dem Bau neuer Anlagen zur Weiterentwicklung des Radtourismus.	Eines der Hauptziele des Plans ist die Festigung des Wegs zu einer gemeinschaftlichen, wirtschaftlichen stabilen Kooperationsgemeinschaft mit der umliegenden Region. Aktuelle Trends im Tourismus werden grundsätzlich berücksichtigt, jedoch ohne Fokus auf den Radtourismus. Demnach findet die weitere Entwicklung von E-Bikes darin keine Thematisierung. Somit ist das Dokument von mittlerer Bedeutung für das Projekt.
Fortschreibung Kreisentwicklungskonzept 2030 Landkreis Leipzig 	Die Fortschreibung des Kreisentwicklungskonzepts 2030 des Landkreises Leipzig aus 2019 bildet die Grundlage zur Bewältigung von landkreisspezifischen und teilräumlichen Aufgaben. Für den Ausbau alternativer Mobilitätsangebote soll der Radverkehr durch den Landkreis unterstützt und gefördert werden. Berücksichtigt wird dabei dir Radverkehrskonzeption des Landkreises Leipzig.	Allgemein wird der Strukturwandel stark thematisiert, jedoch wird kein konkreter Bezug zum Radverkehr hergestellt. Der Bedarf an Kooperation auf allen Ebenen, auch länderübergreifend wird dargestellt. Die Themen E-Bike und Markttrends sind im Konzept einbezogen, aufgrund der insgesamt eher untergeordneten Rolle des Radverkehrs ist es von mittlerer Bedeutung für das Gesamtprojekt.
Fortschreibung Radverkehrskonzeption des Landkreises Leipzig 2016 	Die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption des Landkreises Leipzig aus dem Jahr 2016 ist die Fortschreibung des RVK aus dem Jahr 2010. Ziel ist es, sowohl den Alltags- als auch den touristischen Radverkehr auf vielfältige Weise zu fördern. Verfolgt wird ein integrierter Ansatz aus Netzentwicklung (Schwerpunkt SachsenNetz Rad), Wegeausbau, Wegweisung, Serviceangeboten und Öffentlichkeitsarbeit. Das Leitprojekt ist die Entwicklung von Pendlerrouten. Zur Tourismusförderung sollen v. a. Radverleihstationen etabliert werden und der Trend E-Bike berücksichtigt. Unter anderen wurde die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014 bei der Konzeption einbezogen.	Trotz der Erwähnung aktiver Tagebaugebiete im Landkreis finden Hinweise zu Nutzung des Radverkehrs für den Strukturwandel keinen Raum. Das RVK hebt mehrfach den Bedarf an Kooperation und Abstimmung hinsichtlich der zukünftigen Radverkehrsnetzplanung mit benachbarten Kreisen, auch länderübergreifend, hervor. Die Vorteile eines gemeinsamen Auftretens als Region Leipzig hinsichtlich der touristischen Vermarktung wird ebenfalls angemerkt. Demnach kommt dem Konzept eine mittlere Bedeutung für das Projekt zu.

Name Konzept	Kurzbeschreibung	Einordnung Projektgebiet
SACHSEN		
Regionales Handlungskonzept Grüner Ring Leipzig 2014 	Die Fortschreibung des Regionalen Handlungskonzepts des Grünen Rings Leipzig aus dem Jahr 2014 befasst sich mit dem Leitbild und den Entwicklungszielen der beteiligten Kommunen und formuliert einen daraus resultierenden Maßnahmenkatalog. Zur Ausweitung der Intermodalität und für das angestrebte Ziel der klimaneutralen Fortbewegung kommt dem Ausbau des Alltagsradverkehrsnetzes eine große Bedeutung zu. Das Dokument setzt sich intensiv auseinander mit den Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplans 2010-2020 der Stadt Leipzig und der Radverkehrskonzeption Sachsen 2013.	Das Konzept berücksichtigt den Strukturwandel umfangreich. Der Bedarf an Kooperation auf allen Ebenen, auch länderübergreifend wird dargestellt. Markttrends werden kaum dargestellt, die Bedarfe von E-Bikes allerdings beachtet. Aufgrund der Fokussierung auf den Alltagsradverkehr kommt dem Konzept eine mittlere Bedeutung zu.
Fortschreibung Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen 	Die 2019 verfasste Fortschreibung der Radverkehrskonzeption für den Landkreis Nordsachsen orientiert sich inhaltlich an den Schwerpunkten der RVK für den Freistaat Sachsen von 2014. Alltagsradverkehr und Radtourismus sollen vor allem durch eine Verbesserung der Infrastruktur, der Services und der Kommunikation gestärkt werden, um das Angebot noch attraktiver zu gestalten und Sicherheit zu gewährleisten. Der Radtourismus soll durch ein verdichtetes Netz an Routen der Kategorie SachsenNetz Rad gefördert werden, eine einheitliche Wegweisung gewährleistet werden und in bestehende Radwege investiert werden. Ziel sind qualitativ hochwertige Routen und Verbindungen in ausreichender Dichte, um sowohl der lokalen Bevölkerung als auch Touristen ein attraktives Angebot zu bieten.	In der Gesamtbewertung hat die Radverkehrskonzeption inhaltlich einen hohen Stellenwert für das Gesamtprojekt. Es wird ein integrierter Ansatz verfolgt und Qualität steht im Vordergrund. Radverkehrsrelevante Themen und Routen werden laut Konzept bereits mit umliegenden Landkreisen abgestimmt. Gemeinsam mit der Stadt Leipzig wird über die eigenen Landkreisgrenzen hinausgedacht und die Region Leipzig gemeinsam vermarktet. Das Konzept berücksichtigt sowohl aktuelle Trends als auch das Thema E-Bike.
Kreisentwicklungskonzept 2030 des Landkreises Nordsachsen 	Das Kreisentwicklungskonzept 2030 des Landkreises Nordsachsen bildet den administrativen Handlungsrahmen für die Verwaltung und Grundlage für die Zusammenarbeit mit verschiedenen Stakeholdern bis zum Jahr 2030. Im Bereich Rad wird eine Steigerung des Alltagsradverkehrs und ein Ausbau von radrelevanter Infrastruktur angestrebt. Die Grundlage dafür ist das Radverkehrskonzept des Landkreises Nordsachsen 2019.	Das Konzept betrachtet aktuelle Trends, darunter die zunehmende Bedeutung von E-Bikes. Aufgrund der sonstigen geringen Ausrichtung des Dokuments auf das Thema Rad kommt dem Konzept eine niedrige Bedeutung für das Projekt zu.

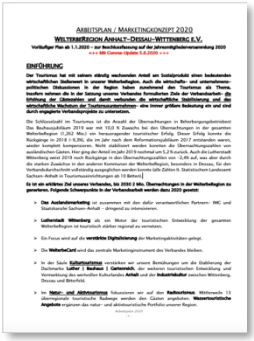
Name Konzept	Kurzbeschreibung	Einordnung Projektgebiet
SACHSEN		
Studie zur Erhöhung der Erlebbarkeit der Mulde 	Die Studie zur Erhöhung der Erlebbarkeit der Mulde von 2016 bietet eine Strategie, die auf regionaler Ebene die Schwerpunkte für zukünftige Entwicklungsmaßnahmen setzt. Die angestrebte Annäherung an den Naturraum soll u. a. durch Radfahren gewährleistet werden. Das Radwegenetz ist zu ergänzen, um eine durchgehende und attraktive Befahrbarkeit, möglichst in unmittelbarer Nähe zur Mulde, zu ermöglichen. Berücksichtigt wird die Radverkehrskonzeption Sachsen 2014. Das Schaffen von Verknüpfungspunkten mit anderen Aktivitäten sowie touristischen Schwerpunkten wird angestrebt.	Insgesamt ist die Gesamtbedeutung der Studie für das Projekt als mittelmäßig einzustufen. Sie verfolgt das Verbinden verschiedener Aktivitäten und setzt auf das Erleben von Natur. Der Fokus liegt auf einer gemeinsamen Weiterentwicklung der Region, welche touristisch aufgewertet werden soll. Das Potenzial von Pedelecs wird erkannt und im Konzept umfassend berücksichtigt.
Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes des Geoparks Porphyrland für den Zeitraum 2020 – 2035 	Die Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes des Geoparks Porphyrland für den Zeitraum 2020 - 2035 aus dem Jahr 2020 ist das strategische Planungsinstrument für die weitere Entwicklung des Geoparks. Im Bereich Radtourismus sollen neben bestehender Hauptradrouten künftig vor allem Georouten die Attraktivität der geotouristischen Angebote erlebbar machen.	Das Dokument behandelt intensiv wie die Industriekultur erlebbar gemacht werden kann und stellt Braunkohlefolgelandschaften als integralen Bestandteil wettbewerbsfähiger Destinationen dar. Ein Bezug zur länderübergreifenden Kooperation sowie zum Radtourismus, Markttrends und dem Thema E-Bike ist kaum oder nicht vorhanden. Daher ist das Konzept von mittlerer Bedeutung für das Projekt.
Konzeption zur Inwertsetzung des bestehenden Saale-Elster-Kanals 	Die Konzeption zur Inwertsetzung des bestehenden Saale-Elster-Kanals von 2019 erschließt die Potenziale des Kanals und die Bedarfe für ihre Erschließung. Das vorgesehene Schlüsselprojekt ist der Bau des Saale-Elster-Kanal Radwegs.	Die Umsetzung des Saale-Elster-Kanals erfordert eine länderübergreifende Kooperation zwischen Sachsen und Sachsen-Anhalt. Halle, Merseburg, Leuna, Schkopau, Schkeuditz, Leipzig sowie die Landkreise Nordsachsen und Saalekreis arbeiten gemeinsam an der Initialmaßnahme "Saale-Elster-Kanal-Radweg", geplante Fertigstellung 2023. Durch die Planung einer Ladestation werden die Bedürfnisse von Radtouristen mit E-Bikes bedacht. Somit ist die Konzeption von hoher Bedeutung für das Projekt.

Name Konzept	Kurzbeschreibung	Einordnung Projektgebiet
SACHSEN		
Elektromobilitätskonzept für das Wegenetz des Seenkleeblatts im Südraum Leipzig  Steinbacher Consult Seenkleeblatt im Südraum Leipzig Kommunales Forum Südraum Leipzig Elektromobilitätskonzept für das Wegenetz des Seenkleeblatts im Südraum Leipzig ERLÄUTERUNG	Ziele des Elektromobilitätskonzepts für das Wegenetz des Seenkleeblatts im Südraum Leipzig aus 2021 umfassen v. a. eine zukünftige CO2-freie Fortbewegung auf Freizeit- und Alltagswegen, die Verbindung von Bahnstationen und Gewässern, eine Verbesserung der Angebotsqualität im Verbund mit ÖPNV sowie eine Förderung der Intermodalität. Im Bereich Rad ist ein Ausbau des Fahrradverleihs wichtigstes Ziel des Konzepts. Das Regionale Handlungskonzept Grüner Ring und das Tourismuswirtschaftliche Gesamtkonzept für die Mitteldeutsche Gewässerlandschaft dienen als Grundlage.	Das Konzept gibt einen Überblick über innovative und nachhaltige Lösungen im Bereich Elektromobilität, welche sowohl im Alltag als auch in touristischer Hinsicht Anwendung finden können. Ziel ist die Aufwertung der Bergbaufolgelandschaft rund um die Tagebauseen Cospuden, Markkleeberg, Störmthal und Zwenkau. Grundlegendes Element von Mobilitätshubs sollen Pedelecs sein, welche in Verbindung mit anderen Angeboten durch z. B. Kombitickets noch attraktiver gestaltet werden können und eine Verbesserung des Anschlusses an die Stadt Leipzig leisten können. Demnach ist das Konzept von hoher Relevanz für das Projekt.

Name Konzept	Kurzbeschreibung	Einordnung Projektgebiet
SACHSEN-ANHALT		
Fortschreibung Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt 2027 	Die Fortschreibung Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt 2027 von 2020 sieht eine Fokussierung auf ausgewählte touristische Highlights vor. Es sollen gezielt qualitativ hochwertige touristische Produkte entsprechend den drei vorgestellten zentralen Reisemotiven geschärft und vermarktet werden. Der Plan sieht Potenziale im Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor und setzt Leitlinien für dessen Weiterentwicklung. Im Radtourismus geht es darum, Leitprodukte weiterzuentwickeln und zukünftig verstärkt aus Kundensicht zu vermarkten.	Der Masterplan benennt ein gemeinsames Wirken der gesamten Tourismuswirtschaft, erwähnt jedoch nicht die Notwendigkeit der überregionalen oder länderübergreifenden Zusammenarbeit. Regionale Besonderheiten sollen zu authentischen Erlebnissen herausgearbeitet werden. Der Plan thematisiert Trends im Tourismus, nimmt im Spezifischen jedoch keinen Bezug zu E-Bikes. Somit hat der Masterplan Tourismus einen mittleren Stellenwert für das Projekt.
Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt 2030 	Der 2021 veröffentlichte Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt 2030 verankert sieben Grundsätze woraus sechs Handlungsfelder abgeleitet wurden. Der Radtourismus findet sich wieder in Grundsatz 5 sowie in Handlungsfeld 3 und soll durch eine Fokussierung auf wesentliche Angebotshighlights stärker in Sachsen-Anhalt vermarktet werden, um den Fahrradtourismus als wichtigen Wirtschaftszweig des Landes weiter auszubauen. Die Zielstellungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 finden sich in unterschiedlicher Formulierung und Ausprägung auch in den Maßnahmen des LRVP wieder.	Ein wesentlicher Kern des LRVP ist die Vernetzung und Kooperation im Radverkehr unter den Kommunen und weiteren Beteiligten in Sachsen-Anhalt und Rahmenbedingungen für konkrete gemeinsame Projekte wie etwa überörtliche Radwege zu etablieren. Aktuelle Trends werden beachtet und dies steigende Bedeutung von E-Bikes erkannt. Daher wird die Gesamtbedeutung für das Projekt als mittel eingestuft.
Radverkehrskonzeption LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd 	Die Radverkehrskonzeption LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd von 2019 umfasst den Saalekreis und den Burgenlandkreis. Dort spielt der Radverkehr eine wichtige Rolle hinsichtlich Mobilität im Alltag und in der Freizeit. Das auszubauende Wegenetz soll sich in erster Linie an bereits bestehender Straßen- und Wegeinfrastruktur orientieren. Eine weitere Stärkung des Radtourismus ist aufgrund seiner zunehmenden Bedeutung für die Region und seiner Potenziale hinsichtlich des Strukturwandels anzustreben. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Serviceausbau für den Radverkehr, etwa eine bessere Kombination von Rad und ÖPNV, Fahrradverleihsysteme oder weitere Angebote für den touristischen Radverkehr. Der LRVP Sachsen-Anhalt 2010 sowie dessen Erweiterung von 2014 sind die Grundlage für die Konzeption.	Die vorliegende Radverkehrskonzeption kommt eine hohe Bedeutung für das Projekt zu. Der Ausbau des Alltagsradverkehrs sowie ein qualitativer Radtourismus werden als möglicher Baustein für einen erfolgreichen Strukturwandel identifiziert. Die Entwicklung des Radnetzes soll in Kooperation und Abstimmung mit Kommunen und angrenzenden Landkreisen stattfinden und die Zusammenarbeit mit Tourismusverbänden gestärkt werden. Angrenzende und überregionale Radrouten sollen außerdem angemessen eingebunden werden. Das Konzept berücksichtigt außerdem das Thema E-Bike umfassend.

Name Konzept	Kurzbeschreibung	Einordnung Projektgebiet
SACHSEN-ANHALT		
Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale)  hallesaale Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) (Fortschreibung 2013)	Die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) aus dem Jahr 2013 legt das Hauptaugenmerk auf die Entwicklung eines weitgehend lückenlosen Hauptverkehrsnetzes für das Stadtgebiet Halle. Freizeitrouten und touristische Radrouten sollen in einem weiteren Routenkonzept entwickelt werden. Das Konzept berücksichtigt die Inhalte des LRVP Sachsen-Anhalt 2010.	Das Konzept gibt vor, über die Stadtgrenzen hinauszugehen und Radwege an Ortschaften im Saalekreis anzubinden. Das Thema Pedelecs wird genannt ohne weitere Handlungsvorschläge. Dem Konzept kommt hinsichtlich des Projektes insgesamt eine niedrige Bedeutung zu.
Tourismuskonzept für die Stadt Halle unter Einbeziehung der Region  TOURISMUSKONZEPT FÜR DIE STADT HALLE UNTER EINBEZIEHUNG DER REGION	Das Tourismuskonzept für die Stadt Halle unter Einbeziehung der Region aus dem Jahr 2019 soll dazu anregen, vernetzte, qualitativ hochwertige sowie zielgruppengerechte touristische Dienstleistungsangebote bereitzustellen. Schwerpunktthemen sind "Kulturelles Halle", "Geschäftliches und wissenschaftliches Halle" sowie "Entschleunigendes Halle", worunter sich u. a. der Radtourismus einordnet. Ein wesentliches Ziel ist eine bessere Verknüpfung der Stadt Halle mit dem Umland. Bestehende Radrouten sollen optimiert und Lücken geschlossen werden, um die Qualität von touristischen Angeboten in den Mittelpunkt zu rücken. Der Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt 2020 wurde bei der Konzeption berücksichtigt.	Durch das Konzept wird eine verbesserte Nutzung der naturräumlichen Gegebenheiten Halles und eine optimierte Inszenierung ihrer Erlebbarkeit für Aktivtourismus im Grünen beabsichtigt. Auch ist eine Stärkung der Vernetzung mit dem Umland vorgesehen. Trends werden umfassend beschrieben und das Thema E-Bike berücksichtigt. Dementsprechend hat das Tourismuskonzept eine mittlere Bedeutung für das Gesamtprojekt.
Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung am Saale-Radweg im Stadtgebiet Halle (Saale)  Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung am Saale-Radweg im Stadtgebiet Halle (Saale) Erlebnis SAALERADWEG	Das Dokument Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung am Saale-Radweg im Stadtgebiet Halle (Saale) sieht explizite Empfehlungen zur Aufwertung des Saale-Radwegs in der Stadt Halle vor, etwa durch die Ausschilderung einer City-Route.	Das Konzept gibt vor, über die Stadtgrenzen hinauszugehen und Radwege an Ortschaften im Saalekreis anzubinden. Weder Markttrends noch Pedelecs werden im Dokument berücksichtigt. Ihm kommt hinsichtlich des Projektes insgesamt eine niedrige Bedeutung zu. Derzeit ist im Saalekreis jedoch ein Radkonzept in Erarbeitung.

Name Konzept	Kurzbeschreibung	Einordnung Projektgebiet
SACHSEN-ANHALT		
Radverkehrskonzeption Bitterfeld-Wolfen 	Wie in der Radverkehrskonzeption Bitterfeld-Wolfen aus dem Jahr 2019 beschrieben, ist eine Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs für Einheimische und Besucher das Ziel. Der Fokus liegt dabei auf Belangen des Alltagsradverkehrs mit Berücksichtigung des touristischen und des Freizeitradverkehrs. Hinsichtlich des Radtourismus sollen vor allem bereits bestehende Wege beschildert werden. Bei der Erstellung des Konzepts wurde der LRVP Sachsen-Anhalt 2010 sowie seine Aktualisierung von 2011 berücksichtigt.	Die Konzeption ist stark auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet. Dabei wird Landkreisübergreifend gedacht und eine lückenlose Anbindung an die Wegenetze der umliegenden Landkreise vorgesehen. Die Erforderlichkeit einer regelmäßigen und gut organisierten Zusammenarbeit aller Beteiligten wird ebenfalls hervorgehoben. Die Bedeutung von E-Bikes wird erkannt und Trends teilweise berücksichtigt. Demnach wird die Relevanz des Konzepts für das Projekt als mittel eingestuft.
Regionales Radwegekonzept des Landkreises Mansfeld-Südharz und des Landkreises Harz 	Das Regionale Radwegekonzept des Landkreises Mansfeld-Südharz und des Landkreises Harz von 2016 sieht vor allem eine weitere Erschließung radtouristischer Märkte vor. Jedoch soll ebenfalls die Sicherheit und der Komfort des Radfahrenden erhöht, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Bedarfs verbessert und eine Verknüpfung mit Bus und Bahn ausgebaut werden. Hinsichtlich des Radtourismus sollen sowohl mehr Tages- als auch mehr Übernachtungsgäste angezogen werden. Ziel ist eine Reduzierung des Anteils schlecht befahrener Strecken, um daraufhin ein ansprechenderes Marketing touristischer Routen durchführen zu können. Das Radwegekonzept berücksichtigt neben dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 vor allem die Vorgaben des Radverkehrsplans des Landes Sachsen-Anhalt von 2010.	Das Konzept betont speziell für den Landkreis die angestrebte länderübergreifende Zusammenarbeit, in Bezug auf die Entwicklung der touristischen Radrouten besonders mit dem Saalekreis. Trends werden teilweise bedacht, besonders die Potenziale aufgrund von E-Bikes werden hervorgehoben. Somit setzt das Radverkehrskonzept wichtige Impulse, ist jedoch aufgrund des starken Fokus hinsichtlich der Optimierung des Wegezustandes von mittlerer Relevanz für die Gesamtentwicklung der Innovationsregion Mitteldeutschland.
Masterplan Strukturwandel Mansfeld-Südharz 	Der 2020 veröffentlichte Masterplan Strukturwandel Mansfeld-Südharz formuliert, wie der Wandel zielgerichtet und erfolgreich gestaltet werden kann. Im Bereich des Radtourismus sieht der Plan die Neuschaffung von Themenwegen vor, eine regionsübergreifende Zusammenarbeit ist vorgesehen. Die Fassung des LRVP Sachsen-Anhalt von 2021 soll als strategisches Grundsatzdokument für die landesweite Weiterentwicklung dienen und findet im Masterplan Berücksichtigung.	Der Strukturwandel steht im Mittelpunkt des Masterplans. Dabei soll die Geschichte der Industriekultur genutzt und erlebbar gemacht werden für den Radtourismus. Dafür ist eine Zusammenarbeit mit den umliegenden Regionen wie Saale-Unstrut, Halle (Saale), Thüringen sowie anderen bedeutenden Destinationen der Industriekultur vorgesehen. Aktuelle Trends werden außerdem eingehend bedacht, wobei E-Bikes untergeordnet thematisiert werden. Somit hat das Dokument eine hohe Gesamtbedeutung für das Projekt.

Name Konzept	Kurzbeschreibung	Einordnung Projektgebiet
SACHSEN-ANHALT		
Touristisches Entwicklungskonzept für den Landkreis Mansfeld-Südharz als Teilregion des Sachsen-Anhaltischen Reisegebietes Harz/Harzvorland 	Das Touristische Entwicklungskonzept für den Landkreis Mansfeld-Südharz als Teilregion des Sachsen-Anhaltischen Reisegebietes Harz/Harzvorland aus dem Jahr 2013 soll zur nachhaltigen Entwicklung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor beitragen. Ziel sind vernetzte und qualitativ hochwertige touristische Dienstleistungsangebote für die Region. Die identifizierten Schwerpunktthemen sind Natur & Aktiv sowie Kultur. Nach angestrebter Optimierung bereits bestehender Angebote sollen neue touristische Produkte entstehen, welche beide Themenfelder verknüpfen. Grundlage bildet der Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt. Die Maßnahmenpläne des Entwicklungskonzeptes sind 2021 evaluiert worden.	Das Entwicklungskonzept erkennt die Wichtigkeit Industriekultur erlebbar zu machen an, beschäftigt sich jedoch nicht in der Tiefe mit der Thematik. Ähnlich verhält es sich hinsichtlich einer übergreifenden Zusammenarbeit, welche zunächst auf kommunaler Ebene gestärkt werden soll. In der Evaluierung des Touristischen Entwicklungskonzeptes 2021 ist diesen Themen eine stärkere Bedeutung zugesprochen worden, gleichzeitig wurden aktuelle Trends aufgegriffen und berücksichtigt. Somit kommt dem Konzept in Verbindung mit der Evaluierung 2021 eine höhere Bedeutung zu.
Touristisches Zukunftskonzept Harz 2025 	Das Touristische Zukunftskonzept Harz 2025 aus dem Jahr 2019 benennt mehrere Handlungsfelder. Im Radtourismus wird die Angebots- und Produktentwicklung forciert, etwa der Ausgleich des infrastrukturellen Defizits für eine markfähige Vermarktung touristischer Radrouten. Hinsichtlich der Mobilität soll die Ausweitung der E-Mobilität vorangebracht werden, aber auch die Mitnahme von Sportgeräten wie Fahrrädern, MTB oder Skiern in öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht werden. Das Konzept orientiert sich an den Themenschwerpunkten des Masterplans Tourismus Sachsen-Anhalt.	Laut des Konzepts dient ein Ausbau des Tourismus als stabilisierender Wirtschaftsfaktor für vom Strukturwandel betroffene Destinationen. Aufgrund der naturräumlichen Gegebenheit des Harzes wird bereits länderübergreifend agiert. Trends werden ausführlich beschrieben und E-Bikes in Grundzügen berücksichtigt. Daher hat das Konzept einen mittleren Stellenwert für das Projekt.
Arbeitsplan Marketingkonzept WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg 	Der Arbeitsplan des Marketingkonzepts WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg von 2020 sieht im Radtourismus die Vermarktung mit dem Ziel der Positionierung als Radreiseregion vor. Der Fokus im Natur- und Aktivtourismus wird auf den Radtourismus gelegt und die Entwicklung, der Ausbau und die Bewerbung von Themenrouten in der Region werden angepeilt. Es gibt keine Erwähnung des Masterplans Tourismus Sachsen-Anhalt oder des Landesradverkehrsplans.	Durch die geografische Lage der WelterbeRegion wird bereits über Ländergrenzen hinausgedacht und diese sollen auch zukünftig gestärkt werden. Trends und E-Bikes finden in dem Dokument keine Erwähnung. Aufgrund des Marketingschwerpunktes des Konzepts ist die Gesamtbedeutung für das Projekt somit niedrig.

Name Konzept	Kurzbeschreibung	Einordnung Projektgebiet
SACHSEN-ANHALT		
Digitalisierungskonzept der WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg 	Das Digitalisierungskonzept der WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg aus dem Jahr 2019 strebt eine Erhöhung der Gästezahl durch verschiedene Maßnahmen an. Es beschäftigt sich mit digitalen Lösungen für sowohl die Koordinierung als auch die Vermarktung von überregionalen Radwegen. Es gibt keine Erwähnung des Masterplans Tourismus Sachsen-Anhalt oder des Landesradverkehrsplans.	Durch die geografische Lage der WelterbeRegion wird bereits über Ländergrenzen hinausgedacht und diese sollen auch zukünftig gestärkt werden. Trends und E-Bikes finden in dem Dokument keine Erwähnung. Durch den Fokus auf Digitalisierung hat das Konzept eine mittlere Bedeutung für das Projekt.
Tourismus- und Marketingkonzept für die Destination Saale-Unstrut 	Das Tourismus- und Marketingkonzept für die Destination Saale-Unstrut aus dem Jahr 2021 orientiert sich an Megatrends und verfolgt den Wunsch von Touristen nach Erlebnissen statt Produkten. Zwar soll eine Stärkung des Radtourismus nicht primär erfolgen, allerdings wird es als eines der Potenzialthemen aufgeführt. Es sieht außerdem den regelmäßigen Austausch verschiedener Akteure hinsichtlich unterschiedlicher Themenschwerpunkte vor. Das Marketingkonzept stützt sich in Teilen auf Vorgaben des Masterplans Tourismus Sachsen-Anhalt 2021.	In der Region Saale-Unstrut wird bereits länderübergreifend zusammengearbeitet. Es wurde erkannt, dass eine Harmonisierung der jeweiligen Strategien zielführend sein kann, etwa im Bezug zu Digitalisierung im Tourismus. Zudem sollen vermehrt Erlebnisse angeboten werden statt klassischer Produkte. Trends werden umfassend erläutert und E-Bikes berücksichtigt. Das Konzept hat eine mittlere Bedeutung für das Projekt.

