

Endbericht

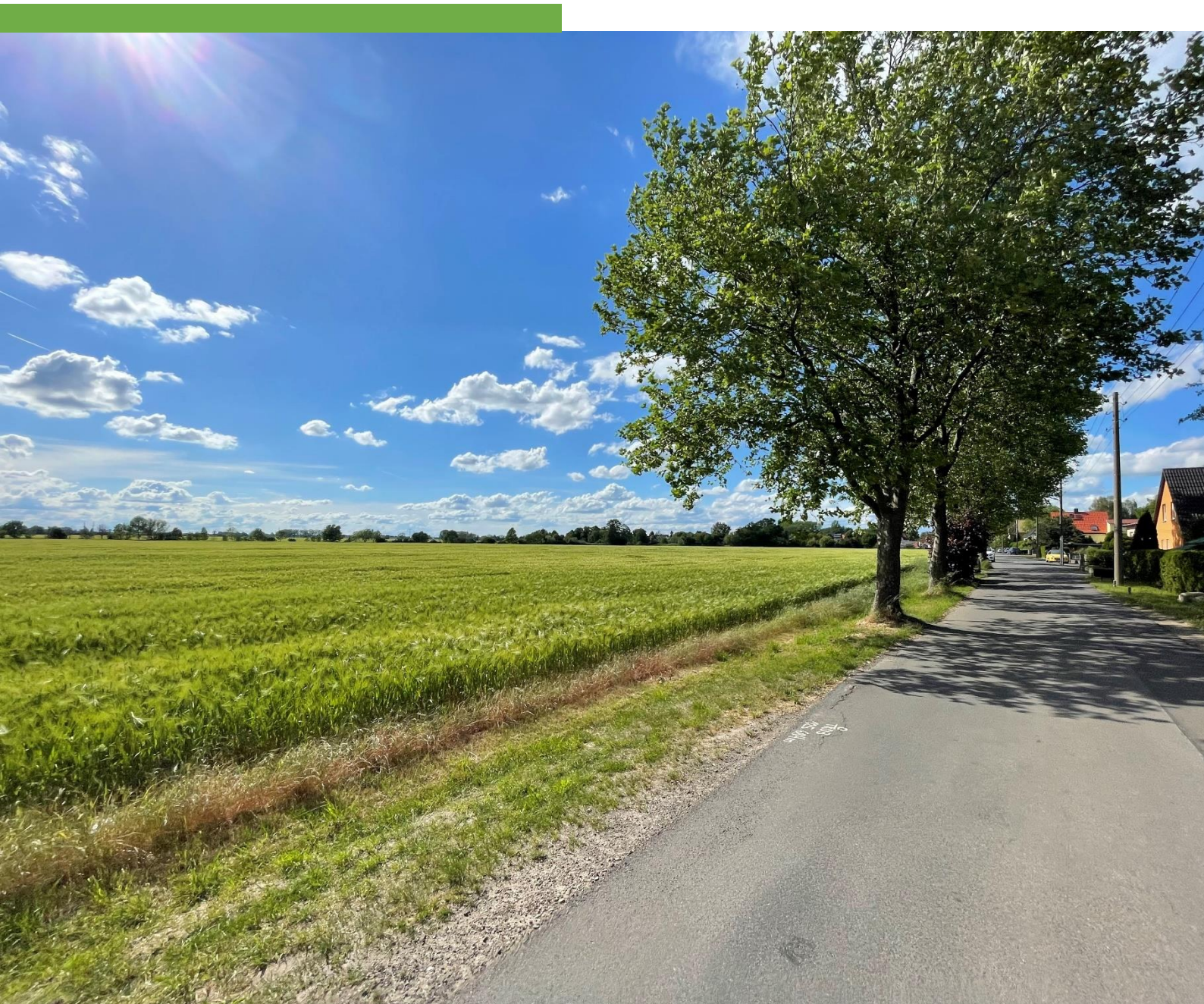
Grüner Ring Leipzig – Radroute
Neukonzeption & Qualifizierung
2022/2023



Grüner Ring Leipzig



Stadt Leipzig



Endbericht

Grüner Ring Leipzig – Radroute
Neukonzeption & Qualifizierung
2022/2023

Erstellt von:

team red Deutschland GmbH
Gregor Ranft, Thomas Böhmer,
Benjamin Lang, Angela Zscheischler

KuBuS Architekten
Rabea Seibert

Im Auftrag für:

Stadt Leipzig
Amt für Stadtgrün und Gewässer
Abt. Gewässerentwicklung
Sachgebiet Regionale Entwicklung
2022

in enger Zusammenarbeit mit:

Geschäftsstelle Grüner Ring Leipzig
Heike König
Timo Metzkes

Titelbild:
Gregor Ranft
team red Deutschland GmbH (2022)

finanziert aus Mitteln des „Aktionsprogrammes Radverkehr“ der Stadt Leipzig

Informationsstand: November 2023

Inhalt

ENDBERICHT	1
1. VORWORT	5
2. ZIELSTELLUNG	7
3. PROJEKTABLAUF UND BERICHTSGLIEDERUNG	8
4. BEOBACHTUNGEN AUS ANDEREN GRÜNER RING REGIONEN	10
4.1.1. Regionalpark Rhein-Main	10
4.1.2. Grüner Ring Bremen	11
4.1.3. Weitere Grüner Ring Regionen (Hannover, Hamburg)	13
5. LEITZIELE	14
6. TOURISMUSKONZEPT	15
6.1. <i>Reflexion zu überregionalen Tourismusstrategien</i>	15
6.2. <i>Studie des ADFC zu Radtouristik</i>	15
6.3. <i>Radtourismus an/auf der GRL-Radroute</i>	18
6.3.1. Points of Interest	18
6.3.2. Themen	25
6.4. <i>Der GRL als tagestouristisches Produkt</i>	42
6.5. <i>Zielgruppen und Anforderungen</i>	43
Familien	43
Freundesgruppen	44
Best Ager	44
Sportler	45
Alltagsnutzende	45
6.5.1. Zielgruppen Übersicht	46
6.6. <i>Speichen und Zielgruppen</i>	50
6.6.1. Speichen als Radverbindung	50
6.6.2. Kombinationsmöglichkeiten Rad	51
6.6.3. Kombinationsmöglichkeit Hauptnetz Rad und Radschnellverbindungen	55
6.6.4. Kombinationsmöglichkeit ÖPNV	55
6.6.5. Weitere Zuwegungsmöglichkeiten des Umweltverbunds / Intermodalität	57
6.6.6. Handlungsempfehlungen Speichen	57
6.7. <i>Rastanlagen</i>	57
6.7.1. Vorgehensweise	58
6.7.2. Terminalschiene	58
6.7.3. Verortung der Rastplätze	58
6.7.4. Grundsätze / Rahmenbedingungen für die Gestaltung	58
6.7.5. Elementgruppen	60
6.7.6. Baukastensystem	60
6.7.7. Beispielhafte Ausstattungspakete	66
6.7.8. Visualisierung Probestandort	68
6.8. <i>Erweiterte radwegbegleitende Infrastruktur</i>	70
6.8.1. Werkzeug und Fahrradläden	70
6.8.2. Ladesäulen	71
6.9. <i>Beschilderkungskonzeption</i>	72
6.9.1. Konzeption	73
6.9.2. Exemplarische Ausschreibungsunterlagen	73
6.9.3. Knotennummernsystem	73
6.10. <i>Gastronomie</i>	73
6.10.1. Strategie Gastronomiebetriebe	74
6.10.2. Handlungsempfehlungen Gastronomiebetriebe:	74
6.11. <i>Marketing</i>	76
6.11.1. Web	76
6.11.2. Apps	78
6.11.3. Print	79
7. ZIELQUALITÄTEN	81
7.1. <i>Oberfläche & Material</i>	82
7.2. <i>Streckenbreite</i>	82

7.3.	<i>Routenverlauf</i>	83
7.4.	<i>Gefahrenstellen</i>	84
7.5.	<i>Knoten- & Haltepunkte</i>	84
7.6.	<i>Wegweisung</i>	85
7.7.	<i>Wartung</i>	86
7.8.	<i>Meldesystem</i>	86
7.9.	<i>Qualitätsmanagement</i>	87
8.	ROUTE	88
8.1.	<i>Zwenkau</i>	90
8.2.	<i>Pegau</i>	90
8.3.	<i>Schleife durch den Bienitz (Leipzig)</i>	91
8.4.	<i>Markranstädt</i>	92
8.5.	<i>Schkeuditz</i>	93
8.6.	<i>Radefeld (Schkeuditz)</i>	95
8.7.	<i>Plaußig (Leipzig)</i>	96
8.8.	<i>Oberholz und Dreiskau-Muckern (Großpösna/Belgershain)</i>	97
8.9.	<i>Vorschlag ADFC Leipzig zum stadtnahen Verlauf</i>	98
8.10.	<i>Kitzen (Pegau)</i>	100
8.11.	<i>Fazit Vorzugsvariante</i>	101
9.	HIGHLIGHTSCHLEIFEN	103
9.1.	<i>Mögliche Position, erste Runde Highlightschleifen</i>	106
9.1.1.	Speichen + GRL-Radroute.....	106
9.1.2.	Pegau.....	106
9.1.3.	Zwenkauer See	107
9.1.4.	Störmthaler See	107
9.2.	<i>Verzahnung mit Themen</i>	107
9.2.1.	Verschränkung von GRL-Segmenten, Themen und Speichen zu Gesamtthemenräumen	109
9.2.2.	Fazit Verschränkung von GRL-Segmenten, Themen und Speichen zu Gesamtthemenräumen	111
9.2.3.	Empfehlung: Einen Anfang machen	112
10.	MAßNAHMENKATALOG	113
10.1.	<i>A: Infrastrukturelle bauliche Maßnahmen</i>	113
10.2.	<i>B: Organisatorische oder touristische Maßnahmen</i>	113
11.	SCHLUSSWORT.....	114

1. Vorwort

Die Grüner Ring Leipzig – Radroute (GRL-Radroute) ist ein beliebter Radweg, der sich entlang der Stadtgrenze von Leipzig erstreckt und als einzigartiger Rundkurs durch das Leipziger Umland führt. Der Radweg ist insgesamt 143,8 Kilometer lang und führt durch 14 verschiedene Städte und Gemeinden.

Die Idee für das Projekt des Grünen Rings Leipzig entstand in den 1990er-Jahren, als die Stadt Leipzig eine umfassende Planung für die Zukunft der Stadt und ihrer Umgebung erstellte. Der Grüne Ring Leipzig war ein zentraler Bestandteil dieser Planung und wurde entwickelt, um die Stadt mit ihren Nachbarkommunen und den umliegenden Landschaften zu verbinden und eine Möglichkeit für Freizeitaktivitäten und Erholung zu schaffen.

Bis ins Jahr 2020 existierten mit dem Inneren Grünen Ring und der Grüner Ring Leipzig – Radroute (ehem. Äußerer Grüner Ring), zwei Radrouten. Die Innere Grüne Ring - Radroute wurde 2020 dann aufgrund der schwierig zu erhaltenden Wegequalität, der nicht gesicherten, gesetzeskonformen Beschilderung und der damals zu hohen Komplexität des Projekts im städtischen Bereich eingestellt. Der Äußere Grüne Ring fungiert seit 2016 als Grüner Ring Leipzig – Radroute, ist mit der Kennung II-67 als Regionale Hauptradroute Teil der Radverkehrskonzeption SachsenNetz Rad des Freistaates Sachsen und wurde bis 2019 neu beschildert. Forderungen eines Wiederauflebens der Inneren Grünen Ring - Radroute durch die Öffentlichkeit und Verbände zeigen den großen Bedarf in der Region, gute Infrastruktur für das Rad zu schaffen.

Im Laufe der Jahre hat sich die GRL-Radroute zu einem Wahrzeichen für das Entdecken der Region mit dem Rad entwickelt und ist zu einem beliebten Ziel für Tagestouristen auf der Suche nach Naherholung geworden. Dabei befindet sich die GRL-Radroute in großem systemischem Zusammenhang mit Radfernwegen und anderen Radrouten der Region. So ist Leipzig ein beliebter Start- und Zielort oder Zwischenstation für Radtouristen auf ihrem Weg durch Deutschland. Die Stadt ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt Mitteldeutschlands und bietet Radfahrenden eine solide Infrastruktur, um ihre Reise auf dem Fahrrad fortzusetzen.

Die GRL-Radroute ist ein Bestandteil des Schlüsselprojektes 6 „Entwicklung & Qualifizierung Wegenetze“ des übergeordneten Regionalen Handlungskonzeptes (RHK) des Grünen Ringes Leipzig von 2014.

Von der Mobilitätsstrategie 2030 formuliert sollen in Zukunft die Naherholungspotenziale durch das Radfahren für die Bürger Leipzigs und der Umlandgemeinden weiter gesteigert und per Umweltverbund erreichbar werden. Dafür hat die Stadt Leipzig in Zusammenarbeit mit dem Grünen Ring Leipzig im Mai 2022 die Neukonzeption und Qualifizierung der Grüner Ring Leipzig – Radroute (GRL-Radroute) in Auftrag gegeben.

Die Neukonzeption der GRL-Radroute beinhaltet dabei eine umfassende Sanierung und Erweiterung sowie die Verbesserung der Infrastruktur für Fahrradfahrer. Durch die Qualifizierung soll der Radweg für die Zukunft besser gerüstet sein und den Anforderungen der Radfahrer besser gerecht werden.

Die 14 beteiligten Städte und Gemeinden des Grünen Rings Leipzig sind Markkleeberg, Markranstädt, Taucha, Schkeuditz, Zwenkau, Pegau, Rackwitz, Großpösna, Böhlen, Brandis, Borsdorf, Belgershain, Rötha und die Stadt Leipzig. Mitglieder sind der Landkreis Leipzig sowie der Landkreis Nordsachsen. Voraussichtlich im Jahr 2024 wird auch Naunhof dem Grünen Ring Leipzig beitreten, die GRL-Radroute führt schon heute durch diese Stadt.

Die Mitgliedskommunen haben jeweils ihre eigene Geschichte und Kultur, die sich in der Landschaft und den Sehenswürdigkeiten entlang des Radwegs widerspiegelt. Die Stadt Leipzig hat eine bewegte Vergangenheit. Forschern der TU Berlin zufolge war eine Siedlung auf Leipziger Gebiet bereits den Römern als „Areglia“ bekannt. Es folgten mehrere verschiedene Besiedlungsphasen und Burgstrukturen auf dem Gebiet des heutigen Leipzigs. Das beurkundete Gründungsdatum der Stadt von 1165 bezeugt noch einmal eindrücklich die lange Geschichte. Im 13. Jahrhundert wurde Leipzig als wichtiger Handelsplatz bekannt und erlebte in der folgenden Zeit eine rasante Entwicklung. Im 19. Jahrhundert wurde Leipzig durch die Völkerschlacht zum Symbol der Befreiung und entwickelte sich zum bedeutenden Zentrum der Buchdruck- und Verlagsindustrie. Während des Zweiten Weltkriegs wurde die Stadt schwer bombardiert, was zu großen Schäden führte. In der Nachkriegszeit entwickelte sich Leipzig zu einem wichtigen Industriezentrum der DDR und war 1989 ein zentraler Ort der Friedlichen Revolution.

Auch die Region teilt viele Aspekte der Leipziger Stadtbiografie. Im Laufe der Jahrhunderte siedelten sich Slawen in der Region an und gründeten kleine Dörfer, die später zu Gemeinden wuchsen. Mit der Entstehung des Heiligen Römischen Reiches im Mittelalter gewannen auch die umliegenden Gemeinden an Bedeutung. Es entstanden einige der heute prägenden Landgüter, Kirchen und Klosteranlagen. Während der Industrialisierung im 19. Jahrhundert wurden zahlreiche Fabriken und Eisenbahnlinien gebaut, die Leipzig und seine Umgebung stärker verbanden und weiter stärkten. In den 1920er Jahren begannen im Leipziger Umland die Tagebauaktivitäten, welche die Region bis heute durch aktive Tagebaue oder durch Tagebaufolgelandschaften prägen.

Der Zweite Weltkrieg hinterließ tiefe Wunden in der Region, viele historische Gebäude wurden zerstört. Nach dem Krieg erlebten Leipzig und das Umland als Teil der DDR eine Phase der Umstrukturierung. Mit der Wiedervereinigung Deutschlands 1990 begann ein neues Kapitel für die Region, das zunächst mit Deindustrialisierung und der damit einhergehenden Arbeitslosigkeit und Abwanderung von Arbeitskräften begann, später jedoch mehr und mehr von wirtschaftlichem Wachstum und der Sanierung vieler historischer Stätten geprägt war. Heute sind die Umlandgemeinden der Stadt Leipzig florierende Orte, die sowohl von ihrer reichen Geschichte als auch von ihrer Nähe zur pulsierenden Stadt Leipzig profitieren.

Im Zusammenhang mit dem aus Klimaschutzgründen notwendigen Ausstieg aus der Braunkohle sind in den nächsten zwei Dekaden Herausforderungen für einen weiteren Strukturwandel zu erwarten. Dieser ist für das Leipziger Umland auch mit neuen Chancen für Erholungsnutzung und Tourismus verbunden. Dafür steht insbesondere das „Leipziger Neuseenland“, eine moderne Transformationslandschaft, die durch die Flutung der stillgelegten Braunkohletagebaue seit der 1990er Jahre durch Einbeziehung der neu entstandenen Seen in das Gewässernetz der Region Leipzig entwickelt wurde und wird.

Die GRL-Radroute ist somit nicht nur eine Radroute, sondern auch ein Zeugnis der jüngeren Geschichte und Kultur dieser Region. Mit der Neukonzeption und Qualifizierung wird die GRL-Radroute in Zukunft noch attraktiver und für Radfahrende perspektivisch noch sicherer und komfortabler. Sie ermöglicht eine tiefere Verbindung von Menschen der Region mit ihrer Umgebung.

2. Zielstellung

Der Neukonzeption und Qualifizierung der GRL-Radroute ist eine jahrelange Vorarbeit durch verschiedene Interessensträger vorausgegangen. So wurde in Schlüsselprojekt 6 „Entwicklung & Qualifizierung Wegenetze“ des übergeordneten Regionalen Handlungskonzeptes (RHK) des Grünen Rings Leipzig von 2014 eine Weiterentwicklung der Streckeninfrastruktur behandelt.

Grundlage für die Beauftragung der team red Deutschland GmbH ist die Aufgabenstellung zur Neukonzeption und Qualifizierung der Grüner Ring Leipzig – Radroute (GRL-Radroute) in der Version von 2021 mit Ergänzungen. Geringfügige Abweichungen wurden mit den Auftraggebern und koordinierenden Verantwortlichen abgestimmt.

Der Projektbearbeitungsrahmen der team red Deutschland GmbH beinhaltet im Kern:

- Befahrung und Prüfung aller Abschnitte der GRL-Radroute
- Analyse der anderen Radrouten in der Umgebung und Beziehung der GRL-Radroute mit diesen („Speichen“)
- Analyse sonstiger Zugangsmöglichkeiten zur GRL-Radroute durch den SPNV
- Fortwährende Beteiligung der Mitglieder und anderer Interessen Vertretenden in Entwicklungsprozesse rund um Route, Infrastruktur, Themen, Zugänglichkeit, Leitziele, Qualitätsziele und touristischer Konzeption in verschiedenen Beteiligungsformaten
- Kontakt und Analyse weiterer Grüner Ring Regionen
- Verarbeiten von Interessenabwägungen bei der Wegfindung durch Entwickeln von eigenständigen „Highlightschleifen“
- Entwicklung von Leit- und Qualitätszielen
- Erarbeiten von Vorschlägen für Themen in Segmenten der GRL-Radroute zur besseren Erfassung des Raums
- Entwickeln von Zielgruppen für die GRL-Radroute zur besseren zukünftigen Optimierung auf Bedarfe der jeweiligen Zielgruppen (Teil der Tourismuskonzeption)
- Katalogisieren von POIs, touristischen Leistungsträgern und weiteres
- Entwickeln eines Maßnahmenkatalogs in Hinblick auf eine Qualitätsprüfung der Abschnitte der GRL-Radroute auf sowie weiterer Maßnahmen im Bereiche Tourismus und Organisation des Grünen Rings
- Aufstellen einer Beschilderungskonzeption inklusive erneuter Befahrung der Beschilderung und Ausschreibungsunterlagen für Neubeschilderungen
- Erarbeiten der Kosten für Maßnahmen im Rahmen des Kostenkatalogs

Auch im überregionalen Kontext ist das Projekt einzuordnen. So stellt die Innovationsregion Mitteldeutschland in ihrem „Aktionsplan Kultur und Tourismus“ mit „Kohle-Dampf-Licht-Seen (KDL)“ eine bedeutende Radroute der Region als Leuchtturmprojekt heraus, welches die GRL-Radroute gleich doppelt berührt. Auch die GRL-Radroute ist als touristisches

Produkt Teil des Strategieplans der Großraumregion und orientiert sich dabei an den Leitzielen M1.1, M1.2, M1.4, M2.1 und T2.1 (siehe Abbildung 1).