Name Konzept	Kurzbeschreibung	Einordnung Projektgebiet
THÜRINGEN		
Tourismusstrategie Thüringen 2025 	Der Leitgedanke der Tourismusstrategie Thüringen 2025 aus dem Jahr 2017 ist die Angebotsfokussierung. Durch die Konzentration auf wesentliche Themenstellungen sollen vorhandene Potenziale voll ausgeschöpft werden. Dabei wird der Fahrradtourismus nicht explizit behandelt. Produkte, die wie der Radtourismus, bislang in einem bestimmten Themensegment verortet waren, werden künftig Reisemotiven und Zielgruppen zugeordnet. Damit können sich verschiedene Produkte eines Themensegmentes in unterschiedlichen Reisemotiven wiederfinden. Außerdem soll zukünftig aus der Gästeperspektive vermarktet werden.	Die Strategie unterstreicht den Einfluss des Strukturwandels auf das Gastgewerbe und begleitet diesen aktiv. Zudem werden eine bessere Vernetzung und Kooperation der Akteure vertikal über die Ebenen (Land, Regionen und Orte) sowie horizontal (regionale und lokale Destinationen und Betriebe) beabsichtigt. Trends werden ausführlich erläutert, jedoch ohne Bezug zu E-Bikes. Somit hat das Dokument eine mittlere Relevanz für das Projekt.
Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen 	Das Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen aus 2018 strebt eine Erhöhung des Radverkehrsanteils und eine verstärkte Förderung des Alltagsradverkehrs an. Die Angebote im Fahrradtourismus sollen durch Optimierung und Ergänzung der bestehenden Produkte besser auf die Zielgruppen ausgerichtet werden. Radfernwege sollen zu Qualitätsradrouten ausgebaut und erlebnisorientiert profiliert werden. Das Konzept priorisiert Radfernwege von nationaler oder internationaler Bedeutung. Teils nimmt das Konzept Bezug zum Nationalen Radverkehrsplan.	Strukturwandel und eine Verbesserung der überregionalen Zusammenarbeit wird im Konzept nicht erwähnt, jedoch wird im Bezug zu Radfernwegen der Abstimmungsbedarf mit anderen Landkreisen und Bundesländern angedeutet. Trends und vor allem E-Bikes werden zudem berücksichtigt. Somit hat das Konzept eine niedrige Bedeutung für das Projekt.
Tourismusstrategie Altenburger Land 	In der aus 2016 stammenden Tourismusstrategie Altenburger Land sind vier Themenwelten festgeschrieben: Inspiration Kultur, Erlebnis Natur, Faszination Spiel und Genuss. Diese sind in Einklang zu bringen mit der Tourismusstrategie Thüringen 2025. Alleinstellungsmerkmal soll das Thema "Europäische Salonkultur" werden. Radwege werden in der Tourismusstrategie als Begleitprojekte angestrebt.	Die Gestaltung der zukünftigen Bergbaufolgelandschaft wird in der Strategie bedacht. Trends und E-Bikes im Spezifischen werden allerdings nicht berücksichtigt. Allgemein hat die Strategie jedoch eine geringe Bedeutung für das Projekt.

Name Konzept	Kurzbeschreibung	Einordnung Projektgebiet
THÜRINGEN		
Fortschreibung Tourismusstrategie Altenburger Land; Thema: Natur 	Laut der Fortschreibung Tourismusstrategie Altenburger Land; Thema: Natur aus 2019 sollen das touristische Profil gepflegt, erstklassige Angebote entwickelt, die Übernachtungszahl gesteigert und die Wertschöpfung aus dem Tourismus erhöht werden. Allgemein hat der Radtourismus einen niedrigen Stellenwert, jedoch ist laut Strategie der Landkreis für den Radtourismus gut erschlossen und es werden Radwege bei einzelnen Projektplanungen bedacht. Die Tourismusstrategie ist in Einklang mit der Tourismusstrategie Thüringen 2025.	Die Fortschreibung thematisiert den Strukturwandel und die damit einhergehende Planung der Tagebaufolgelandschaft, welche aktivtouristische Angebote einplant. Zudem ist eine Anbindung der Rad- und Wanderwege des Altenburger Landes an die jeweiligen Wege im Südraum Leipzig und eine Intensivierung der länderübergreifenden Zusammenarbeit beabsichtigt. Trends und E-Bikes im Spezifischen werden jedoch nicht genannt. Somit hat das Konzept trotzdem eine hohe Relevanz für das Projekt.
Hotelbedarfsstudie für den Standort Altenburger Land 	Radtourismus spielt in der Hotelbedarfsstudie für den Standort Altenburger Land aus 2020 nur eine Nebenrolle. Jedoch besteht Bedarf an Betrieben mit einem zusätzlichen Komplementärangebot wie etwa für bestimmte Zielgruppen, unter anderem Fahrradfahrer. Übergeordnete Strategien wie die Landestourismuskonzeption Thüringen und das Markenkonzept des Altenburger Landes geben den Rahmen vor.	Das Konzept geht ausführlich auf Trends ein. Aufgrund des Schwerpunktes auf die Hotellerie hat die Bedarfsstudie eine niedrige Relevanz für das Projekt.
Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln 	Ziel des Radverkehrskonzepts der Stadt Schmölln aus 2016 hinsichtlich des Radtourismus ist die Anbindung des innerstädtischen Radverkehrsnetzes an überregionale Radwegverbindungen sowie das Ausbessern der Beschilderung. Grundlage bildet das Radverkehrskonzept des Freistaats Thüringen 2008.	Das Konzept nimmt wenig Bezug zum Radtourismus und keinen zur überregionalen Weiterentwicklung. Trends und das Thema E-Bike werden teils thematisiert, daher hat es einen geringen Stellenwert für das Gesamtprojekt.

Bei den folgenden Konzepten wurde kein ausreichender Bezug zum (touristischen) Radverkehr festgestellt und tragen dementsprechend kaum zum Gesamtprojekt bei: Rahmenkonzept des Biosphärenreservats Karstlandschaft Südharz, Image und Marketingkampagne Luther | Bauhaus | Gartenreich der WR ADW, Impulskonzept für die Tourismusmarkte – „Das Bauhaus und die Moderne in Sachsen-Anhalt“ der WR ADW, Content-Strategie der WR ADW, der Saale-Unstrut Sachstandsbericht 2020, PEG Sachsen-Anhalt 2016 und Masterplan Spielewelt.

Anhang 3: Bewertung der Konzepte bzgl. Relevanz E-Bikes

hoch = hoher Stellenwert innerhalb des Konzepts

mittel = Erwähnung, aber Priorisierung unklar

niedrig = oberflächliche Erwähnung

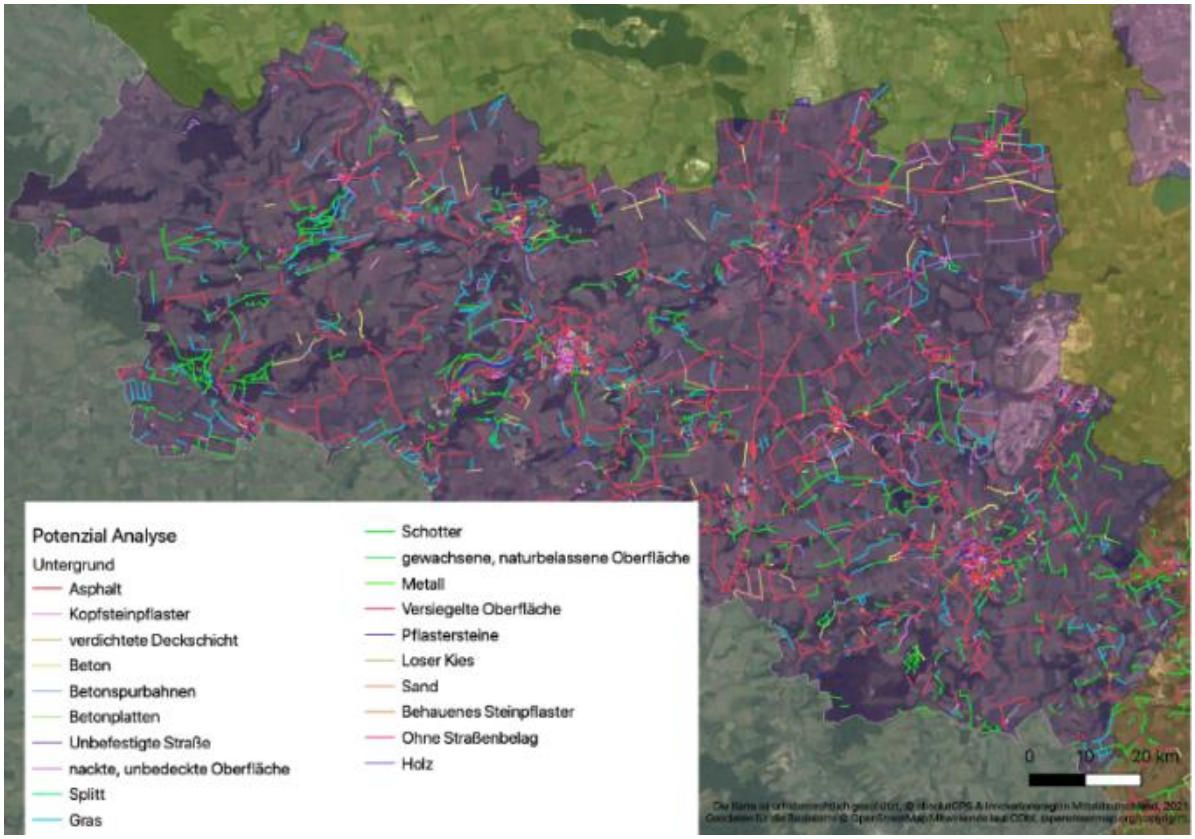
Name Konzept	hoch	mittel	niedrig	keine
SACHSEN				
Tourismusstrategie Sachsen 2025				X
Radverkehrskonzeption Sachsen 2019	X			
Touristischer Entwicklungsplan der Stadt Leipzig bis 2019				X
Fortschreibung Kreisentwicklungskonzept 2030 Landkreis Leipzig		X		
Fortschreibung Radverkehrskonzeption des Landkreises Leipzig 2016	X			
Regionales Handlungskonzept Grüner Ring Leipzig		X		
Fortschreibung Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen	X			
Kreisentwicklungskonzept 2030 des Landkreises Nordsachsen			X	
Studie zur Erhöhung der Erlebbarkeit der Mulde		X		
Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes des Geoparks Porphyrland für den Zeitraum 2020 – 2035				X
Konzeption zur Inwertsetzung des bestehenden Saale-Elster-Kanals		X		
Elektromobilitätskonzept für das Wegenetz des Seenkleeblatts im Südraum Leipzig	X			

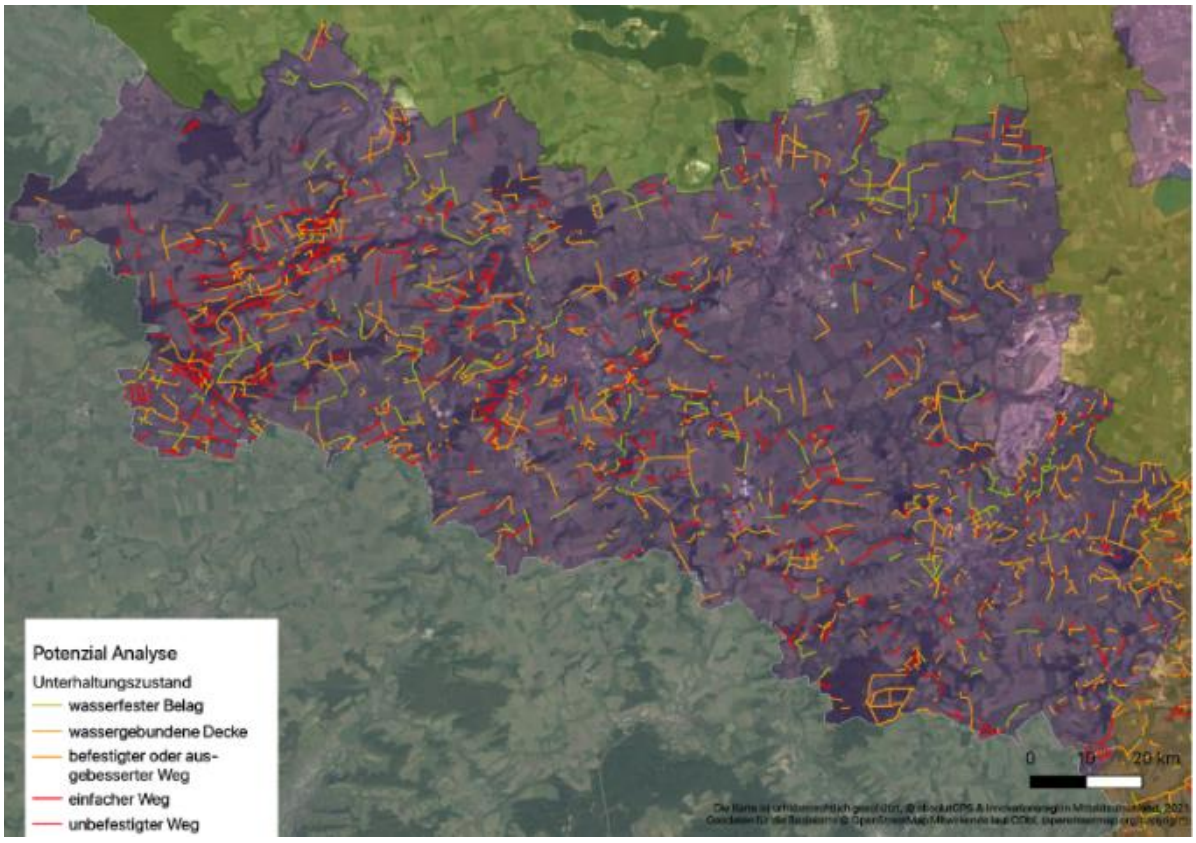
Name Konzept	hoch	mittel	niedrig	keine
SACHSEN-ANHALT				
Fortschreibung Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt 2027				X
Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt 2030		X		
Radverkehrskonzeption LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd	X			
Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale)			X	

Tourismuskonzept für die Stadt Halle unter Einbeziehung der Region		X		
Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung am Saale-Radweg im Stadtgebiet Halle (Saale)		X		
Radverkehrskonzeption Bitterfeld-Wolfen		X		
Regionales Radwegekonzept des Landkreises Mansfeld-Südharz und des Landkreises Harz	X			
Masterplan Strukturwandel Mansfeld-Südharz			X	
Touristisches Entwicklungskonzept für den Landkreis Mansfeld-Südharz als Teilregion des Sachsen-Anhaltischen Reisegebietes Harz/Harzvorland			X	
Touristisches Zukunftskonzept Harz 2025			X	
Arbeitsplan Marketingkonzept WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg				X
Digitalisierungskonzept der WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg				X
Tourismus- und Marketingkonzept für die Destination Saale-Unstrut		X		

Name Konzept	hoch	mittel	niedrig	keine
THÜRINGEN				
Tourismusstrategie Thüringen 2025				X
Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen	X			
Tourismusstrategie Altenburger Land				X
Fortschreibung Tourismusstrategie Altenburger Land; Thema: Natur				X
Hotelbedarfsstudie für den Standort Altenburger Land				X
Radverkehrskonzept der Stadt Schmölln			X	

Anhang 4: Wegepotenzialanalyse





Anhang 5: Übersicht Bewertung Start- und Endpunkte

	Punkte	Max. Punkte
Bett und Bike Beherbergung	3 Punkte/Betrieb	6 Punkte
Camping/Caravan	1 Punkt/Betrieb	1 Punkt
Fahrradparken	0,5 Punkte/Einrichtung	2 Punkte
Übernachtungsmöglichkeiten	1 Punkt/Betrieb	1 Punkt
Hotel	1 Punkt/Betrieb	1 Punkt
IC/ICE-Haltestelle	2 Punkte/Haltestelle	2 Punkte
Infobüro	3 Punkte/Einrichtung	3 Punkte
Infostelle/Infokarte	1 Punkt/Einrichtung	3 Punkte
Parken	0,5 Punkte/Einrichtung	2 Punkte
Radverleih	3 Punkte/Betrieb	3 Punkte
Regional ÖPNV	1Punkte/Haltestelle	2 Punkte

Berechnungsbeispiel Torgischer Radweg:

Am Startpunkt vom Torgischen Radweg befinden sich elf Möglichkeiten, das Fahrrad sicher abzustellen, vier Pensionen, ein Hotel, sechs Infostelen oder -karten und 24 Parkplätze. Die übrigen Kategorien kommen nicht vor, hier gibt es 0 Punkte. Die Pensionen und Hotels sind der Kategorie Übernachtung zuzuordnen, die Parkplätze der Anreise, die Infostelen der Information und die Fahrradabstellmöglichkeiten der radtouristischen Infrastruktur.

Entsprechend der Bewertungstabelle ergibt sich somit folgende Punkteverteilung:

- Übernachtung: 2 Punkte von maximal 9 (1 Punkt für das Hotel, 1 Punkt für weitere Übernachtungsmöglichkeiten)
- Anreise: 2 Punkte von maximal 4 (2 Punkte für ausreichend Parkplätze)
- Information: 3 Punkte von maximal 6 (3 Punkte für Informationsstelen und -karten)
- Radtouristische Infrastruktur: 2 Punkte von maximal 5 (2 Punkte für ausreichende sichere Abstellmöglichkeiten)

Die maximal erreichbare Punktzahl ergibt dabei die folgende Gewichtung: Anreise (29 %), Information (21 %), radtouristische Infrastruktur (18 %), Übernachtungsmöglichkeiten (32 %).

Die Ergebnisse in den Ergebnistabellen stellen den prozentualen Anteil des maximal erreichbaren Ergebnisses dar. In diesem Fall:

- Übernachtung: 0,22

- Anreise: 0,25
- Information: 0,5
- Radtouristische Infrastruktur: 0,4
- Gesamt: 0,32

Somit wird auf einen Blick deutlich, in welchen Bereichen am jeweiligen Startpunkt noch Optimierungsmöglichkeiten bestehen. Natürlich stellt diese Analyse eine Vereinfachung der Realität dar, jedoch erlaubt Sie uns, dieses große Gebiet auf vergleichbare Weise zu analysieren.

Ergebnisse

Name	Stadt- bzw. Landkreis	Übernachtungsmöglichkeiten [%]	Radtouristische Infrastruktur [%]	Anreise [%]	Information [%]	Gesamtbewertung [%]
Altenburg-Colditz-Radroute	Altenburger Land	0,56	0,10	0,50	1	0,55
Auf der Mühlentour Nr. 1	Nordsachsen	0,56	0,40	0,25	1	0,54
Auf der Mühlentour Nr. 2	Nordsachsen	0	0	0,13	0	0,04
Auf der Mühlentour Nr. 3 durch die Heide	Nordsachsen	0	0	0,13	0	0,04
Dahlener-Heide-Radroute	LK Leipzig	0,22	0,40	0,50	0	0,29
Die große Goitzsche Runde	Anhalt-Bitterfeld	0,11	0,40	0,25	0	0,18
Die große Goitzsche Runde nach Bitterfeld	Anhalt-Bitterfeld	0,78	0,40	0,25	1	0,61
Die Kyffhäuser Acht	Mansfeld-Südharz	0	0	0,50	0	0,14
Die Mulde-Acht	Nordsachsen	0	0	0,25	0	0,07
Döllnitztal-Radroute	Nordsachsen	0,56	0,60	0,25	0,67	0,50
Dolmenradweg	Burgenlandkreis	0	0	0,44	0,50	0,23
Eilenburger Schleife	Nordsachsen	0	0	0,25	0	0,07
Elberadweg ins Herz der Dübener Heide	Nordsachsen	0,22	0,40	0,25	0,50	0,32
Elsterradweg	Stadt Halle	0	0	0,13	0	0,04
Entlang d. Mulde z. Heidemagneten Bad Düben	Anhalt-Bitterfeld	0,11	0,40	0,25	0	0,18
Erlebnistour Geschichte Bergbau	Mansfeld-Südharz	0,11	0	0,25	0	0,11
Erlebnistour Kaisertour	Mansfeld-Südharz	0,11	0	0,25	0	0,11
Erlebnistour Karstlandschaft	Mansfeld-Südharz	0,11	0	0,25	0,50	0,21
Erlebnistour Straße der Romanik	Mansfeld-Südharz	0	0	0,25	0	0,07
Finne Radweg	Burgenlandkreis	0,11	0	0,13	1	0,29
Fuhneradweg	Anhalt-Bitterfeld	0	0	0,06	0	0,02
Fünf-Seen-Tour	Anhalt-Bitterfeld	0	0,30	0,75	0	0,27
Geiseltalsee Rundweg	Saalekreis	0	0,60	0,25	0	0,18
Georoute von Doberschütz nach Wurzen	LK Leipzig	0,22	0,40	0,50	0	0,29
Geo-Trail	Saalekreis	0,11	0	0,25	1	0,32
Goetheradweg	Saalekreis	0	0	0	0	0
Goitzschesee - Rundweg	Anhalt-Bitterfeld	0,22	0	0,25	0,33	0,21
Grüner Ring Leipzig	LK Leipzig	0,78	0	0,50	0	0,39
Himmelsscheibenradweg	Burgenlandkreis	0,11	0	0,50	0,50	0,29
Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute	LK Leipzig	0	0,10	0,13	0	0,05
KoRoLa-Radroute	LK Leipzig	0	0	0,13	0,50	0,14
Kulturlandschaft Droyßiger-Zeitzer Forst	Burgenlandkreis	0	0	0,25	0,50	0,18
Leipzig - Großgöhren	Stadt Leipzig	0	0	0,06	0	0,02
Leipzig-Elbe	Stadt Leipzig	0,22	1	0,25	1	0,54
Lutherweg Radtour	Nordsachsen	0,44	0,40	0,25	0,50	0,39
Mulde-Elbe-Radtour	LK Leipzig	0,11	0	0,25	0	0,11
Mulderadweg	LK Leipzig	0	0	0,19	0,17	0,09
Nessa Radweg	Burgenlandkreis	0	0	0,25	0,17	0,11
Neuseenlandradroute	LK Leipzig	0,11	0,40	0,50	0,83	0,43
Parthe-Mulde-Radroute	LK Leipzig	0,44	0,10	0,25	0	0,23

Name	Stadt- bzw. Landkreis	Übernachtungsmöglichkeiten [%]	Radtouristische Infrastruktur [%]	Anreise [%]	Information [%]	Gesamtbewertung [%]
Pleiße-Radweg	Stadt Leipzig	0	0	0,06	0	0,02
Radroute Vorfläming	Anhalt-Bitterfeld	0	0	0,25	0,50	0,18
Rad-Rundreise in der WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg	Anhalt-Bitterfeld	0,22	0	0,25	0,83	0,32
Radtour Delitzsch	Nordsachsen	0,78	0,40	0,25	1	0,61
Radtour entlang d. Straße d. deutschen Sprache	Anhalt-Bitterfeld	0,22	0,40	0,75	0	0,36
Radtour Halle-Petersberg-Fuhne	Saalekreis	0,56	1	0,25	0,5	0,54
Radtour von Leipzig nach Torgau	Stadt Leipzig	0,22	1	0,50	1	0,61
Radweg Berlin - Leipzig	Stadt Leipzig	0,11	1	1	0,67	0,64
Radweg Saale-Harz	Stadt Halle	0,11	0,40	0,38	0,50	0,32
Radweg von Luther zu Händel	Mansfeld-Südharz	0,11	1	0,25	0,67	0,43
Recarbo Kohle-Rad- und Wanderweg	Burgenlandkreis	0,22	0,10	0,25	1	0,38
Regis-Breitingen-Geithain	LK Leipzig	0,11	0,30	0,50	0,33	0,30
Reiderradweg	Saalekreis	0,11	0,1	0,25	0	0,13
Rippach Radweg durch das Weißenfelser Land	Burgenlandkreis	0,11	0,80	0,75	0	0,39
Rundkurs Mulde-Elbe-Radroute / Döllnitztal	Nordsachsen	0,11	0	0,25	0,50	0,21
Rundtour Altenburger Obstland	Altenburger Land	0,89	0	0,25	0,50	0,46
Rundtour Rund um die Braunkohle	Altenburger Land	0	0,40	0,25	0,33	0,21
Rundtour Rund um die Burg Posterstein	Altenburger Land	0,78	0	0,25	0,33	0,39
Rundtour Vom Sprottetal ins Wieratal	Altenburger Land	0	0	0	0	0
Rundtour Von Altenburg ins Kohrener Land	Altenburger Land	0	0,60	0	0	0,11
Rundtour Von Altenburg ins Schnaudertal	Altenburger Land	0	0	0,13	0	0,04
Rundtour Zwischen Sprotte und Pleiße	Altenburger Land	0	0	0,50	0,50	0,25
Saaleradweg	Stadt Halle	0,22	0,30	0,38	0,33	0,30
Saale-Unstrut	Burgenlandkreis	0	0	0,50	0,17	0,18
Saale-Unstrut-Elster Rad-Acht	Burgenlandkreis	0,67	0	0,25	0,33	0,36
Salzstraße	Mansfeld-Südharz	0	0	0,13	0,17	0,07
Sole-Kohle-Geschichte-Radweg	Saalekreis	0	0,60	0,25	0,67	0,32
Thüringer Städtekette	Altenburger Land	0,11	0,20	0,50	0,50	0,32
Torgischer Radweg	Nordsachsen	0,22	0,40	0,25	0,50	0,32
Tour zur Burgruine Arnstein	Mansfeld-Südharz	0	0	0,06	0	0,02
Unstrutradweg	Burgenlandkreis	0,89	0	0,25	0,50	0,46
Von Berga-Kelbra/Questenberg/Sangerhausen	Mansfeld-Südharz	0	0,70	0,50	0	0,27
Wald-Heide-Wegen nach Bad Schmiedeberg	Nordsachsen	0,78	0,40	0,25	1	0,61
Wipper - Radweg	Mansfeld-Südharz	0	0	0,31	0	0,09
Wurzener Land-Radroute	LK Leipzig	0,22	0,40	0,50	0	0,29
Zuckerbahn Radweg	Burgenlandkreis	0	0,10	0,19	0,33	0,14
Durchschnittliche Gesamtbewertung im Projektgebiet		0,18	0,22	0,3	0,34	0,25

Anhang 6: Übersicht Bewertung Routen-Korridore

	Punkte / 10 km	Max. Punkte / 10 km
Aussichtspunkte	1 Punkt / Einrichtung	3 Punkte
Naturdenkmäler	1 Punkt / Einrichtung	2 Punkte
Ladestationen	1 Punkt / Einrichtung	4 Punkte
Fahrradreparatur	2 Punkte / Einrichtung	4 Punkte
Rastplatz	1 Punkt / Einrichtung	2 Punkte
Infostelle	1 Punkt / Einrichtung	1 Punkte
Tourist Info	5 Punkte / Einrichtung	5 Punkte
Einkehrmöglichkeit	1 Punkt / Einrichtung	1 Punkte
Restaurant	1 Punkt / Einrichtung	2 Punkte
POIs	1 Punkt / Einrichtung	5 Punkte

Die Berechnungsmethode ist die gleiche wie bei der Analyse der Start- und Endpunkte. Wie in Kapitel 3.2.2 beschrieben, entspricht die Bewertungsmatrix stets 10 km Strecke, das heißt bei einer Routenlänge von 55 km gilt die Bewertungsmatrix 5,5-mal. Daher sind auch Bewertungsergebnisse > 1 möglich.