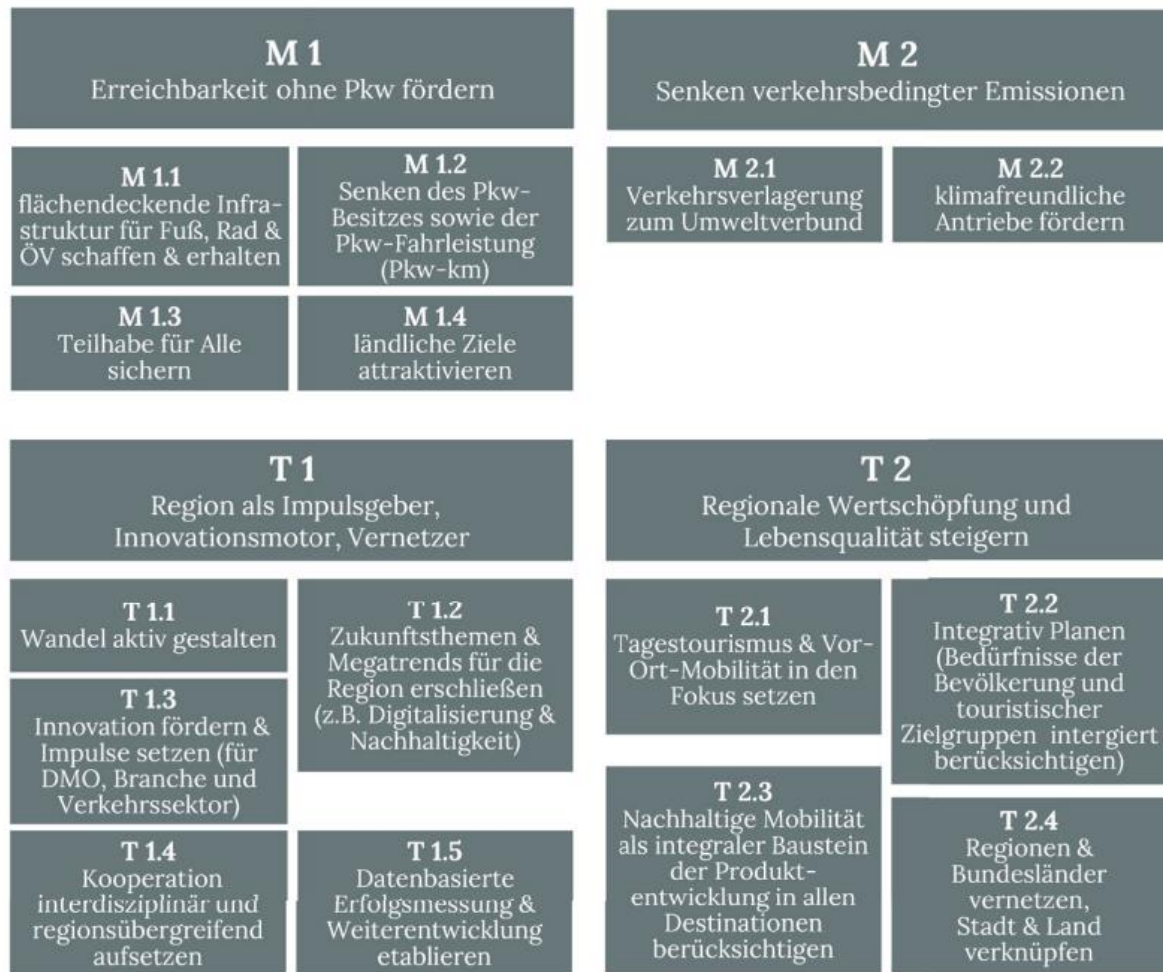


Abbildung 1: Darstellung der Ziele aus Aktionsplan Kultur und Tourismus (Publikation der Innovationsregion Mitteldeutschland, 01.06.2022. Link (PDF): https://www.innovationsregion-mitteldeutschland.com/wp-content/uploads/2022/06/Aktionsplan_IRMD_Kultur-Tourismus.pdf

3. Projektablauf und Berichtsgliederung

Das Projekt Neukonzeption und Qualifizierung der GRL-Radroute startete am 1. Mai 2022 und wurde zum 1. Juni 2023 beendet. Dabei wurde als Kernziel das zukünftige inhaltliche Konzept für die GRL-Radroute erarbeitet.

Im Verlauf des Projektes gab es insgesamt fünf Workshops und zwei Arbeitsgruppentreffen, inklusive weiterer bilateraler Gespräche mit Interessenträgern wie Landkreisen, Städten und Gemeinden, Gastronomen und touristischen Leistungsträgern.

Die Arbeiten erfolgten wie im folgenden Zeitplan dargestellt.

Tabelle 1: Projektzeitplan

	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jun	
1. Qualifizierte Bestandsaufnahme																
2. Analyse und Erfahrungsaustausch andere Grüne Ring Regionen																
3. Schärfung inhaltliches Konzept: Ziel / Leitbild																
4. Definition Routenverlauf																
5. Qualifizierung der Strecke																
6. Konzipierung der Ausstattung und touristischen Infrastruktur																
6.1 Beschilderung																
6.2 Pausenstellen																
6.3 Tourismuskonzept																
6.4 Gastronomiekooperation																
7. Umsetzungsstrategie und Finanzierung																
8. Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen																

Wie in der Aufgabenstellung gefordert, sollte im Rahmen des Projektes ein umfangreicher Beteiligungsprozess als Grundlage der Neukonzeption initiiert werden. Neben regelmäßigen Jour fixes unter Einbeziehung der GRL Geschäftsstelle sowie einer Vielzahl von bilateralen Gesprächen mit Interessensträgern (u.a. Landkreise, Städte und Gemeinden, Gastronomen und touristische Leistungsträger) wurden dabei folgende Veranstaltungen mit Einladungsmanagement durchgeführt:

Tabelle 2: Veranstaltungen im Rahmen der Neukonzeption und Qualifizierung der GRL-Radroute

Auftaktworkshop	12.05.2022
Workshop "Themen & Routen"	12.07.2022 & 14.07.2022
Workshop "Leitziele & Qualitäten"	20.09.2022
Workshop "Touristische Konzeption"	29.03.2023
Arbeitsgruppentreffen 1 Pausenstellen	25.10.2022
Arbeitsgruppentreffen 2 Pausenstellen	14.11.2022
Ortstermin Pegau	20.02.2023
Workshop Gastronomen	20.03.2023

Die Protokolle der öffentlichen Termine sind diesem Bericht als Anlagen beigefügt. Die Einladungsliste kann bei der Stadt Leipzig, ASG oder der Geschäftsstelle GRL auf Nachfrage eingesehen werden. Des Weiteren wurden im Verlauf des Projekts Arbeitstreffen mit der Stadt Leipzig, VTA, der Leitung der Stabsstelle Wirtschaftsförderung / Kreisentwicklung des Landrats Landkreis Leipzig, dem ADFC sowie dem Tourismusverband Region Leipzig e. V. durchgeführt. Gleichzeitig gab es während des gesamten Projektverlaufs ein offenes, digitales Board, das auf einer Kartengrundlage den Input von Themen, Routenvorschlägen und Points of Interests (POIs) jederzeit erlaubte.

Ziel von Workshops und Arbeitsgruppen war, den Input der zahlreichen Stakeholder gebündelt zu sammeln sowie zu spezifischen Zielstellungen gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Die Workshops markierten damit wichtige Meilensteine für die gemeinsame Arbeit.

Die inhaltliche Bearbeitung gliederte sich grundsätzlich in drei Teile. Im ersten Teil des Bearbeitungszeitraums wurden die Routenvarianten gesammelt und befahren. Im zweiten Teil wurden dann in bilateralen Gesprächen mit den betreffenden Kommunen Routenalternativen untersucht und bewertet sowie eine Vorzugsvariante herausgearbeitet.

Im dritten Teil wurden die Route festgelegt und weitere Highlightrouten vorgeschlagen. Zusätzlich wurde hier der touristische Teil des Konzeptes herausgearbeitet.

Zunächst werden in Kap. 4 die Erfahrungen aus anderen Grüner Ring Regionen in Deutschland vorgestellt, welche in die Betrachtungen und Diskussionen eingeflossen sind. In Kap. 5 werden die gemeinsam entwickelten Leitziele für die GRL-Radroute kurz erläutert. In Kap. 6 wird dann das zukünftige Touristische Konzept hergeleitet und dargestellt, das für eine stringendere Nutzungserfahrung sorgen soll. Daraufhin werden in Kap. 7 die gemeinsam definierten Qualitätszielen ("Zielqualitäten") der zukünftigen GRL-Radroute vorgestellt. Als Konsequenz dieser Ziele und der touristischen Konzeption ergeben sich entsprechende Änderungen in der Route, die im Kap. 8 erörtert werden. Als neues Element in der Konzeption sollen in Zukunft die sogenannten Highlightschleifen eine wichtige Rolle spielen, die im Kap. 9 ausleuchtet werden. Das inhaltliche Konzept wird in den Kap. 10 und 11 mit dem konkreten Maßnahmenkatalog und den Schlussbetrachtungen abgerundet.

4. Beobachtungen aus anderen Grüner Ring Regionen

Im Rahmen der Workshops zu Themen & Routen wurden von zwei KOR¹-Partnern Impulsvorträge gehalten, um den Teilnehmenden Möglichkeiten rund um ein touristisches Produkt mit Schwerpunkt Radverkehr vorzustellen. Im Vorfeld wurden in den Partnerregionen recherchiert und Vorgespräche mit den jeweiligen Ansprechpartnern geführt.

4.1.1. *Regionalpark Rhein-Main*

Das Herz des Regionalparks Rhein-Main bildet der Frankfurter GrünGürtel. Um Frankfurt herum verläuft der beschilderte GrünGürtel-Radweg mit einer Länge von etwa 64 Kilometern. Auf dieser Strecke entdeckt man die facettenreiche Landschaft des Frankfurter GrünGürtels, von Natur hin zu stark frequentierten Industriegebieten. Die Route verläuft entlang des Flusses Nidda, durch die Oberrader Kräutergärten und den angrenzenden Stadtwald. Entlang des Weges stößt man auf außergewöhnliche Projekte des Regionalparks, wie 15 Skulpturen der „Komischen Kunst“ oder das Denkmal für die „Grüne Soße“.

Pausenstellen Steine

Eine Empfehlung des Regionalpark Rhein-Main ist das Nutzen von wiederkehrenden Elementen zur Steigerung der allgemeinen Sichtbarkeit, aber auch Identifikation der Region mit den Routen. Aus Sicht des Regionalparks Rhein-Main wird dies besonders bei den Pausenstellen durch die Nutzung von immer gleichartigen Sitzkegeln geschaffen.

Kulturelles Begleitprogramm & Kunstinstallationen

Der Regionalpark Rhein-Main organisiert im Rahmen seiner Möglichkeiten einerseits das Aufstellen von Kunstinstallationen entlang der Radroute. So wurde zum Beispiel eine Gerichtslinde in Oberursel durch einen weißen, dreidimensionalen Rahmen eingefasst und immer wieder für Kunstaktionen genutzt.

¹ Konferenz der Regionalparks und Grünen Ringe, siehe <https://www.korg-deutschland.de>

Der Regionalpark Rhein-Main hat hier aber auch von Schwierigkeiten und hohem Aufwand bei der Organisation berichtet. So sind Kunstinstallationen oft ein umstrittenes Thema, das viele Diskussionen erzeugt.

Lichtsymbolik

Der Regionalpark Rhein-Main nutzt für seinen Radweg auch Lichtinstallationen. So werden Unterführungen oder Wege unter Brücken mit grünem Licht beleuchtet, um Durchfahrenden deutlich zu machen, dass sie sich auf der Radroute befinden. Gleichzeitig wird eine gewisse Stimmung außerhalb des Kartenmaterials und der Beschilderung generiert. Dies intensiviert die Identität der Radroute als inszeniertes, kuratiertes Erlebnis.

Piktogramme auf Oberflächen

Der Regionalpark Rhein-Main nutzt an verschiedenen Stellen Piktogramme auf dem Radweg, um über den Kilometerstand und die nächsten Streckenziele zu informieren. Die Piktogramme auf dem Asphalt verdeutlichen für Radfahrende die Nutzung der Radroute sowie erlauben eine Orientierung außerhalb von Karten, Smartphones und Beschilderung. Gerade letztere ist oft aus Kfz-orientierter Sicht gedacht und nicht immer intuitiv ersichtlich. Für Radfahrende ist hingegen das Scannen der Gegend auf Hindernisse wichtig und diese befinden sich am ehesten auf der Streckenoberfläche (gerade in kontrollierten Verkehrssituationen auf eigenständigen Radwegen).

Schlüsselerkenntnisse für die GRL-Radroute

Für die GRL-Radroute sind die wiederholenden Elemente im Rahmen der Rastplätze / Pausenstelle als identitätsstiftendes Werkzeug interessant. Diese werden ins eigene Pausenstellenkonzept mit übernommen. Die Nutzung von Lichtelementen und Piktogrammen ist ebenfalls eine gute Methode, um die Sichtbarkeit der Route in der Gegend zu erhöhen. Dabei ist zu beachten, dass Lichtinstallationen möglichst selbsterklärend sein sollten. Ein kulturelles Begleitprogramm wird unter dem Begriff "GRL Aktiv" bereits jetzt von der Geschäftsstelle des GRL zusammengestellt und gestaltet.

Kunstinstallationen können aus der Erfahrungssicht des Regionalpark Rhein-Main konfliktbehaftet sein und sollten nur mit Bedacht integriert werden.

4.1.2. *Grüner Ring Bremen*

Der Grüne Ring Region Bremen umfasst die Region Bremen, genauer die Städte Bremen und Delmenhorst sowie 24 benachbarte Städte und Gemeinden inklusive der Landkreise. Insgesamt werden 3030 km² durch die insgesamt 660 km des Grünen Ring Bremen erschlossen. Es gibt sechs Highlightrouten, befahrbar als Tages- oder Halbtagesrouten, Stadt-Land-Fluss-Wege Verbindungen, die aus der Stadt in die Peripherie führen und Ringsegmente, welche die Highlightrouten miteinander verbinden.



Abbildung 2: Karte Grüner Ring Bremen (Copyright: Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.)

Entwickelte Leitziele

Der Grüne Ring Region Bremen hatte bei der Konzepterarbeitung eigene Leitziele entwickelt, um Entscheidungen in Zukunft von diesen unterstützt treffen zu können. Die Leitziele sind dabei typischerweise sehr allgemein gefasst und stellen den Konsens zu den Themen dar. Die Leitziele sollen die Richtung weisen, jedoch konkrete Entscheidungen nicht vorwegnehmen.

Einteilung in viele kleinere Ringsegmente

Für die Aufteilung des Gesamtgebietes in einzelne Segmente hat der Grüne Ring Bremen auf die Bedürfnisse der Nutzenden fokussiert. So werden Radrouten im Segment als Rundrouten für Radreisende verstanden, nicht als Verkehre von A nach B. Als Konsequenz wurden die Radverbindungen im Raum um Bremen in kürzere Kreisstrecken unterteilt (vgl. Abbildung 2). Diese können als Radtouren in wenigen Stunden zurückgelegt werden. Jede Rundroute hat ein spezielles Thema zugeordnet bekommen und wird eigens beschildert. Zusätzlich führen Strecken aus der Stadt ins Umland. Kleinere Strecken an den Außenrändern bilden außerdem Verknüpfungen, sind ebenfalls beschildert, aber nicht direkt als Rundrouten konzipiert oder vermarktet und haben keine eigene Themenzuordnung. Die Themen in Bremen sind dabei an POIs orientiert, die sich innerhalb der kleineren Ringsegmente befinden.

4.1.3. Weitere Grüner Ring Regionen (Hannover, Hamburg)

Wiederkehrende Identifikationselemente (Grüner Ring Hannover)

Für die Identifikation der Radverbindungen nutzt der Grüne Ring Hannover wiederkehrende symbolische Elemente. So finden sich abgestufte Holzsäulen, Zäune, Bänke, Pfosten oder andere Elemente, die regelmäßig das Blau der Symbolik des Rings aufgreifen. Der Ring wird dadurch in der Landschaft immer wieder aufgegriffen.

Visuelle Elemente & Beschilderungen außerhalb von Schildern (Grüner Ring Hamburg)

Die „Freizeitroute 11“ ist die einzige vollständig ausgeschilderte Freizeitroute in Hamburg. Trotz einer durchgehenden Beschilderung mit einer weißen 11 auf grünem Grund wird das Logo in unterschiedlicher Form auf verschiedenen Elementen der Stadtinfrastruktur wiederholt: an Laternen, Schranken und auch Mülleimern.

Grüne Ringe & Grünes Netz (Grüner Ring Hamburg)

Hamburg nutzt wie einst Leipzig zwei Grüne Ringe. Dabei ist der innere Grüne Ring als Tour allerdings so kurz, dass er eher als Parkrunde zählen könnte. Der zweite (äußere) Grüne Ring verbindet wie die GRL-Radroute die Stadt mit der Peripherie. Hier wurde ein sogenanntes Grünes Netz entwickelt: die Wege in die Peripherie bewegen sich durch grüne Landschaftsachsen durch die Stadt. Die Teile sind nicht in Themen unterteilt, auch POIs sind nicht als Teil der Tour aufbereitet. Damit wird das touristische Potenzial noch nicht ausgeschöpft, aber dennoch die Infrastruktur zum Erreichen der Naherholung entlang der Landschaftsachsen bereitgestellt.

Schlüsselerkenntnisse für die GRL-Radroute

Die Empfehlung zur Aufnahme wiederkehrender Elemente findet in Hannover zusätzlich zur Praxis des Regionalparks Rhein-Main erneut Bestätigung.

Das Konzept des Grünen Netzes in Hamburg unterstreicht in Parallele zu Leipzig das Potenzial für die tages-touristische Nutzung des Grünen Rings. Dafür ist entlang der Landschaftsachsen in Hamburg ein Netz aus Radwegen entstanden, dass diese Nutzung ermöglicht.

5. Leitziele

Gemeinsam mit den GRL-Kommunen und Arbeitsgruppenmitgliedern wurden folgende Leitziele für die Zukunft des GRL-Radroute entwickelt, diskutiert und beschlossen (siehe Abbildung 3).

Nachhaltigkeit	Gemeinschaft	Erlebnis & Organisation	Infrastruktur
Achtung und Schutz der Natur, verwenden nachhaltiger Rohstoffe wo möglich	Umfassende Partizipation der Mitglieder	Enge Verzahnung von Route und Umgebung	Umsetzung der Qualitätsziele bei Neubauten
Langfristigkeit von Planungen, Anlagen und Projekten	Gemeinschaftliche Konsensfindung zur Verbesserung der GRL-RR	Einbinden lokaler Organisationen und Akteure	Mitarbeit zur Aktualität von Daten
Vorstellen der schützenswerten, umgebenden Natur	Gegenseitige Unterstützung	Verschränkung von Route und Gastronomie	Pflege und Wartung von Anlagen in festgelegten Intervallen
Herstellen von Umweltgerechten Zugang für Anwohnende und Mobilitätseingeschränkte		Attraktive Streckenführung für Tagestouristen. Synergien mit Alltagsradverkehr nutzen	Anbindung und Verknüpfung ÖPNV und Speichen
		Themen & Landschaften in Etappen per Rad erfahrbar machen	

Abbildung 3: Leitziele Grüner Ring Leipzig Radroute

Diese Leitziele sollen bei Entscheidungen für die GRL-Radroute in Zukunft eine Richtschnur bilden. Sie sind gleichzeitig Inspiration zum gemeinsamen Handeln.

6. Tourismuskonzept

6.1. Reflexion zu überregionalen Tourismusstrategien

Bei überregionalen Tourismusstrategien ist allen voran die Destinationsstrategie als regionale Tourismusstrategie zu nennen, in das sich auch die Strategie des Grünen Ringes Leipzigs einordnen soll. Die Destinationsstrategie LEIPZIG REGION 2025 ist ein umfassender Plan zur Förderung des Tourismus in der Region Leipzig. Ziel ist es, die Attraktivität der Region für Besucher zu erhöhen, das lokale Wirtschaftswachstum anzukurbeln und die Lebensqualität für die ansässige Bevölkerung zu verbessern. Die Destinationsstrategie hat dabei eigene Oberziele entwickelt, zu dem sich diese Konzeption bekennt.

Zielsystem LEIPZIG REGION – Oberziele



Abbildung 4: Aus Destinationsstrategie LEIPZIG REGION 2025

Mit einer Profilschärfung und Angebotsverbesserung der GRL-Radroute versucht die Konzeption ihren Beitrag zur Destinationsstrategie zu leisten. Im Rahmen der Strategie der GRL-Radroute wird allerdings anders als in der Destinationsstrategie 2025 auf die Naherholung fokussiert. Dieser gemeinschaftlich im Workshop Tourismusstrategie entschiedene Schritt ist durch die Gegebenheiten vor Ort begründet. Er wird durch die Ergebnisse der ADFC Studie zur Radtouristik (vgl. Kap. 6.2) gestützt. Es wird erwartet, dass durch die Schärfung des Angebots der GRL-Radroute in der Tagestouristik ein bekanntes, solides Produkt der Naherholung entsteht, das dann auch Radreisende anziehen kann.

6.2. Studie des ADFC zu Radtouristik

Um das touristische Profil der GRL-Radroute nachvollziehen zu können, ist ein umfänglicher Blick in die aktuelle Lage der Radtouristik unumgänglich. Grundlage dafür ist die Analyse der aktuellen Studie des ADFC zur Radtouristik. Hieraus wurden entsprechende Schlussfolgerungen bei der Entwicklung der touristischen Konzeption der GRL-Radroute gezogen, die am Ende des Unterkapitels in einer Übersichtstabelle aufgeführt sind.

Laut der jährlichen Statistik des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) unternahmen im Jahr 2021 etwa 41,6 Millionen Menschen in Deutschland mindestens einen Tagesausflug mit dem Fahrrad. Im Vergleich zu 2020 stieg die Zahl um etwa elf Millionen, wobei der Durchschnitt bei 10,6 Ausflügen pro Person lag. Insgesamt wurden somit rund 440 Millionen Radtouren absolviert, während es 2017 noch etwa 167 Millionen waren.

Bei etwa 41 Prozent der Fahrradtouren ist der Startpunkt nicht zu Hause, wobei in vielen Fällen Anfahrtswege von bis zu 60 Kilometern in Kauf genommen wurden. Zwei Drittel reisten mit dem Auto an, während ein Drittel öffentliche Verkehrsmittel nutzt. Die durchschnittliche Länge eines Tagesausflugs betrug 43 Kilometer. Etwa ein Fünftel der Touren umfasste mehr als 60 Kilometer, 27 Prozent lagen zwischen 40 und 60 Kilometern und über die Hälfte waren kürzer als 40 Kilometer.

Der ADFC untersuchte auch die Kriterien, nach denen Radfahrer ihre Strecken auswählten. 70 Prozent der Befragten gaben die Befahrbarkeit der Strecke (Oberflächenbeschaffenheit und Breite) als wichtig an, 66 Prozent legten Wert auf Verkehrssicherheit. Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke waren für 57 Prozent von Bedeutung und das gastronomische Angebot für 40 Prozent.

Im Jahr 2021 unternahmen etwa 3,9 Millionen Deutsche Radreisen mit Übernachtungen. Aufgrund der Corona- Pandemie waren die Zahlen für 2020/2021 rückläufig, während sie in den Jahren 2018 und 2019 bei etwa 5,5 Millionen lagen. Der Altersdurchschnitt der Radreisenden betrug 53 Jahre, wobei mehr als die Hälfte zwischen 45 und 64 Jahren alt war, etwa ein Fünftel 65 Jahre oder älter und weniger als drei Prozent unter 25 Jahre. Die meisten Radreisenden waren mit Partnern oder Freunden unterwegs, während weniger als ein Fünftel allein reiste und etwa acht Prozent mit Kindern und Jugendlichen unterwegs waren.

Der ADFC hat festgestellt, dass Elektrofahrräder immer beliebter werden. 2021 nutzten etwa 42 Prozent der Radreisenden Pedelecs, während es im Vorjahr 32 Prozent und 2018 nur 23 Prozent waren. Fast 75 Prozent der Befragten gaben an, dass sie Pedelecs nutzen, um längere Strecken zurücklegen zu können. Mehr als die Hälfte schätzte die Möglichkeit, mit Pedelecs anspruchsvollere und hügelige Gebiete zu erkunden.

Wie die aktuellen Verkaufszahlen belegen, setzt sich der Pedelec-Boom fort. Laut dem Zweirad-Industrie-Verband wurden 2021 in Deutschland etwa zwei Millionen Elektrofahrräder verkauft und damit ein neuer Rekord aufgestellt. Im Jahr 2018 betrug die Anzahl der verkauften Pedelecs und Pedelecs noch weniger als eine Million. Schätzungen zufolge gab es 2021 insgesamt 8,5 Millionen Pedelecs in Deutschland.

Im Hinblick auf die Reisevorbereitung ist das Internet die bedeutendste Informationsquelle, wobei mehr als 82 Prozent der Befragten 2021 das Internet für die Planung nutzten, ein Anstieg von sechs Prozent gegenüber dem Vorjahr. Routen-Apps gewinnen ebenfalls an Bedeutung und wurden von 41 Prozent der Befragten verwendet (2020: 35 Prozent). Gedruckte Reiseführer oder Pressebeiträge sind mit 32 und 28 Prozent weniger bedeutend. Während der Reise selbst sind Wegweiser (Beschilderung) mit 75 Prozent die wichtigste Informationsquelle, während Apps von 61 Prozent (2020: 52 Prozent) genutzt werden.

Informationen von örtlichen Tourist-Informationen sind für fast 30 Prozent der Reisenden wichtig.²

In der folgenden Tabelle sind die Schlussfolgerungen für die GRL-Radroute tabellarisch aufgeführt.

Tabelle 3: Schlussfolgerungen der Ergebnisse der ADFC Radreiseanalyse für die GRL-Radroute

Studienergebnis	Schlussfolgerung
41,6 Millionen Menschen Tagesausflug, 3,9 Millionen Radreise mit Übernachtungen	Legt tagestouristischen Fokus nahe, auch da sich die GRL-Radroute in einem Naherholungsgebiet im Umkreis von Leipzig befindet.
41 % nicht von zu Hause aus, Anfahrtswege von bis zu 60 Kilometern werden in Kauf genommen	Für den Großteil der Besucher sollte ein Start der Radtour von zu Hause aus möglich sein. Ansonsten muss eine Anfahrt mit dem ÖPNV ermöglicht und kommuniziert werden.
20 % mehr als 60 km, 27 % zwischen 40 und 60 km, 50 % unter 40 km	Bewusst sollten für alle Längenvünsche auch Strecken ermöglicht werden. Die Kommunikation der ganzen oder halben GRL-Radroute würde nur eine sehr kleine Zielgruppe ansprechen und über 80 % des Radtouristikpotenzials verpassen.
Bei Fahrt selbst: 70 % Befahrbarkeit der Strecke wichtig, 66 % Wert auf Verkehrssicherheit, 57 % POIs entlang der Strecke, 40 % Gastronomie	Faktoren entsprechend Arbeitsfokus in diesem Konzept – mit Maßnahmen, die sich sehr an Befahrbarkeit und Sicherheit richten. POIs und Gastronomie im touristischen Teil bearbeiten. POIs für Planung der Strecke durch Nutzende stark im Fokus der Kommunikation.
Pedelecs nutzen 42 % der Radreisenden	Pedelec-Lademöglichkeiten integrieren in touristischen Teil.
82 % Reisevorbereitung über Internet & 41 % Routenapps, Druckerzeugnisse weniger bedeutend mit 32 % und 28 %.	Internetseite im Marketingteil des touristischen Teils aus Sicht der Nutzenden zu besprechen. Druckerzeugnisse immerhin für 1/3 noch relevant, müssen daher auch mitgedacht werden.
75 % Beschilderung während Reise wichtigste Informationsquelle, 61 % Apps, 30 % Vor-Ort Informationen	Beschilderungskonzept ist wichtiger Teil der Konzeption.

² ADFC-Radreiseanalyse 2022

6.3. Radtourismus an/auf der GRL-Radroute

Unter Berücksichtigung der Destinationsstrategie 2025, der Studie des ADFC zu Radtouristik und unter dem Eindruck lokaler Gegebenheiten bestehen für die GRL-Radroute besonders gute Grundbedingungen für Tagestouristen:

- Die Route kann in Etappen geteilt werden, die in 2 bis 4 Stunden bei moderater Geschwindigkeit zurückzulegen sind.
- Sie verläuft in direkter Umgebung einer großen Stadt und bietet daher großes Potenzial für Naherholung, für die Bedarfe existieren.
- Die Gesamtroute kann an einem Tag in beschleunigtem Tempo zurückgelegt werden.
- Zwei Halbtage sind zum Zurücklegen des gesamten Rings ebenfalls möglich, jedoch ebenso wie die Gesamtroute nur in geringem Umfang nachgefragt

Die Teilnehmenden des Workshops „Tourismus“ sind überzeugt, dass die Konzentration auf einen sogenannten „Vertical“ (hier Tagestouristen) erlaubt, für diese besondere Qualitäten zu schaffen. Diese Qualitäten sollen dann über das tagestouristische Angebot hinaus strahlen. Das Angebot soll also so gut sein, dass weitere Zielgruppensegmente (wie Übernachtungsgäste, Radreisetouristen etc.) automatisch angezogen werden.

Radreisende Übernachtungsgäste sind für die GRL-Radroute eher nachrangig, eine besondere Fokussierung auf dieses Zielgruppensegment wird nicht empfohlen. Auch ist diese Zielgruppe durch andere Produkte in der Region versorgt. Um die GRL-Radroute auf das Niveau eines Radreiseziels zu heben, müssten aufgrund des höheren Anspruchsniveaus von Radreisenden viele Investitionen in POIs und andere touristische Rahmenangebote (z. B. Pensionen) sowie in landschaftliche Aufwertungsmaßnahmen fließen. So müssten viele Teile renaturiert werden, an anderer Stelle die Route so verlegt werden, dass sie nicht nur einzelne Kommunen verbindet, sondern für überregionale Urlauber Relevanz bekommt. Eine Stärke der GRL-Radroute für Radreisende kann sein, die Verbindung von Radreiseregionen zu schaffen, ohne durch die Stadt Leipzig fahren zu müssen.

6.3.1. *Points of Interest*

Für die GRL-Radroute wurden Points of Interest (POIs) gemeinsam mit den Workshopteilnehmenden und Eingeladenen des Workshops „Routen & Themen“, entweder im Rahmen des Workshops, oder per Mailkontakt und digitalem „Miro Board“ gesammelt. Die POIs wurden nachfolgend in einer digitalen Karte verortet. Auswahlkriterium für die POIs war dabei, dass diese eine überlokale Bedeutung für Tagestouristen haben, dennoch wurden alle angegebenen POIs aus den Workshops mit übernommen. Hierbei ist an alle Zielgruppen zu denken, insbesondere auch an jüngere, für die bisher noch POIs im Angebot fehlten. Eine zentrale POI-Karte der Region war für das Projekt nicht verfügbar. Dieses Ergebnis stellt also die erste bündelnde POI-Karte dar, bei der nicht nur Teile von Kartendaten (z. B. OSM) aufbereitet wurden.

Die folgende Liste enthält die POIs entlang der GRL-Radroute: Bezüglich der Lage an der Route wird dabei nach den Kategorien "Auf Route", "Nah" (unter 5 Min. Umweg) und "Abstecher" (weiterer Abstand mehr als 5 Min) unterschieden.

Tabelle 4: Wichtige POIs entlang der GRL-Radroute

Name	Verortung	Lage an der Route
Alter Fischereihof Oelzschau	Oelzschau	Abstecher
Altes Kranwerk Naunhof	Naunhof	Nah
Altes Wasserwerk Werben	Werben	Auf Route
Auenkirche Pötzschau	Pötzschau	Auf Route
Aussichtspunkt Beucha Kirche Steinbruch	Beucha	Nah
Aussichtspunkt Stöntzscher Höhe	Pegau	Auf Route
Aussichtspunkt Störmthaler See	Störmthaler See	Abstecher
Aussichtspunkt Tagebau Vereinigtes Schleenhain	Neukieritzsch	Abstecher
Aussichtsturm Hochhalde Kitzscher-Trages	Espenhain	Abstecher
Aussichtsturm Taucha	Taucha	Nah
Autobahnsee Albrechtshain	Albrechtshain	Auf Route
Badestrand Zwenkauer See	Zwenkau	Auf Route
Barockschloss Störmthal	Störmthaler See	Abstecher
Barrierefreier Badesteg	Markranstädt	Auf Route
Bastei Taucha	Taucha	Nah
Bergkirche Beucha	Beucha	Nah
Biedermeierstrand Hayna	Hayna	Auf Route
Bismarckturm	Lützschena-Stahmeln	Auf Route
BMW Werk	Plaußig	Auf Route
Bockwindmühle Lindennaundorf	Lindennau-dorf	Nah
Buffalo-Ranch	Neukieritzsch	Abstecher
CAMP DAVID Sports Resort by ALL-on-SEA	Schladitzer See/ Rackwitz	Nah
Domholzschänke	Schkeuditz	Auf Route
Dorfkirche Köhra	Köhra	Auf Route
Dorfkultur Dreiskau-Muckern	Dreiskau-Muckern	Auf Route
Ehemalige Bahnstrecke mit Bahndenkmal	Seebenisch	Auf Route
Ehemalige Wassermühle	Zwenkau	Nah
Endmoränenhügel Großstückenberg	Sehlis	Abstecher
Endmoränenhügel Krumrichsberg	Sehlis	Abstecher

Endmoränenhügel Stiftsbaum	Sehlis	Nah
Entlastungsanlage Saale-Leipzig-Kanal	Dölzig	Nah
Erlebnispark Störmthaler See	Störmthaler See	Nah
Ev. Kirche Kulkwitz	Kulkwitz	Auf Route
Ev.-Luth. Kirche Panitzsch	Panitzsch	Nah
Flash Bus Rackwitz	Rackwitz	Auf Route
Flughafen Spotting Punkt	Flughafen Leipzig-Halle	Auf Route
Freibad Böhlen	Böhlen	Auf Route
Freibad Pegau	Pegau	Nah
Gärtnerei Belgershain	Belgershain	Nah
Georgenkirche Rötha: Silbermannorgel	Rötha	Nah
GolfPark Leipzig	Seehausen	Auf Route
Haus Rabe	Zwenkau	Auf Route
Heimatmuseum Pegau	Pegau	Nah
Imkerei	Werben	Auf Route
Innenstadt Böhlen	Böhlen	Auf Route
Innenstadt Markranstädt	Markranstädt	Nah
Innenstadt Naunhof	Naunhof	Auf Route
Innenstadt Pegau	Pegau	Auf Route
Innenstadt Rackwitz	Rackwitz	Auf Route
Innenstadt Rötha	Rötha	Auf Route
Innenstadt Taucha	Taucha	Auf Route
Innenstadt Zwenkau	Zwenkau	Auf Route
Jetpack VINETA-Fly	Störmthaler See	Nah
Kanaltunnel Saale-Leipzig-Kanal Dölzig	Dölzig	Nah
Kap Zwenkau	Zwenkau	Auf Route
Kirche Dölzig	Dölzig	Auf Route
Kletterwald Leipzig	Beucha	Auf Route
KoLa Leipzig eG	Plöszitz/ Taucha	Abstecher
Kraftwerk Lippendorf	Lippendorf	Auf Route
Kreuzkirche Kitzen	Kitzen	Auf Route
Kreuzstein Wiener Kongress 1815	Seebenisch	Nah
Kulkwitzer See	Markranstädt	Auf Route
Kultur- und Pilgerverein Kleinliebenau e.V.	Kleinliebenau	Abstecher
Kulturhaus Böhlen	Böhlen	Auf Route
Kulturhaus Sonne Schkeuditz	Schkeuditz	Auf Route
Kulturhauspark	Böhlen	Auf Route

Lagovida GmbH	Störmthaler See/ Großpösna	Nah
Landfleischerei Winter	Oelzschau	Abstecher
Landmetzgerei Reiche oHG	Beucha	Nah
Laurentius Kirche	Zwenkau	Auf Route
Liederpfad	Oberholz (Wald)	Abstecher
Lützow-Denkmal 1813	Klein-schkorlopp	Nah
Malberg - historische Wallanlage	Pötzschau	Auf Route
Marienkirche Rötha: Silbermannorgel	Rötha	Auf Route
Mühle Plöszitz	Plöszitz	Nah
Muschelstation Oelzschau	Oelzschau	Abstecher
Museum für historische Bürotechnik Naunhof	Naunhof	Auf Route
Naturerlebnispfad Werbener See	Werben	Nah
Naturlehrpfad Eichholz Zwenkau	Zwenkau	Auf Route
NSG Luppeaue	Schkeuditz	Auf Route
Oberer Anger Dorfkultur	Radefeld	Auf Route
Oberholz Forst	Oberholz (Wald)	Auf Route
Ochsenwegbrücke	Dölzig	Nah
PartheBad Taucha	Taucha	Nah
Parthenaue Sehlis	Sehlis	Nah
Porsche Experience Center Leipzig	Lützschena (Leipzig)	Nah
Radfahrerkerche Erdmannshain	Erdmannshain	Auf Route
Rittergut Kitzen	Kitzen	Auf Route
Rittergutsschloss Taucha	Taucha	Nah
Rote Beete	Sehlis	Nah
Saat-Gut Plaußig Voges KG	Plaußig	Nah
Schafshöhe	Schladitzer See/ Rackwitz	Nah
Schillerhaus	Kahnsdorf	Abstecher
Schkeuditzer Innenstadt	Schkeuditz	Auf Route
Schkeuditzer Luppe-Deich	Schkeuditz	Auf Route
Schladitzer Bucht	Schladitzer See/ Rackwitz	Auf Route
Schloss Altranstädt	Altranstädt	Auf Route
Schloss Belgershain	Belgershain	Auf Route

Schloss Wiederau	Pegau	Nah
Schlosspark Belgershain	Belgershain	Auf Route
Schlosspark Rötha	Rötha	Auf Route
Seegeler Heil- und Wunderbrunnen	Sittel	Auf Route
Sperrtor Burghausen, Saale-Leipzig-Kanal	Dölzig	Nah
St. Laurentiuskirche Markranstädt	Markranstädt	Auf Route
Staatsbetrieb Sachsenforst Forstbezirk Leipzig Waldpädagogikzentrum "OberHolzHaus"	Großpösna	Nah
Storchenblick Seebenisch	Seebenisch	Nah
Strand Störmthal	Störmthaler See	Abstecher
Tankstellenmuseum Borsdorf	Borsdorf	Auf Route
Trabrennbahn Panitzsch	Panitzsch	Abstecher
Trampelli Kirche Zitzschen	Zitzschen	Auf Route
Trianon Eythra	Zwenkau	Nah
Turmuhren Museum Naunhof	Naunhof	Auf Route
VegUtopia SoLaWi	Brandis	Abstecher
Via Regia & Via Imperii	Panitzsch	Auf Route
Wake Beach	Hainer See	Abstecher
Wald Bienitz	Bienitz	Nah
Waldaktionszentrum	Oberholz (Wald)	Nah
Werbener See	Werben	Auf Route
Wild East Ranch	Brandis	Abstecher
Windmühle "Thamm" Dölzig	Dölzig	Nah
Windrad 'Allee'	Pegau	Auf Route
Zweenfurth Wäldchen	Zweenfurth	Nah
Zwenkauer See	Zwenkau	Auf Route

Mit gleicher Lagekategorisierung ist in Tabelle 5 die Liste der angegebenen Gaststätten entlang der GRL-Radroute angeführt.

Tabelle 5: Wichtige Gaststätten entlang der GRL-Radroute

Name	Ort	Lage an der Route
Ab ans Ufer	Markranstädt	Auf Route
Angerschänke	Radefeld	Nah
Bacchus Keller Griechisches Restaurant	Taucha	Nah
Bäckerei & Konditorei Hofmann	Panitzsch	Nah
Bäckerei Krahe	Borsdorf	Auf Route

Backhaus Hennig	Böhlen	Nah
Beachclub All-on-Sea	Schladitzer See	Nah
Birgit Schmidt	Böhlen	Nah
Café Margret	Naunhof	Auf Route
Chom Chom	Borsdorf	Auf Route
Domholzschanke	Schkeuditz	Auf Route
Eismanufaktur Hayna	Schladitzer See	Auf Route
Erntebrot Bäckerei	Rackwitz	Auf Route
Gasthaus HANNES	Seehausen	Auf Route
Gasthof "Zum Grünen Baum"	Schkeitbar	Nah
Gasthof & Biergarten "Zur Krone"	Beucha	Nah
Gasthof Albrechtshain	Albrechtshain	Nah
Gasthof Döbitz	Dewitz	Auf Route
Gasthof Goldene Krone	Köhra	Nah
Gasthof Grüne Eiche	Kulkwitz	Auf Route
Gasthof Grüne Eiche	Werben	Auf Route
Gasthof Hohenheida	Hohenheida	Auf Route
Gasthof Holländische Mühle	Dölzig	Abstecher
Gasthof Muckern	Dreiskau-Muckern	Auf Route
Gasthof Plaußig	Plaußig	Auf Route
Gaststätte Auf der Höhe	Rötha	Nah
Gaststätte Göpfert	Seebenisch	Auf Route
Gaststätte Holzwurm	Markranstädt	Nah
Gaststätte Zum Ast	Markranstädt	Nah
Gerichtsschanke Taucha	Taucha	Auf Route
goldenangelcake	Belgershain	Nah
Goldener Hirsch	Dölzig	Auf Route
Greek Restaurant Sparta	Panitzsch	Nah
Hans-Jörg Häntsch Bäckerei	Kitzen	Auf Route
IL Lago II – By La Barca	Zwenkau	Auf Route
Kaffeehaus-Manufaktur Kraus	Taucha	Nah
Korfu Griechisches Restaurant & Bowlingbahn	Naunhof	Nah
Krebsbachstübchen	Rackwitz	Nah
Kupfer-Kessel	Schkeuditz	Nah
Landgasthof "Zur Erholung"	Radefeld	Auf Route
Landgasthof Gut Graßdorf	Graßdorf	Auf Route
Lindenklause	Lindhardt	Nah
Martina's Coffee Bar	Schkeuditz	Auf Route
Noahs	Zwenkau	Auf Route
Pizzeria Bella Italia Rötha	Rötha	Auf Route
Ranstädter Eck	Markranstädt	Nah
Rathmanns Klause	Pegau	Auf Route

Ratskeller Taucha Romeo e Giulia	Taucha	Auf Route
Restaurant „Am Schlosspark“ Rötha	Rötha	Auf Route
Restaurant Grüner Zweig	Markranstädt	Nah
Restaurant Kräutergarten	Zwenkau	Nah
Restaurant Levante	Schladitzer See	Nah
Restaurant Mühle Erdmannshain	Erdmannshain	Nah
Ristorante Italiano Sardegna 2	Borsdorf	Nah
Ristorante Pizzeria im „Schützenhaus“	Rötha	Nah
Schillerstuben	Schkeuditz	Nah
Stadtgut Restaurant Standuhr	Naunhof	Auf Route
Trattoria & Gelateria "Il Lago"	Zwenkau	Auf Route
Ur-Krostitzer Biergarten	Schkeuditz	Auf Route
Volkshaus Pegau	Pegau	Nah
Waldkater Panitzsch	Panitzsch	Nah
Zum Landfleischer	Radefeld	Auf Route

6.3.2. Themen

Die Unterteilung in unterschiedliche Schwerpunktthemen entlang der GRL-Radroute war schon früher entwickelt worden und wurde als Teil der Aufgabenstellung im Rahmen der Neukonzeption überprüft sowie mit den Teilnehmenden in verschiedenen Formaten³ besprochen.

Die Schwierigkeit von Themenzuordnungen bei touristischen Produkten besteht darin, eine allzu zwanghafte Zuordnung zu vermeiden. Deshalb wurden für die GRL-Radroute zunächst folgende Mehrwerte herausgearbeitet:

- Themen ermöglichen die Aufteilung eines sehr großen Raums
- Themen erlauben das leichtere Vermarkten von Raumsegmenten
- Themen erleichtern den Nutzenden die Orientierung
- Themen bieten eine Möglichkeit, Touren entsprechend der Segmentthemen stärker nach eigenem Interesse zu planen

Allerdings bestehen auch die folgenden Schwierigkeiten:

- Falsch zugeordnete Themen können Verwirrung bei Nutzenden schaffen, da zu wenige Orte wirklich das Thema reflektieren
- Themen können falsche Erwartungen wecken, z. B. dass ein Thema vor-Ort vollständig aufbereitet vorliegt
- Themen müssen wiederkehrend auf ihren Bedarf geprüft werden

Aus den Vorteilen ergibt sich für die GRL-Radroute eine unbedingte Handlungsempfehlung, die Möglichkeit von Themensegmenten zu nutzen. So wird der enorm große Raum rund um Leipzig pointiert identifizierbar und erfahrbar. Aus den möglichen negativen Punkten ergeben sich für die GRL-Radroute folgende Aufgaben:

- Die Themen müssen „korrekt“ zugeordnet werden, d.h. Themen müssen durch POIs klar darstellbar sein
- Es sollte klar kommuniziert werden, was die Themen für die GRL-Radroute bedeuten
- Der zeitgemäße Bedarf sollte im Hinblick auf den sich ändernden Zeitgeist in der Öffentlichkeit regelmäßig aktualisiert werden.

Die Themen sind ein Ergebnis des gemeinsamen Erarbeitungs- und Abwägungsprozesses. Sie wurden aus den Produktworkshops und der Aufgabenstellung übertragen und gemeinsam mit dem Input der Teilnehmenden zum Workshop „Themen & Routen“ entsprechend mit Ideen angereichert. Zusätzlich wurden die Themen durch den bearbeitenden Kreis auch online kommentiert. Die Themen wurden zuletzt noch einmal im Workshop „Tourismus“ umgestellt und sind nach Reflexion der Inputs beim Workshop in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle und dem ASG finalisiert worden:

³ Siehe Workshops Produktwerkstätten GRL-Radroute (Stadtlabor), Alle Workshops im Rahmen der Neukonzeption & Qualifizierung GRL-Radroute (team red)

- Wassersport & Kultur
- Ernährung & Eiszeit
- Stock & Stein
- Ufer & Parks
- Sonne, Wind & Kohle
- Mythen & Geschichte
- Wasser & Wald

Im Folgenden werden diese Themen im Einzelnen vorgestellt. Die Themen enthalten Vorstellungstexte, die zu einer bildlicheren Einschätzung führen sollen. Sie besitzen Entwurfscharakter und sind nicht als Marketingmaterial gedacht und geeignet.