Ergebnisse

Name	Stadt- bzw. Landkreis(e)	Länge in Gebietskulisse	Naturraum	Begleitinfrastruktur & Service	Information	Einkehr	POIs	Gesamtbewertung
3 Fähren Tour	Anhalt-Bitter-feld	7,1 km	0	0	0	0,2	0	0,2
4-Flüsse-Radtour	Anhalt-Bitter-feld	81,3 km	0	1	0,125	1,4	0	2,525
Altenburg-Colditz-Radroute	LK Leipzig/ Altenburger Land	49,2 km	0,4	1,6	1,25	1,2	0,4	4,85
Auf der Mühlentour Nr. 1	Nordsachsen	40,8 km	0,6	0,8	0,5	0,9	0,4	3,2
Auf der Mühlentour Nr. 2	Nordsachsen	39,8 km	0	0	0,5	0,9	0	1,4
Auf der Mühlentour Nr. 3 durch die Heide	Nordsachsen	39,8 km	0	0	0,5	1	0	1,5
Bauergartenroute 1	Burgenlandkreis	8 km	0	0,2	0	0	0	0,2
Bauergartenroute 2	Burgenlandkreis	13,5 km	0,2	0,4	0,125	0,4	0	1,125
Bergbauroute (GRZ)	Burgenlandkreis	7,7 km	0	0	0,125	0	0	0,125
Dahlener-Heide-Radroute	LK Leipzig/ Nordsachsen	38,1 km	1,6	1,3	0,5	1,4	0	4,8
Die große Goitzsche Runde	Anhalt-Bitter-feld	25,2 km	0,2	0,6	0,375	1,2	0	2,375
Die große Goitzsche Runde nach Bitterfeld	Anhalt-Bitter-feld/ Nordsachsen	58,1km	0,4	1	1,375	1,3	0	4,075
Die Kyffhäuser Acht	Mansfeld-Südharz	68,2 km	0,2	0,5	1,375	1	0	3,075

Name	Stadt- bzw. Landkreis(e)	Länge in Gebietskulisse	Naturraum	Begleitinfrastruktur & Service	Information	Einkehr	POIs	Gesamtbewertung
Die Mulde-Acht	Nordsachsen	41,5 km	1,4	0,6	0,375	0,8	0	3,175
Döllnitztal-Radroute	Nordsachsen	25,4 km	0,4	0,3	1,625	1,1	0	3,425
Dolmenradweg	Saalekreis/ Burgenlandkreis	51,4 km	1,4	1,3	1,25	1,6	0,4	5,95
Dübener Heide	Nordsachsen	4,7 km	0	0,1	0	0,1	0	0,2
Durch die Dübener Heide	Anhalt-Bitterfeld/ Nordsachsen	34,3 km	0,4	0,6	1	1,3	0,4	3,7
Eilenburger Schleife	Nordsachsen	7,7 km	0	0	0	0,2	0	0,2
Elberadweg	Nordsachsen/ Anhalt-Bitterfeld	144,8 km	1,2	2	1,75	1,9	0,4	7,25
Elberadweg ins Herz der Dübener Heide	Nordsachsen	60,1 km	0,4	1,4	0,75	0,7	0	3,25
Elsterradweg	Stadt Halle/ Saalekreis/ Nordsachsen/ Stadt Leipzig/ LK Leipzig/ Burgenlandkreis	99,1 km	1,6	2,2	1,25	2	0,4	7,45
Entlang der Mulde zum Heidemagneten Bad Düben	Anhalt-Bitterfeld/ Nordsachsen	58,1 km	0,4	1	1,375	1,3	0	4,075
Erlebnistour Geschichte Bergbau	Mansfeld-Südharz	28,7 km	0	0	0,375	0,3	0	0,675
Erlebnistour Kaisertour	Mansfeld-Südharz	66,4 km	0	1	1,125	1,4	0,4	3,925
Erlebnistour Karstlandschaft	Mansfeld-Südharz	50,5 km	0,2	0	1,25	0,8	0	2,25
Erlebnistour Straße der Romanik	Mansfeld-Südharz	32,6 km	0	0,2	0	0,2	0	0,4
Europaradweg R1 (D3)	Anhalt-Bitterfeld	26,2 km	0	0,4	0,75	1,1	0,8	3,05
Finne Radweg	Burgenlandkreis	25,6 km	0,2	0,8	1	0,4	0	2,4
Fuhneradweg	Anhalt-Bitterfeld	53,2 km	0	0,4	0,125	0,9	0	1,425
Fünf-Seen-Tour	Anhalt-Bitterfeld	28,1 km	0,8	0,9	0,375	1,2	0	3,275
Geiseltalsee Rundweg	Saalekreis	24,9 km	1	0,5	0,25	0,7	0	2,45
Georoute von Doberschütz nach Wurzen	LK Leipzig/Nordsachsen	30,8 km	0,6	0,2	0,375	1	0,8	2,975
Geo-Trail	Saalekreis	44,9 km	0,8	1,2	0,5	0,5	0	3
Goetheradweg	Saalekreis/ Burgenlandkreis	83,5 km	2,4	2,4	3,5	2,1	0	10,4
Goitzschesee - Rundweg	Anhalt-Bitterfeld/ Nordsachsen	30,3 km	0,4	0,6	0,375	1,3	0	2,675
Grüner Ring Leipzig	Nordsachsen/ LK Leipzig/ Stadt Leipzig	133,1 km	2,4	0,9	1,625	4,5	0,4	9,825
Harzrundweg	Mansfeld-Südharz	74,8 km	0,4	2,1	0,875	2,8	2	8,175
Himmelsscheibenradweg	Stadt Halle/ Saalekreis/ Mansfeld-Südharz	71 km	3,2	2,1	1,5	3	0,4	10,2
In den Südharz	Mansfeld-Südharz	26,5 km	0	0,4	1	1	0	2,4
Kirchenradweg	Nordsachsen	20,2 km	0,4	0,1	0,25	0,5	0	1,25
Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute	Anhalt-Bitterfeld/ Nordsachsen/ Stadt Leipzig/ LK Leipzig	117,8 km	3	2,8	1,5	4,7	3,2	15,2
KoRoLa-Radroute	LK Leipzig	18,5 km	0,4	0,2	0,875	0,7	0,8	2,975
Kulturlandschaft Droyßiger-Zeitzer Forst	Burgenlandkreis	45,2 km	0,2	1,5	0,625	0,7	0	3,025
Leipzig – Großgöhren	LK Leipzig/ Burgenlandkreis	16,8 km	0	0,5	0,125	0	0	0,625

Name	Stadt- bzw. Landkreis(e)	Länge in Gebietskulisse	Naturraum	Begleitinfrastruktur & Service	Information	Einkehr	POIs	Gesamtbewertung
Leipzig-Elbe	Stadt Leipzig/ LK Leipzig/ Nordsachsen	83,9 km	1,8	0,5	1	3,4	0	6,7
Lutherweg Radtour	Nordsachsen	55,2 km	1,8	1,8	1,375	1,3	0	6,275
Mittelland-Route (D-Route 4)	Burgenlandkreis	9,5 km	0	0,2	0,125	0,3	0	0,625
Mulde-Elbe-Radtour	Nordsachsen/ LK Leipzig	42,7 km	0,6	0,7	1,125	1,5	0	3,925
Mulderadweg	Anhalt-Bitterfeld/ Nordsachsen/ LK Leipzig	105 km	2,8	2,9	2	3,2	0	10,9
Nessa Radweg	Burgenlandkreis	28,7 km	0	0	0,125	0,2	0	0,325
Neuseenlandradroute	LK Leipzig	101 km	3,2	6	2,5	4,6	0,4	16,7
Obstland-Route	Nordsachsen/ LK Leipzig	33,2 km	0,4	0	0,25	0,7	0	1,35
Ostharz Marathon	Mansfeld-Südharz	107,2 km	0	2,2	1,375	0,6	0	4,175
Parthe-Mulde-Radroute	Stadt Leipzig/ Nordsachsen/ LK Leipzig	52,5 km	1	0,4	0,625	2,5	1,2	5,725
Pleiße-Radweg	LK Leipzig/ Altenburger Land	68,4 km	0	1,2	0,875	1,4	0,4	3,875
Radroute Vorfläming	Anhalt-Bitterfeld	26,9 km	0,4	0,1	0,625	0,2	0	1,325
Rad-Rundreise in der WelterbeRegion	Anhalt-Bitterfeld	21 km	0,8	0,6	0,25	1,7	0	3,35
Radrundtour in Heideland und Elstertal	Burgenlandkreis	39,6 km	0,4	1,2	0,5	0,3	0,4	2,8
Radtour Delitzsch	Nordsachsen	55,6 km	0,4	0,5	1,375	0,8	0,4	3,475
Radtour entlang der Straße der deutschen Sprache	Anhalt-Bitterfeld	42,5 km	0,8	1,1	1,75	2,5	0,4	6,55
Radtour Halle-Petersberg-Fuhne	Saalekreis/ Stadt Halle	26,8 km	1,8	0,1	0,875	0,5	0,4	3,675
Radtour von Leipzig nach Torgau	Stadt Leipzig/ LK Leipzig/ Nordsachsen	73,2 km	2,8	1,4	1,625	3,6	6,4	15,825
Radweg Berlin - Leipzig	Stadt Leipzig/ Nordsachsen/ LK Leipzig	41,9 km	0,4	0,4	1	1,1	0	2,9
Radweg Deutsche Einheit	Anhalt-Bitterfeld	26,3 km	0	0,5	2	2,1	0	4,6
Radweg Saale-Harz	Stadt Halle/ Saalekreis/ Mansfeld-Südharz	68,9 km	0,8	1,2	1,125	1	0,4	4,525
Radweg von Luther zu Händel	Stadt Halle/ Saalekreis/ Mansfeld-Südharz	39,5 km	2,6	1	1	1,5	3,2	9,3
Radweg zum Heidemagneten Bad Düben	Nordsachsen	25,8 km	0	0,5	0,875	0,6	0,4	2,375
Recarbo Kohle-Rad- und Wanderweg	Burgenlandkreis	18,7 km	0	0,8	1	0,1	0	1,9
Regis-Breitingen-Geithain	Altenburger Land/ LK Leipzig	29,5 km	0,4	0	0,125	0,2	1,2	1,925
Reide-Radweg	Saalekreis/ Stadt Halle	14,1 km	0,8	0,8	1,25	1,2	2,8	6,85
Rippach Radweg durch das Weißenfelser Land	Burgenlandkreis	50,9 km	0	0,2	0,125	0,4	0	0,725
Rund um das Bodetal	Mansfeld-Südharz	11,7 km	0	0,1	0,125	0,2	0	0,425
Rundkurs Mulde-Elbe-Radroute / Döllnitztal-Radroute	Nordsachsen	38,7 km	0,8	0,3	1,875	2	0,4	5,375
Rundtour Altenburger Obstland	Altenburger Land	50 km	1,2	0,9	0,375	1,3	0,4	4,175
Rundtour Rund um die Braunkohle	Altenburger Land	32,4 km	0	0	0,25	0,4	0	0,65

Name	Stadt- bzw. Landkreis(e)	Länge in Gebietskulisse	Naturraum	Begleitinfrastruktur & Service	Information	Einkehr	POIs	Gesamtbewertung
Rundtour Rund um die Burg Posterstein	Altenburger Land	15,9 km	0	0	0	0,2	0	0,2
Rundtour Vom Sprottetal ins Wieratal	Altenburger Land	49 km	0,2	0,6	0,125	0,2	0	1,125
Rundtour Von Altenburg ins Kohrener Land	Altenburger Land/ LK Leipzig	50,7 km	1,2	0,6	0,375	1,2	0,4	3,775
Rundtour Von Altenburg ins Schnaudertal	Altenburger Land	31,7 km	0	0	0	0,4	0	0,4
Rundtour Zwischen Sprotte und Pleiße	Altenburger Land	42,9 km	0	0,3	0,5	0,8	0	1,6
Saaleradweg	Saalekreis/ Stadt Halle/ Burgenlandkreis	80,3 km	4	1,3	2,25	1,6	2	11,15
Saale-Unstrut	Burgenlandkreis	25,5 km	0	1,4	2	1,1	0	4,5
Saale-Unstrut-Elster Rad-Acht	Burgenlandkreis	157,1 km	2,2	4,4	2,875	3,8	0	13,275
Salzstraße	Mansfeld-Südharz/ Saalekreis/ Burgenlandkreis	131,2 km	1,2	2	2,125	1,5	0,4	7,225
Schöne Flüsse Radweg	Burgenlandkreis	65,2 km	0,6	1	1,625	1,6	0,4	5,225
Sole-Kohle-Geschichte-Radweg	Saalekreis	30,6 km	0,8	0,3	0,75	0,5	0	2,35
Straßberger Tour	Mansfeld-Südharz	11,7 km	0	0,1	0,125	0,2	0	0,425
Südharz Kyffhäuser	Mansfeld-Südharz	51,7 km	0,6	0,8	1	1,1	0	3,5
Thüringer Städtekette	Altenburger Land	28,6 km	0,8	2,6	0,875	2,1	1,2	7,575
Torgischer Radweg	Nordsachsen	67,3 km	0,8	0,4	0,75	1,9	1,2	5,05
Tour zur Burgruine Arnstein	Mansfeld-Südharz	5 km	0	0,2	0	0	0,4	0,6
Unstrutradweg	Burgenlandkreis	33,4 km	0,4	1	0,375	1,6	0	3,375
Von Berga-Kelbra über Questenberg zur Rosenstadt Sangerhausen	Mansfeld-Südharz	34,1 km	0	0,4	0,375	0,4	0	1,175
Wald-Heide-Wegen nach Bad Schmiedeberg	Nordsachsen	26,0 km	0	0,1	0,75	0,2	0	1,05
Wipper - Radweg	Mansfeld-Südharz	1,6 km	0	0	0	0	0	0
Wurzener Land-Radroute	LK Leipzig	76,4 km	1,2	0,3	1	1,8	0,8	5,1
Zuckerbahn Radweg	Burgenlandkreis	31,7 km	0,2	0,9	0,375	0,2	0	1,675
Zum Großen Auerberg	Mansfeld-Südharz	26,5 km	0	0,4	1,125	1,5	0	3,025
Zum Kyffhäuser	Mansfeld-Südharz	67,1 km	0,4	0,3	0,75	0,2	0	1,65
Zwei Flüsse Tour	Mansfeld-Südharz	4,6 km	0	0	0	0	0,8	0,8

Anhang 7: Analyseergebnisse Einbindung POI

Name	Anbindung	Kommentar	Radroute
		Landkreis Altenburger Land	
Residenzschloss Altenburg	1		Thüringer Städtekette, Rundtour von Altenburg ins Kohrener Land, Altenburg-Colditz-Radroute, Rundtour Altenburger Obstland
Burg Posterstein	1		Rundtour Zwischen Sprotte und Pleiße, Thüringer Städtekette, Bauergartenroute 1 und 2, Rundtour Rund um die Burg Posterstein
Elefantenreservat	5	Einbindung über "Rundtour von Altenburg ins Schnaudertal“ möglich, über bestehendes Radwegenetz (pro Weg 2,1 km) aus ethischen Gründen Einbindung kritisch prüfen.	Rundtour von Altenburg ins Schnaudertal, Rundtour Altenburger Obstland
Kohlebahn Meuselwitz	2	Hinweisschild sinnvoll (sowohl auf "Rundtour von Altenburg ins Schnaudertal" als auch "Rundtour um die Braunkohle") sowie Aufnahme in Streckenbeschreibungen. Routenverlegung nicht sinnvoll	Rundtour Von Altenburg ins Schnaudertal, Rundtour Rund um die Braunkohle
Erholungspark Pahna	1		Rundtour von Altenburg ins Kohrener Land, Whyratal Radroute
		Landkreis Anhalt-Bitterfeld	
Goitzschesee Pegelturm Wasserzentrum	1		Rad-Rundreise in der WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg, Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute, Entlang der Mulde zum Heidemagneten Bad Düben, Fünf-Seen-Tour, Die große Goitzsche Runde (nach Bitterfeld), Goitzschesee Rundweg
Industrie- und Filmmuseum Wolfen	5	keine Einbindung über das bestehende Radwegenetz möglich. 4-Flüsse-Radtour läuft in ca. 2 km Entfernung, Verlegung der Routenführung nicht sinnvoll Zielwegweisung mit großem Aufwand verbunden. Empfehlung: Lediglich Hinweis in Routenbeschreibung.	4-Flüsse Tour, Fuhnenradweg
Schloss Köthen	1		Radtour entlang der Straße der deutschen Sprache, Europaradweg R1 D3
Zerbst Schloss mit Schlossgarten	2	Route startet nahe Schloss, somit keine Anpassungen nötig	Radroute Vorfläming
		Landkreis Burgenlandkreis	
Irrgarten Eckartsberga	1		Saale-Unstrut-Elster Rad-Acht, Goetheradweg
Naumburger Dom	1		Saaleradweg, Schöne Flüsse Radweg
Arche Nebra	1		Himmelsscheibenradweg, Salzstraße, Unstrutradweg, Schöne Flüsse Radweg
Museum Schloss Moritzburg Zeitz	1		Saale-Unstrut Radweg, Elsterradweg, Radrundtour in Heideland und Elstertal, Kulturlandschaft Droyßiger-Zeitzer Forst, Zuckerbahn Radweg

Name	Anbindung	Kommentar	Radroute
Gradierwerk Bad Kösen	1		Saale-Unstrut-Elster Rad-Acht, Schöne Flüsse Radweg, Saaleradweg
		Stadt Halle (Saale)	
Landesmuseum für Vorgeschichte mit der Himmelsscheibe von Nebra	1		Himmelsscheibenradweg, Saaleradweg, Radweg von Luther zu Händel, Radweg Saale-Harz
Marktplatz (Marktkirche, Lutherdenkmal)	1		Radweg von Luther zu Händel, Himmelsscheibenradweg, Saaleradweg, Radweg Saale-Harz
		Stadt Leipzig	
Völkerschlachtdenkmal Leipzig	4	Radinfrastruktur um das Denkmal nicht optimal für Radfahrer, direkte Einbindung in Betracht ziehen	Radtour von Leipzig nach Torgau
BELANTIS – Das Abenteuerreich	1		Neuseenlandradroute, Elsterradweg
Zoo Leipzig	1		Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute, Parthe-Mulde-Radroute, Radtour von Leipzig nach Torgau, Radweg Berlin-Leipzig, Leipzig-Elbe Radweg
		Landkreis Nordsachsen	
HeideSpa Bad Düben	1		Radweg zum Heidemagneten Bad Düben, Entlang der Mulde zum Heidemagneten Bad Düben, Durch die Dübener Heide, Wald-Heide-Wege nach Bad Schmiedeberg, Die große Goitzsche Runde nach Bitterfeld
O-Schatz-Park	1		Rundkurs Mulde-Elbe-Radroute, Döllnitztal-Radroute, Mulde-Elbe Radtour
Schildau (Ausgangsort zum Wandergebiet Dahlener Heide)	2	rund 500 m bis Innenstadt, Routenverlegung nicht sinnvoll	Elberadweg
Tierpark Eilenburg	1		Eilenburger Schleife, Die Mulde-Acht, Auf der Mühlentour Nr. 2
Löbnitz: Seelhausener See	1		Radtour Delitzsch, Goitzschesee Rundweg, Torgischer Radweg, Entlang der Mulde zum Heidemagneten Bad Düben
Dommitzsch (Anbindung Elberadweg)	1		Elberadweg, Elberadweg ins Herz der Dübener Heide
		Landkreis Leipzig	
Burg Gnandstein	1		Altenburg-Colditz-Radroute
Groitzsch Naherholungsgebiet Großstolpener See	1		Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute, Parthe-Mulde-Radroute, Radtour von Leipzig nach Torgau, Radweg Berlin-Leipzig, Leipzig-Elbe Radweg
Pegau Altstadt	1		Elsterradweg, Neuseenlandroute, Neuseenlandradroute

Name	Anbindung	Kommentar	Radroute
Neukieritzsch: Lagune Kahnsdorf	4	rund 1,7 km bis zur Lagune, östlich und westlich führen Radwege entlang, aufgrund der lokalen Infrastruktur keine Verlegung sinnvoll, sollte jedoch bspw. über optionalen Weg ausgeschildert werden	Pleiße Radweg, Kohle|Dampf|Licht|Seen-Radroute, Neuseenlandradroute
Kur- und Freizeitbad RIFF	3	rund 800 m bis „Altenburg-Colditz-Radroute“, keine Einbindung über bestehendes Radwegenetz möglich, agrund kurzer Distanz und übersichtlicher Verkehrsführung spezielle Zielwegweisung oder zumindest Hinweisschild denkbar	Altenburg-Colditz-Radroute
Landkreis Mansfeld-Südharz			
Luther Geburtshaus Eisleben	1		Radweg von Luther zu Händel, Radweg Saale-Harz
Rosarium Sangerhausen	1		Erlebnistour Straße der Romantik, Erlebnistour Kaisertour, Erlebnistour Geschichte Bergbau, Erlebnistour Karstlandschaft, Salzstraße
Königspfalz Tilleda	1		Erlebnistour Karstlandschaft, Südharz Kyffhäuser, Erlebnistour Kaisertour, Salzstraße
Erlebniszentrum Bergbau Röhrigschacht Wettelrode	1		Harzrundweg, Erlebnistour Geschichte Bergbau, Ostharz Marathon
Schloss Stolberg	1		Zum Großen Auerberg, Südharz Kyffhäuser, Zum Kyffhäuser
Süßer See Mansfelder Land	1		Himmelsscheibenradweg, Radweg Saale-Harz, Radweg von Luther zu Händel
Landkreis Saalekreis			
Gradierwerk Bad Dürrenberg	1		Sole-Kohle-Geschichte-Radweg, Saaleradweg
Merseburger Dom	1		Salzstraße, Saaleradweg
Goethe Theater Bad Lauchstädt	1		Goetheradweg
Carl-Loewe-Museum	5	Keine Einbindung über das bestehende Radwegenetz möglich. 4-Flüsse-Radtour läuft in ca. 2 km Entfernung, Verlegung der Route nicht sinnvoll. Zielwegweisung mit großem Aufwand verbunden. Empfehlung: Lediglich Hinweis in Routenbeschreibung.	4-Flüsse Tour, Fuhnenradweg
Geiseltalsee	1		Dolmenradweg, Geiseltalsee Rundweg, Goetheradweg, Salzstraße
Braunkohletagebau Profen	1		Saale-Unstrut Radweg, Elsterradweg

Anhang 8: Tabellenband Online-Umfrage der AG Radverkehr

Anzahl der Datensätze in dieser Abfrage:	46
Gesamtzahl	46
Anteil in Prozent:	100,00%

Zusammenfassung für E1 (n=46)

Kennen Sie die Ziele und Aufgaben der Innovationsregion Mitteldeutschland?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja	27	58,70%
Nein	14	30,43%
Sonstiges	5	10,87%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht angezeigt	0	

Zusammenfassung für E2 (n=46)

Zu welcher der folgenden Organisationen ordnen Sie sich zu?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Tourist-Information	5	10,87%
Tourismusverband/-verein (Regional- oder Lokalebene)	5	10,87%
Tourismusverband/-verein (Landesebene)	2	4,35%
Tourismus- und Marketing Gesellschaft (Regional- oder Lokalebene)	2	4,35%
Tourismus- und Marketing Gesellschaft (Landesebene)	0	0,00%
Regionalmanagement/Wirtschaftsförder	3	6,52%
Naturpark/Biosphärenreservat/Geopark	2	4,35%
Ministerium	0	0,00%
Landesamt	1	2,17%
Baubehörde	3	6,52%
Verkehrsamt	1	2,17%

Zu welcher der folgenden Organisationen ordnen Sie sich zu?		
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Arbeitsgruppen/Vereine zum Thema Rad	9	19,57%
Sonstiges	13	28,26%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	0	

Antwort
Landratsamt
Landkreis/Tourismuskoordination
Koordinierungsstelle Elberadweg
ADFC-Tourenleiter
Kommune
Landkreis
Gästeführer
Stadtverwaltung
Stadtverwaltung
Stadtverwaltung - Kulturamt
Radtourenleiter/-veranstalter

Zusammenfassung für E3 (n=46)

Bitte nennen Sie uns Ihren Namen, und die Institution, der Sie angehören.		
Antwort	46	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	0	

Antwort
kein Ansprechpartner, ADFC Sachsen-Anhalt e. V.
Claudia Hacker, Tourist-Information in Stolberg, Gemeinde Südharz, Sachgebiet Tourismus
kein Ansprechpartner, Landkreis Nordsachsen
Julia Neumann, Standortmarketing Mansfeld-Südharz GmbH
Bastian Rakow, Regionalmanagement Land des Roten Porphyr
Vanessa Deisinger, WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V.
Ute Haunstein, Landkreis Leipzig
Uwe Bornschein, Hallesche Gästeführer e. V.
Roselies Meder, selbständige Gästeführerin Halle (S.) und Sa.-Anh., Kulturlandschaftsgästeführerin Sa.-Anh.
Steffen Gehrt, Tourismusverband Altenburger Land e.V. (TVAL)
Susann Schubinski, Stadtverwaltung Frohburg
Dr. Matthias Henniger, Geo-Naturpark Saale-Unstrut-Triasland e.V.
Ralf Bucher, Stadt Halle (Saale)
J. Müller, ADFC

Dr. Mareike Eberlein, Landestourismusverband Sachsen e.V.	Klaus Mertes, Radfreunde Lucka
Kathrin Brunkhorst, Leipzig Tourismus und Marketing GmbH	Anja Köhler, Kulturamt Stadt Weißenfels
kein Ansprechpartner, Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH	Lothar Mehlig, ADFC
kein Ansprechpartner, Stadtmarketing Halle (Saale) GmbH	kein Ansprechpartner, Saale-Unstrut-Tourismus e.V.
kein Ansprechpartner, Projektkoordination Elberadweg Süd/Tourismusverband Sächsische Schweiz e.V.	Albrecht Schirmer, Geo-Naturpark Saale-Unstrut-Triasland e. V.
Michael Zerbs, Stadtverwaltung Wurzen	Michael Berninger, LeipzigGrün und im Ehrenamt Landesvorstand ADFC Sachsen
Jürgen Heimbucher, Radwanderfreunde Naunhof, AG Rad des LK L und AG Infra des Grünen Ring Leipzig	kein Ansprechpartner, Lokale Aktionsgruppe LEADER Montanregion Sachsen-Anhalt Süd
kein Ansprechpartner, Stadt Zeitz, Tourist-Information	Saskia Prelec, Tourismusverband Vogtland e.V.
Jürgen Heimbucher, Radwanderfreunde Naunhof, AG Rad des LK L und AG Infra des Grünen Ring Leipzig	kein Ansprechpartner, GNU Radtouren (Einzelunternehmen), Radtourenleiter ADFC Leipzig
Silke Heisig, Stadtverwaltung Borna	Bernd Rudolph, ADFC Leipzig
Kati Lange, Regionalmanagement Leipziger Muldenland	kein Ansprechpartner, Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Anja Sachenbacher, Landkreis Anhalt-Bitterfeld	Ines Sterz, Wettin - Information
Mandy Rentzsch, Landkreis Anhalt-Bitterfeld	Michael Freese, ADFC Leipzig
kein Ansprechpartner, Saaleradweg e.V.	kein Ansprechpartner, Verbandsgemeinde Unstruttal
kein Ansprechpartner, Bürger- und Gästeservice der Stadt Kelbra	kein Ansprechpartner, Stadtverwaltung Braunsbedra - Bauamt
Wolfram Föhse, Stadtmarketing Halle	Oliver Thieme, Goethestadt Bad Lauchstädt

Zusammenfassung für E4 (n=46)

Mit welchen Aufgaben sind Sie hauptsächlich betraut? Bitte wählen Sie maximal drei.

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Strategische Weiterentwicklung	26	56,52%
Konzeption und Umsetzung	13	28,26%
Koordination Arbeitsgruppen	7	15,22%
Installation und Instandhaltung	8	17,39%
Ehrenamtliche Wegepflege	1	2,17%
Vermarktung und Vertrieb	10	21,74%
Beratung radtour. Produkte	11	23,91%
Koordination überreg. Radwege	9	19,57%
Förderung Radverkehr	20	43,48%

Zusammenfassung für E5 (n=46)

Welche touristischen Radrouten führen durch Ihren Zuständigkeitsbereich?