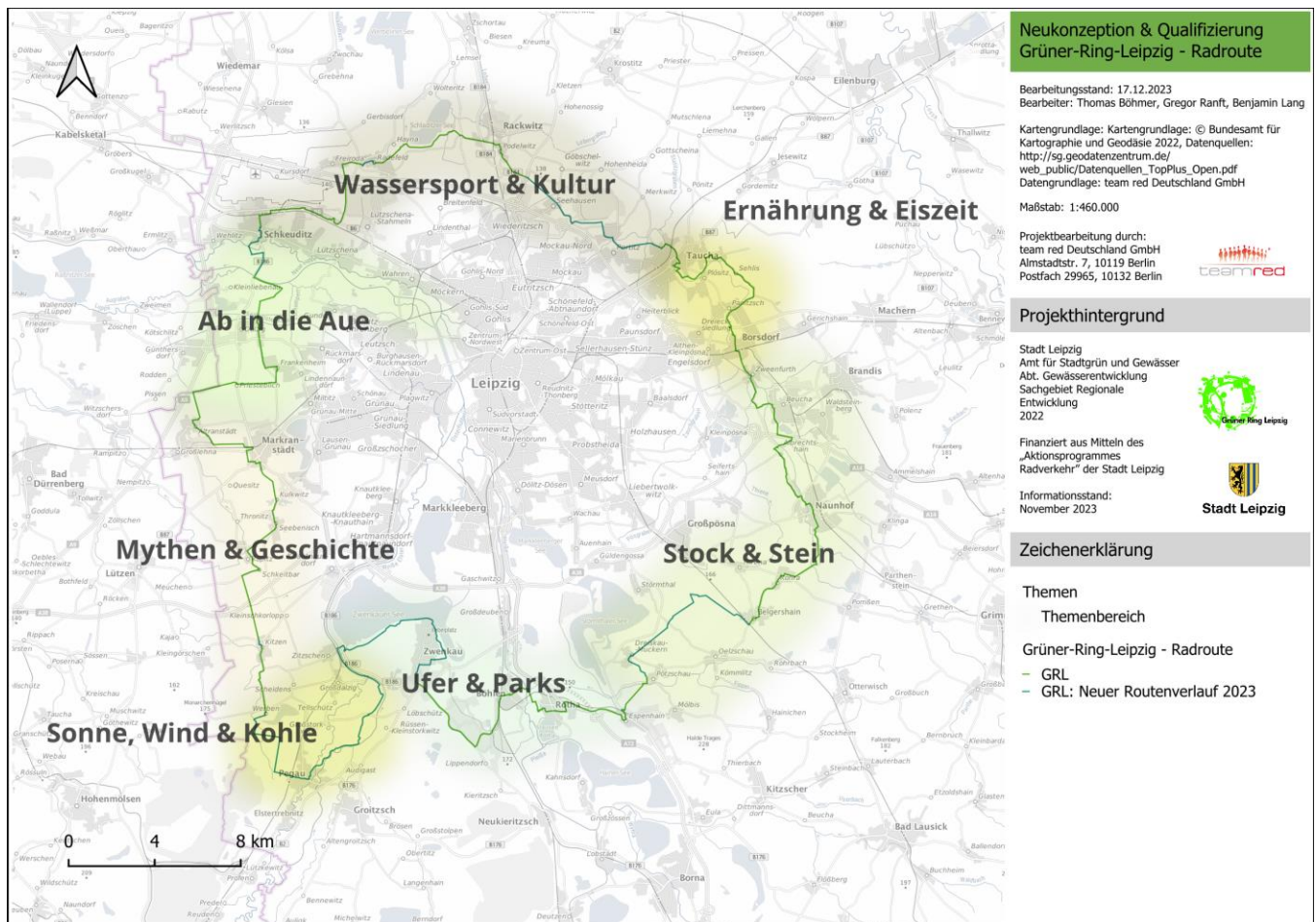


Abbildung 5: Themen an der GRL-Radroute

**Neukonzeption & Qualifizierung
Grüner-Ring-Leipzig - Radroute**

Bearbeitungsstand: 17.12.2023
 Bearbeiter: Thomas Böhmer, Gregor Ranft, Benjamin Lang

Kartgrundlage: Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

Maßstab: 1:460.000

Projektbearbeitung durch:
 team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstr. 7, 10119 Berlin
 Postfach 29965, 10132 Berlin

Projekthintergrund

Stadt Leipzig
 Amt für Stadtgrün und Gewässer
 Abt. Gewässerentwicklung
 Sachgebiet Regionale Entwicklung
 2022

Finanziert aus Mitteln des „Aktionsprogrammes Radverkehr“ der Stadt Leipzig

Informationsstand:
 November 2023

Zeichenerklärung

Themen
 Themenbereich
 Grüner-Ring-Leipzig - Radroute
 — GRL
 — GRL: Neuer Routenverlauf 2023



Stadt Leipzig

Wassersport & Kultur

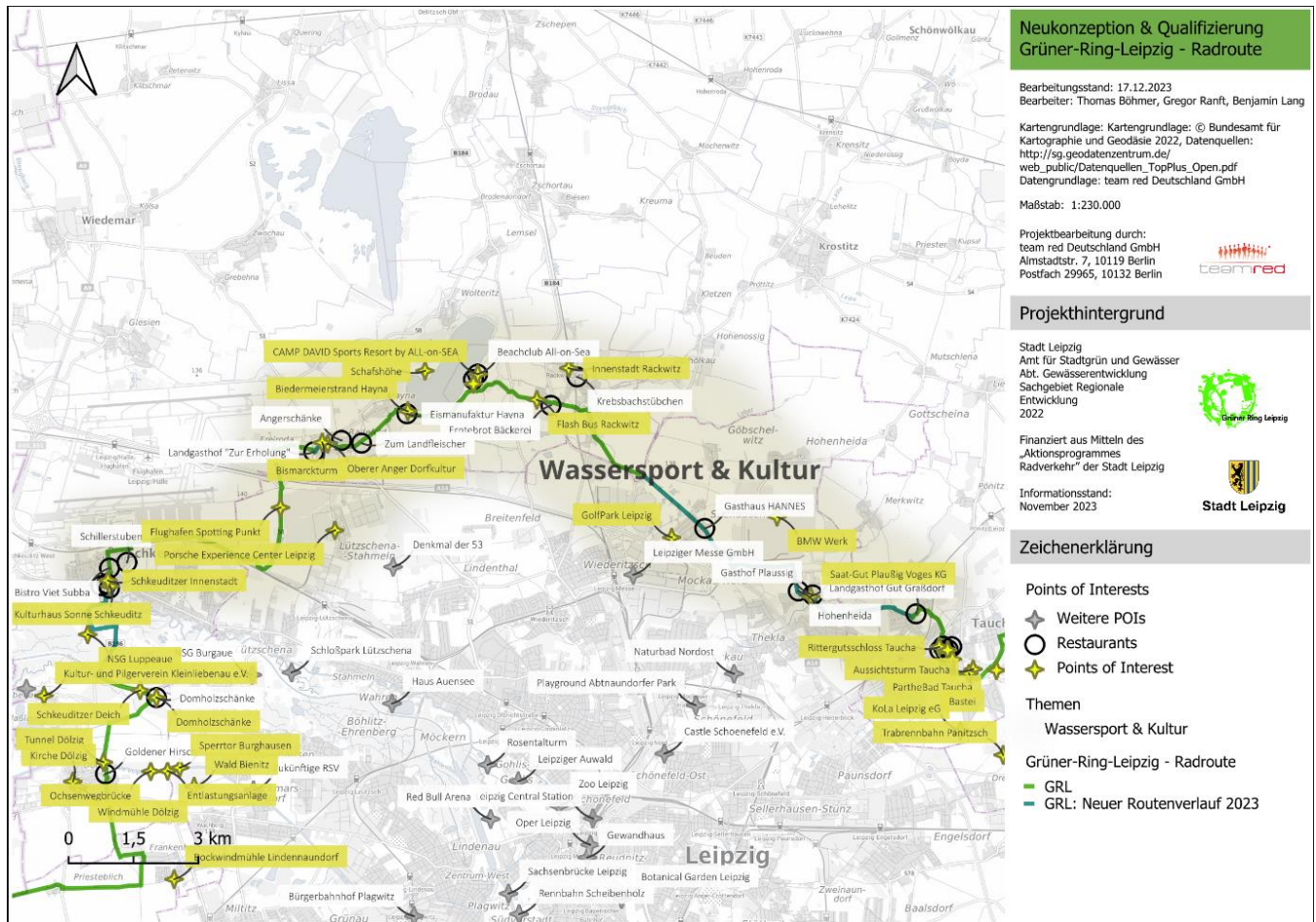


Abbildung 6: Wassersport & Kultur mit POIs und Gastronomie

Möglicher Vorstellungstext

Entdecken Sie das malerische "Wassersport & Kultur"-Segment entlang der GRL-Radroute zwischen Schkeuditz und Taucha. Entschleunigen Sie am Biedermeierstrand bei einem Bad und einem handgemachten Eis, beschleunigen Sie wieder im, auf und am Wasser im Sport-Resort an der Schladitzer Bucht. Tauchen Sie ein in die umgebende Industriekultur am Porsche-Werk, „plane-spotten“ Sie am Flughafen Leipzig/Halle oder erleben Sie automobile Meisterwerke im BMW-Werk.

Daten

Lage:
 nördlich von Leipzig, im Landkreis Nordsachsen

Charakteristik:
 asphaltierte, bequeme Wege

Erlebnis:
 Wechsel zwischen Industrie, Technik und Erholung am See, gastronomische Infrastruktur ausreichend

Highlights:

Flughafen, Biedermeierstrand, Schladitzer Bucht, Schaufelrad Gerbisdorf, Leipziger Messe

Streckenbeschreibung

Der Streckenabschnitt „Wassersport & Kultur“ verläuft von Schkeuditz bis Taucha. Erstes Highlight dieses Segments bildet der Flughafen mit seinen eindrucksvollen Starts und Landungen. Hier gibt es gerade für Planespotter ein Potenzial, über die GRL-Radroute anzureisen und sich das Fluggeschehen des wichtigen europäischen Luftfrachtdrehkreuzes aus nächster Nähe vom Rad aus anzusehen. Die GRL-Radroute ist auch für Berufspendelnde aus Schkeuditz zum Flughafen von hoher Bedeutung. Die anstehenden gewerblichen Ausbauten am Flughafen werden diese Wichtigkeit noch weiter erhöhen. Die Strecke verläuft hier entlang der B6 und der Radefelder Allee auf straßenbegleitenden Radwegen, welche recht komfortables Radfahren ermöglichen, allerdings auch ihre Längen haben. Es könnte gemeinsam mit Flughafen und Porsche in Zukunft darüber nachgedacht werden, auch entlang der Strecke das Thema „Mobilität“ zu inszenieren. Hierbei sollte aber auch unbedingt die aktive Mobilität als Thema beachtet werden, da die GRL-Radroute keine reine Werbeplattform für Flug- und Kfz-Verkehr darstellen sollte.

Für Publikumsverkehr zugänglich ist auch das „Porsche Experience Center“, bei dem das Entwickeln und Produzieren von KFZ aus nächster Nähe erlebt werden kann. Hier liegt die GRL-Radroute nicht in direkter Streckenführung am POI, es kann aber über Beschilderung ausgewiesen werden.

In Radefeld führt die neu angepasste GRL-Radroute in den alten Anger. Hier kann man nahe an der Stadt Leipzig altes Dorfleben sehen und mit dem Rad nach den längeren Strecken entlang größerer Straßen gut zur Ruhe kommen. An der Pension Lehmhaus am Anger kann auf Vorbestellung ein Frühstück eingenommen werden. Aus touristischer Sicht auch interessant für Geschichtsinteressierte ist der Bismarckturm- ein sichtbares Zeugnis der deutschen Bismarckverehrung in der Landschaft.

Über den Haynaer Weg gelangt man dann bereits an den Schladitzer See, dem Kern des Themas „Wassersport & Kultur“. Ab hier startet durch die eigenständige Infrastruktur aus Radfahrersicht ein ‚Schlaraffenland‘, bei dem man nicht auf Kfz achten muss. Am Biedermeierstrand lassen wir es uns gut gehen und entspannen bei einer Kugel Eis und dem Blick auf den sich vor uns eröffnenden See. Gerade im Sommer wird sich hier der oder die eine oder andere auch an der offiziellen Badestelle ins Wasser werfen. Für alle, die ein bisschen Ausblick benötigen, bietet den nach einem kleinen Abstecher die Schafshöhe. Die Route selbst verläuft vom Biedermeierstrand entlang des Sees, dann zur Schladitzer Bucht. Hier gibt es weitere Gelegenheit für Highlights und Aktivitäten, mit dem CAMP DAVID Sport Resort by ALL-on-SEA und dem Restaurant LEVANTE. Auch für technisch Interessierte bietet der Flash Bus Rackwitz, ein autonomer Bus-Shuttle, ein ganz besonderes Erlebnis. Der Bus ist zwar nicht für die Radmitnahme geeignet, erlaubt aber problemlos die Hin- und Rückfahrt für alle, die schon mal die Zukunft der Technik entdecken wollen. Ein Abstecher nach Norden bis Rackwitz ist hier problemlos möglich, wo es die altherwürdige Kirche Podelwitz, verschiedene Bäcker, Läden und auch Gastronomie gibt - und die Möglichkeit, per S-Bahn zurück nach Leipzig zu gelangen.

Unsere eigene Reise führt uns dann von Rackwitz über Podelwitz nach Seehausen. Auf der neuen Strecke fahren wir nach der Überquerung der B2 durch die Straße beim Golfplatz in dichtes Grün, um dann über Seehausen Plaußig im Grünen neben dem BMW-Werk zu erreichen. Hier können wir die aufgereihten, frisch aus der Fabrik gekommenen Autos bestaunen und es uns frei von Straßenlärm kurz im Grünen auf der Anhöhe gemütlich machen. Da es im BMW-Werk zurzeit noch keine weitere Attraktion gibt, ist der Ausblick das größtmögliche Erlebnis beim Technologie entdecken. In Plaußig selbst bietet der Gasthof Plaußig die Möglichkeit zur Einkehr.

Über die Straße geht es dann in Richtung Süden, um an der Cradefelder Straße in Richtung Osten ins Dickicht abzubiegen. Über Schützenverein Taucha und den Veitsberg geht es nach Graßdorf, wo wir wieder auf den ehemaligen Routenverlauf der GRL-Radroute stoßen. Hier bietet der Landgasthof Gut Graßdorf eine vielversprechende Möglichkeit des Zwischenstopps. Kurz darauf biegen wir entlang der Parthe ab in Richtung Taucha, wo wir am Spittelberg an der ehemaligen Stadtmauer vorbei in Richtung historische Innenstadt fahren.

Taucha selbst bietet zahllose Sehenswürdigkeiten für Radreisende. Durch die Anbindung an das S-Bahn-Netz stellt Taucha auch ein exzellentes Endziel oder Anfangsziel dar, bei dem man sich zudem mit verschiedenen Snacks oder vollständigen Mahlzeiten stärken kann. Gastronomisch gibt es hier von allem etwas. Zusätzlich sind mit Parthebad, Rittergutschloss, Aussichtsturm und Mühle Plösitz für verschiedene Geschmäcker Highlights direkt entlang der Route zu finden.

Ernährung & Eiszeit

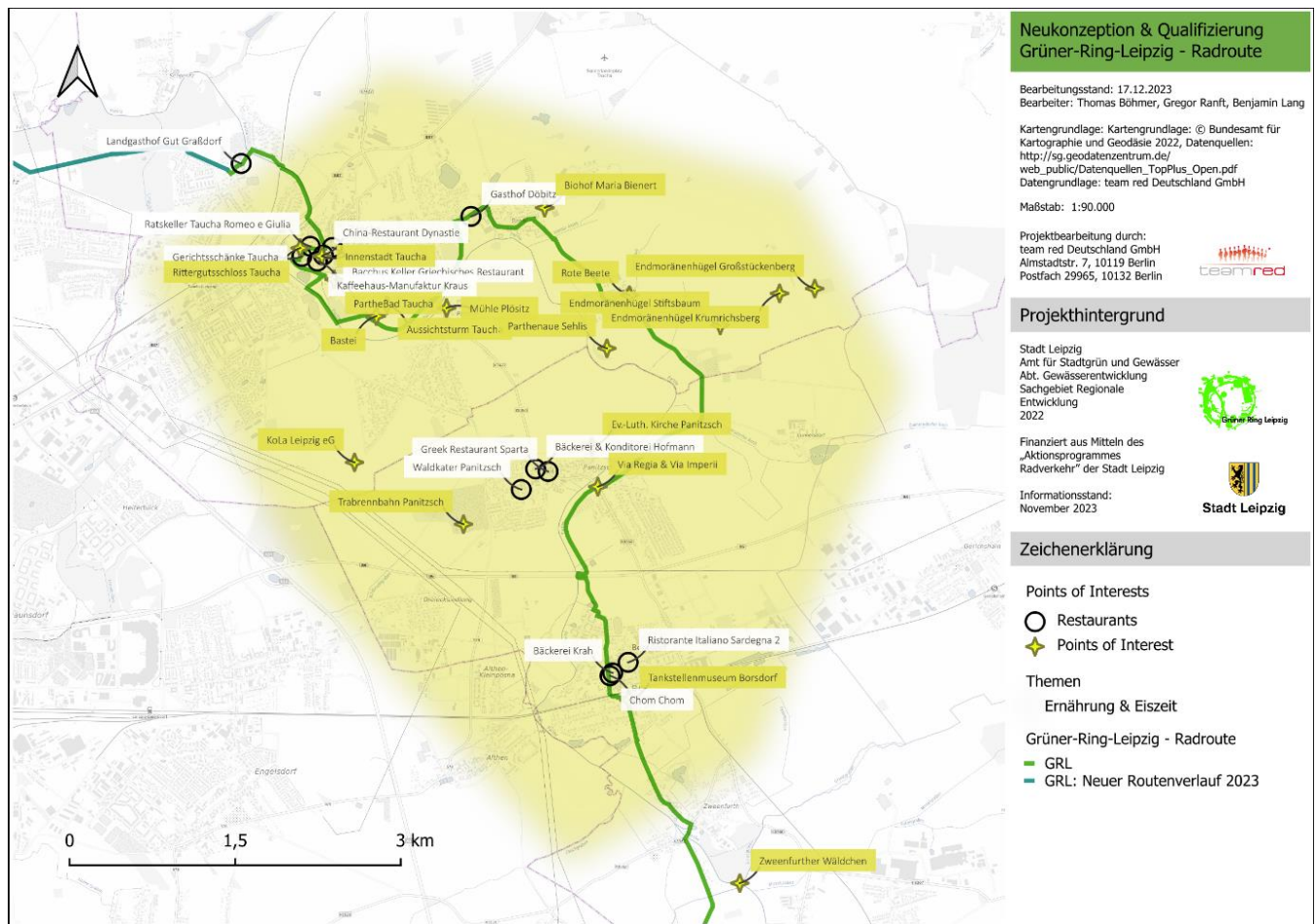


Abbildung 7: Ernährung & Eiszeit mit POIs und Gastronomie

Möglicher Vorstellungstext

Erleben Sie das vielfältige "Ernährung und Eiszeit"-Segment auf Ihrer Radtour entlang der GRL-Radroute von Plaußig bis Borsdorf. Entdecken Sie die zahlreichen solidarisch wirtschaftenden Landwirtschaftsbetriebe und Bauernhöfe wie KoLa Leipzig eG, Kleine Beete e. V. und Rote Beete eG, die Ihnen nachhaltige, regionale und frische Erzeugnisse bieten. Staunen Sie über die beeindruckende Endmoränenlandschaft, ein eindrucksvolles Zeugnis der Eiszeit, welche die Region geprägt hat. Genießen Sie die malerische Parthenaue, ein idyllisches Natur- und Pferdeparadies, das zum Verweilen und Entspannen einlädt. Erleben Sie Kultur in der Kirche Panitzsch oder tolle Blickbeziehungen in die Parthenaue. Besuchen Sie das Kranwerk in Naunhof, ein kreativer Ort, der Kunst, Kultur und Handwerk vereint.

Daten

Lage:

nordöstlich von Leipzig, im Landkreis Nordsachsen und Landkreis Leipzig

Charakteristik:

durch die Parthenaue und ihre Parks,

am Rande des LSG „Endmoränenlandschaft zwischen Taucha und Eilenburg“,
gute, asphaltierte Radwege, gutes Gastronomieangebot

Erlebnis:

Natur- und landschaftliche Besonderheiten, Umweltbildung

Highlight:

Endmoränenlandschaft, soziale Landwirtschaft, Pferdewirtschaft, Bergkirchen

Streckenbeschreibung

Der Streckenabschnitt Ernährung & Eiszeit verläuft von Leipzig über Taucha bis Borsdorf. Taucha selbst bietet diverse Highlights für Radreisende. Gastronomisch gibt es hier von allem etwas. Für Reisende auf der Themenroute bietet Taucha ein exzellentes Endziel oder Anfangsziel, um sich mit verschiedenen Snacks oder vollständigen Mahlzeiten zu stärken. Zusätzlich sind mit dem Parthebad, dem Rittergutschloss, dem Aussichtsturm und der Mühle Plöstitz für verschiedene Geschmäcker Highlights direkt entlang der Route zu finden.

Von Taucha aus in Richtung Borsdorf begeben wir uns entlang der Parthe durch das Flora-Fauna-Habitat. Hier finden sich Spielplätze, der Parthewanderweg und die verschiedenen Zugänge zur Parthenaue (Parthenaue Dewitz, Parthenaue Sehlis, LSG Partheaue Machern).

Im direkten Einzugsbereich der Route beginnt hinter Sehlis auch die landschaftsbezeichnende Endmoränenlandschaft, welche die Gegend seit der Eiszeit prägt. Die Endmoränenhügel Stiftsbaum, Krumrichsberg und Großstückenberg sind exemplarische Beispiele in der Landschaft, die durch Radreisende der GRL-Radroute entdeckt werden können.

Bezeichnend für die Region ist auch das Thema Ernährung. Der Nord-Osten auf der GRL-Radroute ist bekannt für die Ansiedlung vieler solidarischer Landwirtschaften, die ökologische und regionale Landwirtschaft im Einklang mit der Natur betreiben. Betriebe und Hofläden, die Radfahrende auf der GRL-Radroute besuchen können, sind die Rote Beete in Sehlis, der Biohof von Maria Bienert, oder – nach einem kurzen Umweg – die KoLa Leipzig eG.

Über die Kreuzung der GRL-Radroute mit den Jakobswegen Via Regia und Via Imperii in Panitzsch hinweg bewegen wir uns in Richtung Süden entlang der Parthe, bis wir nach Borsdorf kommen. Borsdorf selbst bietet Imbisse und ein italienisches Restaurant, was für Radreisende eine Stärkung ermöglicht. Die S-Bahn und Regionalbahnen ab Bahnhof Borsdorf (Sachs) bieten eine gute SPNV Anbindung der GRL-Radroute. Eine Informationstafel über die GRL-Radroute und eine Reparaturstation sollen hier in Zukunft die Infrastruktur für Radreisende noch weiter verbessern.

Stock & Stein

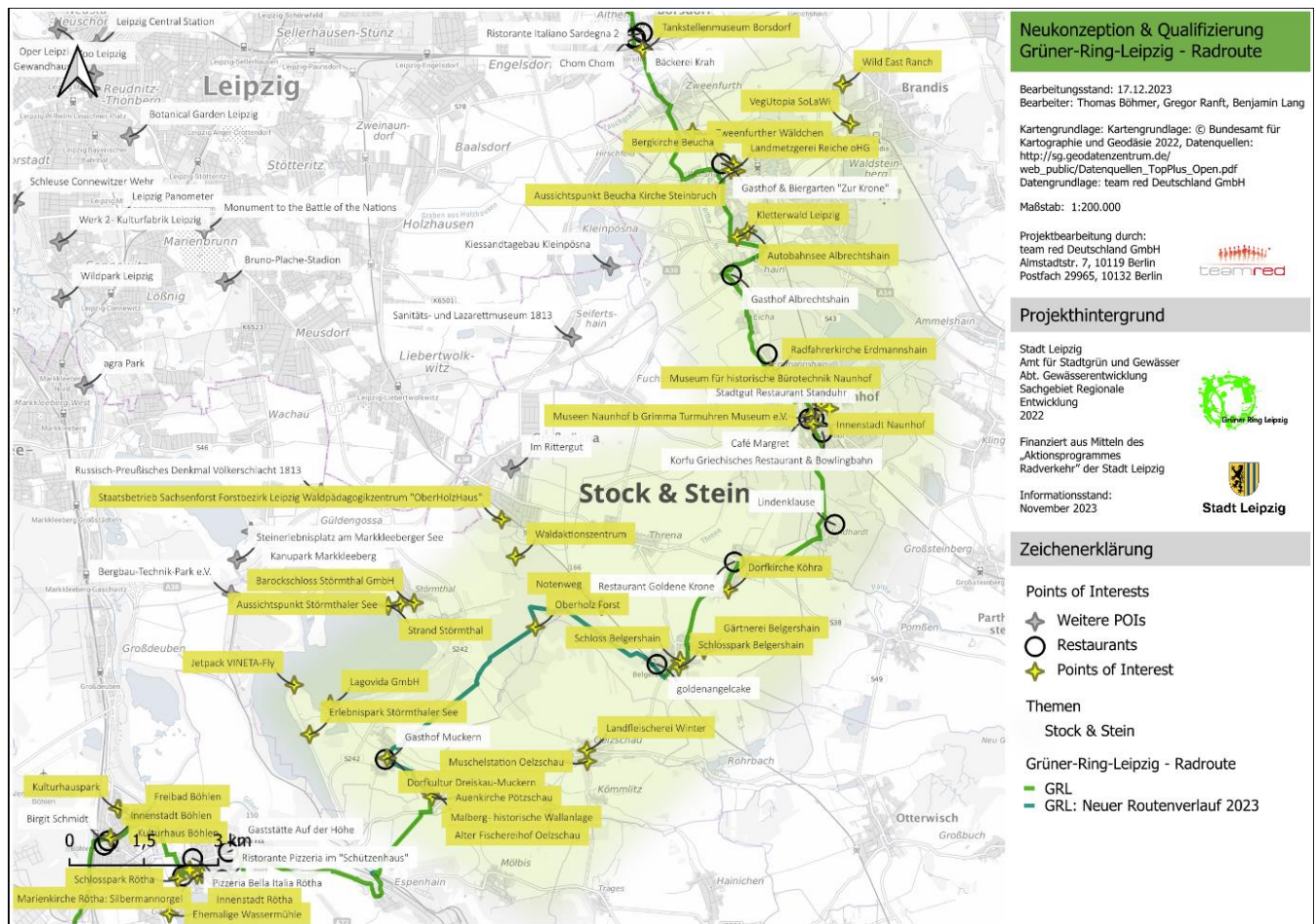


Abbildung 8: Stock & Stein mit POIs und Gastronomie

Möglicher Vorstellungstext

Über "Stock und Stein" geht es in diesem Segment auf der GRL-Radroute von Borsdorf bis Espenhain, wo Sie eine einzigartige Mischung aus Natur, Kultur und Geschichte erwartet. Bestaunen Sie beeindruckende Steinbrüche, durchstreifen Sie den geheimnisvollen Brandis-Naunhofer Forst, das Oberholz und mit einem kleinen Umweg auch den Botanischen Garten Oberholz. Entdecken Sie den charmanten Ortskern von Dreiskau-Muckern, ein historisches Juwel. Besuchen Sie den nahegelegenen Störmthaler See, entstanden durch die Flutung des ehemaligen Tagesbaus Espenhain, der heute ein Paradies für Wassersportler und Erholungssuchende ist.

Daten

Lage:

südöstlich von Leipzig, im Landkreis Leipzig

Charakteristik:

Bergbaufolgelandschaft, alte Dorfstrukturen, Tagebauseen, vorwiegend asphaltierte Strecken mit Mischverkehr

Erlebnis:

Ehemalige Kiesgruben als Badeseen um Naunhof, Technik, Geschichte der Tagebaue, Oberholz, Dreiskau-Muckern, Störmthaler See, Hochhalde Trages,

Highlights:

Radfahrerkerche Erdmannshain, Radlercafe Altes Kranwerk Naunhof, Musterdorf Dreiskau-Muckern

Streckenbeschreibung

Beginnend am Bahnhof Borsdorf erstreckt sich dieses Themengebiet in etwa bis Espenhain. Nach der Unterführung in Borsdorf beginnen wir am amüsanten Tankstellenmuseum, das uns einen Blick in die alten Zeiten der fossilen Fortbewegung erlaubt. Nach Süden verläuft die Strecke hier schnell ins Grüne nach Zweenfurth, wo wir die Parthe queren. Dabei kann am Rastpunkt Mühlenteich entspannt ein Snack ausgepackt werden. Auf der Wolfshainer Straße geht es weiter nach Süden, vorbei am Zweenfurther Wäldchen auf die Landstraße, die heute nur noch wenig befahren wird, aber einen schönen alleeähnlichen Weg zwischen Pferdekoppeln durchs Grüne ermöglicht. In Wolfshain geht es vorbei am Reitgut Ekine erneut über die Parthe nach Beucha.

In Beucha gibt es die Möglichkeit zur Einkehr im Gasthof & Biergarten „Zur Krone“. An der Landmetzgerei können lokale Fleischspeisen verköstigt werden. Der Aussichtspunkt am Kirchbruch Beucha ist mit dem 1958 stillgelegten Steinbruch, der heute von Wasser geflutet ist, ein eindrucksvolles Zeugnis der Steinbrüche der Region.

Wir fahren weiter in Richtung Süden auf der GRL-Radroute, vorbei am Albrechtshainer See (auch „Autobahnsee“ genannt). Radreisende können hier am See entspannen, baden oder im Kletterwald Leipzig ihre Höhentauglichkeit weit über den Radwegen der Welt unter Beweis stellen. Südlich des Sees kommen wir dann über die Parthe nach Albrechtshain. Hier gibt es am Gasthof Albrechtshain die Möglichkeit des Zwischenstopps. Für alle Selbstversorger gibt es auch die exzellente Gelegenheit, an kleinem Teich und Pausenstelle einen Stopp einzulegen. Vorbei an der St. Petri Kirche Albrechtshain geht es dann weiter nach Süden zur Radfahrerkerche Erdmannshain auf parallel zur Straße gebauter Infrastruktur, die zum entspannten Radeln durchs Grüne einlädt.

Entlang der Parthe geht es hinein nach Naunhof. Dort wartet auf die Radreisenden im Alten Kranwerk ein spannender Zwischenhalt. Bei entsprechendem Wetter kann man im Radlercafé ein kühlendes Getränk im Ruhergarten genießen, handwerkliche Workshops besuchen oder einfach das Flair von alten Industrieanlagen bestaunen. Für Radelnde mit Kindern gibt es an Kletter-Spielgeräten auch einiges zu entdecken. Mit dem Turmuhrenmuseum, dem Freibad und dem Technikmuseum bietet Naunhof für Interessierte weitere Highlights.

Von Naunhof aus geht es dann in Richtung Süden auf der GRL-Radroute nach Lindhardt und Köhra, mit der Dorfkirche Köhra als weiteres kleines Highlight, bis wir nach Belgershain

kommen. Hier finden sich mit einer Gärtnerei und dem Schlosspark Belgershain Highlights für alle mit Grünem Daumen und Geschichtsinteresse. Ab dem Bahnhof Belgershain bieten sich gute Verbindungen nach Leipzig per Regionalbahn. Für Radreisende geht es hinein ins Oberholz in die Nähe des Liederpfads. Mit einem kleinen Abstecher von der GRL-Radroute sind das Waldaktionszentrum, der Botanische Garten und das OberHolzHaus zu erreichen. Auch das Oberholz selbst bietet Erholung für die Lunge. Über asphaltierte Feldwege geht es dann nach Dreiskau-Muckern.

Dreiskau ist ein lebendiges, eindrucksvolles Zeugnis für die Region. Beinahe wäre der Ort, der erstmals 1317 unter dem Namen Tritzko erwähnt wurde, dem Tagebau Espenhain zum Opfer gefallen. Die Devastierung hatte bereits begonnen, als der Strukturbruch 1990 den Tagebau infrage stellte. Mit dem Gasthof Muckern und den offenen Höfen mit Hofcafés gibt es hier gute Versorgungsmöglichkeiten für Radfahrende, während sie die Dorfkultur erleben. Eine weitere Besonderheit bildet die Nähe zum Störmthaler See. Hier können Radreisende mit kurzem Abstecher den Erlebnisparkours, Lagovida und das VINETA Bistro ansteuern. Aus dem Oberholz gut zu erreichen sind auch der Aussichtspunkt, der Strand am Störmthaler See und das Barockschloss Störmthal.

Nach Süden geht es dann von Dreiskau-Muckern aus entlang des Alten Göselbachs nach Pötzschau. Hier betreut ein Verein seit Jahren den Rastplatz am Malberg, der in Zukunft im Rahmen des Pausenstellenkonzeptes von der Stadt Rötha bei Bedarf erweitert werden kann. Von Pötzschau nach Espenhain gelangen wir über die Felder. Hier haben unsere Radreisenden dann wieder die Möglichkeit, am Supermarkt Nachschub an Nahrung zu besorgen. Über einen Abstecher nach Süden kann die Hochhalde Trages mit ihrem Aussichtsturm besucht werden.

Ufer & Parks

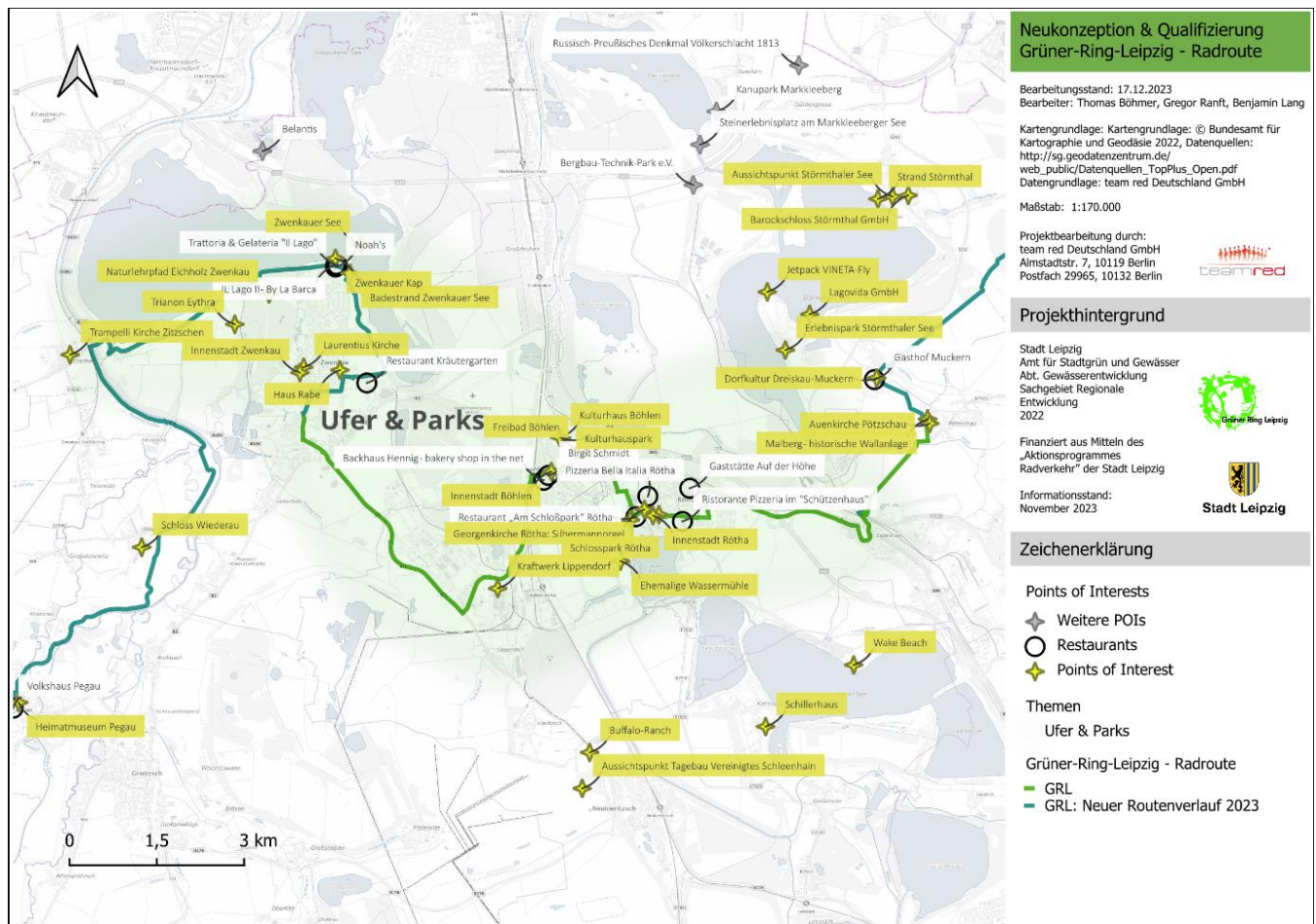


Abbildung 9: Ufer & Parks mit POIs und Gastronomie

Möglicher Vorstellungstext

Streifen Sie entlang der "Ufer & Parks" von Espenhain bis zum Zwenkauer See, wo Natur, Kultur und Erholung aufeinandertreffen. Genießen Sie die beeindruckende Kulisse des Zwenkauer Sees, entspannen Sie im historischen Schlosspark Rötha und bestaunen Sie die Grünanlage des Kulturhausparks Böhlen. Erkunden Sie die malerischen Ufer der Pleiße und erleben Sie bei einer Stippvisite über die "Speichen"-Verbindungen zur Innenstadt die Vielfalt des agra-Parks, die beeindruckenden Exponate im Bergbau-Technik-Park und die aufregenden Wassersportmöglichkeiten im Kanupark Markkleeberg.

Daten

Lage:
 südlich von Leipzig, im Landkreis Leipzig

Charakteristik:
 Bergbaufolgelandschaft, Tagebauseen, Park- und Seenlandschaft
 vorwiegend asphaltierte Strecken, Ortsverbindungsstraßen mit Mischverkehr

Erlebnis:

See und Uferbereich Zwenkauer See, historische Parks,
Silbermannorgeln, Freibäder

Highlight:

Kraftwerk Lippendorf, Uferbereich & Kap Zwenkauer See, Silbermannorgeln

Streckenbeschreibung

Von Espenhain bis zum Zwenkauer See verläuft das Themengebiet „Ufer & Parks“. In Espenhain fahren wir nach Westen bis nach Rötha, vorbei an Marien- und Georgenkirche mit ihren berühmten Silbermannorgeln. Im Schlosspark lassen wir das Rad stehen und entspannen uns beim Ausblick auf den Stausee. Rötha selbst bietet einige Gastronomiebetriebe mit der Gaststätte auf der Höhe, dem Restaurant „Am Schlosspark“ und einem italienischen Restaurant. Über einen kleinen Abstecher nach Süden können Radfahrende die ehemalige Wassermühle besuchen, oder das Schillercafé Kahnsdorf und am Wake-Beach des Hainer Sees neue Sportarten ausprobieren. Weitere Highlights in dieser Ecke sind der Aussichtspunkt Tagebau Vereinigtes Schleenhain und die Buffalo Ranch.

Zurück an der GRL-Radroute geht es für uns nach Böhlen. Hier erlaubt das Freibad eine Erfrischung und das Kulturhaus Böhlen mit dem Kulturhauspark eine weitere Entspannungsrouten, auch ganz ohne Fahrrad. In der Innenstadt Böhlens finden sich wieder verschiedene Restaurants. Mit der S-Bahn können Radfahrende schnell nach Leipzig gelangen.

Auf der Route geht es dann weiter nach Lippendorf, vorbei am eindrucksvollen Kraftwerk. Über den straßenbegleitenden Radweg kommen wir in Zwenkau an. In Zwenkau finden sich das Haus Rabe, die Laurentius Kirche und das Kulturkino als kulturelle Highlights. Zahlreiche Gaststätten laden zum Verweilen ein. Am Badestrand Zwenkauer See können Radreisende ins kühle Nass springen. Am Kap finden sich Restaurants zum Zwischenstoppen oder man dreht eine Schiffrunde auf dem See. Ein Spielplatz mit Seeblick erlaubt auch den kleinen Radreisenden Abwechslung. Durch die Umstellung des Verlaufs der GRL-Radroute geht es jetzt entlang des Ufers vorbei am Naturlehrpfad und am Trianon Eythra, die über einen kurzen Abstecher erreicht werden können, bis zur Zitzschener Bucht.

Sonne, Wind & Kohle

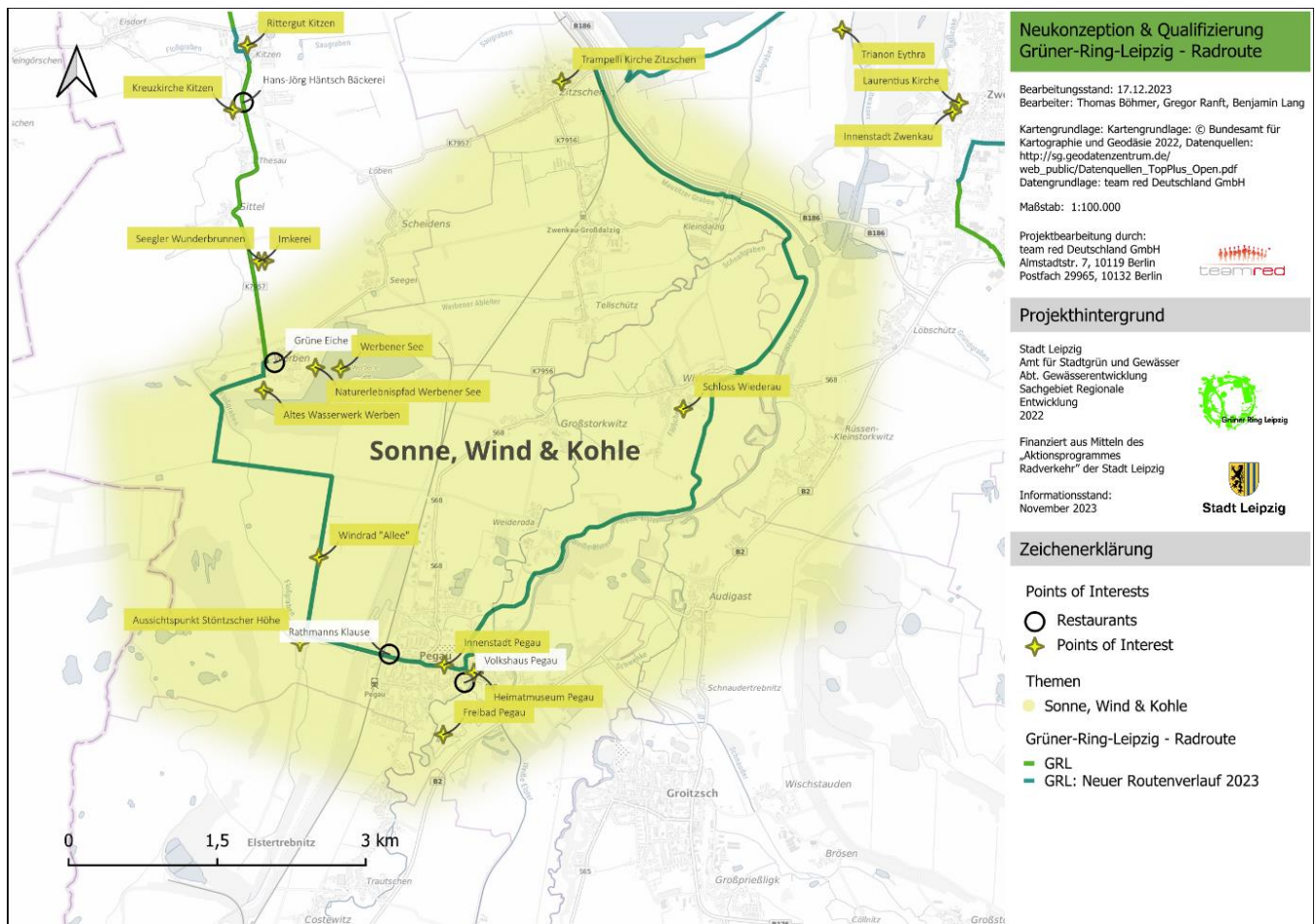


Abbildung 10: Sonne, Wind & Kohle mit POIs und Gastronomie

Möglicher Vorstellungstext

"Sonne, Wind und Kohle" vereinen sich im Segment der GRL-Radroute von Zwenkau über Pegau bis Werben, wo Energie, Geschichte und Natur zusammentreffen. Vergangenheit und Zukunft treffen am neuen Stöntzscher Aussichtsturm aufeinander: hier blicken Sie in den aktiven Tagebau, um direkt danach unter Windkraftanlagen die Windenergie zu spüren. Entdecken Sie weitere Highlights wie das Trianon, das barocke Kleinod Schloss Wiederau und den lehrreichen Naturerlebnispfad Werben.

Daten

Lage:
 südlich von Leipzig, im Landkreis Leipzig

Charakteristik:
 Landwirtschaft, Bergbaufolgelandschaft, Tagebauseen, Park- und Seenlandschaft, vorwiegend asphaltierte Strecken, Ortsverbindungsstraßen mit Mischverkehr

Erlebnis:
 See und Uferbereich Werbener See (Naturlehrpfad), Windkraftallee, Aussichtsturm

Highlight:

Aussichtsturm Stöntzsch, Uferbereich Werbener See (Naturlehrpfad), Elsteraue, Wunderbrunnen, Pegau Innenstadt

Streckenbeschreibung

Durch die Erweiterung nach Pegau ist dieses Themengebiet für die GRL-Radroute vollständig neu erschlossen. Vom Zwenkauer See beginnend geht es nach Süden entlang des grünen Wegs über ausgezeichnete Infrastruktur entlang der Weißen Elster, wo der Blick über die Felder schweifen kann. Von Kleindalzig kommt man schnell über einen kleinen Stich zum Bahnhof Zwenkau-Großdalzig, der eine gute Anbindung nach Leipzig über die Regionalbahn erlaubt. Über Wiederau, mit dem Schloss Wiederau und Wieroda, geht es nach Pegau. Hier gibt es einige Gaststätten, die sich über radelnde Besuchende freuen z. B. das Volkshaus Pegau, das an Wochenenden in den Biergarten einlädt. Über einen kleinen Abstecher kann das Freibad Pegau erreicht werden. Der Bahnhof in Pegau erlaubt uns ebenfalls eine gute Anbindung per Regionalverkehr an Leipzig.