Antwort	46	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	0	

Antwort
Saale- Unstruth und Elsterradweg Sachsen-Anhalt, Salzstraße, Saale-Harzradweg, Himmelscheibenradweg im Bereich Mitteldeutschland in Sachsen-Anhalt sowie weitere regionale Routen
Elberadweg, Saaleradweg, Unstrutradweg, Elsterradweg, Mulderadweg, R1/D3 Radweg (Deutsche Einheit), Fürst-Franz-Tour, Himmelsscheibenradweg, Radweg Saale-Harz, Ha
siehe Zuarbeit des Landkreises
überregional: Saale-Harz-Radweg, Harzrundweg, Radweg von Luther zu Händel, Himmelsscheibenradweg, Salzstraße, regional: Erlebnistouren Geschichte Bergbau, Kaisertour, Karstlandschaft, Straße der Romanik (Hinweis: bei letzterem steht in der Auflistung mit Radwegen, die Ihr uns mal geschickt hattet "Straße der Romantik", ich würde Euch bitten, das noch zu korrigieren.), Von Berga-Kelbra über Questenberg zur Rosenstadt Sangerhausen
Altenburg-Colditz-Radroute, KoRoLa-Radroute
überregional: Europaradweg R1, Radweg Berlin-Leipzig, Erlebnisroute Kohle-Dampf-Licht-Seen, Elberadweg, Mulderadweg, Saaleradweg, Fuhneradweg, Schwarze-Elster-Radweg, Flämingradweg, Annaburger Zweistromweg, Goitzschesee-Rundweg, weitere regionale (Themen-)Radwege

Welche touristischen Radrouten führen durch Ihren Zuständigkeitsbereich?
2 Radfernwege, 11 Regionale Hauptradrouten, weitere thematische Radrouten (4-Seen-Radnetz, Seerundwege, Ko-Ro-La-RR, Obstland-RR); in Planung sind: Supervulkan-Radroute, Wurzener Land-Radroute, Keramik-Kunst-RR in Colditz
für Sachsen siehe RVK Sachsen 2019 (https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/34066)
Regionale Hauptradrouten, Fernwege und Sonstige Routen in der Region
Harzrundweg, Radroute Dt. Fachwerkstraße, Regionalstrecke Harz - Thüringer Wald, weitere regionale Radwege in der Gemeinde Südharz
Radwege in Halle (Saale), Saaleradweg
Elberadweg
Mulderadweg, Leipzig-Elbe-RR; Dahlener Heide RR; WurzenerLand RR, Wurzen-Oschatz RR (in Planung)
Saale-Radweg, Elsterradweg, Thür. Städtekette, Elberadweg, Mulderadweg, SNR II 01, SNR II 02, SNR II 05, SNR II 17, SNR II 27, SNR II 23, SNR II 50, SNR II 51, SNR II 54, SNR II 67, SNR II 28, Zuckerbahnradweg, Radweg Sole-Kohle-Geschichte, Radweg Salzstraße
Elsterradweg und Mulderadweg(natürlich noch viele weitere, aber ohne direkte Anbindung an die Innovationsregion Mitteldeutschland)
Neuseenland-Radroute, Wyhratalroute, Netzergänzungsrouten der Stadt Borna
Saale-, Elster- und Mulderadweg
Mulderadweg, Wurzener Land-RR, Leipzig-Elbe-RR, Mulde-Elbe-RR, Obstland-RR, Parthe-Mulde-RR, Dahlener Heide-RR, Altenburg-Colditz-RR, Grüner Ring Leipzig
Elberadweg R 1, Mulderadweg, Kohle-Dampf-Licht-Seen Radroute, Fuhneradwanderweg und andere regionale
Elberadweg, Mulderadweg, Fuhneradweg, R1, Kohle Dampf Licht Radweg
wir betreuen als Verein den gesamten Saaleradweg
Kyffhäuser-Radrundweg, Harz-Vorland-Radweg, Radrundweg um den Stausee Kelbra
Saale-Radwanderweg, Straße der Romanik, Luther-Wanderweg
Fahrrad-Tourenführer (Fahrrad-Architektour "DIE MODERNE IN HALLE" Nord-Route und Süd-Route) im Auftrag von: TOURENREICH (Architektur- und Kunstreisen
Radfernweg "Thüringer Städtekette", Pleiße-Radweg Altenburg-Colditz-Radrout, 7 verschiedene regionale Radrouten
Altenburg-Colditz-Radroute, Wyhratalradroute, KoRoLa Radroute, Radrundroute Frohburger Landpartie, Radrundroute Kohrener Land, Radweg Borna-Grimma
Viele. Radwege Erster und Zweiter Ordnung des Landes Sachsen-Anhalt (SRW, URW, ERW, HSRW), Regionale Radwege (ZuckerbahnRW, HasselbachRW, Dolmenweg), Radrouten (SUERRadAcht, Geo-Trail, Goetheradweg) usw.
Saale-Radweg, Elster-Radweg, Himmelsscheiben-Radweg, Radweg Saale - Harz, Radroute Halle - Petersberg - Fuhne
Saaleradweg, Unstrutradweg, Himmelsscheibenradweg, Sole Kohle Geschichte, Elsterradweg, Goetheradweg, Saale Harz Radweg, Drei Städte Weg
Altenburger Land Radwege- und Routen, Altenburg-Kohren-Radroute, Äußerer Grüner Ring, D11 Ostsee-Oberbayern Teil Sachsen-Anhalt, D4 Mittelland Route, Dolmen Radweg, Elsterradweg, Elster-Saale-Radroute, Freiberger Mulde Radweg, Kohle-Dampf-Licht-Radroute, Leipzig-Elbe-Radroute, Muldentalbahn-Radweg, Neuseenland-Radroute, Parthe- Mulde Radweg, Pleisseradweg, Radfernweg Thüringer Städtekette, Recarboradweg, Rippachtal Radweg, Saale-Kohle-Geschichte-Radroute, Saaleradweg, Saale-Unstrut-Elster-Rad-Acht, Salzstraße- Radroute, Schroteradweg, Störmthaler See Radweg, Südring-8-Radroute, Vereinigte Mulde Radweg, Wyhratalradweg, Zuckerbahnradweg, Zwickauer Mulde-Radweg, Kleinere lokale Radwege außerhalb des Altenburger Landes
Saaleradweg, Saale-Unstrut-Elster-Radacht, Saale-Elster-Radweg, Dolmenweg,

Welche touristischen Radrouten führen durch Ihren Zuständigkeitsbereich?
Bin TourGuide beim ADFC
Saaleradweg, Unstrutradweg, Elsterradweg, Ilmtalradweg, Himmelsscheibenradweg, Geiseltalsee-Rundweg., Recarbo-Radweg, Goetheradweg, Zuckerbahnradweg...
SAA, URW, ELST, ESR, SUER8, ZBRW und zukünftig RIPP
Mulderadweg, Kohle Dampf Licht, Notenrad, Grüner Ring Leipzig
Elsterradweg, Recarbo-Radweg, Zuckerbahnradweg, Saale-Unstrut-Elster-Radacht, Weinroute an der Weißen Elster
Elsterradweg, Recarbo-Radweg, Saale-Radweg
Neuseenland-Raroute, Elsterradweg, Pleißeradweg, Grüner Ring
Dampf-Kohle-Licht, Pleißeradweg, Elster-Saale-Radweg, Mulderadweg, div. Radverbindungen im Leipziger Auwald
RT in den LK Nordsachsen und LK Leipzig
In unserem Stadtgebiet fürht der Saaleradweg entlang.
Leipzig- Neuseenland, Elsterradweg,Saaleradweg,Flämingradweg, Radweg Schwarze Elster, Radweg B87
Saale-Unstrut Radweg
Radrundweg um Geiseltalsee als Teil des Salzstraße-Radwanderweges, des Dolmenweges; des Goethe-Radweges; Ökumenischen Pilgerweges Görlitz-Vacha; Radrundweg um den Großkaynaer See als Teil des Radweges Sohle, Kohle & Geschichte; Radrundweg um den Runstedter See als Teil des Ökumenischen Pilgerweges Görlitz-Vacha
Goetheradweg, Laucha-Schwarzeiche Radweg

Zusammenfassung für P0 (n=46)

Mit welcher touristischen Radroute beschäftigen Sie sich hauptsächlich im Rahmen Ihrer Arbeit? Bitte nehmen Sie nur für diese die nachstehende Bewertung vor.

Antwort	46	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	0	

Antwort	
Saaleradweg	Saaleradweg
übergeordnete Radrouten; regionale Radrouten SA	Elsterradweg
lokale Radrouten LK Nordsachsen	Saaleradweg
Radweg Industriekultur in Mansfeld-Südharz (in Planung)	übergeordnete Radrouten; lokale Radrouten IRMD
Kohrener- und Rochlitzer Land Radroute	Saale-Unstrut-Radweg
Europaradweg R1	Saaleradweg
Mulderadweg	Grüner Ring Leipzig
übergeordnete Radrouten; regionale Radrouten Sachsen	Elsterradweg
Mulderadweg und Neuseenland-Radroute	Rippachradroute
lokale Radrouten Südharz	Neuseenland-Radroute
übergeordnete Radrouten; lokale Radrouten Halle (Saale)	Kohle | Dampf | Licht - Radroute
Elberadweg	Elberadweg
WurzenerLand Radroute	Saaleradweg
Leipzig-Elbe-Radroute	Neuseenland-Radroute
Elsterradweg	Saale-Unstrut-Radweg
Neuseenland-Radroute	lokale Radrouten Braunsbedra
Kohle | Dampf | Licht - Radroute	Goetheradweg
Mulderadweg	Saaleradweg
Kohle | Dampf | Licht - Radroute	Saaleradweg
Fuhneradweg	Saaleradweg
Saaleradweg	Radfernweg Thüringer Städtekette
Kyffhäuser-Radrundweg	Altenburg-Colditz-Radroute
Luther-Wanderweg	
übergeordnete Radrouten; regionale Radrouten SA	

Zusammenfassung für P1 (n=46)

Wie schätzen Sie die Attraktivität der zuvor gewählten touristischen Radroute ein?

	sehr hoch		hoch		mittel		gering		sehr gering		kann ich nicht einschätzen	
	Anzahl	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*
als Erholungsangebot für die Bevölkerung	12	26,09%	26	56,52%	5	10,87%	0	0,00%	2	4,35%	1	2,17%
als Reiseanlass für Rad-Gäste für einen Tagesausflug	12	26,09%	22	47,83%	9	19,57%	1	2,17%	1	2,17%	1	2,17%
als Reiseanlass für E-Bike-Gäste für einen Tagesausflug	11	23,91%	17	36,96%	9	19,57%	2	4,35%	2	4,35%	5	10,87%
als Reiseanlass für Rad-Gäste für einen Kurzreiseaufenthalt	13	28,26%	18	39,13%	9	19,57%	3	6,52%	2	4,35%	1	2,17%
als Reiseanlass für E-Bike-Gäste für einen Kurzreiseaufenthalt	11	23,91%	16	34,78%	7	15,22%	6	13,04%	1	2,17%	5	10,87%
als Reiseanlass für Rad-Gäste für einen längeren Aufenthalt	11	23,91%	15	32,61%	5	10,87%	8	17,39%	6	13,04%	1	2,17%
als Reiseanlass für E-Bike-Gäste für einen längeren Aufenthalt	10	21,74%	12	26,09%	7	15,22%	7	15,22%	5	10,87%	5	10,87%
Zur Einbindung und Inwertsetzung herausragender Sehenswürdigkeiten keiten	12	26,09%	20	43,48%	10	21,74%	2	4,35%	1	2,17%	1	2,17%
Keine Antwort	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Nicht gezeigt	0		0		0		0		0		0	

Zusammenfassung für S1 (n=46)

Wie schätzen Sie die Qualität der von Ihnen gewählten touristischen Radroute hinsichtlich der aufgeführten Kriterien ein?

	hervorragend		gut		ausbaufähig		schlecht		kann ich nicht einschätzen	
	Anzahl	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*
Attraktivität allgemein										
Natur und Landschaft	23	50,00%	18	39,13%	3	6,52%	0	0,00%	2	4,35%
Kultur und Sehenswürdigkeiten	16	34,78%	23	50,00%	5	10,87%	0	0,00%	2	4,35%
Attraktivität/Erlebnischarakter insgesamt	8	17,39%	18	39,13%	16	34,78%	3	6,52%	1	2,17%
Strategie und Marke										
Eignung für Paare	14	30,43%	28	60,87%	2	4,35%	1	2,17%	1	2,17%
Eignung für Familien	6	13,04%	21	45,65%	13	28,26%	4	8,70%	2	4,35%
Eignung für größere Gruppen	8	17,39%	22	47,83%	12	26,09%	2	4,35%	2	4,35%
Eignung für E-Bikes	10	21,74%	21	45,65%	10	21,74%	1	2,17%	4	8,70%
Infrastruktur										
Wegequalität und Untergrund	1	2,17%	16	34,78%	22	47,83%	3	6,52%	4	8,70%
Sicherheit (z. B. Gefahrenstellen)	1	2,17%	14	30,43%	22	47,83%	5	10,87%	4	8,70%
Zustand der Beschilderung	3	6,52%	21	45,65%	10	21,74%	7	15,22%	5	10,87%
Qualität der Beschilderung	3	6,52%	17	36,96%	13	28,26%	7	15,22%	6	13,04%
Anbindung an d. Fernverkehr	6	13,04%	19	41,30%	12	26,09%	3	6,52%	6	13,04%
Barrierefreiheit	0	0,00%	10	21,74%	18	39,13%	8	17,39%	10	21,74%
Anbindung an den öffentlichen	5	10,87%	19	41,30%	15	32,61%	3	6,52%	4	8,70%
Anzahl Rastplätze	0	0,00%	13	28,26%	24	52,17%	3	6,52%	6	13,04%
Zustand Rastplätze	0	0,00%	15	32,61%	21	45,65%	3	6,52%	7	15,22%
Parkmöglichkeiten	1	2,17%	19	41,30%	17	36,96%	3	6,52%	6	13,04%
Ladestationen	0	0,00%	2	4,35%	19	41,30%	14	30,43%	11	23,91%
Produkt										
qualitativ hochwertige Gastronomie	1	2,17%	19	41,30%	19	41,30%	3	6,52%	4	8,70%
Gastronomie (Radfreundlichkeit)	1	2,17%	19	41,30%	22	47,83%	0	0,00%	4	8,70%
qualitativ hochwertige Übernachtung	1	2,17%	19	41,30%	17	36,96%	3	6,52%	6	13,04%
Übernachtung (Radfreundlichkeit)	1	2,17%	13	28,26%	21	45,65%	2	4,35%	9	19,57%

Wie schätzen Sie die Attraktivität der zuvor gewählten touristischen Radroute ein?

	hervorragend		gut		ausbaufähig		schlecht		kann ich nicht einschätzen	
	Anzahl	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*
Servicequalität Leistungsträger	1	2,17%	14	30,43%	22	47,83%	1	2,17%	8	17,39%
Leihmöglichkeiten	0	0,00%	8	17,39%	23	50,00%	9	19,57%	6	13,04%
Lademöglichkeiten (z. B. bei	1	2,17%	8	17,39%	17	36,96%	7	15,22%	13	28,26%
Reparaturmöglichkeiten	0	0,00%	15	32,61%	16	34,78%	10	21,74%	5	10,87%
Kommunikation und Vertrieb										
zeitgemäße Website	3	6,52%	16	34,78%	16	34,78%	3	6,52%	8	17,39%
Marketingmaterial (z. B. Flyer)	6	13,04%	16	34,78%	15	32,61%	4	8,70%	5	10,87%
Auffindbarkeit und Aktualität der Daten (z. B. GPX-Tracks)	4	8,70%	16	34,78%	10	21,74%	1	2,17%	15	32,61%
Social Media	1	2,17%	11	23,91%	15	32,61%	1	2,17%	18	39,13%
Buchbarkeit (z. B. Unterkünfte,	1	2,17%	14	30,43%	14	30,43%	2	4,35%	15	32,61%
Organisation und Kooperation										
regionale Zusammenarbeit der radtouristischen Akteure	1	2,17%	22	47,83%	14	30,43%	3	6,52%	6	13,04%
Zusammenarbeit der radtouristischen Akteure innerhalb der	1	2,17%	13	28,26%	12	26,09%	5	10,87%	15	32,61%
Landkreisüberschreitende Zusammenarbeit der radtouristischen Akteure	2	4,35%	14	30,43%	11	23,91%	4	8,70%	15	32,61%
Länderübergreifende Zusammenarbeit der radtouristischen Akteure	1	2,17%	7	15,22%	17	36,96%	3	6,52%	18	39,13%
Kooperationen im Radtourismus (z. B. mit Hotels, Restaurants)	1	2,17%	8	17,39%	22	47,83%	2	4,35%	13	28,26%

Zusammenfassung für I0 (n=46)

Sind Sie mit dem Thema Infrastruktur- und Wegemanagement vertraut und können hierzu Auskunft geben?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja (Y)	21	45,65%
Nein (N)	25	54,35%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	0	

Zusammenfassung für I1 (n=21)

Gibt es für Ihren Zuständigkeitsbereich eine zentrale Stelle, die nur für die Qualitätssicherung der Radinfrastruktur verantwortlich ist?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Nein, aber in Planung. (A1)	3	14,29%
Nein. (A2)	13	61,90%
Sonstiges	5	23,81%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Antwort
Matthias Beyersdorfer
TVAL
Geo-Naturpark S-U-T
Fuß- und Radverkehrsbeauftragter
Radwegeverantwortliche

Zusammenfassung für I2 (n=21)

Ist die Entgegennahme und Weiterleitung von Schadensmeldungen und Hinweisen zur Infrastruktur für Ihre gewählte touristische Radroute klar geregelt?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja, aber nur Entgegennahme. (A1)	1	4,76%
Ja, Entgegennahme und Weiterleitung. (A2)	8	38,10%
Nein, aber in Planung. (A3)	4	19,05%
Nein. (A4)	8	38,10%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Zusammenfassung für I3 (n=21)

Wie werden aktuell Schadensmeldungen und Hinweise zur radtouristischen Infrastruktur entgegen genommen?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
über eine Telefon-Hotline (SQ001)	4	23,53%
über eine Homepage (SQ002)	5	29,41%
über eine mobile App (SQ003)	1	5,88%
über verwaltungsinterne (Software-)Syst	0	0,00%
Sonstiges	7	41,18%
Nicht gezeigt	37	

Antwort
per E-Mail
per E-Mail, Telefon
Telefon und E-Mail
k. A.
per E-Mail
per E Mail, Telefon
per E-Mail

Zusammenfassung für I4 (n=21)

Wer übernimmt die Entgegennahme von Schadensmeldungen für Ihre gewählte touristische Radroute?

	Schäden Wegeinfrastruktur		Schäden Wegweisung		Schäden Begleitinfrastruktur	
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*
niemand	1	4,76%	2	9,52%	1	4,76%
zentrale Stelle (wie oben angegeben)	1	4,76%	2	9,52%	1	4,76%
Gemeinde/Stadt	11	52,38%	11	52,38%	13	61,90%
Kreis	2	9,52%	1	4,76%	1	4,76%
Land	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Tourismusorganisation	3	14,29%	2	9,52%	2	9,52%
Sonstige	3	14,29%	3	14,29%	3	14,29%
Keine Antwort	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Nicht gezeigt	25		25		25	

Zusammenfassung für I4a (n=21)

Wie heißt die zuständige Ansprechperson?		
Antwort	21	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Antwort	
Ansprechpartner sind nicht benannt	Herr Gerth
meist in den Kreisen, auf Landesebene Matthias Beyersdorfer, Förderservice Investitionsbank	Ansprechpartner Infrastruktur über unsere Mitglieder in den Kommunen und Landkreisen vorhanden
Meldung über Landkreis an Kommunen	Frau Schubinski, Frau Taubert, Frau Naumann
k. A., wird im Laufe des Projekts definiert	Rad- und Wanderwegewart
meist jeweiliges Bauamt	Ralf Bucher
TO-Vanessa Deisinger, Ansprechpartner der Stadt/Gemeinde	Frau Nina Schattling
über Landkreis an Wegewart Herrn Koch (10 - 15 h/Woche Zeitvolumen)	k. A.
Mitarbeiter der TI Stolberg, gemeldete Schäden, Beschwerden oder Meldungen werden entgegen genommen	Anja Köhler Stadt Weißenfels, Albrecht Schirmer Wegewart Burgenlandkreis
Michael Zerbs	k.A.
Frau Heisig, Herr Blochinger	Frau Rentzsch

Zusammenfassung für I5 (n=21)

Wer veranlasst und koordiniert die Kontrollen der gewählten touristischen Radroute?						
	Wegeinfrastruktur		Wegweisung		Begleitinfrastruktur	
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*
niemand (A1)	5	23,81%	7	33,33%	4	19,05%
zentrale Stelle (wie oben angegeben) (A2	1	4,76%	2	9,52%	2	9,52%
Gemeinde/Stadt (A3)	5	23,81%	4	19,05%	9	42,86%
Kreis (A4)	5	23,81%	4	19,05%	3	14,29%
Land (A5)	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Tourismusorganisation (A6)	2	9,52%	1	4,76%	1	4,76%
Sonstige (A7)	3	14,29%	3	14,29%	2	9,52%
Keine Antwort	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Nicht gezeigt	25		25		25	

Zusammenfassung für I5a (n=21)

Wie heißt die zuständige Ansprechperson?		
Antwort	21	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Antwort	
Ansprechpartner sind nicht benannt	AP Infrastruktur über unsere Mitglieder in den Kommunen und Landkreisen vorh.
s.o.	Herr Gerth
Kreiswegewart	wie oben
k. A. (Hinweis: Im Radwegeprojekt zum Radweg der Industriekultur in MSH ist die Festlegung von langfristigen Zuständigkeiten und Verantwortungen zur Pflege und Instandhaltung des Radweges ein Bestandteil. Aber auch bei anderen Radwegen im Lkr. sind Zuständigkeiten nicht klar geregelt.)	über Landkreis (Frau Haunstein) an Wegewart Herrn Koch (10 - 15 h/Woche Zeitvolumen)
meist jeweiliges Bauamt	Ralf Bucher
TO-Vanessa Deisinger, Ansprechpartner der Stadt/Gemeinde/Landkreies	Nina Schattling
Rad- und Wanderwegewart	Anja Köhler Stadt Weißenfels, Albrecht Schirmer Wegewart Burgenlandkreis
teilweise das Ordnungsamt der Gemeinde Südharz	unbekannt
Michael Zerbs	Wegewart, Mitarbeiter von LK, Gemeinden oderTourismusorganisationen
Wegewart, Herr Koch	Bauhof
Frau Rentzsch	

Zusammenfassung für I6 (n=21)

Wer führt die Kontrollen der gewählten touristischen Radroute durch?

	Wegeinfrastruktur		Wegweisung		Begleitinfrastruktur	
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*
niemand/keine Zuständigkeit (A1)	2	9,52%	4	19,05%	2	9,52%
zentrale Stelle (wie oben angegeben) (A2	2	9,52%	2	9,52%	2	9,52%
Baulastträger (A3)	4	19,05%	1	4,76%	3	14,29%
Mitarbeiter der Gemeinde/Stadt (A4)	5	23,81%	3	14,29%	6	28,57%
Mitarbeiter des Kreises (A5)	3	14,29%	4	19,05%	2	9,52%
Mitarbeiter des Landes (A6)	0	0,00%	1	4,76%	0	0,00%
Mitarbeiter der Tourismusorganisation (A	1	4,76%	1	4,76%	1	4,76%
Ehrenamtliche (z. B. Vereine) (A8)	0	0,00%	1	4,76%	1	4,76%
Sonstige (A9)	4	19,05%	4	19,05%	4	19,05%
Keine Antwort	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Nicht gezeigt	25		25		25	

Zusammenfassung für I6a (n=21)

Wie heißt die zuständige Ansprechperson?

Antwort	21	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Antwort	
teilweise Ordnungsamt der Gemeinde, teilweise Vereine wie Gewerbeverein, Harzklubzweigverein ...	Ansprechpartner Infrastruktur über unsere Mitglieder in den Kommunen und Landkreisen vorhanden
s.o.	Herr Gerth
LK und Kommune	wie oben
k. A., da es den Radweg noch nicht gibt	Rad- und Wanderwegewart
verschieden	Ralf Bucher
k.A.	Nina Schattling
über Landkreis an Wegewart Herrn Koch (10 - 15 h/Woche Zeitvolumen)	Albrecht Schirmer Wegewart Burgenlandkreis
Ansprechpartner sind nicht benannt	unbekannt
Michael Zerbs	Landeswegewart, Wegewart, Bauhofmitarbeiter
Wegewart, Herr Koch	Bauhof

Frau Rentzsch und weitere Mitarbeiter

Zusammenfassung für I7 (n=21)

Erfolgt die Kontrolle der Wegeinfrastruktur, der Wegweisung und der begleitenden Infrastruktur getrennt oder zusammen?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
getrennt (A1)	4	19,05%
zusammen (A2)	9	42,86%
weiß nicht (A3)	5	23,81%
Sonstiges	3	14,29%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Antwort
je nach Gemeinde
nach Feststellung/Meldung eines Schadens
unterschiedlich, je nach Aufgabenstellung

Zusammenfassung für I8 (n=21)

Wie oft erfolgt die Kontrolle der relevanten Infrastruktur für die gewählte touristische Radroute?

	Wegeinfrastruktur		Wegweisung		Begleitinfrastruktur	
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*
mehr als 4x jährlich (A1)	1	4,76%	1	4,76%	2	9,52%
4x jährlich (A2)	0	0,00%	1	4,76%	0	0,00%
3x jährlich (A3)	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
2x jährlich (A4)	5	23,81%	4	19,05%	4	19,05%
1x jährlich (A5)	10	47,62%	6	28,57%	9	42,86%
alle 2 Jahre (A6)	0	0,00%	1	4,76%	1	4,76%
seltener als alle 2 Jahre (A7)	1	4,76%	3	14,29%	1	4,76%
nie (A8)	4	19,05%	5	23,81%	4	19,05%
Keine Antwort	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Nicht gezeigt	25		25		25	

Zusammenfassung für I9 (n=21)

In welcher Form werden die Kontrollen protokolliert?		
Antwort	21	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Antwort	
Protokolle sind nicht bekannt	Datenbank
k.A.	Foto
keine Dokumentation	unbekannt
k. A., da der Radweg noch nicht existiert (Prüfungen erfolgen aktuell nur auf Gemeinde-Ebene oder auf Eigeninitiative)	Sie werden nicht protokolliert, sondern nach Feststellung oder Schadensmeldung weitergemeldet an Gemeinde od. Vereine
nicht bekannt	Unbekannt
weiß ich nicht	verbal und fotografisch innerhalb eines GIS-gestützten Katasters
Mängelprotokoll	Bauhof
Text und Foto	
Befahrung	
k.A.	
per Bild, Ort, Zustandsbericht in Tabellenform	
jede Kommune, Landkreis für sich. Protokolle werden dem Saaleradweg e.V. aber nicht immer übermittelt.	
über Outdooractive	
schriftlich	

Zusammenfassung für I10 (n=21)

Wer übernimmt die Mängelbeseitigung für die gewählte touristische Radroute?

	Wegeinfrastruktur		Wegweisung		Begleitinfrastruktur	
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*
niemand/keine Zuständigkeit (A1)	1	4,76%	3	14,29%	1	4,76%
zentrale Stelle (wie oben angegeben) (A2	0	0,00%	2	9,52%	0	0,00%
Baulastträger (A3)	9	42,86%	2	9,52%	6	28,57%
Mitarbeiter der Gemeinde/Stadt (A4)	6	28,57%	7	33,33%	9	42,86%
Mitarbeiter des Kreises (A5)	2	9,52%	3	14,29%	1	4,76%
Mitarbeiter des Landes (A6)	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Mitarbeiter der Tourismusorganisation (A	1	4,76%	0	0,00%	0	0,00%
Ehrenamtliche (z. B. Vereine) (A8)	0	0,00%	1	4,76%	1	4,76%
Sonstige (A9)	2	9,52%	3	14,29%	3	14,29%
Keine Antwort	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Nicht gezeigt	25		25		25	

Zusammenfassung für I10a (n=21)

Wie heißt die zuständige Ansprechperson?

Antwort	21	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Antwort
Ansprechpartner sind nicht benannt
unterschiedlich, auch abhängig, ob Radweg eine Koordinierungsstelle hat
Kreiswegewart, Finanzierung über Kommune
k. A.
teilweise Ordnungsamt der Gemeinde, teilweise Vereine wie Gewerbeverein, Harzklubzweigverein ...
TO-Vanessa Deisinger, Ansprechpartner der Stadt/Gemeinde/Landkreies
überLandkreis an Wegewart Herrn Koch (10 - 15 h/Woche Zeitvolumen)
verschieden
Michael Zerbs
Frau Heisig

wie oben
Rad- und Wanderwegewart
unterschiedliche Personen
Nina Schattling
unbekannt
Wegweisung: Anja Köhler Stadt Weißenfels, Wegeinfrastruktur und Begleitinfrasturuktur hängt vom Baulastträger ab
Wegewart, Bauhofmitarbeiter
Bauhof
Frau Rentzsch und weitere
je Gemeinde verschiedene Ansprechpartner
AP Infrastruktur über unsere Mitglieder in den Kommunen und Landkreisen vorh.

Zusammenfassung für I11 (n=21)

Wie lange dauert es in der Regel, bis kleinere Mängel (z. B. Bewuchs, Verschmutzung, verdrehte Schilder etc.) behoben sind?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
kleinere Mängel werden direkt im Zuge (	4	19,05%
bis zu einer Woche (A2)	5	23,81%
bis zu einem Monat (A3)	2	9,52%
bis zu drei Monaten (A4)	1	4,76%
länger als drei Monate (A5)	2	9,52%
weiß nicht (A6)	7	33,33%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Zusammenfassung für I12 (n=21)

Wie lange dauert es in der Regel bis größere Mängel (z. B. Schäden der Oberflächenbeschaffenheit, fehlende Schilder, verwitterte Rastplätze etc.) behoben sind?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
bis zu einer Woche (A1)	0	0,00%
bis zu einem Monat (A2)	2	9,52%
bis zu drei Monaten (A3)	2	9,52%
bis zu sechs Monaten (A4)	2	9,52%
bis zu einem Jahr (A5)	0	0,00%
länger als ein Jahr (A6)	4	19,05%
weiß nicht (A7)	11	52,38%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Zusammenfassung für I13 (n=21)

Gibt es eine vertragliche Regelung für die Erfüllung dieser Aufgaben zwischen Ihrer Institution und dem jeweiligen Aufgabenträger?

Antwort	Anzahl	Prozent
Nein, aber ist in Planung. (A1)	3	14,29%
Nein. (A2)	17	80,95%
Sonstiges	1	4,76%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Zusammenfassung für I14 (n=21)

Wer trägt die finanzielle Verantwortung für die Instandhaltung der radtouristischen Infrastruktur?

	Wegeinfrastruktur		Wegweisung		Begleitinfrastruktur	
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*
niemand (A1)	1	4,76%	1	4,76%	1	4,76%
zentrale Stelle (wie oben angegeben) (A2	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Gemeinde/Stadt (A3)	14	66,67%	13	61,90%	16	76,19%
Kreis (A4)	2	9,52%	1	4,76%	1	4,76%
Land (A5)	1	4,76%	1	4,76%	0	0,00%
Tourismusorganisation (A6)	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Sonstige (A7)	3	14,29%	5	23,81%	3	14,29%
Keine Antwort	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Nicht gezeigt	25		25		25	

Zusammenfassung für I14a (n=21)

Wie heißt die zuständige Ansprechperson?

Antwort	21	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Antwort
Ansprechpartner sind nicht benannt
s. o.
Kreiswegewart
k. A.
verschieden
Die Frage zur finanziellen Verantwortung kann ich nicht beantworten
überLandkreis an Wegewart Herrn Koch (10 - 15 h/Woche Zeitvolumen)
teilweise Ordnungsamt der Gemeinde, teilweise Vereine wie Gewerbeverein, Harzklubzweigverein ...
Michael Zerbs
Frau Heisig
Frau Rentzsch
unterschiedliche Personen
Nina Schattling
Stadt: Anja Köhler, Kreis: Ralf Franke oder Albrecht Schirmer
unbekannt
geteilt Landkreis, Gemeinde, Naturpark
Bauhof
k. A.
Ansprechpartner Infrastruktur über unsere Mitglieder in den Kommunen und Landkreisen vorhanden
je Gemeinde verschiedene Ansprechpartner
wie oben

Zusammenfassung für I15 (n=21)

Wie viel Budget steht pro Jahr zur Verfügung für … den Ausbau der radtouristischen Infrastruktur (wenn unklar, bitte freilassen)		
Insgesamt:	4	19,05%
davon für Wegeinfrastruktur:	*1*	
Wegweisung:	*1*	
begleitende Infrastruktur:	*1*	
Keine Antwort	17	80,95%
Nicht gezeigt	25	

Antwort
nicht bekannt
gering, da Kosten von Kommunen getragen werden
50.000,- + x
unbekannt
gering
vierstellig
schwankend

Zusammenfassung für I16 (n=21)

Wie viel Budget steht pro Jahr zur Verfügung für … die Unterhaltung der radtouristischen Infrastruktur (wenn unklar, bitte freilassen)		
Insgesamt:	4	19,05%
davon für Wegeinfrastruktur:	*1*	
Wegweisung:	*2*	
begleitende Infrastruktur:	*1*	
Keine Antwort	17	80,95%
Nicht gezeigt	25	

Antwort
nicht bekannt
gering, da Kosten von Kommunen getragen werden
18 T€ (HH-Mittel des LK Leipzig für Wegewart beim LPV
nicht von Frage zuvor trennbar
vordergründig für SNR-Radrouten

Zusammenfassung für I17 (n=21)

Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Bereichen der Qualitätssicherung der Infrastruktur?

	Kontrolle und Pflege		Verteilung und Organisation		finanzielle Mittel	
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*	*Anzahl*	*Prozent*
sehr zufrieden (A1)	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
zufrieden (A2)	8	38,10%	2	9,52%	2	9,52%
weniger zufrieden (A3)	10	47,62%	8	38,10%	8	38,10%
unzufrieden (A4)	2	9,52%	7	33,33%	6	28,57%
kann ich nicht beurteilen (A5)	1	4,76%	4	19,05%	5	23,81%
Keine Antwort	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Nicht gezeigt	25		25		25	

Zusammenfassung für I18 (n=21)

In welchen Bereichen gibt es für Ihren gewählten touristischen Radweg konkrete Planungen für den Radverkehr?

Wegeinfrastruktur, und zwar:	12	57,14%
Begleitende Infrastruktur (Wegweisung,	11	52,38%
Keine konkreten Planungen.	6	28,57%
Nicht gezeigt	25	

Antwort	
Riveufer, Wörmlitzer Ufer Halle, Franz-Schubert Brücke Halle	Knotennummersystem für Wurzenere Land wird gerade geplant
unterschiedlich	Info-Tafeln
gesamter Radweg	Schaffung von Ladestationen am gesamten Radweg
Verbesserung Oberflächenbeschaffenheit	SRW, Rippachroute, URW, ERW
Teilabschnitt Mühlbach Kühren	Wegweisung, Info-Tafeln, Rastplätze, etc.
teilweise Umverlegung	Neuausschilderung Nebenroute zwischen Naumburg und Kleinheringen
Brücke in Bad Kösen,	Ausbau der Villa im Kurpark zur Radfahrerunterkunft mit Werkstatt etc.
D4-Route Umverlegung über Altenburg	Radwegabhängig
Teilanschnitt ab Dolsenhain instand setzen	unbekannt
Netzknoten Naumburg, Kooperation BLK-SK	muss noch erfolgen
Ausbau einiger Abschnitte, 3 Trassenänderungen	neue Wegweisung Halle
Überregionale Verbindung, zudem Ausbau zu einer Goethe-Radacht (Verbindung mehrerer tour. Punkte zu einem Rundkurs)	Thermoplastiken, Knotenpunktsystem. u.a. zur Vermarktung regionaler (Themen-)Routen

Verbesserung der Wegweisung, Bodenmarkierungen, mehr Rastplätze und

Zusammenfassung für I19 (n=21)

Gibt es bei Ihnen Beschilderungs- und Markierungsregeln (z. B. Gestaltungsrichtlinien für Markierung, Wegweisung und Informationstafeln)?		
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja (Y)	19	90,48%
Nein (N)	2	9,52%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Zusammenfassung für I20 (n=21)

Nutzen Sie ein Beschilderungskataster?		
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja (Y)	8	38,10%
Nein (N)	13	61,90%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Zusammenfassung für I20a1

Ja, und zwar: (n=8)		
Antwort	8	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	38	

Antwort
weiß nicht
Cardo
Geoportal LK Leipzig von cardomap
GIS/CARDO Touristisches Wegekataster LK Leipzig (aktuell seit 2020 im Aufbau und in der Anwendung)
das des Landkreises Leipzig
eigene Datenbank
Papier, wenn vorhanden
QGIS

Zusammenfassung für I20a (n=8)

Ist dieses digital?		
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja (Y)	7	87,50%
Nein (N)	1	12,50%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	38	

Zusammenfassung für I20a2 (n=13)

Nein, stattdessen nutzen wir:		
Antwort	13	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	33	

Antwort
nicht bekannt
k. A.
weiß ich nicht
einheitliche Beschilderungs- und Markierungsregeln des Harzklubs werden bei uns beachtet
k. A.
Ausschilderung ist im Auftrag LASuV in 2020 neu erfolgt und als Katasterblätter erfasst
k. A.
kann ich nicht beantworten
Ursprungsplanung der Radwegebeschilderung
Kontrollen und Meldungen
eigene Zusammenstellung
Eigene Unterlagen
k. A.

Zusammenfassung für I20b (n=21)

Was schätzen Sie an dem eingesetzten System?		
Antwort	21	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Antwort
nichts - ist in sich nicht kongruente Insellösung, weicht ab von der FGSV 245 der Bundesländer Sachsen und Thüringen, Brandenburg, und Niedersachsen - keine klaren Zuständigkeiten, Kommunen verweisen auf Land, Land auf Kommunen.
bitte Matthias Beyersdorfer fragen
Befindet sich im Aufbau, es ist geplant, dass Kommunen dies nutzen könnenzukunftsfähig und weiter ausbaufähig
k. A.
Online-Kataster -> Eingabe an jedem PC möglich- Erzeugung einer Schilderübersicht pro Pfosten möglich
k. A.
alle touristischen Wege können samt Ausstattung (einschl. Knotennummern) in einem Programm erfasst und verwaltet werden.
einheitliche Beschilderung und Markierung nach dem Harzklub-System im nahezu ganzen Harz
k. A.
k. A.
Keine Info
keine Angabe
Fotos vom Ausgangszustand bekannt
wir fangen gerade an es zu nutzen
Strukturübergreifend
Nutzerfreundlichkeit
nichts
k. A.
Mangelhaft
System wurde von uns speziell für Instandhaltung konzipiert. Beinhaltet vollständige Informationen, die zu einer schnellen Reproduzierbarkeit aller
k. A.

Zusammenfassung für I20c (n=21)

Was macht die Arbeit mit dem System schwierig?		
Antwort	21	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Antwort
kein durchgängiges und konkretes System, kein Handbuch für Kommunen
bitte Matthias Beyersdorfer fragen
sehr komplex
Bisher wurden, abgesehen von den Erfassungen aus dem Radverkehrskonzept, kaum Daten zum Radverkehr erhoben bzw. gepflegt; nach meinem Wissen keine oder kaum digitale Daten verfügbar. Für den Radweg der Industriekultur MSH soll hier aufgearbeitet werden, wie genau das umgesetzt wird, kann ich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen.
steile Lernkurve, langsames System, Eingabe von Pfosten und Schildern in das Kataster langwierig, keine Zuweisung von Pfosten/Schildern zu Routen möglich -> kein Schilderkatasterauszug für eine gesamte Route möglich
k. A.
diverse Fachkenntnisse erforderlich;
k. A.
k. A.
k. A.
k. A.
keine Angabe
nichts
keine Angaben
IT-Kenntnis, Datensatzpflege
nichts
ist nicht schwierig
tba
Kein Interesse der verantwortlichen
Zeitaufwand, der für die Datenpflege notwendig ist.
k. A.

Zusammenfassung für I20d (n=21)

Planen Sie in diesem Bereich zu investieren?		
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja (Y)	5	23,81%
Nein (N)	16	76,19%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Zusammenfassung für I21 (n=8)

Funktioniert das Beschilderungskataster auch regionsübergreifend?		
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja (Y)	6	75,00%
Nein (N)	2	25,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	38	

Zusammenfassung für I21a (n=13)

Funktioniert Ihr System auch regionsübergreifend?		
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja (Y)	2	15,38%
Nein (N)	10	76,92%
Keine Antwort	1	7,69%
Nicht gezeigt	33	

Zusammenfassung für I22 (n=21)

Für das Managen und Verwalten von Wegen gibt es viele Ansätze und Möglichkeiten. Bitte skizzieren Sie den Prozess so genau wie möglich.		
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Wir nutzen ein digitales Wegemanagem	5	23,81%
Wir nutzen eine Software. (A2)	1	4,76%
Wir managen anderweitig (z. B. per Mail	15	71,43%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Zusammenfassung für I22a (n=5)

Welches System nutzen Sie?		
Antwort	5	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	41	

Antwort
Cardo
Outdooractive
Outdooractive
das des Landkreises Leipzig
Eigensystem auf Basis QGIS, SQL und Grafik-Software

Zusammenfassung für I22b (n=1)

Welche Software nutzen Sie?		
Antwort	1	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	45	

Antwort
bitte Matthias Beyersdorfer fragen

Zusammenfassung für I22c (n=15)

Bitte beschreiben Sie die Vorgehensweise im Detail.		
Antwort	15	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	31	

Antwort
als ADFC ist uns nicht bekannt wie im einzelnen verfahren wird, im Ergebnis sehen wir das Oberflächenschäden z. B. Wurzelaufbruch über Jahre nicht behoben werden, Steinschlag bei Rothenburg seit sieben Jahren nicht gesichert, Wegweisung über Jahre nicht erneuert - Ausbau in den vergangenen Jahre auf Grund von Hochwasserhilfen in
Aktuell liegen meines Wissens nur die Karten aus dem Radverkehrskonzept vor. Für die Zukunft kann ich noch keine Angabe machen.
- Mängelmeldung und Weiterleitung per E-Mail/Telfon
Mängel können vom Endkunden über eine Online-Umfrage zum Radweg mitgeteilt werden. Auch hemen wir Mails der Endkunden sowie von Mitarbeitern anderer Tourismusorganisatioen, Gemeinden oder Städten entgegegen
Wir sind erst am Anfang, das Erhaltungsmanagement aufzubauen.
wir geben Meldungen an das Bauamt der Gemeinde und/oder an den Harzklubzweigverein weiter
k. A.
Bitte beschreiben Sie die Vorgehensweise im Detail.
k. A.
Lediglich bei Mängeln erfolgt eine telefonische Abstimmung mit den eigentlich Verantwortlichen Baulastträger.
Dokumentation der Wege per Mail / Kontrolle vor Ort / Absprache telefonisch
k. A.
Die Abschnitte werden überprüft. Bestehende Mängel werden beseitigt.
bin dafür nicht zuständig
tba
Unbekannt

Zusammenfassung für I22d (n=16)

Planen Sie die Einführung eines digitalen Wegemanagements?		
Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja (Y)	6	37,50%
Nein (N)	10	62,50%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	30	

Zusammenfassung für I22e (n=6)

Planen Sie weitere Investionen und welche?		
Antwort	6	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	40	

Antwort
bitte Matthias Beyersdorfer fragen
k. A.
Aufbau eines freien Wegemanagements auf Basis von QGIS in Überlegung
Radfahr-Zählstationen und Gästeerhebungen, digitaler Radroutenplaner für den R1
über Landkreis
unbekannt

Zusammenfassung für I22f (n=10)

Planen Sie andere Investionen und welche?		
Antwort	10	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	36	

Antwort
nicht bekannt
nein
k. A.
k. A.
noch offen
Aus- und Umbau, Vernetzung der Strecken, Streckenbetreuer
Nein.
tba
Unbekannt
k. A.

Zusammenfassung für I23 (n=21)

Funktioniert das Wegemanagement auch regionsübergreifend?		
Antwort	Anzahl	Prozent
Ja (Y)	9	42,86%
Nein (N)	12	57,14%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Zusammenfassung für I24 (n=21)

Was schätzen Sie an dem eingesetzten System?		
Antwort	21	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Antwort
Es gibt kein System, nur sporadisches Handeln, unterschiedlich je nach Kommune und Landkreis
bitte Matthias Beyersdorfer fragen
analog Beschilderung
k. A.
- einfach und kostengünstig
Die bisherige Kommunikation, Mängelmeldung oder Weiterleitung von Hinweisen per Mail ist ausbaufähig und sollte über ein "richtiges" System (digitales
keine Antwort möglich
die Markierung und Beschilderung der Wander-und Radwege nahezu einheitlich im gesamten Harzgebiet nach dem System des Harzklubs und der Harzklubzweigvereine
ist gegenwärtig im Aufbau
k. A.
nicht vorhanden
keine Angabe
mobil, Weitergabe von Aufgaben an zuständige Gemeinde möglich, Sichtbarkeit der Aufgabenerledigung, Schildereditor
keine Angaben
Strukturübergreifend
Nutzerfreundlichkeit
nichts
tba
Unbekannt
keine Datenbegrenzung, alle möglichen Datenformate sind zugänglich, Verknüpfung mit kaufmännischen oder anderen Informationen sind jederzeit möglich, GIS und
Datenbank freie Software, teilautomatiesierte Ausgabe von Druckvorlagen ist gegeben.
k. A.

Zusammenfassung für I25 (n=21)

Was macht die Arbeit mit dem System schwierig?		
Antwort	21	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Antwort
keine Aufgabenbeschreibungen und Ansprechpartner/ Zuständigkeiten bekannt
bitte Matthias Beyersdorfer fragen
sehr komplex
siehe Beschilderung
- keine klaren Strukturen- Infos gehen verloren
Es erfolgt kein dauerhafter Rücklauf, die Kommunikationswege sind sehr lang. Der Status eines Projektes, einer Verbesserung der Wegeinfrastruktur oder für eine Behebung eines Mängels ist nicht verfolgbar.
keine Antwort möglich
k. A.
k. A.
k. A.
nicht vorhanden
pflegeaufwendig
nichts
keine Angaben
viele Akteure, viel Planung wenig Substanz
nichts
nichts
tba
keine Ahnung
Die volle Nutzbarkeit setzt Vorkenntnisse der Teilbereiche und deren Software voraus.
k. A.

Zusammenfassung für I26 (n=21)

Erlaubt das Wegemanagement die Bewertung der Infrastrukturaufwände für die Zukunft?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja (Y)	7	33,33%
Nein (N)	14	66,67%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	25	

Zusammenfassung für M1 (n=46)

Erfassen Sie bereits Gäste auf Ihrer gewählten touristischen Radroute?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja, dauerhaft. (A1)	5	10,87%
Ja, sporadisch. (A4)	9	19,57%
Nein. (A2)	22	47,83%
Kann ich nicht beurteilen. (A3)	10	21,74%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	0	

Zusammenfassung für M1a (n=14)

Wie zählen Sie Ihre Radgäste?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
manuell (z. B. Zählungen mit oder ohne I	8	57,14%
mechanisch (z. B. Induktionsschleifen, Dı	4	28,57%
optisch/elektromagnetische Methoden (z	1	7,14%
mobilgerätbezogene Methoden (z. B. pas	0	0,00%
Sonstiges	1	7,14%
Nicht gezeigt	32	

Antwort
Listen

Zusammenfassung für M2 (n=46)

Gibt es bei Ihrem gewählten touristischen Radroute bereits eine Knotenpunktwegweisung?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja. (A1)	7	15,22%
Nein. (A2)	26	56,52%
Kann ich nicht beurteilen. (A3)	13	28,26%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	0	

Zusammenfassung für M2a (n=26)

Planen Sie die Einführung eines Knotenpunktsystems?

Antwort	*Anzahl*	*Prozent*
Ja (Y)	10	38,46%
Nein (N)	16	61,54%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	20	

Zusammenfassung für M3 (n=46)

Bitte erläutern Sie ausführlich Ihre Verbesserungswünsche für ein effizientes Qualitäts- und Wegemanagement.

Antwort	46	100,00%
Keine Antwort	0	0,00%
Nicht gezeigt	0	

Antwort
1. Neue Wegweisungssystem auf Grundlage der FGSV 245 landesweit 2. Neuplanung Wegweisung durch zentrale Stelle wie in Sachsen 3. Arbeitsgruppe Infrastruktur der betroffenen Baulastträger d. h. auch des Landes und Landkreise 4. schriftliche Vereinbarung zum Wegemanagement mit Aufgabenbeschreibung und Verantwortlichen
Koordinierungsstellen
Erfassung aller relevanter DatenErfassung der Oberflächenbeschaffenheit
Digitalisierung und umfassende Bestandsaufnahmen, insb. digitale Aufbereitung der Daten
- klare Zuständigkeiten und Strukturen aller beteiligter Akteure- klares Bekenntnis für die Arbeit an einem qualitätsorientierten Management
Gästeerhebungen mit Befragung der Radfahrer, ein Knotenpunktsystem zur besseren Vermarktung von Themenrouten, die Kommunikationswege müssen strukturierter werden und es muss eine Kontrolle der Maßnahmen erfolgen
- Sicherung der Koordinierungsfunktion- Klare Aufgabenverteilung- Finanz. und materielle Absicherung Wegewart- Netzwerkarbeit

- Koordinierungsstelle für länderübergreifende Fernradwege notwendig -> Qualitätsprüfung, Routenführung, Vermarktung, etc. - für Sachsen: Klärung klarer Zuständigkeiten auf Landesebene (SMWA, SMWK, LTV, TMGS etc.) - für Sachsen: Einführung eines einheitlichen zentralen digitalen Datenmanagementsystems (Grundsatzkonzept für Touristisches Wegeinformationssystem liegt vor -> Klärung der Zuständigkeit auf Landesebene wesentlich!)
Schnittstelle zwischen Openstreetmap und Geoportalen der Landkreise ist nicht gegeben. So sind teilweise noch veraltete Infos im Netz, die von den Anbietern wie Outdooractive und komoot genutzt werden. Es braucht eine zentrale Stelle. Auch bei Umleitungen sind wir immer noch auf die Rückmeldung der Wegewarte angewiesen.
Regional (z.B. im Landkreis) müsste eine koordinierende Stelle/Ansprechpartner sich um die funktionstüchtige Infrastruktur, Wegebeschilderung usw. sowie Erweiterung, Qualität .... kümmern und zuständig sein.
feste Verantwortlichkeit mit Finanzierung unterlegenVernetzung über (Landes)grenzen hinaus
- länderübergreifende einheitliche Beschilderung
gegenwärtig im Aufbau
Linienführung ist mangelhaft
k. A.
Einsatz eines gemarkungsübergreifenden Wegewartes durch den Landkreis
Die Bewertung bezieht sich ausschließlich auf Cospuden, Pier 1 bis Piesteritz. Pier 1 bis Groitzsch ist extrem umwegig und bleibt weit unter den Möglichkeiten.. Trotz AG Infra des GRL und AG Rad des LK L keine befriedigende Vorbereitung, Abstimmung zur Linienführung und Sinnhaftigkeit. Man kann m.E. eine thematische Tour nicht zwangsläufig zu einer regionalen HRR entwickeln. Schaufelrad und Ferropolis liegen auch nicht direkt am Radweg.
Schaffung einer festen Stelle
wünschenswert wäre eine Radwegekoordination, über Kommunal-, Kreis- und Ländergrenzen hinweg (eine oder mehrere Personalstellen), die sich nur um das
Da es sich bei dem Fuhneradweg um einen sehr ursprünglichen und naturnahen Radweg handelt ist das erwähnte Wegemanagement für diesen Bereich noch gut durch eigene Befahrung in Abständen mit Wege- und Schilderkontrolle in der Praxis zu erledigen. Lediglich die Wegequallität ist durch oftmals auch landwirtschaftliche Nutzung des Weges in Mitleidenschaft gezogen. Dies sollte durch den landwirtschaftlichen Verursacher auch behoben werden. Ebenfall sind auch die flussansässigen Kommunen bemüht die Infos über eventuelle Schäden an den LK weiterzuleiten. Wenn die touristische Bedeutung und Aufmerksamkeit für den Fuhneradweg zunimmt, ist der nächste Schritt über ein effizientes Qualitäts-und Wegemanagement nachzudenken.
dadurch dass Kommunen und Landkreise für ihren jeweiligen Radabschnitt selbst verantwortlich sind und wir auf Rückmeldungen der Partner aus den angewiesen sind bei Mängeln, deren Beseitigung und Entstehung neuer Infrastruktur und es kein gemeinsames Wegemanagement gibt, würden wir uns dahingehend eine Optimierung Bitte erläutern Sie ausführlich Ihre Verbesserungswünsche für ein effizientes Qualitäts- und Wegemanagement.

- verpflichtende Ortsverbindungen als kombinierte Geh- und Radwege mit einer Mindestbreite von 2,50m entweder parallel zu bestehenden Straßen oder über Feldwege
- Wiederherstellung von (unrechtmäßig) überpflügten Feldwegen als alternative Ortsverbindungen, die Kosten tragen die Verursacher der bestehenden Unwegbarkeit
- Wiederherstellung bzw. Erhalt einer guten und sicheren Wegqualität von Feld- und Waldwegen bei Mitnutzung durch Forst- und Landwirtschaftsmaschinen. Auch hierfür sind die Landwirtschafts- und Forstbetriebe haftbar.
- engmaschige Kontrolle von Fahrverboten für Kfz auf verkehrsberuhigten Straßen bzw. Wegen
- geeignete Förderung von (Ausflugs-)Gastronomie und Pensionen
- keine Hindernisse wie überhöhte Bordkanten, Drängelgitter oder "Radfahrer absteigen"-Schilder

Verbesserung des Zustandes von Straßen und Radwegen in Halle im Allgemeinen.

Mehr Kartenmaterial "touristische Radwege" mit Details zu Radservicestationen, Raststätten, Rastplätzen, Schutzhütten, Unterkunft usw. - n a h e an der Strecke, dazu Angaben der Erreichbarkeit (Telefon usw.) und Öffnunszeiten!!! Ebenso mit Angaben zu Sehenswürdigkeiten nahe der Strecke und detaillierte Darstellung der Nebenstrecken zur Erreichbarkeit dieser Sehenswürdigkeiten!!! Umfangreicher, weiterer Ausbau der Beschilderungen an den gesamten Radrouten, insbesondere an Kreuzungen, Gabelungen usw. notwendig!!! Ebenso umfangreicher Wegebefestigung auf vielen Teilstrecken notwendig!!!

mit Outdoorsactive zufrieden

bessere finanzielle Ausstattung der Kommune, aufheben Freiwilligkeit Tourismus, Schaffung eine Wegewartstelle

OpenSource-Systme, einfache/schlanke Systeme, Klarstellungen von Zuständigkeiten, Abkürzen von Informationsflüssen, Reduktion subjektiver Beeinflussung, Abwägung nach Kosten-/ Nutzenverhältnis, Realitätsbezug zw. Wollen und Können , Verfahrensvereinfachung, Finanzausstattung

Aufbau eines Wegweisungskatasters

1. Wegweisung nach FGSV 245, die derzeitige Wegweisung ist wenig informativ,
2. Ausbau der unzureichend ausgebauten Wegeabschnitte, wie z.B. Saalebrücke in Schkopau (Schiebestrecke) div. Kopfsteinpflaster Straßen.

Strecken sind zum Teil in einem "vorbildlich verwahrlosten Zustand"Es ist aber in der Vergangenheit bereits daran gearbeitet worden

tba

Weis ich nicht

k. A.

Ausbau des verfügbaren Arbeitszeitfonts für den Bereich Kataster

Kontensystem wäre gut

mehr E-Bike-Ladestationen, mehr Hinweise auf Sehenswürdigkeiten in der Nähe, Sensibilisierung der Unterkünfte vor Ort für dieses Thema

nicht vorhanden

Wegeführung sollte sich besser an straßenabseitigen Wegen orientieren (z.B. zwischen Lucka und Großstolpen abseits der Staatsstraße);

Der Radweg entlang des Werbeliner Sees ist in einem katastrophalen Zustand. Der ehemal glatte Asphalt ist durch zahlreiche stark Querschwellen übersät, verursacht durch Wurzelaufbrüche der umstehenden Bäume und Sträucher. Es besteht erhöhte Unfallgefahr! Es ist fast unverantwortlich Gruppen über dieses Stück der Radroute zu führen. Leider gibt es für die Umgehung keine Alternativen!

Schließung der Lücken an Bundes- und Staatsstraßenabschnitten

Es müsste tagaktuell sichbar sein, wenn Fähren nicht verkehren. In Barby z. B. ist allein die Kommune für den Fährbetrieb verantwortlich. Aus Kostengründen wird der Fährbetrieb auf ein Minimum reduziert bzw. ganz gestrichen. Um den Radweg als touristisches Element zu betrachten, müssen die Fährverbindungen verlässlich sein.
Radwege häufig durch drunterliegende Äste stark beschädigt, nach oben aufgerissen, so eine Teilstrecke ca. 1km, wenn man von der S 186 Knautkleeberg nach links auf den
Schaffung von Verbindungen überregionalen Radwegen bzw. Schaffung neuer Radwege verschiedener Gemarkungsgrenzen. Verbesserung an Unterkünften/Herbergen in kleineren Orten.
Ein effizientes Qualitäts-und Wegemanagement sollte sich aus meiner Sicht an den Bedürfnissen der Radfahrer/Radwanderer orientieren. Wissen wir generell, welche
k. A.

Zusammenfassung für M4 (n=46)

Welchen Anforderungen sollte ein solches System gerecht werden?		
Antwort	45	97,83%
Keine Antwort	1	2,17%
Nicht gezeigt	0	

Antwort	
regelmäßige Kontrollen, Weiterentwicklung von Schwachstellen , klare Zuständigkeiten, zentrale Beschwerdestelle	Gewährleistung der durchgängigen Befahrbarkeit der Radwege und der Verknüpfung mit weiteren Angeboten und Sehenswürdigkeiten entlang der
Koordinierungsstellen	Wird zeitnah darüber nachgedacht, welche Anforderungen gewünscht sind und benötigt werden.
Überblick für alle Behörden	funktional, bedienfreundlich für alle Nutzer
Verteilung von Verantwortl. u. Zugriffsmöglichkeit durch wichtige Akteure	den Radtourismus attraktiver zu machen
k. A.	Sicherheit, Ökologie und Nachhaltigkeit, sanfter Tourismus
nsprechpartner verschiedener Organisationen/Verwaltungen, Kontrollfunktio	Gefahrlos Fahrrad fahren zu können.
Fahrbahnqualität, Umwegarme Linienführung	k. A.
touristisches Marketing	s.o.
Transparenz und Zugänglichkeit	keine Angaben
kreis mit einem Ansprechpartner oder - stelle im Land zusammenarbeiten. Hi	In den AG sollte gearbeitet und nicht nur informiert werden.
sam ausgearbeiteter Maßnahmenkatalog mit konkretem Umsetzungshorizont	k. A.
gegenwärtig im Aufbau	k. A.
k. A.	pratikabel
Aktualität, Attraktivität, saisonale/jahreszeitgemäße Werbung bzw. Extrabewerbung; gute Erreichbarkeit durch Kombination mit weiteren Verkehrsanbindungen per Bahn, Bus, Wasserweg, Auto, ggf. auch Luftweg ; gute Recherchemöglichkeiten in sozialen Medien, Tourismus- u. Reisezentren, Websites der Orte und Kulturstätten, Tagespressen - insbesondere aktuell zu Events an den Routen (Ausstellungen, Weinführungen usw.)	k. A.

Welchen Anforderungen sollte ein solches System gerecht werden?