Nach Westen geht die GRL-Radroute zum Stöntzscher Aussichtsturm, der einen Ausblick über den aktiven Braunkohletagebau Profen erlaubt - ein eindrucksvolles Zeugnis menschlicher Ingenieurskunst für manche, Naturzerstörung für andere. Direkt gegenüber dem Aussichtsturm ist eine Pausenstelle an der GRL-Radroute geplant, sodass hier Selbstversorger gut Rast machen können.

Nach Norden geht es dann entlang der Windräder. Selten kann man die Windkraft so hautnah erleben. Am Werbener See erreicht man den Naturerlebnispfad, der zum Entdecken einlädt. Im Norden der Runde entdecken wir dann noch den Seegeler Heil- und Wunderbrunnen, ein von Mythen umwobenes Highlight unserer Tour. In Kitzen dann stoßen wir auf die Abkürzung der GRL-Radroute. Hier können wir eine der Highlightrouten entdecken (siehe Thema Highlightrouten).

Mythen & Geschichte

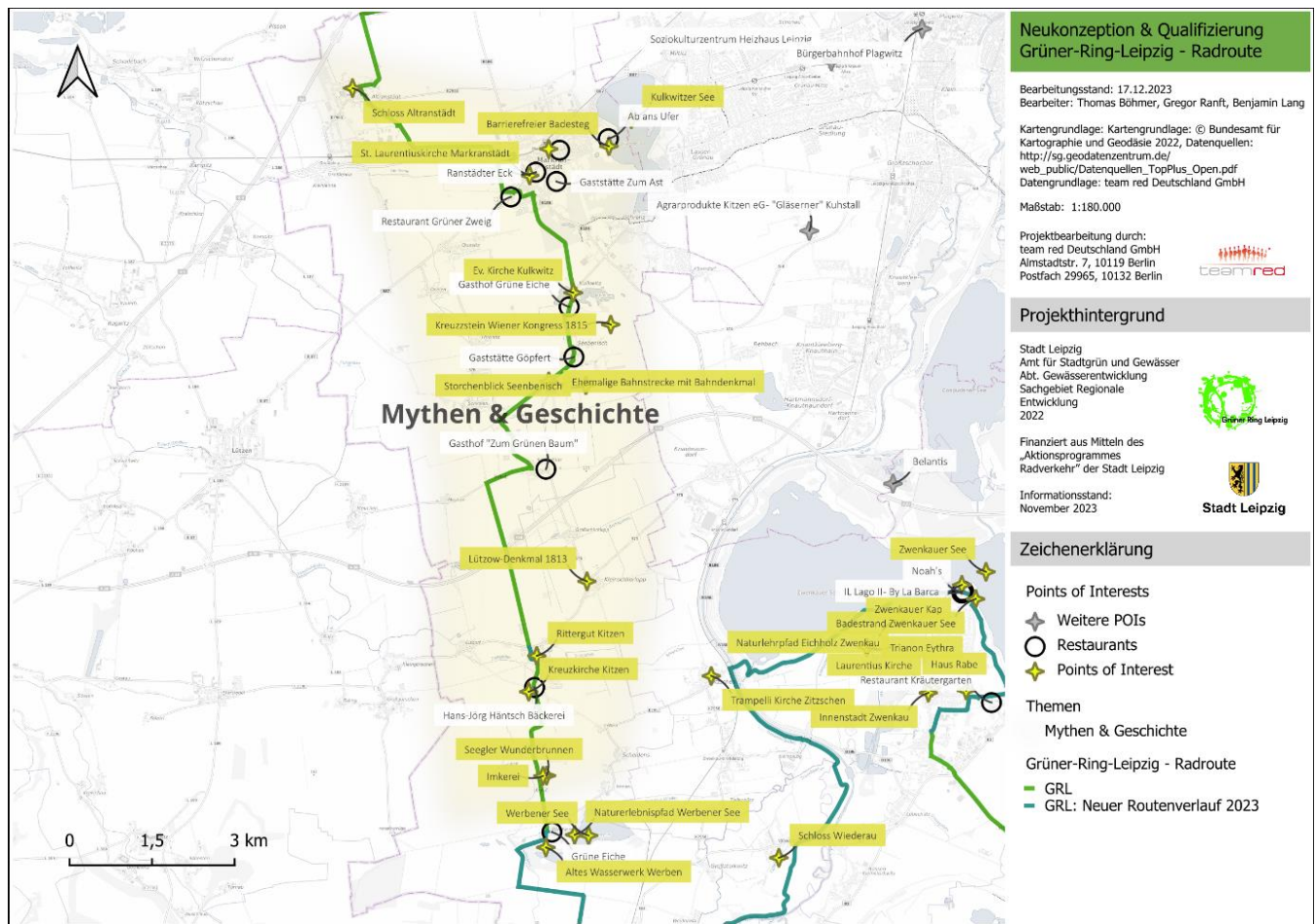


Abbildung 11: Mythen & Geschichte mit POIs und Gastronomie

Möglicher Vorstellungstext

Begeben Sie sich auf eine Zeitreise durch's Grüne! Im Segment „Mythen & Geschichte“ entdecken Sie eine Zeit weit vor der unseren. Am Seegler Wunderbrunnen wird es mystisch: hier sprudelt seit 1645 die Grundlage des Lebens aus tiefem Grund: Wasser. An Orten wie dem Rittergut Kitzen wird die Geschichte in Gebäuden manifest. Zahllose Gedenksteine, Kirchen und Schlösser mit Friedensgeschichte, wie das Altranstädter Schloss, warten darauf gesehen zu werden. Die der Innenstadt Markranstädt und der Kulkwitzer See laden zur Pause ein.

Daten

Lage:
 westlich von Leipzig, im Landkreis Leipzig

Charakteristik:
 Streckenverlauf durch Felder und Agrarlandschaft, ausreichend Gastronomie
 vorwiegend asphaltierte Strecken, Ortsverbindungsstraßen mit Mischverkehr

Erlebnis:

Kulkwitzer See zwischen Markranstädt und Leipzig,
Zeugnisse der Siedlungs- und Friedensgeschichte der Region

Highlight:

Kreuzkirche Kitzen, Bockwindmühle Lindennaundorf, Schloss Altranstädt

Streckenbeschreibung

Von Kitzen bis nach Dölzig erstreckt sich das Segment „Mythen & Geschichte“. Angefangen mit dem Seegeler Wunderbrunnen, der die mythenreiche Geschichte der Region unterstreicht und Radfahrende dazu einlädt, auf Entdeckungsreise zu gehen. Im Dorf Kitzen erinnern die Kreuzkirche Kitzen und das Rittergut an verschiedene Jahrhunderte der Besiedlung. Zahllose Denkmäler und Kreuzsteine sind Zeugen der konfliktreichen Vergangenheit, wie der Kreuzstein zum Wiener Kongress, das Lützow Denkmal von 1813 oder der Monarchenhügel Großgröschchen, sie begleiten den Radweg in nächster Nähe.

Der Weg führt über die ehemalige Bahnstrecke Plagwitz-Pörsten bei Seebenisch weiter nach Norden. In Seebenisch selbst lockt der Storchenblick, majestätische Wandervögel zu beobachten. Vorbei an den Kulkwitzer Lachen und dem Geheimtip Dorfkirche Kulkwitz mit ihren byzantinischen Wandbildnis in der Apsis aus dem 12. Jahrhundert kommen wir nach Markranstädt. Hier wartet die Innenstadt darauf, entdeckt zu werden, aber auch die St. Laurentiuskirche und der Kulkwitzer See mit seinem barrierefreien Badestrand sowie die Meri-Sauna mit Gastronomie bieten erfrischende Pausenangebote für Radfahrende. Ob man sich dann direkt für die Kurzroute nach Norden entscheidet, oder aber der GRL-Radroute nach Altranstädt folgt, bleibt den Vorlieben der Radfahrenden überlassen. Das Altranstädter Schloss erlaubt nur einen Blick von außen auf diesen Ort nachhaltiger europäischer Friedensgeschichte. Es bleibt zu hoffen, dass Radreisende durch regelmäßige Öffnungszeiten in Zukunft hier auch die Geschichte des Schlosses von innen erkunden dürfen.

Auf dem Weg nach Dölzig unterstreicht abschließend ein kleiner Abstecher zur Bockwindmühle Lindennaundorf als Zeugnis der Besiedlungsgeschichte das Thema Mythen & Geschichte.

Ab in die Aue

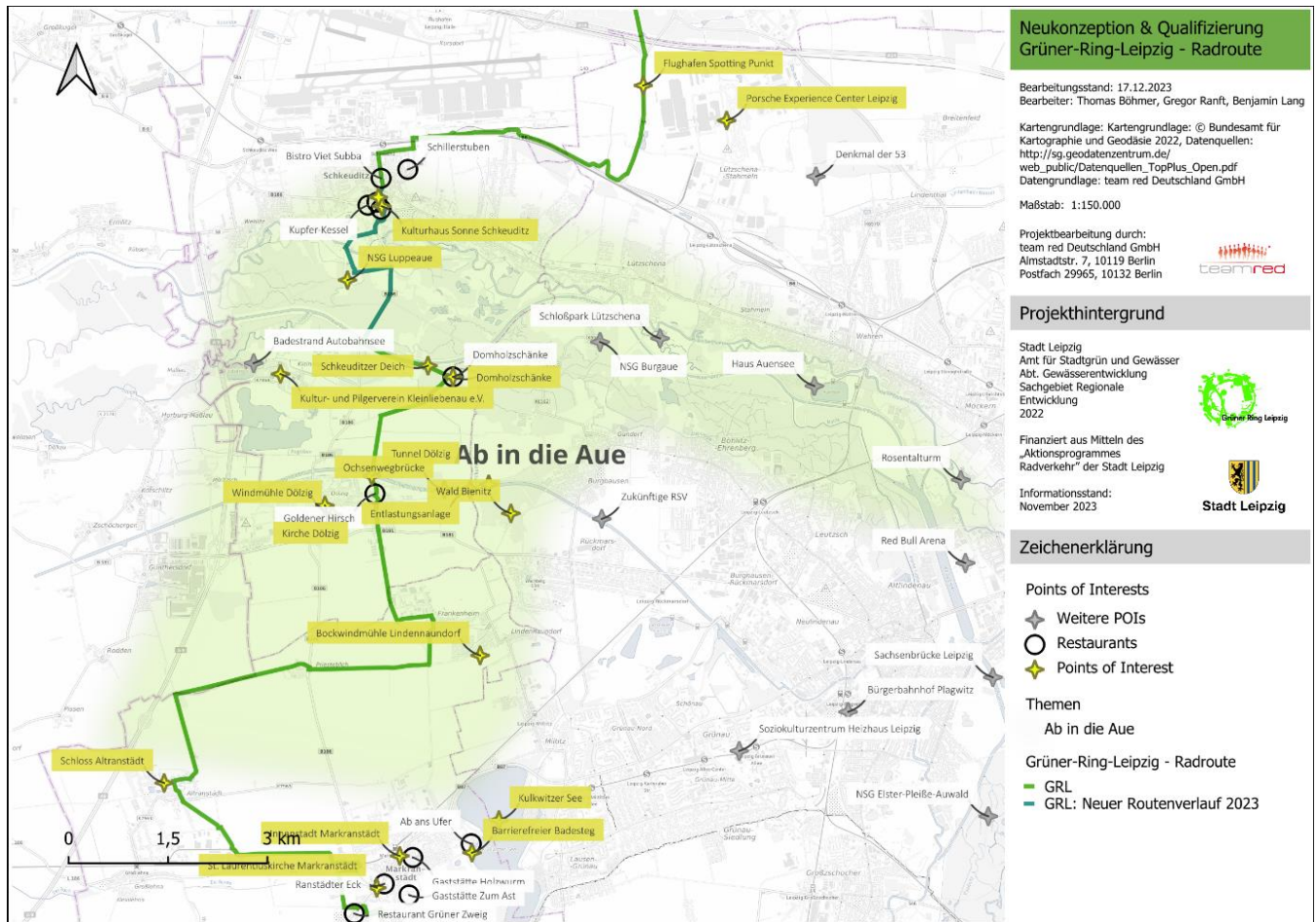


Abbildung 12: Karte Themenvorschlag Ab in die Aue mit POIs und Gastronomie

Möglicher Vorstellungstext

Auf geht's, "Ab in die Aue"! Das Segment entlang der GRL-Radroute von Dölzig bis Schkeuditz, wo Schönheit der Natur auf historische Bauwerke trifft. Entdecken Sie das Naturschutzgebiet Luppeaue, ein Refugium für eine Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten, bestaunen Sie die charmante Bockwindmühle in Lindenaundorf und stoßen Sie auf das außergewöhnliche technische Zeugnis des unvollendeten Saale-Leipzig-Kanals mit der prägnanten Tunnelquerung. Das "Ab in die Aue"-Segment bietet Ihnen ein harmonisches Zusammenspiel aus natürlichen, kulturellen und baulichen Sehenswürdigkeiten, die unvergessliche Momente und Erholung garantieren.

Daten

Lage:
 nordwestlich von Leipzig, im Landkreis Nordsachsen

Charakteristik:
 Durch das NSG Luppeaue, Querung der Weißen Elster, Saale-Leipzig-Kanal, dünn besiedelt, vorrangig Waldwege, kaum Mischverkehr,

in Stadtnähe durchgehend asphaltiert, dann Mischverkehr
Wenig Gastronomie außerhalb der Stadt

Erlebnis:

Erholung, Entspannung, Ruhe, stressfreies Fahren, Zeit für Gespräche

Highlight:

Domholzschanke, Windmühle Dölzig

Streckenbeschreibung

Von Dölzig aus starten wir nach Norden. Heute nur per Abstecher erreichbar, können in fernerer Zukunft Radreisende dann auch über den geplanten Radweg entlang des Saale-Leipzig-Kanals dieses Segment entdecken. Sie fahren dann am Bienitz und den industriehistorischen Bauten des Saale-Leipzig-Kanals entlang, der mit der Besonderheit des Unvollendeten daherkommt. Heute ist - wie beschrieben - dafür noch ein Abstecher nötig. Zu entdecken gibt es hier mit dem Sperrtor Burghausen, der Entlastungsanlage und der Ochsenwegbrücke einige industriehistorische Zeugnisse. In Zukunft ist zu wünschen, dass diese Punkte mit weiterer Information zum Hintergrund des Saale-Leipzig-Kanals aufbereitet werden.

Eine Gelegenheit diese Historie kennenzulernen, bietet heute für GRL-Radroute Besucher der Tunnel Dölzig, der unter dem Saale-Leipzig-Kanal verläuft. Nach Durchquerung gelangt man zur Domholzschanke, die zu einem Zwischenstopp einlädt. Entlang des Schkeuditzer Deichs geht es an der Neuen Luppe bis zur Brücke nach Norden in Richtung Schkeuditz.

Hier erwartet uns die namensgebende Aue des Segmentes „Ab in die Aue“. Das NSG Luppeaue erlaubt schweifendes Entdecken im Grünen. Radfahrende können hier entweder entlang der GRL-Radroute einen Teil erleben oder aber über die verschiedenen Waldwege selbst die ausufernde Auenlandschaft entdecken. Möglich ist es auch, über die Nordwestaue und den Weg entlang der Neuen Luppe > Elsterradweg nach Leipzig zurückzukehren. In Schkeuditz endet das Segment dann.

6.4. Der GRL als tagestouristisches Produkt

Die GRL-Radroute wird nach den Festlegungen auf den Workshops⁴ auf Tagestouristen fokussiert. Erreicht wird diese Fokussierung durch das Zuschneiden auf Zielgruppen und deren Anforderungen. Hierfür wurden insbesondere das Zusammenspiel mit den Speichen und Zielgruppen, die Notwendigkeit von Rastanlagen und das zukünftige Zusammenspiel von GRL-Radroute und Gastronomie analysiert und mit entsprechenden Handlungsempfehlungen verknüpft.

Tagestouristen verfolgen besondere Ziele:

- Schnelle Erholung, am besten von der Haustür aus

⁴ Siehe Workshop „Leitziele & Qualitäten“ & Workshop „Touristische Konzeption“

- Unvorbereitetes Reisen: Infrastruktur wie Luftpumpen, Fahrradgeschäfte, Schlauchautomaten helfen der Zielgruppe
- Möglichkeit unterwegs zu essen und zu trinken ist wichtig
- Toilettenzugang benötigt
- Option, mit dem SPNV an- und abzureisen
- Bewältigbare Routenlänge (am besten unter 40 km)
- Keine Überforderung bei Routenplanung: Schnell erfassbar und einfach zugänglich sind gewünschte Eigenschaften
- Möglichkeit von Pausenstellen und Orten für den Verzehr von mitgebrachten Speisen und Getränken

Die Tagestouristik bietet hierbei den Vorteil, dass positive Effekte wie Verbesserungen an der Oberflächenqualität, einfache Zugänge zur Route, Gastronomieangebote, Pausenstellen etc., auch Fernreisetouristen zu Gute kommen. Ziel ist es, das bestmögliche Produkt für die größte Zielgruppe - den Tagestouristen aus Leipzig und Umgebung- zu generieren und die positiven Effekte durch Multiplikatoren-Wirkung von begeisterten Nutzenden an Fernreisende weiterzugeben.

6.5. Zielgruppen und Anforderungen

Die Zielgruppen dienen als Grundlage, um die Anforderungen an die GRL-Radroute zu schärfen und das Produktkonzept neu aufzustellen. Sie sind Inspiration, aber auch Maßstab für das Vorschlagen bestimmter Infrastruktur. Die Betrachtung in Zielgruppen verbessert die Abschätzbarkeit der erwartbaren Wirkung von Streckenqualitätsverbesserungen.

Die Zielgruppen (Horizontalis) im Segment „Tagestouristen“ wurden im Abstimmungskreis mit der Geschäftsstelle und dem ASG vorabgestimmt und anschließend in den Workshops „Themen & Routen“ und „Touristische Konzeption“ mit dem weiteren Kreis wie folgt festgelegt:

- Familien
- Freundesgruppen
- Best Ager
- Sportler
- Alltagsnutzende

Im Folgenden sollen diese Kernzielgruppen für die GRL-Radroute genauer beschrieben werden.



Familien sind als Nutzungsgruppe gemeinsam mit den Kindern sehr dankbar für Aktionen an der frischen Luft. Für Familien mit kleinen Kindern ist die Befahrbarkeit von Strecken mit Radanhängern oder Lastenrädern besonders wichtig. Für Familien mit radfahrenden Kindern ist der Faktor Sicherheit ganz besonders entscheidend. Gerade mit ungeübten

Radfahrenden werden Routen gewählt, die nicht im Mischverkehr mit Kfz geführt werden und die höchste subjektive Sicherheit versprechen.

Radwegbegleitende Orte für Aktivitäten sind für Familien besonders in den Pausen entscheidend. Kinder, auch wenn sie viel Spaß im Lastenrad oder Kinderanhänger haben, brauchen Abwechslung. Diese kann durch besondere Orte der Natur (Seen, Ufer), kindergerechte POIs, oder Spielplätze gewährleistet werden. Auch Gaststätten bieten für Familien praktische Abwechslung und Genuss. Es ist aber auch zu beachten, dass Familien wertschätzen, auf freien Pausenstellen mitgebrachte Speisen verzehren zu können. Gerade junge Familien müssen für ihre Aktivitäten oft auf den Geldbeutel schauen. Hier bieten Pausenstellen, die zum kostenfreien Zwischenstopp einladen, genau den richtigen Komfort und sollten als Grundanforderung im Gesamtkonzept Anwendung finden.



Für Freundesgruppen, die gemeinsam eine touristische Radroute erkunden möchten, stehen Spaß, Abwechslung und gemeinsame Erlebnisse im Fokus. Die Oberflächenqualität sollte dennoch gut ausgebaut sein, um ein angenehmes Fahren für alle Gruppenmitglieder zu ermöglichen. Die Route sollte vielseitig und sowohl für Stadt- als auch Geländeräder geeignet sein, um unterschiedlichen Vorlieben und Fähigkeiten innerhalb der Gruppe gerecht zu werden.

In Bezug auf den Mischverkehr sind Freundesgruppen flexibler, jedoch sollten auch hier separate Fahrradwege oder gut markierte Radstreifen bevorzugt werden, um die Sicherheit und den Fahrkomfort zu gewährleisten. Streckenbegleitende Infrastrukturen, die für diese Zielgruppe von Bedeutung sind, umfassen Rastplätze, Grill- und Picknickmöglichkeiten sowie kulturelle und sportliche Angebote entlang der Strecke. Eine gute Beschilderung und leicht zugängliche Informationen über die Route, Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungen und Ausflugsziele sind für Freundesgruppen ebenso wichtig, um gemeinsame Erlebnisse zu planen und zu genießen.



Best Ager (im Alter von 55-70 Jahren) legen bei einer touristischen Radroute Wert auf ein angenehmes und entspanntes Fahrerlebnis. Die Oberflächenqualität sollte gut ausgebaut und eben sein, um ein komfortables Fahren zu ermöglichen und die Belastung für Gelenke und Knochen zu reduzieren. Die Route sollte für verschiedene Fahrradtypen geeignet sein, wobei insbesondere auf Eignung für Pedelecs geachtet werden sollte, da Pedelecs in dieser Altersgruppe immer beliebter werden.

In Bezug auf den Mischverkehr sollten für Best Ager Sicherheit und Ruhe im Vordergrund stehen. Separate Fahrradwege oder gut markierte Radstreifen sind daher zu bevorzugen, um Konflikte mit dem motorisierten Verkehr zu vermeiden. Wichtige streckenbegleitende Infrastrukturen für diese Zielgruppe sind Rastplätze mit Sitzgelegenheiten und Schatten spendenden Bäumen, Toilettenanlagen sowie Einkehrmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen. Eine gute Beschilderung, leicht zugängliche Informationen über die Strecke,

Sehenswürdigkeiten und kulturelle Veranstaltungen sind ebenfalls bedeutende Aspekte für Best Ager.



Für Sport- und Freizeitradfahrer sind die Bedürfnisse an eine touristische Radroute etwas anders gelagert. Die Oberflächenqualität sollte in diesem Fall ebenfalls hochwertig sein, jedoch können auch leicht hügelige Abschnitte oder abwechslungsreichere Streckenführungen für diese Zielgruppe interessant sein. Die Route sollte für verschiedene Fahrradtypen geeignet sein, einschließlich Rennrädern, Mountainbikes und Trekkingrädern, um verschiedene sportliche Aktivitäten zu ermöglichen.