Antwort	
k. A.	k. A.
digital bearbeitbar	Gute Wegbeschilderung, verkehrssichere Wegstrecken im guten baulichen Zustand, Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten, Gelgenheiten zu kleineren Reparaturen (Werkzeugdepots und Fahrradschlauchautomaten)
Managementsystem ist zweitrangig, erstrangig ist die Wegequalität, die Wegweisung, die Barierefreiheit.	- tagesaktuelle Informationen - Infosystem für Baustellen, Umleitungen und Fährzeiten auf der Strecke. - newslettermeldungen - Infos zu Wegebeschaffenheit - Infos zu Öffnungszeiten der Gastronomie am Wegesrand - guter Wetterbericht
Fahrbar für Alle,Barrierefrei	Komfortabel. Sicher
tba	k. A.
Weis ich nicht	Keine Angaben
k. A.	Kann ich nicht beantworten
Alle Anforderungen können durch unser System abgedeckt werden.	k. A.
ADFC Radregion	muss wenig Ressourcen beanspruchen
stetige Verbesserung des IST-Zustandes sowie Weiterentwicklung des Gesamten	

Zusammenfassung für H1 (n=46)

Möchten Sie uns noch etwas mitteilen?		
Antwort	17	36,96%
Keine Antwort	29	63,04%
Nicht gezeigt	0	

Antwort
Potential in Sachsen- Anhalt nicht ausgeschöpft und auch zwischen Bundesländern nicht, z. B. nicht genutzte, stillgelegte Bahntrasse Leipzig - Leutzsch - Merseburg, oder Weiterentwicklung Themenroute Kohle, Dampf, Licht über Zeitz zum Geiseltalsee, Mulderadweg und Radweg Leipzig Berlin ausbauen. Metropolregion mit mehr als 1 Mio. Einwohner bietet riesige Zielgruppe für Freizeitaktivität Nr. 1 in Mitteldeutschland
Einiges aus dem Bereich Infrastruktur konnte ich nicht beantworten. Als regionaler Tourismusverband nehmen wir Anmerkungen zur Wegeinfrastruktur entgegen, leite diese jedoch an die Ansprechpartner der Städte/Landkreise oder zum Land weiter. Verbesserungen der touristischen Infrastruktur streben wir an und initiieren Projekte. Die Umsetzung erfolgt jedoch auch in enger Abstimmung mit Städten/Kommunen/Landkreises/Land. Nur selten erfolgt die Umsetzung aus Eigenmitteln.
Einige Fragen waren sehr fachlich und spezifisch und konnten aufgrund der aktuellen personellen und finanziellen Situationen in den Regionen nur schwer eingeschätzt werden, weil Grundvoraussetzungen fehlen und großer Nachholebedarf zur Thematik besteht.
Wir sind nicht direkt für die touristischen Radwege die zuständige Stelle, melden oder geben aber Meldungen und Schäden, Informationen oder Mitteilungen entsprechend weiter, entweder an das Ordnungsamt oder Bauamt der Gemeinde, an den Harzklubzweigverein oder z.B. den örtlichen Gewerbeverein.
Solcher Fragebogen kann komplexe Zusammenhänge kaum spiegeln. Als Nutzer, Planer von Radtouren für ADFC und Naunhofer Radwanderfreunde seit weit über 20 Jahren immer mit neuen Angeboten von Dessau-Wittenberg-Jessen bis Altenburg-Jena bzw. Mansfelder Land bis zum Oberen Elbland. Ich beschäftige mich mit einem Sorgenkind der Entwicklung: SNR II 17. Lobpreisungen dazu und zu anderen Routen gibt es genug.
Liebe Frau Heidemüller, ich habe, wie telefonisch besprochen, versucht den Fragebogen für den vogtländischen Teil des Elsterradweges auszufüllen. Bei vielen Kriterien ist mir die Einschätzung schwer gefallen, bei den mit "gut" bewerteten Kriterien schwankte ich meistens zwischen "gut" und "ausreichend". Das begründet sich vielleicht auch darin, dass wir im Vogtland tw. infrastrukturelle Probleme in einigen Bereichen des Elsterradweges haben, und der Weg dadurch oft mit negativen Schlagzeilen in der Presse ist. Ich bin den Elsterradweg zugegebenermaßen (bisher) noch nie selbst gefahren, gehe aber anhand der Routenführung davon aus, dass die Strecke eigentlich sehr schön und vor allem landschaftlich sehr reizvoll ist. Es liegen auch tolle Städte und kulturelle Sehenswürdigkeiten am Weg, die definitiv einen Besuch wert sind. das Problem ist vorrangig die Wegbeschaffenheit (oft nicht asphaltiert, tw. sehr schmal und sehr steil). Der erste Teil des Radweges durch das sächsisch-thüringische Vogtland ist z.T. recht bergig und eignet sich besonders für erfahrene Tourenfahrer (Empfehlung: Mountainbike). Familien mit Kindern sollten den Einstieg in Gera flussabwärts wählen. Ende Mai soll ein erstes Treffen zur Analyse des Ist-Standes stattfinden, mit allen am Elsterradweg liegenden DMO's. Sobald ich im Anschluss an das Treffen weitere Infos habe, melde ich mich bei Ihnen.

Ich werbe seit Jahren für eine Radreiseregion der von ihnen genannten LK und Städte in Mitteldeutschland. Was in der Oberlausitz gemäß aktuellem "Deutschland per Rad Entdecken" von Senftenberg bis Zittau sowie Bad Muskau bis Stolpen möglich ist, findet in Mitteldeutschland weder im zuständigen SM des Freistaates Sachsen noch bei LTM Interesse und Akzeptanz.. Das könnte ja mit Arbeit verbunden sein? Zumindest böte es die Möglichkeit für Urlauber, hervorragende Abschnitte zu vernetzen, ohne sofort alle Lücken schließen zu müssen. Glück auf! Jürgen Heimbucher als Ergänzung zur bereits diskutierten Leipzig Elbe Radroute - ein Sorgenkind.
k. A.
Aus meiner Sicht ist ein Wegewart für jeden touristischen Radweg zu empfehlen, welcher aus erster Hand und mit vertieften Wissensstand zu jedem Radabschnitt fungieren kann und zeitnah die Absprache, Pflege und Organisation übernimmt.
Ich finde die Beschränkung auf "touristische Radwege" unpassend. Erstens haben auch die einheimischen Menschen Anrecht auf ein gutes und sicheres Radwegenetz, zweitens müssen Touristen die Möglichkeit haben, Alternativrouten zu wählen (erlebtes Beispiel: Wir sind den Weg A gekommen, müssen wir ihn auch wieder zurück nehmen oder gibt es noch einen anderen Weg, damit wir noch etwas Neues sehen?)
Die derzeit außergewöhnliche Situation, bedingt durch die Pandemie, macht ein Umdenken in den verschiedensten Tourismusbereichen erforderlich. Momentan eher eine Abkehr von Reisen in vollbestzten Bussen, mehr ein Hinwenden zu Individualtourismus per Rad, Wohnmobil/Wohnwagen, Boot, Bahn, Wanderung u.ä. Der weitere Ausbau der Radrouten ist in diesem Mix eine dringend notwendige Aufgabe - aus Gründen dieser veränderten Reiseansprüche wie auch zur Erreichung der anspruchsvollen Klimaziele. Viel Erfolg!!!
Vielfach entsprechen die Beschilderungen und das Aufstellen von Pollern nicht den gesetzlichen Bedingungen. Beispiel Radweg Groitzsch-Zwenkau: Nachdem dort die Poller entfernt sind stehen immer noch unsinnige Vorfahrtschilder für Radfahrer, welche dem Querverkehr auf Wiesen und Weiden und in Gehöfte die Vorfahrt gewähren! (VwV zur STVO § 8 und zu §§ 39-43 u.a. Zeichen 205) Vielfach entsprechen außer der Wegbeschaffenheit auch die Radwegbreiten nicht den Bestimmungen!
Touristische Radwege können nur zum Erfolg führen wenn sich die Denkweise der der Politiker ändert. Mitteldeutschland ist Entwicklungsland.
Ich erhoffe mir für Ihre Arbeit die Orientierung am Notwendigen und nicht am Machbaren. Unsre Kommunen sind schon jetzt nicht mehr in der Lage, den Instandhaltungsverpflichtungen nachzukommen. Unter diesem Gesichtspunkt werde ich gern meine Erfahrungen mit Ihnen teilen.
viel zu fachspezifische Fragen für nicht hauptamtliche Partner
die unterschiedlichen Radwege in Dessau nach allen Richtungen seien nach Auskunft vieler Bürger kompliziert beschildert. Der Flämingradweg Dessau- Bad Belzig, den ich in 2020 für eine öffentliche von mir geführte Radtour nutzte ist nach Dessau kompliziert, wird durch den schlecht beschilderten Europa-Radweg unmerklich häufig gekreuzt , die Beschilderung fehlt an einigen Stellen und sollte verbessert werden.
Nein.

Anhang 9: Anforderungen Einführung Knotenpunktwegweisung

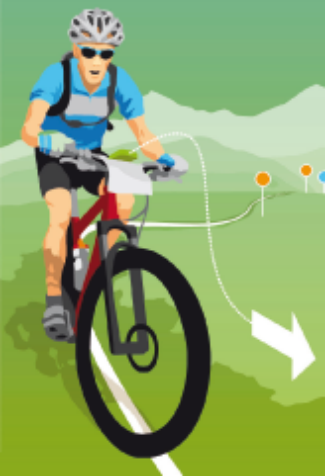
absolutGPS

INNOVATIONSREGION
MITTELDEUTSCHLAND

Potenziale der Einführung des Knotenpunktsystems: Status quo und Voraussetzungen für die Ausweitung des Systems

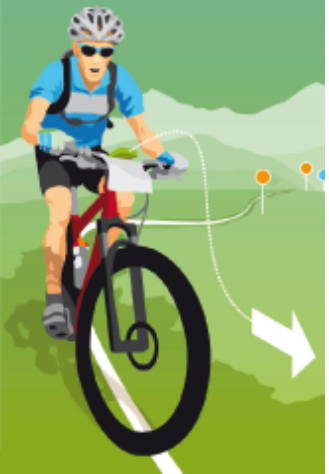
Baustein: 3.8.3 (11/2021)

Bearbeiterinnen: Anne Heidemüller, Sophia Klärner

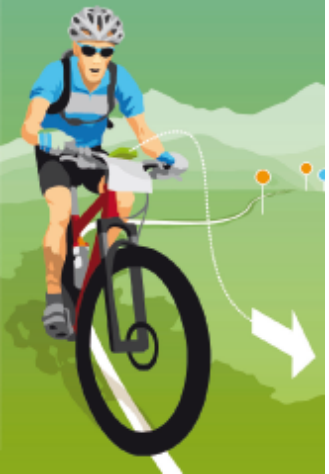


Inhalt

1. Einführung und Systematik
2. Status quo im Gesamtraum
3. zentrale Anforderungen
4. Prozessschritte zur Einführung
5. gute Beispiele



absolutGPS



Einführung & Systematik

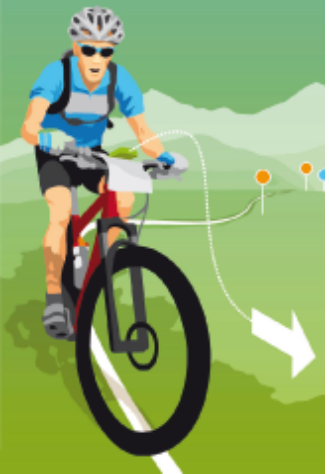
Knotenpunktwegweisung

„In der Knotenpunktwegweisung zeigt sich Entwicklungspotential für Radregionen mit dichten Streckennetzen.“

(ADFC 2013)

Einführung:

- ✓ Entstehung: Limburg in Belgien als Pionier-Region
- ✓ Ausbreitung: flächendeckend in Belgien und den Niederlanden, aber auch schon in Teilen Deutschlands
- ✓ Eignung: bei dichten Radwegenetzen (Wegkreuzung von mind. 3 Radwegen), verkehrsarme Wege, Verknüpfung zu Begleitinfrastrukturen
- ✓ Prinzip: Kombination aus Ziel- und Knotenpunktwegweisung → vorhandene Zielwegweisung wird ergänzt
- ✓ Struktur: Nummerierung sämtlicher Kreuzungen mit Knotenpunkten im Radroutennetz („Wabenstruktur“)

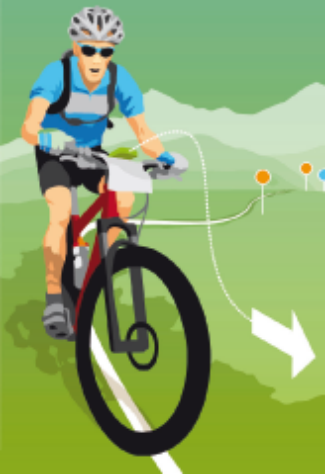


Quellen: absolutGPS 2021, HNEE, TMB, Netzwerk Aktiv 2020

Einführung und Systematik: Vorteile für die Region

Vorteile	Erläuterung
Qualifizierung und Aufwertung von Radroutennetzen	• Analyse von Netzlücken • Vermeidung von nicht zusammen-hängenden touristischen Routen
Inspiration/Motivation von Leistungsträgern zur Entwicklung von Routen oder zum Ausbau	• Wertschöpfungssteigerung (z. B. Förderung der Nahmobilität)
wirtschaftliche Entwicklungen	• Angebote für verschiedene Zielgruppen (z. B. Familientouren) • gesteigerte Sichtbarkeit und Reichweite im Aktivtourismus
Stärkung der regionalen Identität	• Einbeziehung der Anwohner stärkt Tourismusakzeptanz • Möglichkeit der individuellen Routenplanung fördert Auseinandersetzung mit der Region bei Gast und Einheimischen und erleichtert die Orientierung • Förderung des ehrenamtlichen Engagements (z. B. durch Knotenpunktpatenschaften)

Quelle: HNEE, TMB, Netzwerk Aktiv 2020

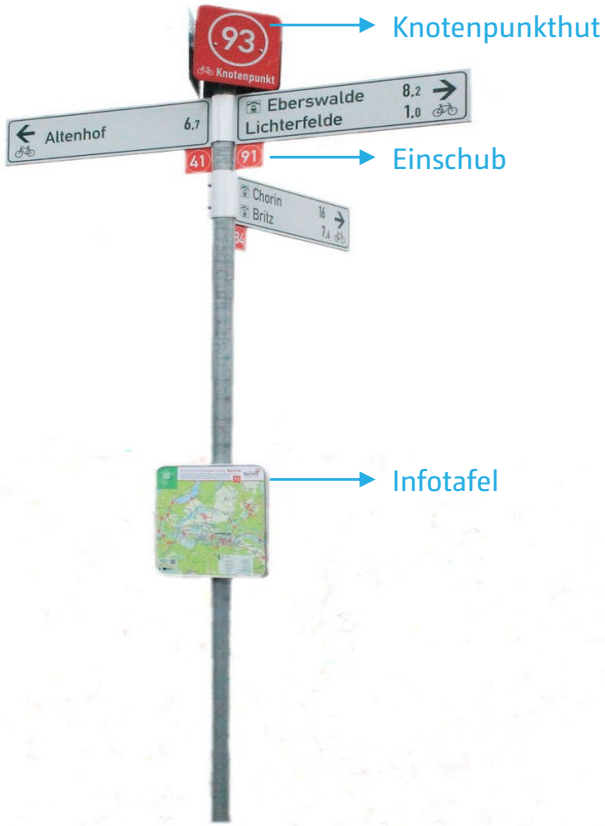


Einführung und Systematik: Elemente der Knotenpunktewegweisung

Elemente:

- ✓ Knotenpunktnummer wird als Pfostenaufsatz montiert („KP-Hut“)
- ✓ Routenwegweisung wird mit Nummern der umliegenden Knoten ergänzt
- ✓ Befestigung als Einschübe mit Kurzschildern oder Piktogrammen
- ✓ standardisierte Infotafeln zeigen die umliegenden Knoten

Hinweis: Installation bei Tabellenweg-weisern: Montage eines separaten Knotenpunktschildes über Tabellenweg-weiser; kein Knotenpunkthut



Quellen: absolutGPS 2021, HNEE, TMB, Netzwerk Aktiv 2020

Bild: Barnimer Land

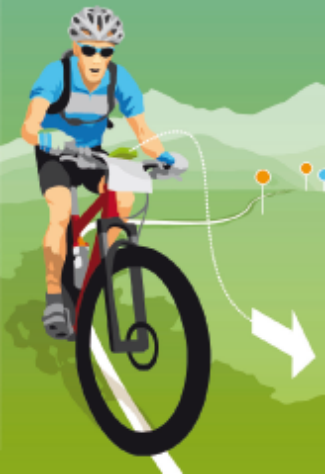
Einführung und Systematik: Elemente der Knotenpunktewegweisung

Elemente	Beschreibung
	**Knotenpunkthut:** • Montage als Pfostenaufsatz • drei Tafeln mit den Maßen 300 x 300 x 2mm • Farbe: oftmals weiß auf rot
 	**Übersichtstafeln:** • ist an jedem Knotenpunkt notwendig • Platzierung am selben Hauptwegweiser oder in unmittelbarer Nähe • Inhalt: ✓ Knotenpunktnummer ✓ Regionalkarte ✓ Wegweiser zu benachbarten KP mit ✓ Distanzangaben ✓ optional: QR-Codes, allg. Infos zum KP-System

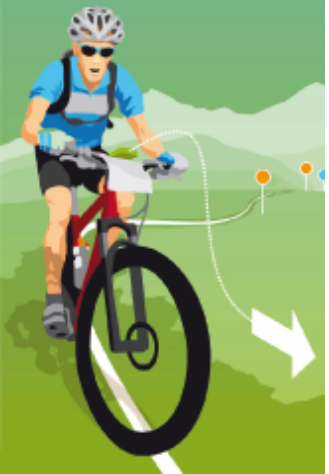
Quellen: absolutGPS 2021, HNEE, TMB, Netzwerk Aktiv 2020
Bilder: MBV NRW 2019: 34, TMB-Fotoarchiv/Matthias Schäfer

Einführung und Systematik: Elemente der Knotenpunktewegweisung

Elemente	Beschreibung
 	**Einschub:** • Befestigung unter den Zielwegweisern der FGSV-Beschilderung • zeigt die Richtung bzw. Nummer des nächstgelegenen Knotenpunkts an • Farbe: oftmals weiß auf rot • einheitliche Position: ganz außen oder pfostennah



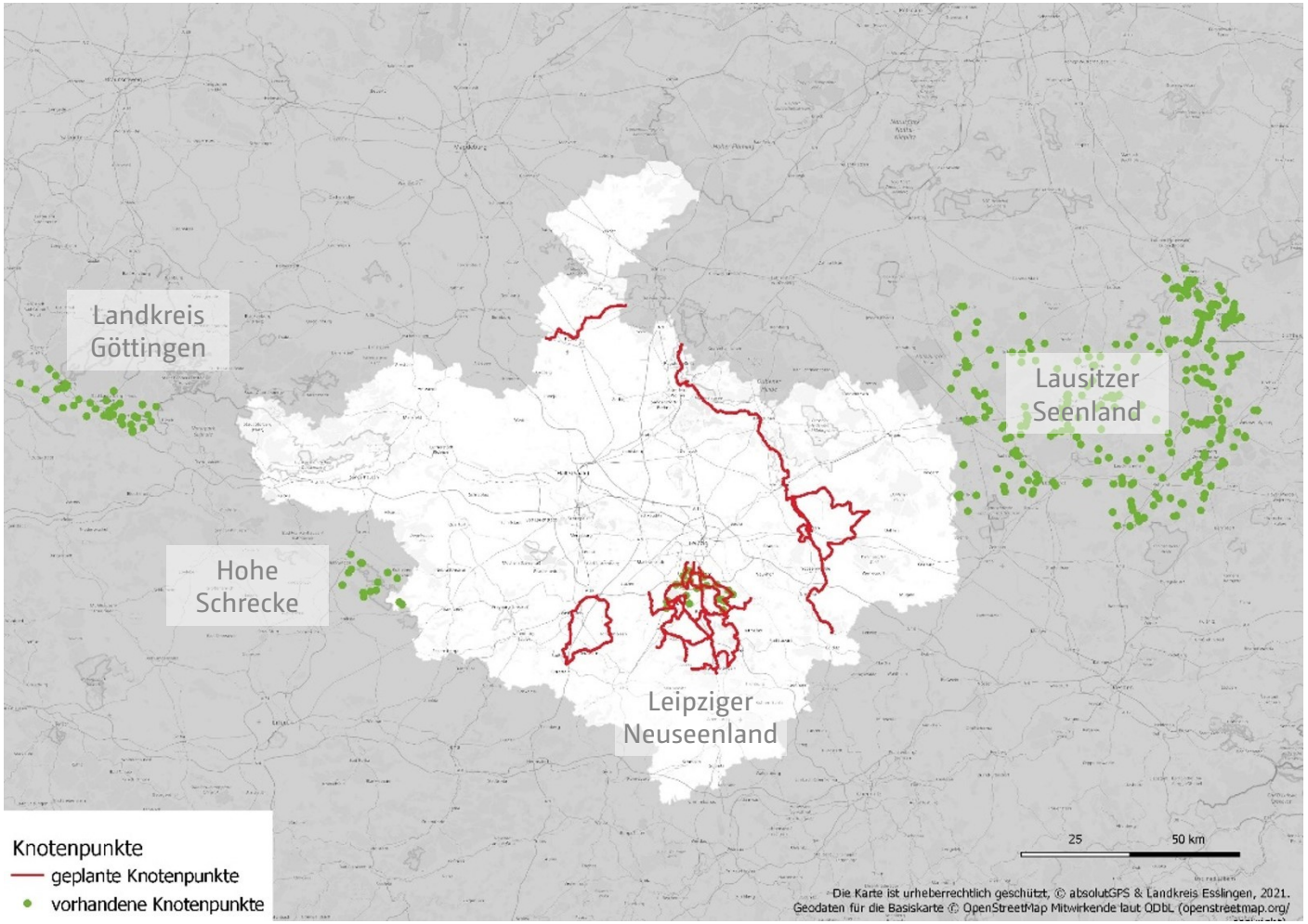
Quellen: absolutGPS 2021, HNEE, TMB, Netzwerk Aktiv 2020
Bilder: absolutGPS 2021



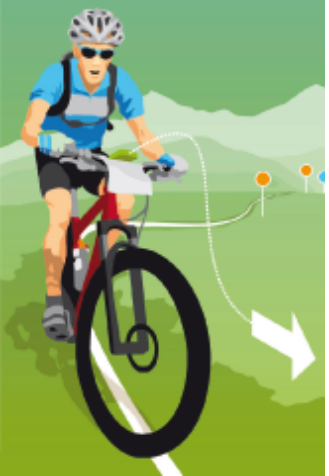
Status quo im Gesamtraum

Status quo der Knotenpunktwegweisung im Gesamtraum und angrenzende Standorte

vorhandene und geplante Knotenpunktwegweisung (KPWW)



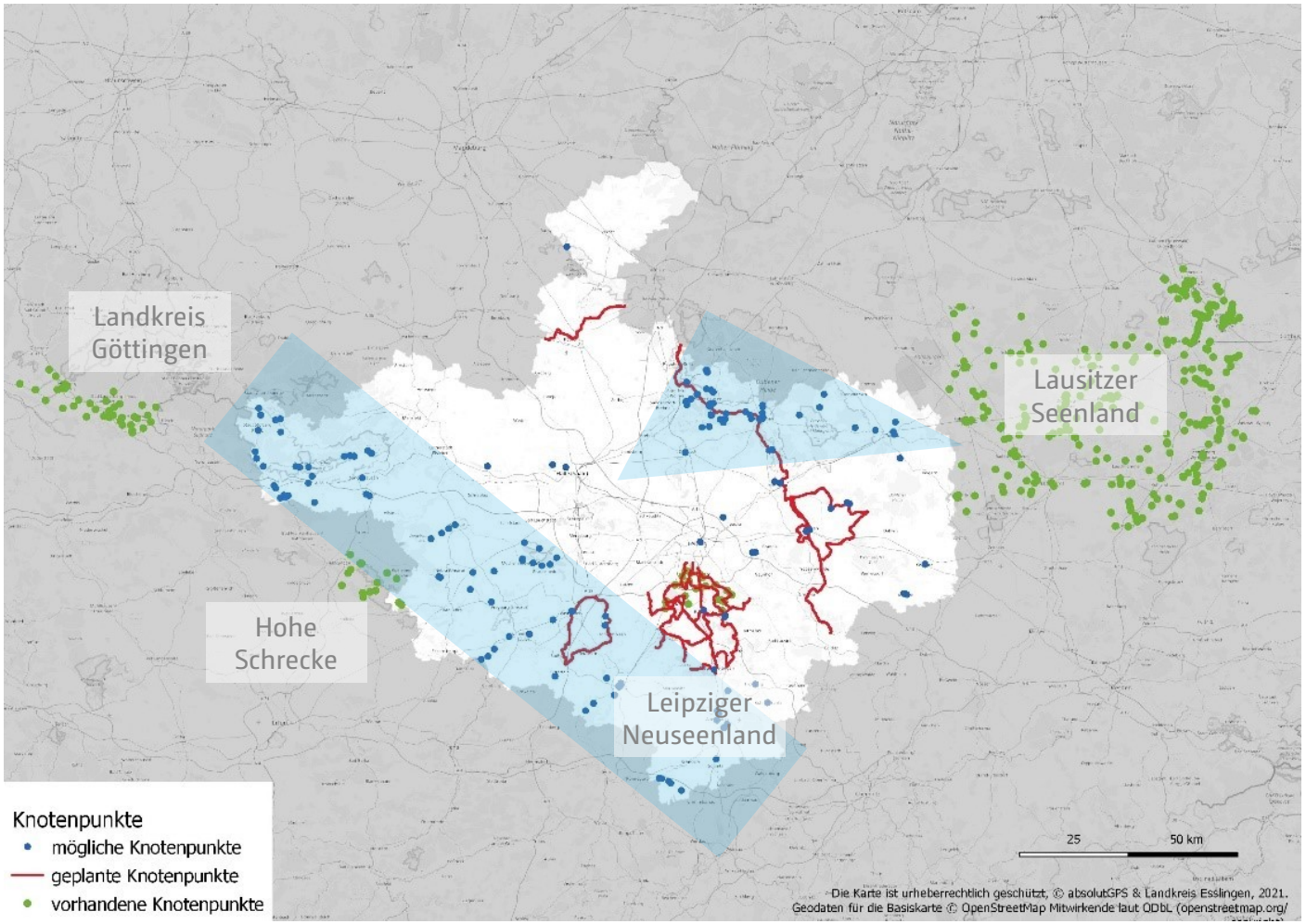
Quellen: Vorhandene/geplante KPWW: Ergebnisse: Online-Umfrage, Sichtung Konzepte, eigene Recherchen



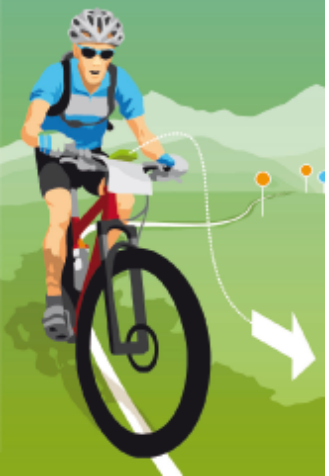
Quelle: Die Karte ist urheberrechtlich geschützt. © absolutGPS & Europäische Metropolregion Mitteldeutschland, 2021. Geodaten für die Basiskarte © OpenStreetMal Mitwirkende laut ODbL (openstreetmap.org/copyright).

Status quo der Knotenpunktwegweisung im Gesamtraum und angrenzende Standorte

vorhandene, geplante und potenzielle Knotenpunktwegweisung (KPWW)

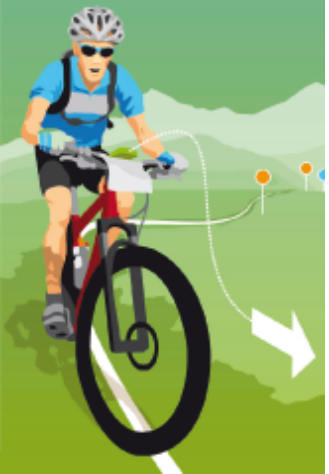


Quellen: Vorhandene/geplante KPWW: Ergebnisse: Online-Umfrage, Sichtung Konzepte, eigene Recherchen



Quelle: Die Karte ist urheberrechtlich geschützt. © absolutGPS & Europäische Metropolregion Mitteldeutschland, 2021. Geodaten für die Basiskarte © OpenStreetMal Mitwirkende laut ODbL (openstreetmap.org/copyright).

absolutGPS

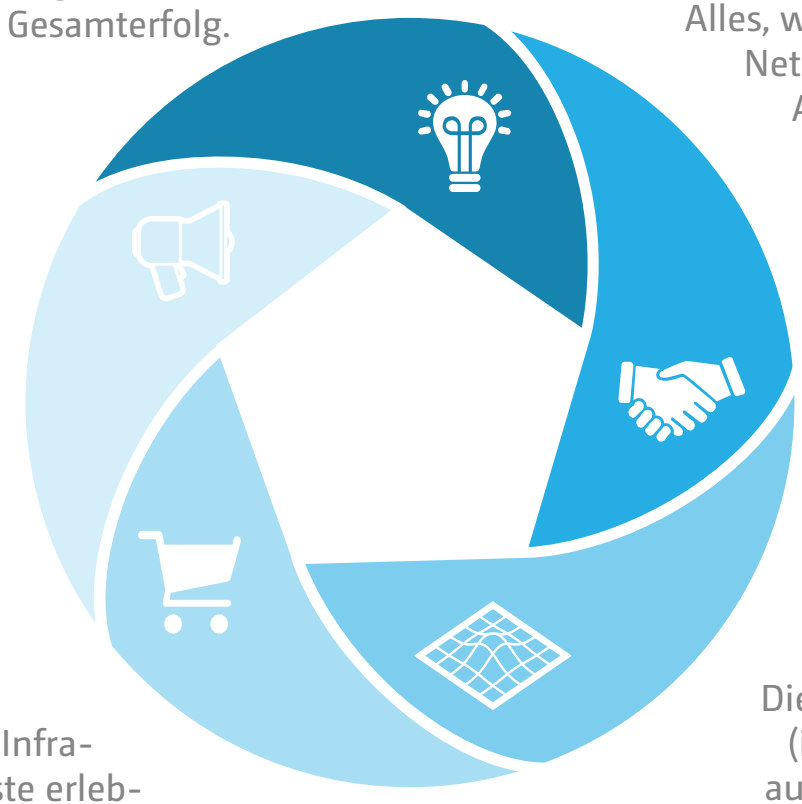


zentrale Anforderungen

Zentrale Anforderungen Handlungsfelder

Strategie und Markenführung
Alles für den langfristigen, vorausschauenden Gesamterfolg.

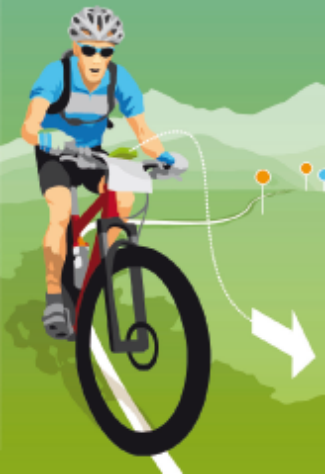
Organisation, Kooperation, Finanzierung/Mittelausstattung
Alles, was zusammen mit Netzwerkpartnern zur Aufgabenerfüllung befähigt.



Kommunikation und Vertrieb
Alles, wodurch das Produkt an den Gast vermarktet wird.

Produkt
Alles, wodurch die Infrastruktur für die Gäste erleb- und konsumierbar wird.

Infrastruktur
Die Basisausstattung (in der Landschaft), auf deren Grundlage Produkte geschaffen werden.



Quelle: absolutGPS 2021

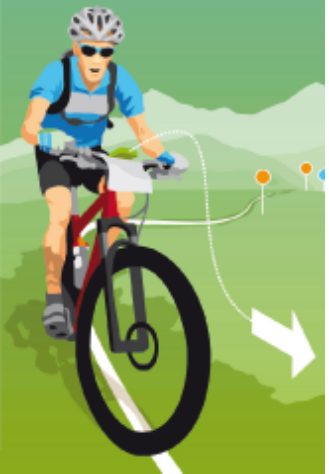
Zentrale Anforderungen für die Einführung einer Knotenpunktwegweisung

Strategie und Marke

- ☑ definierte Ziele für Entwicklung des Radtourismus
- ☑ Kenntnisse über Zielgruppe und deren infrastrukturelle Ansprüche

Organisation, Koop. u. Finanzierung

- ☑ personelle Ressourcen für eine zentrale Koordination
- ☑ zeitliche Ressourcen für die Abstimmung mit Akteuren u. für den Erfahrungsaustausch
- ☑ Wille zur Netzwerkarbeit mit Akteuren und weiteren Anspruchsgruppen
- ☑ finanzielle Ressourcen für Instandhaltung und Instandsetzung



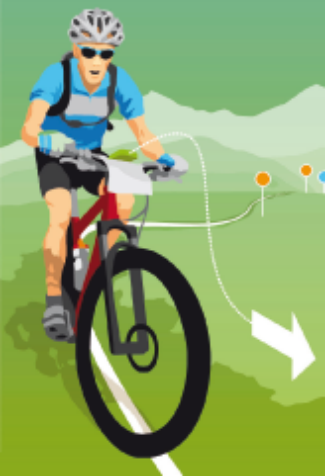
Blau hinterlegte Aspekte wurden bereits von absolutGPS geprüft.

Quelle: absolutGPS 2021

Zentrale Anforderungen für die Einführung einer Knotenpunktwegweisung

Infrastruktur

- ☑ topografisch geeignete Gebietskulisse
- ☑ Vorhandensein einer digitalen Form des Radwegenetzes
- ☑ Vorhandensein eines Beschilderungskatasters
- ☑ Einsatz KP-System: dichtes Wegenetz und mindestens drei aufeinander treffende Radwege
- ☑ einheitliche Gestaltung der Wegweisung (z. B. FGSV-Standards, Übersichtskarten)
- ☑ Berücksichtigung von Tourenangeboten der Leistungsträger
- ☑ Garantie einer regelmäßigen Wegewartung



Blau hinterlegte Aspekte wurden bereits von absolutGPS geprüft.

Quelle: absolutGPS 2021

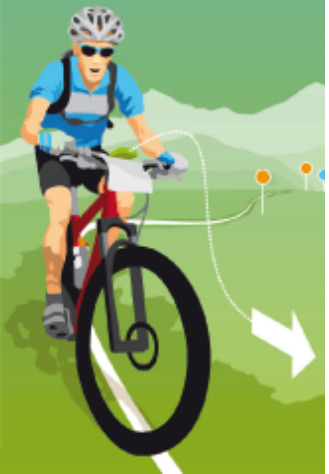
Zentrale Anforderungen für die Einführung einer Knotenpunktwegweisung

Produkt

- ☑ Eigeninitiative bei Leistungsträgern im Rahmen der Angebotsentwicklung (Bsp. Themenroute)
- ☑ Kenntnisse zum KP-System, dessen Mehrwert und Nutzen (v. a. Leistungsträger)

Kommunikation und Vertrieb

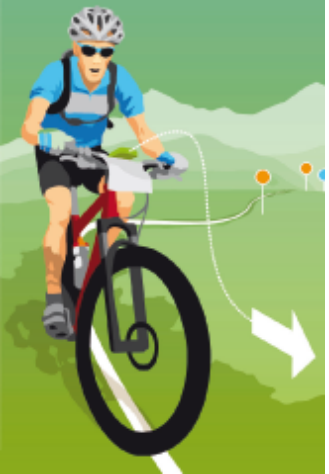
- ☑ Verfügbarkeit einer eigenen Website
- ☑ Verfügbarkeit von Printprodukten zum KP-System
- ☑ offline sowie online erfolgreiche Zielgruppen-ansprache
- ☑ Bereitschaft zur kontinuier-lichen Informierung zum KP-System
- ☑ Klarheit über Kommunika-tionsfokus (Bsp. Themenrouten gegenüber KP-System)



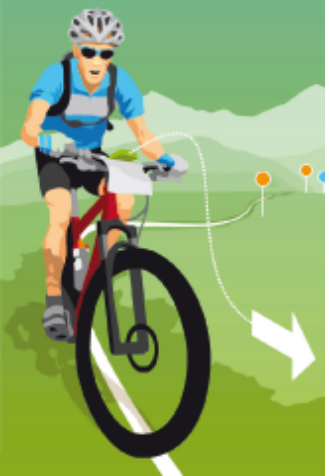
Quelle: absolutGPS 2021

Zentrale Erkenntnisse und Fazit der Analysen

- ✓ Geeignete Standorte wurden teilweise bereits mit einer KPWW ausgestattet bzw. sind in Planung.
- ✓ Im Osten und Westen gibt es Anknüpfungspunkte an bereits bestehende Systeme außerhalb der Gebietskulisse.
- ✓ Eine flächendeckende Knotenpunktwegweisung ist anzustreben und die Planungen sind übergreifend zu verbinden.
- ✓ Dafür ist die Prüfung aller zentralen Anforderungen als Grundlage für weitere Planungen unabdingbar.



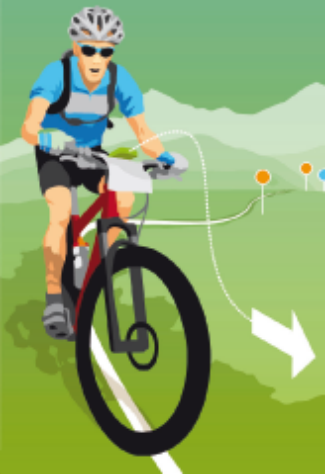
Quelle: absolutGPS 2021



Prozessschritte zur Einführung

Prozessschritte zur Einführung
Übersicht

1. Einordnung des Wegenetzes
2. Sicherstellung des Beschilderungskatasters
3. Konzeption
4. Installation und Nutzung
5. Unterhalt



Quelle: absolutGPS 2021

Prozessschritte zur Einführung

1. Einordnung des Wegenetzes

Zur festgelegten Zielgruppe werden Qualitätsbedingungen für das Wegenetz formuliert. Dabei werden auch die Grundlagen für eine transparente Kommunikation geschaffen.

Kenntnisse zur Zielgruppe

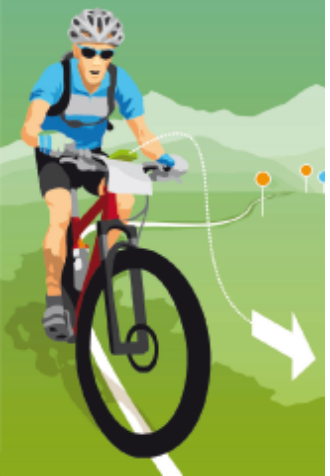
- ✓ Definition der gewünschten Zielgruppe
- ✓ Prüfung entsprechender Marketing-Ausrichtung

Qualitätsstandards

- ✓ Evaluierung der Wegequalität
- ✓ Einigung über feste Kriterien

Abstimmungen

- ✓ Festlegung Ansprechpartner KP-System
- ✓ Kommunikationsstruktur mit bestehenden Gebietskörperschaften



Quellen: absolutGPS 2021 (u.a. Experteninterviews), HNEE, TMB, Netzwerk Aktiv 2020

Prozessschritte zur Einführung

2. Sicherstellung Beschilderungskataster

Ein digitales Beschilderungskataster sollte, sofern noch nicht vorhanden, erarbeitet werden. Dieses wird durch das KP-System ergänzt und gepflegt.

Vorhandensein einer digitalen Form des Radwegenetzes

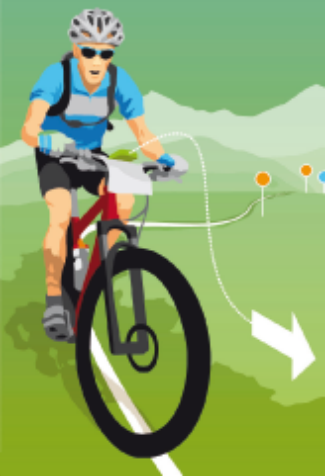
- ✓ Nutzung eines digitalen Kartentools (z. B. OpenStreetMap)
- ✓ digitale Aktualisierung der KP

Einführung eines Beschilderungskataster

- ✓ Auswahl entsprechender Kataster-Software
- ✓ Garantie des Zugangs für alle Akteure

Erhebung vorhandener Wegweisung

- ✓ Erhebung aller radinfrastruktur-relevanten Wege



Quellen: absolut GPS 2021 (u.a. Experteninterviews), FGSV, RVR, Netzwerk Aktiv 2020

Prozessschritte zur Einführung

3. Konzeption

Das Wissen über das KP-System wird verdichtet. In ersten Konzeptschritten werden bestehende Wege und Produkte geprüft. Grundlegende Standards der KP werden festgelegt.

Wissensgrundlage schaffen

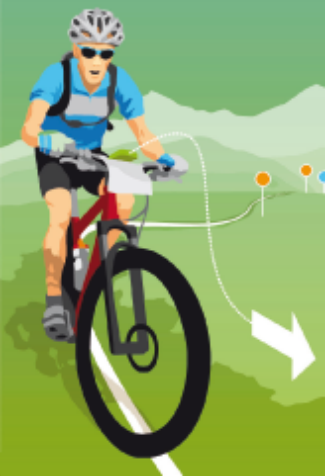
- ✓ Angebot von Schulungen/Seminaren zu Informationszwecken

Einbindung bestehender Wege und Produkte

- ✓ Berücksichtigung bestehender Wegweisung und Tourenangeboten

Einrichtung der KP-Wegweisung

- ✓ Abstimmungsvorlage mit Knotenpunkt-Standards
- ✓ Aktualisierung des Datenmanagements



Quellen: absolut GPS 2021 (u.a. Experteninterviews), HNEE, TMB, Netzwerk Aktiv 2020

Prozessschritte zur Einführung

3. Konzeption

Die grenzübergreifende Abstimmung und Koordination teilnehmender Gebietskörperschaften sowie die Finanzierung und Kontrolle auf Vollständigkeit der KP-Systeme werden umgesetzt.

Abstimmung der konzeptionellen Planung

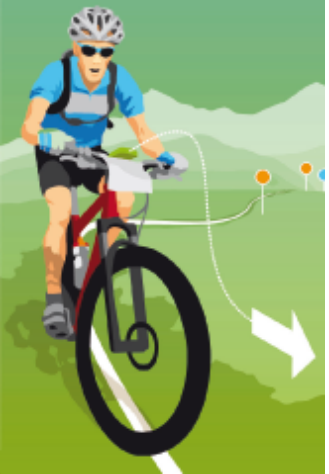
- ✓ Benennung eines Ansprechpartners
- ✓ Überprüfung grenzüberschreitender Wegweisung

Finanzierung

- ✓ Kostenschätzung der Einführung
- ✓ Kostenaufstellung fortlaufender Ausgaben (z. B. Instandhaltung, Marketing)

Kontrolle

- ✓ Überprüfung der KP-Standorte im Feld



Quellen: absolut GPS 2021 (u.a. Experteninterviews), HNEE, TMB, Netzwerk Aktiv 2020

Prozessschritte zur Einführung

4. Installation und Nutzung

Es werden sowohl online als auch offline ansprechende und zur Nutzung anregende Inhalte geschaffen.

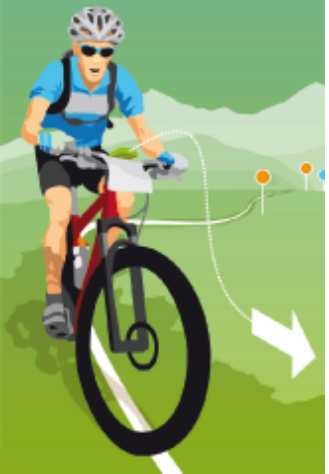
- ✓ Installation der KP-Infrastruktur inkl. Infotafeln

Online

- ✓ Website mit Informationen über das KP-System
- ✓ Download von Touren oder GPX-Tracks

Offline

- ✓ informatives und selbsterklärendes Print-Material zur Unterstützung des Raderlebnisses
- ✓ Print-Werbung (z. B. Flyer, Broschüren)



Quellen: absolut GPS 2021 (u.a. Experteninterviews), HNEE, TMB, Netzwerk Aktiv 2020

Prozessschritte zur Einführung

4. Installation und Nutzung

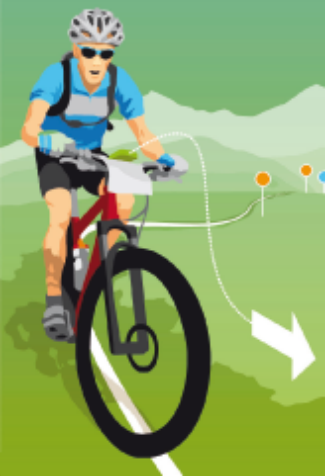
Es werden Gelegenheiten und Maßnahmen ergriffen, um das KP-System weiterzuentwickeln.

Produktentwicklung

- ✓ kontinuierliche Betreuung des KP-Systems
- ✓ Schaffung von Inspirationsquellen zur Weiterentwicklung

Multiplikatoren schaffen

- ✓ Bekanntheit der KP wird über verschiedene Formate nach innen und nach außen fortgeführt (z. B. Pressereisen)
- ✓ Schaffung ehrenamtlichen Engagements durch Informationen über Knotenpunktpatenschaften



Quellen: absolut GPS 2021 (u.a. Experteninterviews), HNEE, TMB, Netzwerk Aktiv 2020

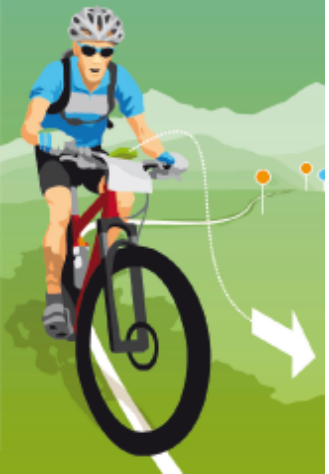
Prozessschritte zur Einführung

4. Installation und Nutzung

Es werden Gegebenheiten und Maßnahmen ergriffen, um das KP-System weiterzuentwickeln.

Austausch

- ✓ Netzwerk aus verschiedenen Akteuren, welches sich regelmäßig über KP-System austauscht



Quellen: absolut GPS 2021 (u.a. Experteninterviews), HNEE, TMB, Netzwerk Aktiv 2020

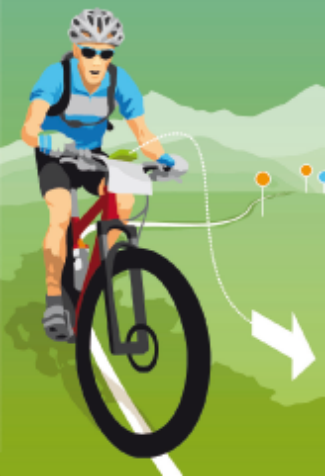
Prozessschritte zur Einführung

5. Unterhalt

Verantwortlichkeiten und allgemeine Standards für die Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen sind in regelmäßigen Zeiträumen festgelegt.

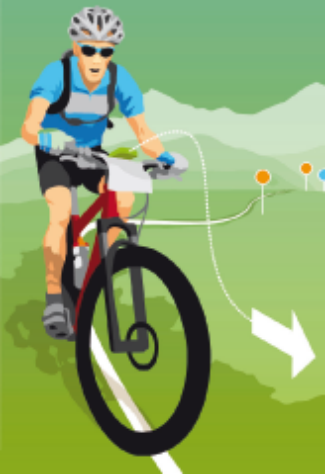
Pflegekriterien

- ✓ Festlegung der Verantwortlichkeiten je Gebietskörperschaft
- ✓ Benennung eine zentralen Ansprechpartners für die Pflege des Beschilderungskatasters
- ✓ regelmäßige Kontrollen
- ✓ einheitliche und standardisierte Protokolle mit entsprechenden Verbesserungsbedarfen
- ✓ optional: Integration eines Mängelmelders



Quellen: absolut GPS 2021 (u.a. Experteninterviews), HNEE, TMB, Netzwerk Aktiv 2020

absolutGPS



Gute Beispiele

Knotenpunktwegweisung

Tourismusverband Prignitz e. V.

- Radlerparadies Prignitz – zwischen Elbe und Müritz
- 1.100 km
- Infrastruktur: Knotenpunktwegweisung
- Ausweisung des Radwegenetzes mit rund 130 Knotenpunkten auf über 1.100 km; Etablierung von Leistungsträgertafeln; Abbildung von Sehenswürdigkeiten und Anbietern; Tourismuspreis für Knotenpunktwegweisung als innovatives, serviceorientiertes und wegweisendes Projekt; Knotenpunktpaten: Ehrenamtliche übernehmen Verantwortung für einen Standort; regelmäßige Überprüfung und Pflege





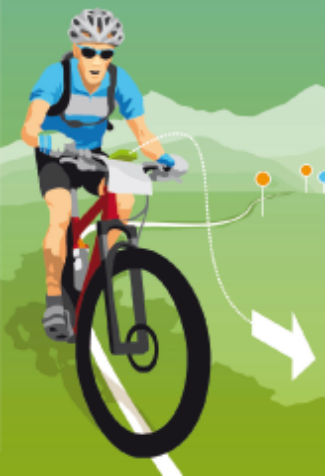


Bild: dieprignitz.de; Archiv Tourismusverband Prignitz e.V./Markus Tiemann

Knotenpunktwegweisung

RadRevierRuhr

- Ruhrgebiet
- 1.200 km
- Infrastruktur: Knotenpunktwegweisung
- Installation „touristisches“ Knotenpunktsystem auf rund 1.200 km Länge; Knotenpunkte liegen an Treffpunkten von wichtigen Radwegen; Aufstellung von 280 Infotafeln an Sehens-würdigkeiten, zentralen Bahn-höfen und Radwegekreuzungen; Industriedenkmäler liegen direkt am Knotenpunktsystem; jede Stadt im Ruhrgebiet ist an mindestens einem Knotenpunkt angeschlossen; Tourenplanung über *radtourenplaner.ruhr*

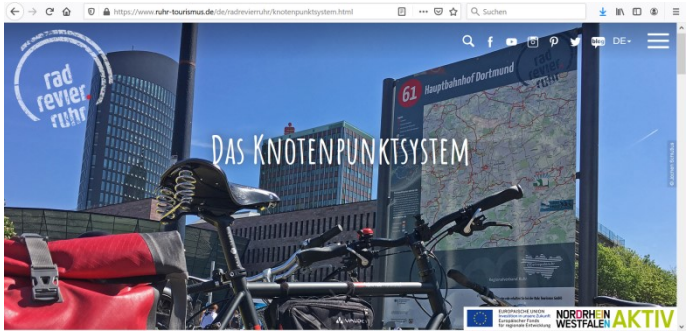
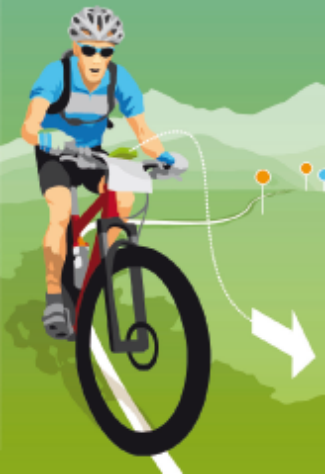




Bild: ruhr-tourismus.de ; mein-ruhrgebiet.blog



Limburg (Belgien/Niederlande)

Limburg (B/NL)

2.000 km

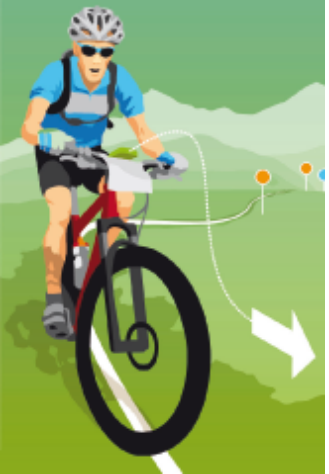
Infrastruktur: Knotenpunktwegweisung

Pilotregion; 2.000 km großes Radwegenetz aus befestigten, sicheren und größtenteils autofreien Radwegen; Kennzeichnung in Form blauer Schilder; Kombination verschiedener Themenrouten (z. B. Cycling through the trees, cycling through water)





Bild: visitlimburg.be/de; .toerisme-hamont-achel.be; fietsen123.nl



Anhang 10: Benchmarks

Strategie & Marketing

Stellenwert und Gesamtausrichtung

Gutes Beispiel:

Bremen Bike it!

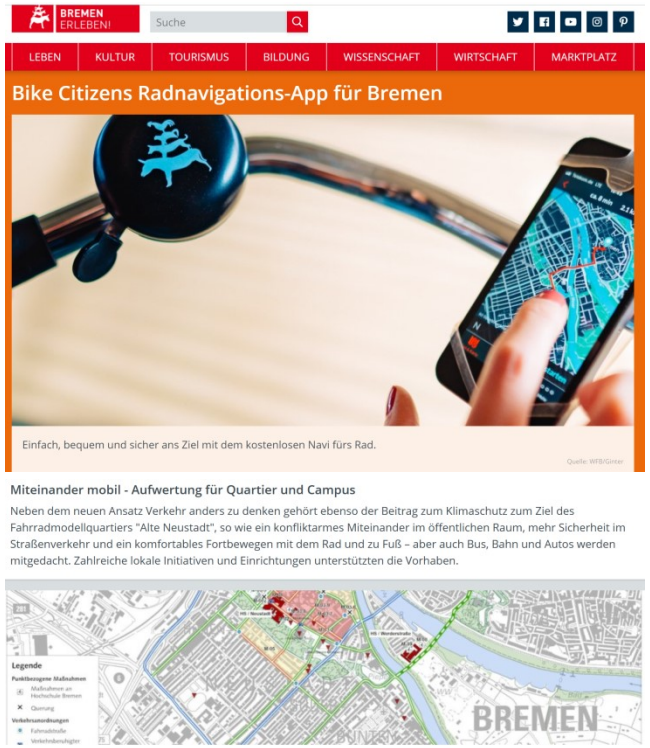


Bild: bremen.de

Bremen und Umgebung

- km

Strategie

- ✓ Vernetzung Alltagsverkehr und Tourismus
- ✓ Förderung der Fahrradkultur im Land Bremen als Standortfaktor
- ✓ Selbsthilfewerkstätten u.a. Schlauchomaten flächendeckend
- ✓ sichere Abstellmöglichkeit durch Fahrradparkhaus und Fahrradstationen
- ✓ interaktive Angebote zur Erkundung der Destination mit dem Fahrrad für lokale Bevölkerung und Touristen
- ✓ Bike Citizens App für Navigation in Echtzeit
- ✓ Radinfrastrukturprojekte transparent auf Website dargestellt

Link: *www.bremen.de*

Strategie & Marketing

Besuchermonitoring und -lenkung

Gutes Beispiel:

Lübecker Bucht und St. Peter-Ording





Bild: deutschertourismuspreis.de; luebecker-bucht.guide

Lübecker Bucht und St. Peter Ording

- km

Monitoring

- ✓ Information von Gästen und Behörden in Echtzeit
- ✓ Aufzeichnung und Auswertung von Daten mit Kamera-, Laser- und WLAN-Impulsmessung an ausgewählten Hotspots
- ✓ Sammlung der anonymisierten Daten in einer zentralen Open-Data-fähigen Schleswig-Holstein-Datenbank
- ✓ digitale, ortsspezifische Ausspielung der Daten über bestehende Kanäle
- ✓ offenes System, an das sich weitere Destinationen andocken können
- ✓ langfristige Lösung, die stetig weiterentwickelt und optimiert werden kann

Link: *www.luebecker-bucht.guide*

Gutes Beispiel:
RuhrtalRadweg

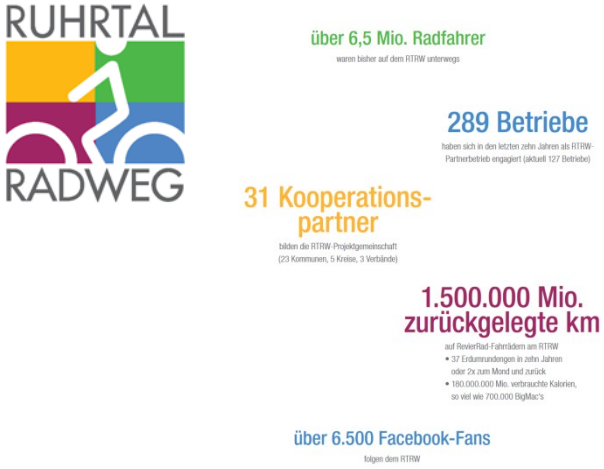




Bild: ruhrtalradweg.de

- Winterberg bis Duisburg
- 240 km
- Monitoring
  - ✓ anlässlich des 10-jährigen Bestehens wurde eine Dokumentation mit Zahlen und Fakten rund um den Radweg veröffentlicht
  - ✓ Evaluationsergebnisse 2016 zeigen die Wirtschaftlichkeit des RuhrtalRadwegs: Bruttoumsatz stieg 2016 auf fast 30 Millionen Euro
  - ✓ positive Wirtschaftseffekte
  - ✓ Auswertung Gästebefragung
- Link: *www.ruhrtalradweg.de*

Strategie & Marketing

Wirtschaftsfaktor und Qualität im Radtourismus

Gutes Beispiel:

Radverkehrsanalyse MV



Bild: absolutGPS 2021

Mecklenburg-Vorpommern

-

Monitoring

Ziele:

- ✓ Verdeutlichung der Relevanz von Wegeunterhaltung, -modernisierung und -vermarktung → Ermittlung und Kommunikation von grundlegendem Wissen über die Zielgruppe und deren Zufriedenheit, die Nutzungsintensität einzelner Radwege und die wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus
- ✓ Start einer langfristigen Qualitätsoffensive

Methodik: Kombination aus …

- ✓ quantitativer Erfassung des Radverkehrs (Zählgeräte)
- ✓ Befragung von Radfahrern
- ✓ Berechnung des Wirtschaftsfaktors

Link: *www.tmv.de/radverkehrsuntersuchung*

Gutes Beispiel:

Analyse Tourismuswirtschaft Harzregion

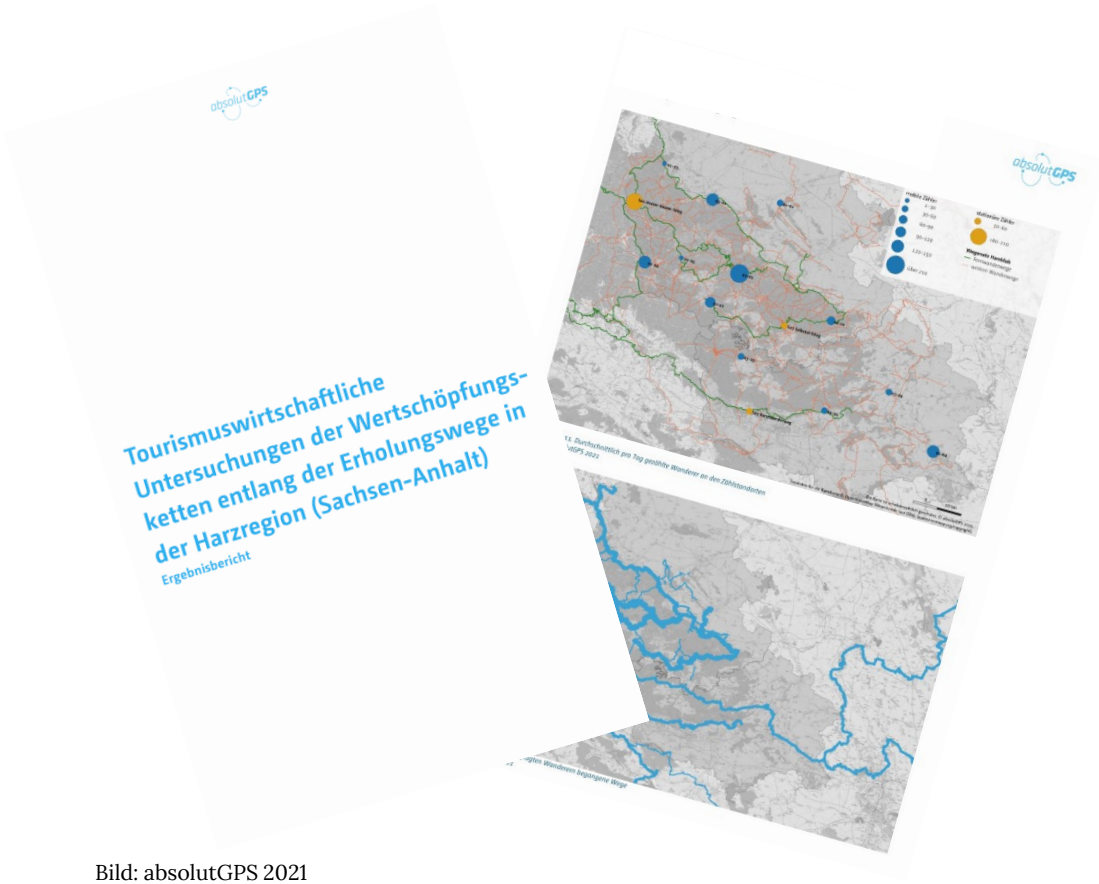


Bild: absolutGPS 2021

Harzregion

Erholungs- und Wanderwege mit einer Länge von ca. 5.000 km

Monitoring und Wertschöpfungsketten

Ziele:

- ✓ tourismuswirtschaftliche Untersuchung der Wertschöpfungsketten entlang der Erholungswege: Analyse zur aktuellen Wertschöpfung und Potenziale durch aktivtouristische Angebote
- ✓ Ermittlung zukünftiger touristischer Anforderungen an die Erholungswege-infrastruktur: Hinweise wie bestehende Wegeinfrastruktur nachhaltig attraktiv gestaltet werden kann und welche Anforderungen an diese gestellt werden.