In Bezug auf den Mischverkehr sind sportliche Radfahrende in der Regel besser mit dem Fahren im Verkehr vertraut und können sich an unterschiedliche Bedingungen anpassen. Dennoch sind separate Fahrradwege oder gut markierte Radstreifen vorzuziehen, um Sicherheit und Fahrkomfort zu gewährleisten. Für diese Zielgruppe sind streckenbegleitende Infrastrukturen wie gut ausgestattete Rastplätze, Reparaturstationen und Verpflegungsmöglichkeiten entlang der Strecke wichtig. Weiterhin sind detaillierte Karten und Informationen über die Strecke, Steigungen und Schwierigkeitsgrade von besonderem Interesse.



Für Alltagsnutzende, welche die touristische Radroute für den täglichen Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder für sonstige Erledigungen nutzen, stehen Effizienz, Sicherheit und Komfort im Vordergrund. Die Oberflächenqualität sollte gut und möglichst eben sein, um ein zügiges und bequemes Fahren zu ermöglichen. Die Route sollte für alle gängigen Fahrradtypen geeignet sein, einschließlich Pedelecs und Lastenrädern, die im Alltag relativ häufig zum Einsatz kommen.

In Bezug auf die Radverkehrsführung sollten für Alltagsnutzende separate Fahrradwege oder gut markierte Radstreifen bevorzugt werden, um die Sicherheit während der Fahrt zu gewährleisten und stressfreie Wege im Alltag zu ermöglichen. Streckenbegleitende Infrastrukturen, die für diese Zielgruppe von Bedeutung sind, umfassen ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten, Reparaturstationen, Beleuchtung und Ampelanlagen entlang der Strecke. Eine gute Beschilderung und leicht zugängliche Informationen über die Route, Umleitungen und Verkehrslage sind für Alltagsnutzende ebenfalls wichtig, um ihre täglichen Wege effizient planen und gestalten zu können.

Alltagsnutzende sind in den Zielgruppensegmenten für das touristisch orientierte Konzept ein Sonderfall, da sie eigentlich den GRL nicht direkt touristisch nutzen, aber ihre Bedürfnisse mit Teilen der touristischen Konzeption, wie Zuwegung zum ÖPNV, den

Speichen oder aber Infrastruktur hohe Synergien aufweisen. Dies wurde so auch im Leitziel 3.4. verankert (siehe Kap. 5).

Aus Sicht der Alltagsnutzenden ergeben sich folgende Bedarfe an die GRL-Radroute mit Hinblick auf touristische Infrastruktur:

- Fahrradläden und Reparaturstationen als Infrastruktur sollten mitbedacht werden
- Die Mitnahme von Rädern in SPNV oder Bike+Ride Stationen sollten an den Zugangspunkten zum SPNV möglich sein
- Die Oberflächenbeschaffenheit sollte besonders bei Zuwegungen in Richtung Stadt (Pendelverkehre) und zu SPNV-Stationen eine alltagstaugliche Qualität besitzen. Im Rahmen dieses Berichts wurden die Zuwegungen zu SPNV-Stationen analysiert
- Bei der Zuwegung in Richtung Stadt und SPNV-Stationen ist auch die Beleuchtung ein Thema
- Mögliche Punkte für geeignete Radabstellanlagen sollten ebenfalls berücksichtigt werden, da Alltagsnutzende ihr Rad nicht immer mitnehmen wollen / können. Gerade am Land werden überproportional viele Pedelecs genutzt.

6.5.1. Zielgruppen Übersicht

Es wurden folgende Anforderungen an Zielqualitäten für die jeweiligen Zielgruppen entwickelt:

Tabelle der generellen Anforderungen pro Zielgruppe

	Familien	Freundesgruppen	Best Ager	Sportler	Alltagsnutzende
Fahrzeuge	Kinderräder, Kinderanhänger	Sport-Cityräder, evtl. Pedelecs	Vorrangig Pedelecs	Rennrad, Randonneur, Gravelbike, Mountainbike	Stadtrad, Pedelec, Klapprad
Untergrund	Breite Wege, gute Wegbeschaffenheit	Untergrund darf wenig Aufmerksamkeit erfordern, Belag zweitrangig	möglichst glatter Untergrund, Straßen, Waldwege	glatte Fahrbahn (Renn- und Tourenräder), unebener Untergrund, wechselnde Topografie (Mountain- oder Gravelbikes)	Möglichst glatte Wege, wenig zu überwindende Borde
Verkehr	wenig bis kein Mischverkehr	wenig Mischverkehr	wenig Mischverkehr	Mittlerer Mischverkehr	Mittlerer Mischverkehr
Attraktionen	Gute Anbindung an Speichen/SPNV, Spielplätze, Eisdielen, Pizza, Natur, Rastplätze	Gute Anbindung an Speichen/SPNV, Rastplätze, Natur, Kirchen, Museen, Geschichte, Bildungsangebote	Gute Anbindung an Speichen/SPNV, Natur, Kirchen, Museen, Geschichte, Bildungsangebote	Gute Anbindung an Speichen/SPNV, Einkehrmöglichkeiten, Radläden, Supermärkte	Guter Zugang zum SPNV, Supermärkte, Post, Bank für Erledigungen
Infrastruktur	Familienfreundliche Verpflegung (Eisläden), Rastplätze, Spielplätze	Gaststätten, Rast – oder Picknickplatz	Gaststätten, Rast – oder Picknickplatz	Verpflegungsmöglichkeiten, Fahrradservice	Fahrradservice
Anforderungen		Lademöglichkeiten	Lademöglichkeiten		Lademöglichkeiten, Abstellanlagen an SPNV
Information	Web, Smartphone, Print	Web, Smartphone, Print	Print, Web, Smartphone	Smartphone	Web, Smartphone

Tabelle der spezifischen Anforderungen an Qualitätszielen pro Zielgruppe

	Familien	Freundesgruppen	Best Ager	Sportler	Alltagsnutzende
Fahrzeuge	Kinderräder, Kinderanhänger	Sport-Cityräder, evtl. Pedelecs	Vorrangig Pedelecs	Rennrad, Randonneur, Gravelbike, Mountainbike	Stadtrad, Pedelec, Klapprad
Belagsqualität	Gut bis mittel	Gut bis mittel	Gut bis mittel	Gut	Gut
Akzeptabler Mischverkehr	<20 %	<50 %	<50 %	80–100 %	50–80 %
Verkehr	0–2500 KFZ	0–2500 KFZ, 2500+ KFZ	0–2500 KFZ, 2500+ KFZ	0–2500 KFZ, 2500+ KFZ	0–2500 KFZ, 2500+ KFZ
Fahrzeuge	Kinderräder, Kinderanhänger	Sport-Cityräder, evtl. Pedelecs	Vorrangig Pedelecs	Rennrad, Randonneur, Gravelbike, Mountainbike	Stadtrad, Pedelec, Klapprad
Akzeptabler Belag	Asphalt, Beton, sandgeschlämmte Schotterdecke, Erdboden, Sonstiges	Asphalt, Beton, sandgeschlämmte Schotterdecke, Erdboden, Sonstiges	Asphalt, Beton, sandgeschlämmte Schotterdecke, Erdboden	Asphalt (Rennrad) sandgeschlämmte Schotterdecke, Erdboden, (Gravel/Mountain)	Asphalt, Beton, sandgeschlämmte Schotterdecke

Tabelle der den Qualitätsanforderungen entsprechenden Streckenabschnitte und Potenziale

	Familien	Freundesgruppen	Best Ager	Sportler	Alltagsnutzende
Km Strecke passend zu Bedarf Zielgruppe	43,7 km	60,4 km	60,4 km	71,1 km	63,5 km
Besondere Gebiete mit Highlights für Zielgruppe	Nordbereich zwischen Schkeuditz und Taucha (Streckenqualität), Südbereich Seenkleeblatt (Umgebungsqualität)	Nordbereich, Süden Pegau bis Zwenkau, Kulkwitzer Seen, Südbereich Seenkleeblatt	Nordbereich, Süden Pegau bis Zwenkau, Südbereich Seenkleeblatt, Pegauer Schleife	Keine Besonderen, meiste Gebiete befahrbar	Zwenkau (SPNV-Anschlüsse können nur über Pendeln erreicht werden), Westbereich (S-Bahn Anschlüsse, Schulwege), Ostbereich (Schulwege, S-Bahn Tangentialverbindungen)
Potenzial	Ausbau der Strecke Schkeuditz – Markranstädt – Pegau. Erreichbare Länge: ca. 75 km durchgehend Stärkere Führung an Seen.	Ausbau der Strecke Schkeuditz – Markranstädt – Pegau, Durchgehende Befahrbarkeit Pegau – Naunhof – Beucha, Stärkere Führung an Seen	Ausbau der Strecke Schkeuditz – Markranstädt – Pegau, Durchgehende Befahrbarkeit Pegau – Naunhof – Beucha Stärkere Führung an Seen	Abbau von kleineren Hindernissen und Asphaltierung / Abschleifen von Pflasterungen	Zwenkau S-Bahn Anschlüsse, Markranstädt – Dölzig – Schkeuditz (S-Bahn Anbindung),

6.6. Speichen und Zielgruppen

Aus den Produktworkshops ist die Idee entstanden, die Radrouten im Raum rund um Leipzig als „Rad“ und „Speichen“ zu beschreiben. Das „Rad“ bildet hierbei die GRL-Radroute, die „Speichen“ sind verschiedene Radrouten, die durch Leipzig führen oder von Leipzig aus in die Umgebung starten.

Diese Konzeption wurde in den Workshops „Themen & Routen“ und „Touristische Konzeption“ im Rahmen der Neukonzeption der GRL-Radroute entsprechend der Aufgabenstellung aufgenommen und die Eignung für eine Verschränkung mit der GRL-Radroute geprüft.

Die Radrouten, die als Speichen zur GRL-Radroute fungieren, sind:

- Kohle-Dampf-Licht-Radroute (Umbenennung in KDLS-Radroute geplant)
- Neuseenland-Radroute
- Radroute Berlin-Leipzig
- Leipzig-Elbe Radroute
- Pleißeradweg
- Elster-Saale-Radweg + Innerörtliche Verlängerung
- Elsterradweg
- Saale-Leipzig-Kanal-Radweg (ab 2027)

Die Stadt Leipzig prüft außerdem zurzeit 5 Radschnellweg-Korridore (in Richtung Schkeuditz, Markkleeberg, Markranstädt, Taucha und Naunhof) auf Machbarkeit. Diese Radschnellwegkorridore können in Zukunft zusätzlich als Speichen genutzt werden.

6.6.1. Speichen als Radverbindung

Alle Speichen sind Radrouten. Dementsprechend können fast alle Speichen eine durchgehende Radverbindung zur GRL-Radroute herstellen.

Die Speichen selbst sind von unterschiedlicher Qualität, nutzen aber fast alle Grünräume in Leipzig und sind an wenigen Stellen separat geführt. Hier ergeben sich auch für anspruchsvollere Zielgruppen wie Familien im Hinblick auf Mischverkehr viele Möglichkeiten.

Es ergeben sich unterschiedliche Längen (siehe Tabelle 6). Dies ist insbesondere für die Kombinationsmöglichkeit mit der GRL-Radroute relevant. Für Tagestouristen könnte es als Ergebnis des Projekt-Workshops interessant sein, die Speichen in Kombination mit Segmenten der GRL-Radroute zu einem Rundkurs zu kombinieren. Dies ist hauptsächlich deswegen der Fall, weil der Gesamtumfang der GRL-Radroute mit 143,8 km zu lang für eine Tagesetappe ist. Radfahrende, die mit dem Rad nur Strecke zurücklegen können, werden den Rückweg entweder mit dem ÖPNV oder dem Pkw zurücklegen müssen. Letzteres ist im Sinne einer stadtverträglichen Mobilität unbedingt zu vermeiden, weswegen Rundkursmöglichkeiten oder Anbindungen mit dem ÖPNV besonders wichtig für die Zukunft der GRL-Radroute sind.

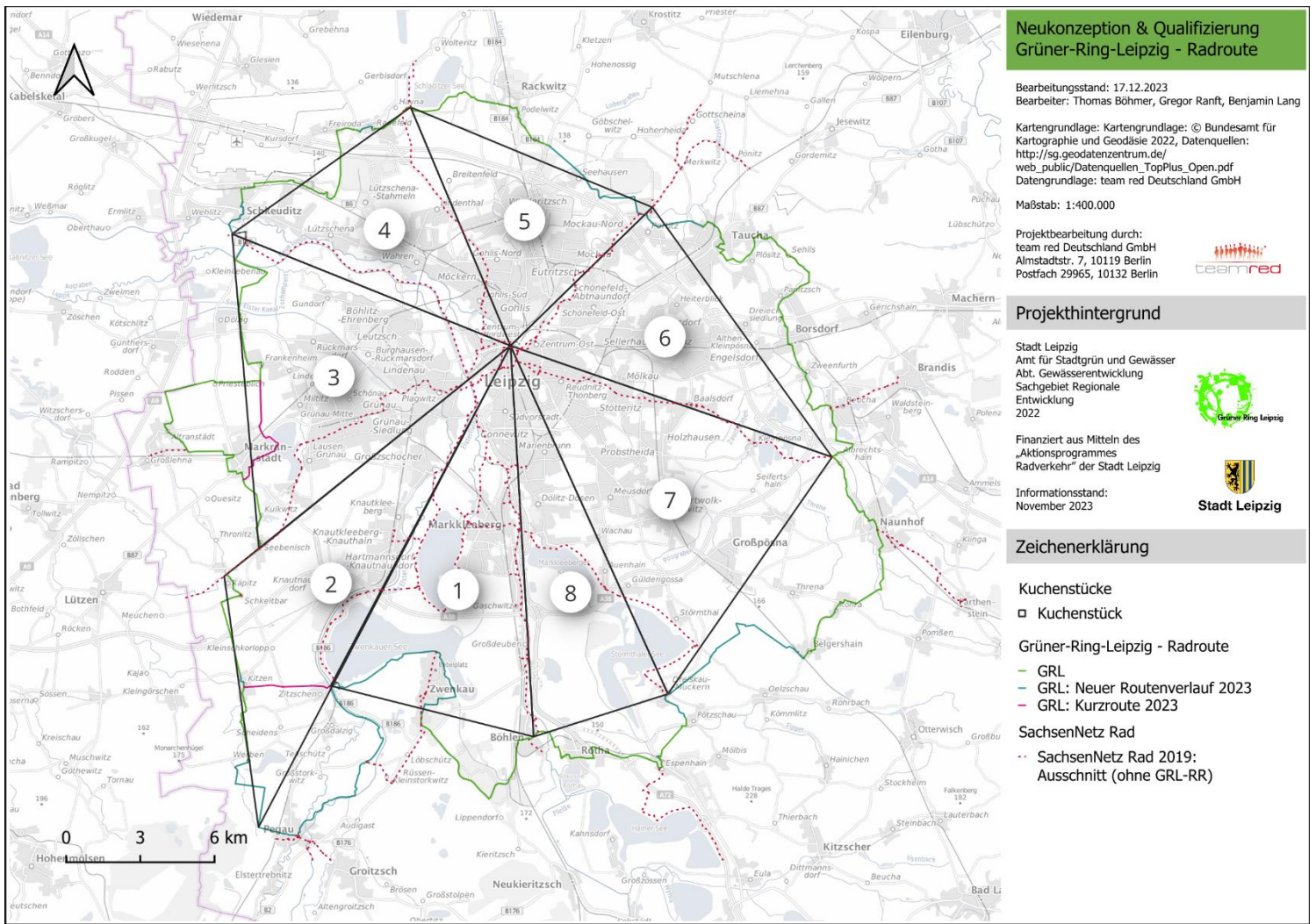
6.6.2. *Kombinationsmöglichkeiten Rad*

Die Speichen können zukünftig mit der GRL-Radroute zu Rundrouten kombiniert werden. Daraus ergeben sich Längen von 30 km – 70 km. Radfahrende mit moderatem Tempo und normalen Pausenfrequenzen schaffen auf einer Radroute etwa 80 km am Tag bzw. 40 km an einem halben Tag. Es ergeben sich also in Kombination mit den Speichen ideale Halbtages- oder Tagesrouten für Leipziger und Menschen aus der Region.

Durch diese Kombinationsmöglichkeit können acht Strecken rund um den GRL in der Stadt zusätzlich als schlüssige Radrouten vermarktet werden. Diese Radrouten sind von ihrer Zugänglichkeit insgesamt niedrighschwelliger, da sie mit Ausnahme der kurzen Strecke vom Wohnort zur Route keine Planung der An- und Abreise erfordern.

Eine weitere Besonderheit betrifft die Raumerfahrung dieser kombinierten Routen. Anders als bei der Kombinationsmöglichkeit mit dem ÖPNV werden die Räume von Stadt zur GRL-Radroute nicht „übersprungen“. Sie sind integraler Bestandteil der Gesamtroutenerfahrung. Hierfür ist wichtig, dass die „Speichen“ explizit als „Zuwegungsmöglichkeiten“ vermarktet werden. Die Kapazität und Zuständigkeit des Grünen Rings Leipzig erlaubt nur die Betreuung und Qualitätsüberwachung der eigentlichen GRL-Radroute.

In Abbildung 13 sind die Kombinationsmöglichkeiten zu eigenständigen Routen dargestellt. Es ist darüber auch leicht, die direkt nächste Speiche zu überspringen und längere Touren zu gestalten. Alle Kombinationsmöglichkeiten sind in Tabelle 6 aufgelistet.



Neukonzeption & Qualifizierung Grüner-Ring-Leipzig - Radroute

Bearbeitungsstand: 17.12.2023
 Bearbeiter: Thomas Böhrner, Gregor Ranft, Benjamin Lang

Kartengrundlage: Kartengrundlage: © Bundesamt für
 Kartographie und Geodäsie 2022, Datenquellen:
[http://sg.geodatenzentrum.de/
 web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf](http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf)
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

Maßstab: 1:400.000

Projektbearbeitung durch:
 team red Deutschland GmbH
 Almstadtstr. 7, 10119 Berlin
 Postfach 29965, 10132 Berlin



Projekthintergrund

Stadt Leipzig
 Amt für Stadtgrün und Gewässer
 Abt. Gewässerentwicklung
 Sachgebiet Regionale
 Entwicklung
 2022



Finanziert aus Mitteln des
 „Aktionsprogrammes
 Radverkehr“ der Stadt Leipzig

Informationsstand:
 November 2023



Zeichenerklärung

Kuchenstücke

□ Kuchenstück

Grüner-Ring-Leipzig - Radroute

— GRL

— GRL: Neuer Routenverlauf 2023

— GRL: Kurzroute 2023

SachsenNetz Rad

--- SachsenNetz Rad 2019:
 Ausschnitt (ohne GRL-RR)

Abbildung 13: Karte der "Kuchenstücke" aus "Speichen" und Segmenten der GRL-Radroute

Tabelle 6: Tabelle der Speichen Verläufe mit Segmentlängen und Gesamtlängen in Kombination mit der GRL-Radroute und Zielgruppeneignung

Speiche #	Strecke	KM	Gesamt (ca.)	Zielgruppe
1	Böhlen ⇔ Zwenkauer See	17 km GRL-Radroute	53 km	Familien (ab Markranstädt), Freundesgruppen, Best Ager, Sportler
	Zwenkauer See ⇔ HBF	19 km		
	HBF ⇔ Böhlen	19 km		
2	Zwenkauer See ⇔ Seebenisch	25 km GRL-Radroute	61 km	Best Ager, Sportler
	Seebenisch (ü. Pegau) ⇔ HBF	17 km		
	HBF ⇔ Zwenkauer See	19 km		
3	Seebenisch ⇔ Schkeuditz	15 km GRL-Radroute	47 km	Familien, Freundesgruppen, Best Ager, Sportler
	Schkeuditz ⇔ HBF	15 km		
	HBF ⇔ Seebenisch	17 km		
4	Schkeuditz ⇔ Schladitzer See	13 km GRL-Radroute	41 km	Familien, Freundesgruppen, Best Ager, Sportler
	Schladitzer See ⇔ HBF	13 km		
	HBF ⇔ Schladitzer See	15 km		
5	Schladitzer See ⇔ Plaußig	12 km GRL-Radroute	33 km	Familien, Freundesgruppen, Best Ager, Sportler
	Plaußig ⇔ HBF	8 km		
	HBF ⇔ Schladitzer See	13 km		
6	Plaußig ⇔ Albrechtshain	21 km GRL-Radroute	44 km	Best Ager, Sportler
	Albrechtshain ⇔ HBF	15 km		

	HBF ⇔ Plaußig	8 km		
7	Albrechtshain ⇔ Dreiskau-Muckern	19 km GRL-Radroute	56 km	Best Ager, Sportler
	Dreiskau-Muckern ⇔ HBF	22 km		
	HBF ⇔ Albrechtshain	15 km		
8	Dreiskau-Muckern ⇔ Böhlen	10 km GRL-Radroute	51 km	Best Ager, Sportler
	Böhlen ⇔ HBF	19 km		
	HBF ⇔ Dreiskau-Muckern	22 km		

6.6.3. *Kombinationsmöglichkeit Hauptnetz Rad und Radschnellverbindungen*

Ebenfalls für Kombinationen geprüft wurde auch das weitere „Hauptnetz Rad“ der Stadt Leipzig, das sich zurzeit in Überarbeitung befindet. Dabei wurden von Seiten des VTA die Radialen als die vorrangig zu entwickelnden Verbindungen zur GRL-Radroute herausgehoben. Diese finden sich so bereits in Kap. 6.6.1 wieder. Das weitere Hauptnetz Rad spielt für die GRL-Radroute eine untergeordnete Rolle, da dieses als Zielnetz teilweise noch nicht in empfehlenswerter Ausbauqualität ist oder sinnvolle Verbindungen zur GRL-Radroute bereits über Radialen abgedeckt sind.

Darüber hinaus von Interesse sind die geplanten Radschnellverbindungen, deren genauer Verlauf zurzeit justiert wird. Diese als Verbindungsmöglichkeit mit der GRL-Radroute zu prüfen, wird allerdings erst rund um die Fertigstellung der Radschnellverbindungen relevant.

6.6.4. *Kombinationsmöglichkeit ÖPNV*

Ebenso geprüft wurde die Möglichkeit, die GRL-Radroute mit dem ÖPNV zu erreichen. Aufgrund begrenzter Mitnahmemöglichkeiten in Bussen und Straßenbahnen wurde nur der SPNV betrachtet. Die Zuwegungsmöglichkeit ist insgesamt einwandfrei. Die GRL-Radroute liegt an zehn Haltepunkten des SPNV. Diese sind in sehr gleichmäßigen Abstand auf dem Verlauf der GRL-Radroute angeordnet. Dazu gibt es mit „Messe“ und „Flughafen“ noch weitere Haltepunkte, die in Nähe der GRL-Radroute liegen.