Methodik: Kombination aus …

- ✓ quantitativer Erfassung (Zählgeräte)
- ✓ Befragung von Gästen
- ✓ Berechnung des Wirtschaftsfaktors

…

Gutes Beispiel:

Römer-Lippe-Route



Bild: roemerlipperoute.de

entlang des Flusses Lippe (NRW)

479 km

Infrastruktur

- ✓ Konzept: Wegewartung durch beauftragte Firma
- ✓ 2x im Jahr; abfahren, dokumentieren und Mängel beheben; bzw. bei Bedarf: eigenständige Beauftragung externer Firma
- ✓ Arbeitskreis Infrastruktur
- ✓ Informationen für den Nutzer: aktuelle Streckeninformationen auf der Website
- ✓ Pflegehotline: Meldung beschädigter, beschmutzter, fehlender oder verdrehter Beschilderung

Link: *roemerlipperoute.de*

Gutes Beispiel:

Qualitätsmanagement Münsterland



Bild: muensterland.com; touristiker-muensterland.de

Radregion Münsterland

4.500 km (Radwegenetz)

Infrastruktur

- ✓ Qualitätsmanagement für Radverkehrsanlagen und Wegweisung
- ✓ grundlegendes Infrastrukturkonzept: Evaluation des Infrastruktur- und Wegweisungszustandes
- ✓ Ziel: Qualitätssteigerung kommunaler Wege- und wegebegleitender Infrastruktur im Münsterland
- ✓ Wettbewerbsfähigkeit durch ganzheitlichen Qualitätsanspruch ausbauen und sichern

Link: *www.muensterland.com*

Infrastruktur & Mobilitäts-angebote

vernetzte Mobilitätsangebote

Gutes Beispiel:

Velotransport in der Schweiz (PostAuto)





Bild: pstauto.ch

Gebiete in der Schweiz

- km

Mobilitätsangebot

- ✓ Partner von SchweizMobil
- ✓ bietet über 100 Transportstrecken auf verschiedenen Routen an
- ✓ Velomitnahme als offensichtliches Kundenbedürfnis
- ✓ Ergänzung der Fahrzeuge mit Anhängern und Trägern für Fahrräder (ca. 25) in der Sommersaison
- ✓ Transport zum passenden Ausgangspunkt der Tour
- ✓ landesweiter flächendeckender Velo-transport auf touristisch orientierten und Freizeitlinien
- ✓ attraktives öffentliches Verkehrsnetz ist für Tourismusregionen ein Erfolgsfaktor

Link: *www.postauto.ch*

Gutes Beispiel:

Fahrradverleihsystem (Donau-Radweg)

donau niederösterreich

nextbike



Niederösterreich

2.850 km

Mobilitätsangebot

- ✓ automatisches Radverleihsystem in Kooperation mit „nextbike“
- ✓ an jeder Station besteht die Möglichkeit ein Fahrrad auszuleihen oder zurückzugeben, ohne der Notwendigkeit an den Ausgangspunkt zurückzukehren
- ✓ optimale Verknüpfung mit Bahn, Bus und Schiff sowie den Fährbetrieben an der Donau

Link: *www.donau.com*

Bild: donau.com; nextbike.at

Gutes Beispiel:

Radbus im Schwarzwald



Schwarzwald (Baden-Württemberg)

- km

mehrere Verkehrsverbünde,
Tourismusregion Schwarzwald

- ✓ mehrere Linien bedienen von Frühling bis Herbst an Wochenenden und Feiertagen die Fahrradmitnahme zu den hochgelegenen Orten im Schwarzwald
- ✓ Ausstattung der Busse mit Anhängern oder Heckträgern, Kapazitäten variieren
- ✓ Preise abhängig vom jeweiligen Verkehrsverbund
- ✓ ermöglicht Fahrradtouren ohne anstrengenden Berganstieg

Link: *schwarzwald-tourismus.info*

Bild: schwarzwald-tourismus.info

Gutes Beispiel:

Fahrrad-Wagon in der S-Bahn





Kopenhagen (DK)

- km

Infrastruktur

- ✓ Pendler können Fahrrad kostenfrei im ÖPNV ganztägig mitnehmen
- ✓ eindeutige Ausschilderung für Einstieg am Bahnsteig vorhanden, große Türen für bequeme Beförderung
- ✓ mindestens 20 Räder pro Wagon
- ✓ entsprechende Halterung ist vorhanden

Link: *www.visitdenmark.de*

Bild: mittelhessen.de; visitdenmark.de

Infrastruktur & Mobilitäts-angebote

thematische Verknüpfung

Gutes Beispiel:

Römische Rastplätze Donau-Radweg





Bild: donauregion.at

Donau-Radweg

2.850 km

Infrastruktur

- ✓ thematische Verknüpfung des Donauradwegs mit regional bedeutsamer Geschichte
- ✓ 20 Rastplätze mit Informationstafeln über römisches Erbe, den Donauradweg und die Standortgemeinde
- ✓ einheitliche Architektur mit Wiedererkennungswert für den Gast
- ✓ Gestaltungselemente: Anlehnung an Römerzeit
- ✓ Entwurf Römer-Rastplätze entstammt aus Universitätswettbewerb

Link: *www.donauregion.at*

Gutes Beispiel:

Mobilitätszentrum Münsingen





Bild: muensingen.com

Münsingen, Schwäbische Alb

- km

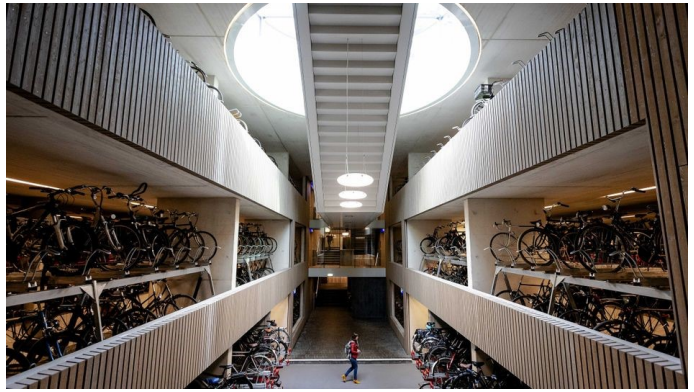
Infrastruktur

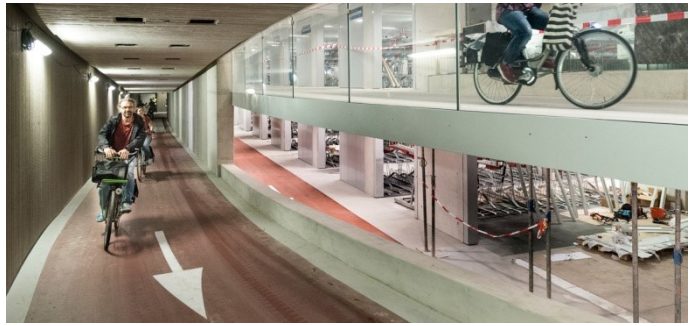
- ✓ E-Bike Verleihzentrum und Schnittpunkt nachhaltiger Mobilität
- ✓ direkt am Bahnhof von Münsingen
- ✓ Angebot von Pedelecs (27) für die Erkundung von 12 Touren auf rund 700 km beschilderten Routen
- ✓ Kooperationspartner Bosch mit dem weltweit ersten „all-in-one Bordcomputer“

Link: *www.muensingen.com*

Gutes Beispiel:

Fahrradparkhaus Utrecht





Utrecht (NL)

- km

Infrastruktur

- ✓ größte Fahrradparkhaus der Welt mit drei Etagen; Platz für 12.500 Räder
- ✓ Lage direkt am Hauptbahnhof
- ✓ ideale Verbindung zwischen Fahrrad, ÖPNV und Stadt
- ✓ 750 Leihräder vorhanden
- ✓ mit dem Bau des Fahrrad-Parkhauses setzt die Stadt ein Zeichen gegen Staus und schlechte Luftqualität
- ✓ in Utrecht dominieren Radfahrer das Verkehrsgeschehen

Link: *www.utrecht.nl*

Bild: spiegel.de; utopia.de

Gutes Beispiel:

Hovenring – schwebender Kreisverkehr





Eindhoven (NL)

- km

Infrastruktur

- ✓ schwebendender Kreisverkehr für Fußgänger und Radler oberhalb der stark frequentierten Kreuzung
- ✓ Aufbau: Brückenplatte wurde am 70 Meter hohen Pylon aufgehängt und durch 24 Abspannseile gehalten
- ✓ große Beliebtheit bei Radfahrern; innovatives LED- Beleuchtungskonzept
- ✓ sichtbares und einzigartiges Erscheinungsbild als Eingangstor zu Eindhoven

Link: *www.zukunft-mobilitaet.net*

Bild: ingenieur.de; constructalia.arcelormittal.com

Gutes Beispiel:
Limburg





Bild: visitlimburg.be/de; .toerisme-hamont-achel.be; fietsen123.nl

Limburg (B/NL)

2.000 km

Knotenpunktwegweisung

- ✓ Pilotregion
- ✓ 2.000 km großes Radwegenetz aus befestigten, sicheren und größtenteils autofreien Radwegen
- ✓ Kennzeichnung in Form blauer Schilder;
- ✓ Kombination verschiedener Themenrouten (z. B. Cycling through the trees, cycling through water)

Link: *www.visitzuidlimburg.nl*

Infrastruktur & Mobilitäts-angebote

Knotenpunktwegweisung

Gutes Beispiel:

RadRevier Ruhr

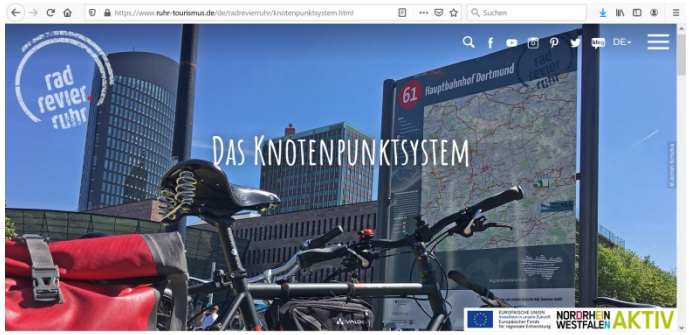




Bild: ruhr-tourismus.de; mein-ruhrgebiet.blog

Ruhrgebiet

1.200 km

Knotenpunktwegweisung

- ✓ Installation „touristisches“ Knotenpunktsystem auf rund 1.200 km Länge
- ✓ Knotenpunkte liegen an Treffpunkten von wichtigen Radwegen
- ✓ Aufstellung von 280 Infotafeln an Sehenswürdigkeiten, zentralen Bahnhöfen und Radwegekreuzungen
- ✓ Industriedenkmäler liegen direkt am Knotenpunktsystem
- ✓ jede Stadt im Ruhrgebiet ist an mindestens einem Knotenpunkt angeschlossen
- ✓ Tourenplanung über *radtourenplaner.ruhr*

Link: *ruhr-tourismus.de*

Gutes Beispiel:
Radlerparadies Prignitz





Radlerparadies Prignitz – zwischen Elbe und Müritz

1.100 km

Knotenpunktwegweisung

- ✓ Ausweisung des Radwegenetzes mit rund 130 Knotenpunkten auf über 1.100 km
- ✓ Etablierung von Leistungsträgertafeln
- ✓ Abbildung von Sehenswürdigkeiten und Anbietern
- ✓ Tourismuspreis für Knotenpunktwegweisung als innovatives, serviceorientiertes und wegweisendes Projekt
- ✓ Knotenpunktpaten: Ehrenamtliche übernehmen Verantwortung für einen Standort
- ✓ regelmäßige Überprüfung und Pflege

Link: *dieprignitz.de*

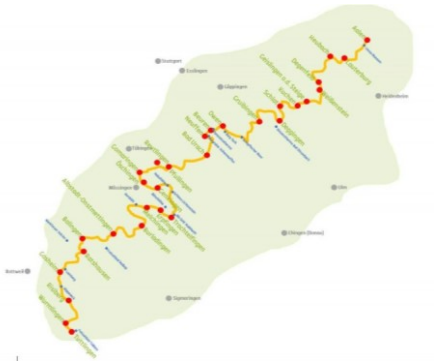
Bild: dieprignitz.de; Archiv Tourismusverband Prignitz e.V./Markus Tiemann

Produkt

verbindendes Leitprodukt

Gutes Beispiel:
Alb-Crossing





Schwäbische Alb

370 km

Produkt

- ✓ Charakteristik: technisch einfach – sportlich fordernd wie eine TransAlp
- ✓ Landschaft: wilde Wälder, beeindruckende Felskanten, kulturelle und historische Sehenswürdigkeiten sowie abwechlungsreiche Aussichten auf Burgen, Täler und Streuobstwiesen
- ✓ individuell oder als Pauschalreise
- ✓ Gepäcktransport
- ✓ E-Bike Reichweiten-Assistent

Link: *schwaebischealb.de*

Bild: schwaebischealb.de

Produkt

verbindendes Leitprodukt

Gutes Beispiel:
Loire Radweg

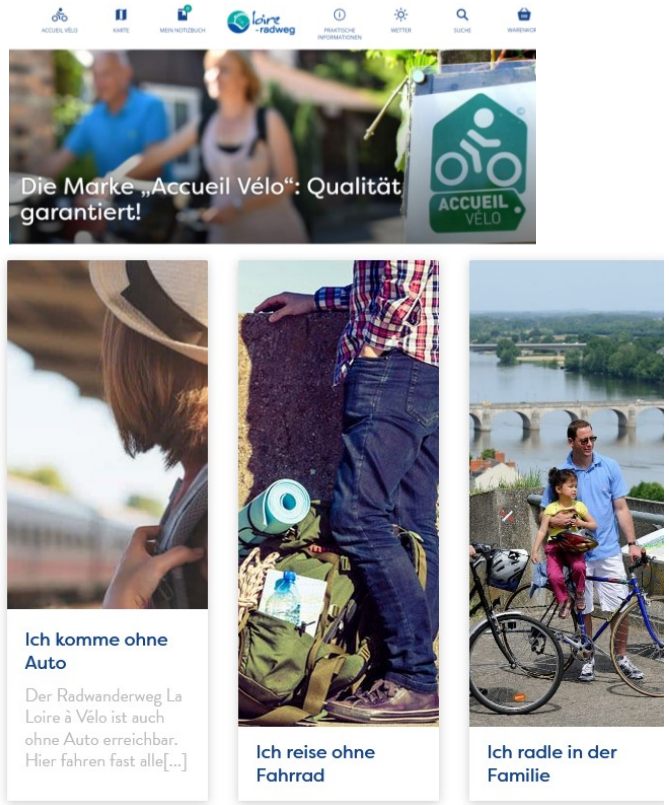


Bild: www.loire-radweg.org

entlang der Loire (FR)

900 km

Produkt

- ✓ Charakteristik: autofreie und gemeinsame Wege
- ✓ Landschaft: Orte des als Welterbestätte der UNESCO anerkannten Loiretals, Loire-Schlösser, Städte bis hin zu Stränden
- ✓ Qualitätsmerkmale: Qualitätsmarke „Accueil Vélo“
- ✓ Service: auf Zielgruppe zugeschnitten, z. B. max. 5 km Entfernung vom Radweg, Gepäcktransfer, Reparaturwerkzeug etc.)
- ✓ Ermäßigungen und Vorteile

Link: *www.loire-radweg.org*

PTV GROUP
the mind of movement
absolutGPS
dwif

Produkt

verbindendes Leitprodukt

Gutes Beispiel:

Südtiroler Weinstraße





Bild: suedtiroler-weinstrasse.it

Südtiroler Weinregion

150 km

Produkt

- ✓ Zusammenschluss 16 Gemeinden (Verein Südtiroler Weinstraße)
- ✓ gemeinsame Vermarktung und Produktentwicklung rund um das Thema „Wein entdecken, erleben, genießen“
- ✓ Finanzierung wird durch Beiträge der Mitglieder und der Autonomen Provinz Bozen gewährleistet
- ✓ eigene Website: Informationen zu teilnehmenden Gemeinden/Orten, Veranstaltungen, Kellereien, Unterkünften, Gastronomiebetrieben
- ✓ Winepass: bei Übernachtung in einem Partnerbetrieb erhält man viele unterschiedliche Ermäßigungen und Vorteile

Link: *www.suedtiroler-weinstrasse.it*

Produkt

verbindendes Leitprodukt

Gutes Beispiel:

Grenzgängerroute Teuto-Ems



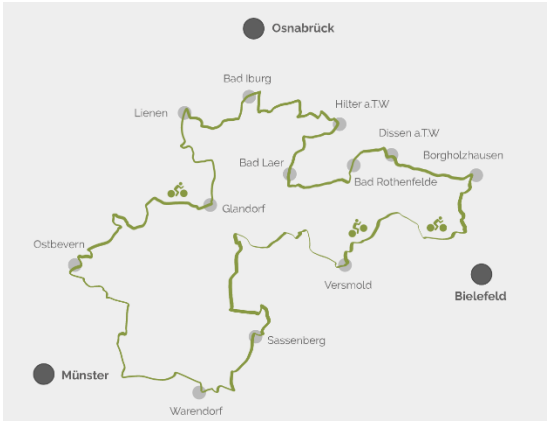


Bild: grenzgaengerroute.de

Teutoburger Wald bis Ems

148 km

Produkt

- ✓ Charakteristik: überwiegend flach, nur wenige Steigungen, weitestgehend autofreie Wege
- ✓ Landschaft: abwechslungsreich – Burgen, Schlösser; viel Natur und 12 Städte und Dörfer
- ✓ Qualitätsmerkmale: vier Sterne – ADFC Qualitätsradroute (2015); qualitatives Radverkehrsleitsystem (Beschilderung)

Link: *www.grenzgaengerroute.de*

INNOVATIONSREGION
MITTELDEUTSCHLAND

PTV GROUP the mind of movement absolutGPS dwif

Produkt

verbindendes Leitprodukt

Gutes Beispiel:

Radreiseregion Emsland



Bild: emsland.com

- Emsland
- über 3.500 km (verschiedene Routen)
- Markenführung
- ✓ strukturierte und stringente Servicekette für den Schwerpunk Rad
- ✓ Gast wird auf der Customer Journey durchgängig analog und digital begleitet
- ✓ made in Emsland: Produkte stärken die regionale Identifikation und fördern die lokale Wertschöpfung vor Ort
- Link: *www.emsland.com*

PTV GROUP
the mind of movement
absolutGPS
dwif

Produkt

verbindendes Leitprodukt

Gutes Beispiel:

Mosel-Radweg - Audiotour





Bild: adfc-radtourismus.de; volksfreunde.de

entlang der Mosel

240 km

Genuss

- ✓ Genuss als Hauptmotiv für eine Radtour auf dem Mosel-Radweg
- ✓ Wein als zentrales Thema durch örtliche Gegebenheiten, wie z. B. Weingüter, Weinhänge
- ✓ besonderes Angebot – Audiotour „Lauschpunkte am Mosel-Radweg“
- ✓ 40 Hörstationen animieren zum genaueren zu hören und hin schauen (Lauschtour-App)

Link: *www.mosellandtouristik.de*

INNOVATIONSREGION
MITTELDEUTSCHLAND

PTV GROUP the mind of movement absolutGPS dwif

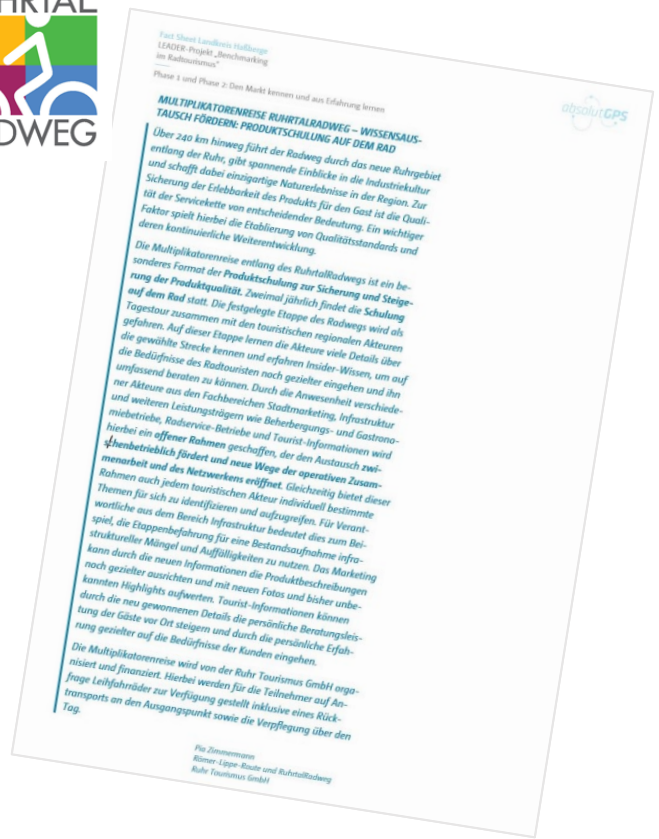
Produkt

Verbindendes Leitprodukt

Gutes Beispiel:

Multiplikatorenreise RuhrtalRadweg

RUHRTAL RADWEG



Fact Sheet Landkreis Hallberge
LEADER-Projekt „Benchmarking im Radtourismus".

Phase 1 und Phase 2: Den Markt kennen und aus Erfahrung lernen

absolutGPS

MULTIPLIKATORENREISE RUHRTALRADWEG – WISSENSAUSTAUSCH FÖRDERN: PRODUKTSCHULUNG AUF DEM RAD

Über 240 km hinweg führt der Radweg durch das neue Ruhrgebiet entlang der Ruhr, gibt spannende Einblicke in die Industriekultur und schafft dabei einzigartige Naturerlebnisse in der Region. Zur Sicherung der Erlebbarkeit des Produkts für den Gast ist die Qualität der Servicekette von entscheidender Bedeutung. Ein wichtiger Faktor spielt hierbei die Etablierung von Qualitätsstandards und deren kontinuierliche Weiterentwicklung.

Die Multiplikatorenreise entlang des RuhrtalRadwegs ist ein besonderes Format der **Produktschulung zur Sicherung und Steigerung der Produktqualität**. Zweimal jährlich findet die **Schulung auf dem Rad** statt. Die festgelegte Etappe des Radwegs wird als Tagestour zusammen mit den touristischen regionalen Akteuren gefahren. Auf dieser Etappe lernen die Akteure viele Details über die gewählte Strecke kennen und erfahren Insider-Wissen, um auf die Bedürfnisse des Radtouristen noch gezielter eingehen und ihn umfassend beraten zu können. Durch die Anwesenheit verschiedener Akteure aus den Fachbereichen Stadtmarketing, Infrastruktur und weiteren Leistungsträgern wie Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe, Radservice-Betriebe und Tourist-Informationen wird hierbei ein **offener Rahmen** geschaffen, der den Austausch **zwischenbetrieblich fördert und neue Wege der operativen Zusammenarbeit und des Netzwerkens eröffnet**. Gleichzeitig bietet dieser Rahmen auch jedem touristischen Akteur individuell bestimmte Themen für sich zu identifizieren und aufzugreifen. Für Verantwortliche aus dem Bereich Infrastruktur bedeutet dies zum Beispiel, die Etappenbefahrung für eine Bestandsaufnahme infrastruktureller Mängel und Auffälligkeiten zu nutzen. Das Marketing kann durch die neuen Informationen die Produktbeschreibungen noch gezielter ausrichten und mit neuen Fotos und bisher unbekannten Highlights aufwerten. Tourist-Informationen können durch die neu gewonnenen Details die persönliche Beratungsleistung der Gäste vor Ort steigern und durch die persönliche Erfahrung gezielter auf die Bedürfnisse der Kunden eingehen.

Die Multiplikatorenreise wird von der Ruhr Tourismus GmbH organisiert und finanziert. Hierbei werden für die Teilnehmer auf Anfrage Leihfahrräder zur Verfügung gestellt inklusive eines Rücktransports an den Ausgangspunkt sowie die Verpflegung über den Tag.

Pia Zimmermann
Römer-Lippe-Route und RuhrtalRadweg
Ruhr Tourismus GmbH

- Winterberg bis Duisburg
- 240 km
- Produktschulung
- ✓ Sicherstellung der Produkterlebbarkeit durch Etablierung von Qualitätsstandards und deren kontinuierliche Weiterentwicklung
- ✓ Produktschulung auf dem Rad (2x jährlich) festgelegte Etappe als Tagesroute
- ✓ beteiligte Akteure aus verschiedenen Bereichen erhalten Insider-Wissen zur Etappe, um auf Bedürfnisse der Reisenden gezielt eingehen zu können
- Link: *www.ruhrtalradweg.de*

Bild: ruhrtalradweg.de

Produkt

Produktqualität

Gutes Beispiel:

Bikehotels Südtirol

BikeHotels Südtirol

Daniel, Juniorchef im Digon:



"Wir sind noch nicht lange bei den BikeHotels Südtirol, aber mit Feuereifer dabei. Endlich konnte ich mein Hobby zum Beruf machen!"

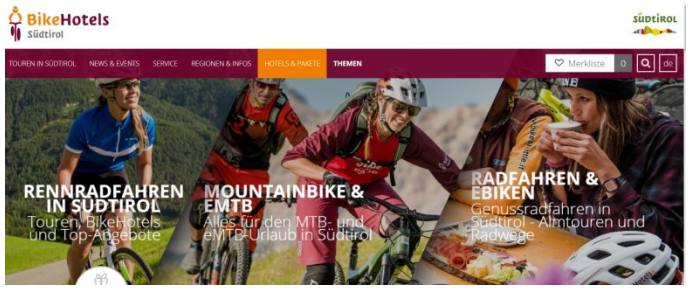


Bild: bikehotels.it

Südtirol (AT)

-km

Produktqualität

- ✓ mehr als 30 Gastgeber mit Guide-Ausbildung
- ✓ individuelle Beratung und Tourenvorschläge
- ✓ Ablegen eines „Credo“; bikerfreundliche Ausstattung (z. B. Bike-Garage mit Werkzeug, Wäsche-Service, Bike-Verleih); bikerfreundlicher Service (z. B. Pauschalen, Wochenprogramm an geführten Touren
- ✓ Kooperationen mit Bike-Shops und -Schulen

Link: *www.bikehotels.it*

INNOVATIONSREGION
MITTELDEUTSCHLAND

Kontakt

Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH
Schillerstraße 5
04109 Leipzig

Handlungsfeld Tourismus und Kultur, Annett Kautz

0341 / 600 16 – 265
kautz@mitteldeutschland.com

www.mitteldeutschland.com

Ein Projekt der

METROPOLREGION
MITTELDEUTSCHLAND