Die Kombinationsmöglichkeiten mit dem SPNV sind dabei unterschiedlich: Nutzung des SPNV vom Wohnort zur GRL-Radroute und auch auf dem Rückweg ist die wahrscheinlich offensichtlichste Nutzung. Alternativ kann auch der SPNV nur in eine Richtung genutzt werden, die Gegenrichtung dann per Rad über eine der "Speichen".

Wichtig ist zu betonen, dass eine umstieglöse Nutzung des SPNV als Zuwegung zur GRL-Radroute nur für die Bevölkerung entlang der S3 möglich ist. Auch entlang der S6 ist das denkbar, wenn Nutzende den Umweg vom Haltepunkt „Messe“ oder „Flughafen“ zur GRL-Radroute auf sich nehmen. Durch die gute Lage dieser beiden S-Bahn-Linien sind damit eine Vielzahl von Nutzenden in Leipzig abgedeckt. Andere Kombinationen benötigen immer einen zusätzlichen Umstieg am Hauptbahnhof, was mit schweren Pedelecs ggf. etwas mühsam ist. Sie erlauben aber immer eine gute Rückreisemöglichkeit im Falle eines Schadens.

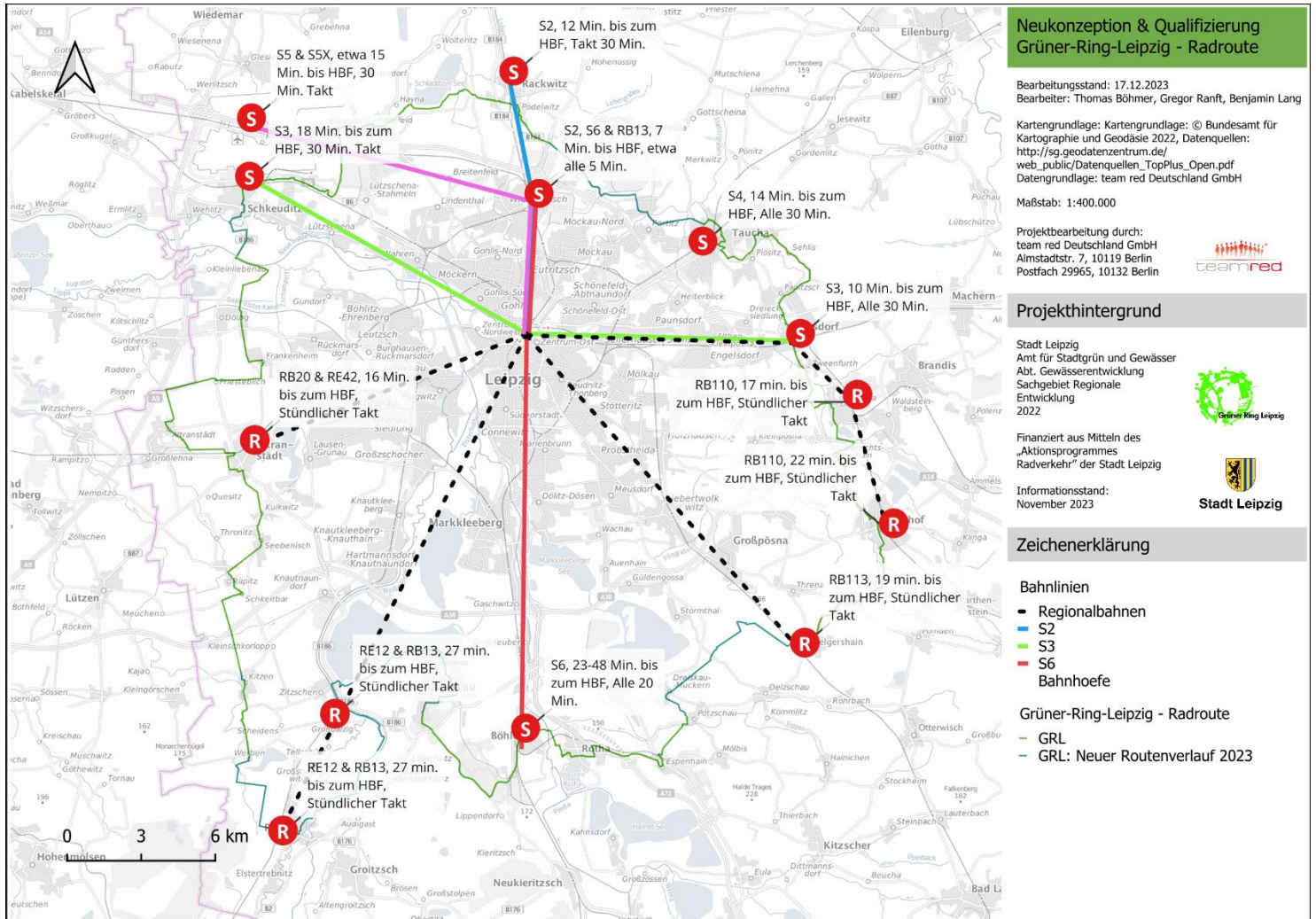


Abbildung 14: Karte mit allen am GRL befindlichen Bahnlinien

Die Barrierefreiheit an den Bahnhöfen Stationen am Grünen Ring in Leipzig zeigt ein stark variierendes Bild. Während einige Stationen mit modernen Aufzügen und taktilem Leitsystem für Blinde gut ausgestattet sind, mangelt es anderen an grundlegenden barrierefreien Einrichtungen. Dies führt zu einer inkonsistenten Erfahrung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die auf ein zuverlässiges und zugängliches Verkehrssystem angewiesen sind. Die Notwendigkeit einer umfassenden Verbesserung der Barrierefreiheit an allen Stationen ist offensichtlich, um Chancengleichheit im öffentlichen Nahverkehr zu gewährleisten.

Barrierefreiheit an öffentlichen Orten ist ebenfalls von großer Bedeutung für ältere Menschen, die auf schwerere E-Bikes angewiesen sind, um ihre Mobilität und Unabhängigkeit zu bewahren.

Station	Barrierefreiheit
S-Bahn Bhf. Schkeuditz	Vollständig barrierefrei
Bhf. Markkränstädt	Nicht stufenlos barrierefrei
Bhf. Zwenkau-Großdalzig	Stufenlos, aber kein taktiles Leitsystem
Bhf. Pegau	Stufenlos nur Gleis 1, gesamter Bhf. ohne taktiles Leitsystem
S-Bahn Bhf. Böhlen	Üblich genutzte Gleis 1 und Gleis 2 barrierefrei, Ersatzgleis 3 nicht barrierefrei
Bhf. Belgershain	Vollständig barrierefrei
Bhf. Naunhof	Gleis 2 vollständig barrierefrei, Gleis 1 kein taktiles Leitsystem
S-Bahn Bhf. Borsdorf	Vollständig barrierefrei
S-Bahn Bhf. Taucha	Vollständig barrierefrei
S-Bahn Bhf. Messe	Vollständig barrierefrei
S-Bahn Bhf. Rackwitz	Gleis 1 und Gleis 3 nicht stufenlos, teils ohne Lautsprechersystem, Gleis 2 vollständig barrierefrei
S-Bahn Bhf. Flughafen Halle/Leipzig	Vollständig barrierefrei

Tabelle 7: Barrierefreiheit an Bahnhöfen Grüner-Ring-Leipzig - Radroute, mit Daten durch Erfassung und bahnhof.de (Stand Oktober 2023)

6.6.5. Weitere Zuwegungsmöglichkeiten des Umweltverbunds / Intermodalität

Weitere Zuwegungsmöglichkeiten sind:

- Nutzung des SPNV und anschließend von Bikesharing für die GRL-Radroute
- Bikesharing aus der Stadt oder entlang der GRL-Radroute

6.6.6. Handlungsempfehlungen Speichen

Folgende Handlungsempfehlungen für die Speichen sind wichtig:

1. Anlegen der Speichen als Komoot/Outdooractive Touren
2. Vermarktung der Speichen als Zuwegungsmöglichkeit für Naherholung an der GRL-Radroute
3. Koordination mit der Stadt Leipzig, VTA, zur Verbesserung der Stellen mit geringer Qualität (siehe Tabelle)
4. Koordination mit Speichen zur Sicherung weiterer Qualitätsziele der GRL-Radroute (Pausenstellen, Gastronomen)

6.7. Rastanlagen

Das Thema der Rastplätze soll in den Gesamtprozess zur Neukonzeption und Qualifizierung der Grünen-Ring-Leipzig-Radroute (GRL-Radroute) integriert werden und die „Marke GRL“ durch eine wiedererkennbare, prägnante Gestaltung stärken und zur Identifikation beitragen.

Die Gestaltung der Rastanlagen wurde durch das Büro KuBus Freiraumplanung im iterativen Prozess mit den Beteiligten erarbeitet.

6.7.1. Vorgehensweise

In mehreren Workshops wurden jeweils die Ergebnisse und neu erarbeiteten Inhalte des vorangegangenen Arbeitsgespräches präsentiert und mit dem neuen Feedback dann wiederum weiterentwickelt.

6.7.2. Terminalschiene

Tabelle 8 stellt die Termine zur Erarbeitung des Teilkonzeptes Rastanlagen dar.

Tabelle 8: Terminalschiene für die Erarbeitung des Teilkonzeptes Rastanlagen

20.09.2022 (in Taucha)	Workshop „Leitziele und Qualitäten“	Klärung der grundsätzlichen Bedarfe und Besprechung der Vorgehensweise
25.10.2022	1. Arbeitsgespräch Rastanlagen (online)	Präsentation erster Ideen und Skizzen
14.11.2022	2. Arbeitsgespräch Rastanlagen (online)	Präsentation Baukastensystem / Kosten/
20.01.2023	Ortstermin (in Pegau)	Besichtigung Probestandort Rastplatz
29.03.2023	Präsentation GRL	Kurzpräsentation / Zusammenfassung Rastanlagen inkl. Visualisierung Pegau

6.7.3. Verortung der Rastplätze

Als Grundlagen für die Ausarbeitung einer Gestaltung wurden die ADFC-Empfehlungen für Rastanlagen für die GRL-Radroute angewandt. Hieraus ergibt sich für die 143,8 km lange GRL-Radroute, dass ca. 8 Rastanlagen eingerichtet oder ertüchtigt werden sollen (alle 15 km). Die Verortung wird dabei innerhalb des touristischen Konzeptes an strategisch wichtigen Punkten, z. B. an der Einmündung von zuführenden Radrouten platziert („Speichen“). Die Verortung ist im weiteren Verlauf noch mit den jeweiligen Städten/Gemeinden zu prüfen und die genaue Ausstattung und Wartung abzustimmen.

6.7.4. Grundsätze / Rahmenbedingungen für die Gestaltung

In vier Themenblöcken wurden die Grundlagen der Gestaltung herausgearbeitet.

„Funktion“:

- Wetterschutz: wichtiges Element; aber nicht an allen Standorten notwendig

- Übernachtungseinladung eher nicht notwendig; Fernreisende werden eher nicht das Zielpublikum gesehen
- Sitzempfehlung für 6 Personen für z. B. eine Sitzgarnitur mit Tisch und Bank
- Die Frage, ob es Mülltonnen geben soll, ist auch mit den Kommunen abzustimmen – oder Müll muss von Gästen/Nutzenden mitgenommen werden
- Es soll die Möglichkeit zum bequemen Sitzen mitgedacht werden
- Eher in Katalog denken / stufenweise denken von S bis XL – je nach Standort Elemente „zusammenbauen“
- Servicestationen sind zu integrieren (aktuelles Förderprogramm nutzen)

„Lage“:

- sollte im unmittelbaren Umfeld zur Route liegen, damit Zuordnung erkennbar bleibt
- Grundgedanke: attraktive Orte ziehen Nutzer an

„Design und Qualität“:

- Design der Rastplätze als verbindendes, eindeutig wiedererkennbares und identitätsstiftendes Element
- Idee: Grüner Ring Leipzig-Logo könnte wiedererkennbar in Gestaltung (als Bogen / Kranz / Format den Unterstand) sein
- Überdachung sollen nicht zu geschlossen wirken, um Müllablagerung zu vermeiden
- Wind- und Fahrtrichtung sind bei Anordnung zu beachten
- Abstellmöglichkeiten mit Sichtkontakt zwischen Sitzelementen und Fahrrad berücksichtigen
- Es sind dauerhafte und möglichst pflegearme Materialien zu verwenden

„Sonstiges“

- Mittels eines „Probestandortes“ sollen Design und Machbarkeit genauer untersucht werden
- Motivation zur Umsetzung vor Ort möglicherweise wichtiger als "Traumlage"
- Die Pflege und Unterhaltung der Rastplätze sollen von den Städten/Gemeinden selbst oder durch die Wegwarte übernommen werden

6.7.5. Elementgruppen

Die notwendigen Funktions-Elemente zur Gestaltung der Rastplätze wurden 4 Elementgruppen zugeordnet



„**Lounge**“: frei stellbare bequeme Sitzelemente



„**Picknick**“: Tisch mit Bänken (min. 6 Personen)



„**Shelter**“: Überdachung (Wetterschutz)



„**Extras**“: sonstige Ausstattung

- Fahrradparker
- Mülleimer
- Zusätzliche Erläuterungstafel
- Service Station
- Trinkbrunnen

6.7.6. Baukastensystem

Um eine möglichst hohe Flexibilität für die unterschiedlichen Orte zu erhalten, wurde ein Baukastensystem aus den verschiedenen Ausstattungselementen für die Rastanlage erstellt. Unterschiedliche Gestaltungsvarianten innerhalb der Elementgruppen wurden diskutiert sowie die Favoriten zu einem modular sich ergänzenden Ausstattungskatalog zusammengestellt und grobe Kosten benannt (Berechnungsstand: Ende 2022).

Durch eine teilweise farbige Gestaltung mit grünen Elementen wird inhaltlich auf den „Grünen Ring Leipzig“ verwiesen und mittels runden / halbrunden Elementen auch ein optischer Zusammenhang hergestellt.

Das vorgeschlagene Design ist hierbei als Konzeptgestaltung zu verstehen, die genaue Detailplanung und Bauart ist im weiteren Planungs-Prozess auszuarbeiten.



Elementgruppe Lounge

Hier wurden eine robuste Stahl-/Holzkonstruktion favorisiert, die sich natürlich in die Umgebung einfügt und mehrere Möglichkeiten zum bequemen Sitzen und Liegen bietet.



Produkt „Aseban“, Hersteller Michow

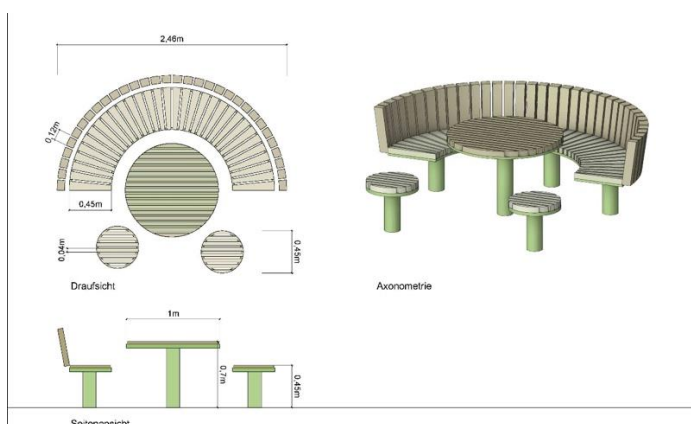
Kosten: ca. 5.930, – € netto für ein 1,27 m breites Element⁵

Douglasie, unbehandelt, ohne Einbau



Elementgruppe „Picknick“

Die Sitzbank-Tisch-Kombi „Grüner Ring“ ist als spezielles Design für die Ausstattung am GRL-Radroute konzipiert. Die runde Stahl-/Holzkonstruktion mit grünen Farbelementen wird zu einem neuen Wiedererkennungsmerkmal entlang der Radroute.



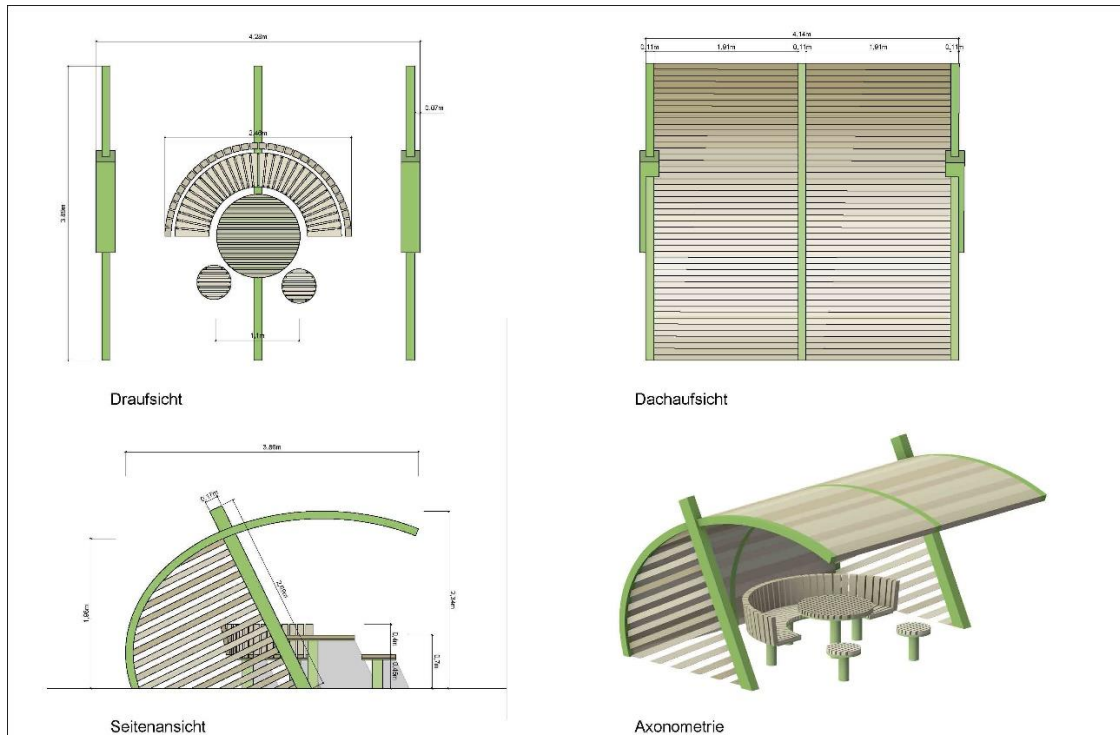
⁵ Alle im Kapitel angegebenen Kosten sind eine Grobkostenschätzung, angegeben sind Anschaffungskosten ohne Planungs- oder Baukosten, oder Kosten für den Flächenerwerb.

Entwurf: KuBuS, Hersteller: z. B. Thieme Stadtmöbel,
Stahl – Holzkonstruktion, teilw. farbig
Kosten: ca. 11.500,- € netto / Sitzgruppe ohne Einbau



Elementgruppe „Shelter“

Das Design der Überdachung ist vom Logo des Grünen Rings Leipzig inspiriert, mit halbrunden Formen und Diagonalen, die sich hier wiederfinden. Die Stahl-Holzkonstruktion bietet Regen- und Windschutz.

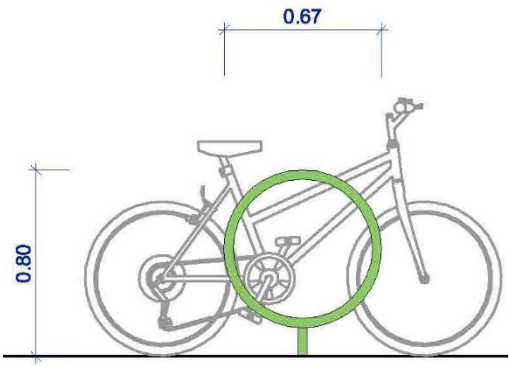


Entwurf: KuBuS, Hersteller: z. B. Thieme Stadtmöbel,
Stahl – Holzkonstruktion, teilw. farbig
Kosten: ca. 40.000,- € netto / Dach ohne Einbau

+ Elementgruppe „Sonstige Ausstattung“


Fahrradständer

Als identitätsstiftendes Objekt hat der Fahrradständer „Grüner Ring“ einen guten Wiedererkennungseffekt

	<p>Entwurf: KuBuS Material: Rundrohr, feuerverzinkt, gebogen ggf. farbig lackiert 3 Stück/ Rastplatz Kosten: ca. 230,- € netto / Ständer ohne Einbau</p>
---	---

Mülleimer

Der Mülleimer mit Deckel verhindert das Hineinregnen und das Ausräumen durch Vögel.

	<p>Produkt: z. B. Resorti Müllsammler 80l Material: Stahl, feuerverzinkt, abschließbar Ggf. farbig lackiert oder Banderole etc. Kosten: ca. 300,- € netto ohne Einbau</p>
---	---


Erläuterungstafel

Die Erläuterungstafel kann Hinweise zum Standort, Besonderheiten vor Ort oder Landschaftsspezifika geben.

 <p>Frontansicht</p> <p>Seitenansicht</p> <p>Altimetrie</p>	<p>Entwurf: KuBuS Material: Farbige lackierte Stahlkonstruktion mit bedrucktem Plattenmaterial, farbecht und witterungsbeständig Kosten: ca. 280,- € netto ohne Druck und Einbau</p>
--	---

Servicestation

Diese Art Servicestation wird bereits an einigen Standorten in der Region verbaut, sodass Erfahrungswerte hierzu vorliegen.

	<p>Hersteller: Ibombo Produkt: Scandic Material: Stahl, feuerverzinkt, farbig lackiert Kosten: ca. 800,- € netto ohne Einbau</p>
---	--

Trinkbrunnen

An manchen Orten an der Route kann ein Trinkbrunnen ein besonderes Highlight darstellen. Das dargestellte Produkt wird bereits in Leipzig und Umgebung verbaut,⁶ sodass Erfahrungswerte hierzu vorliegen.



Hersteller: Kalkmann Kontakt-Kunst
Produkt: TBG rund
Material: Edelstahl ggf. mit Aufdruck,
Kosten: ca. 5.650,- € netto ohne Einbau

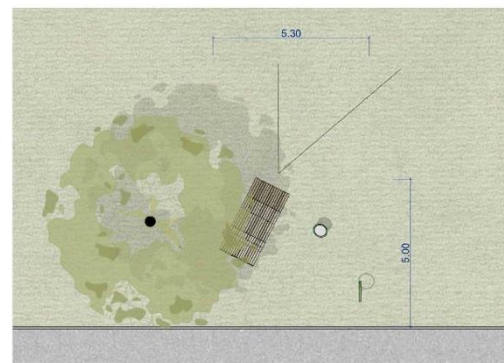
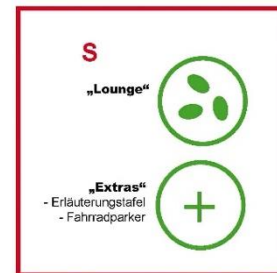
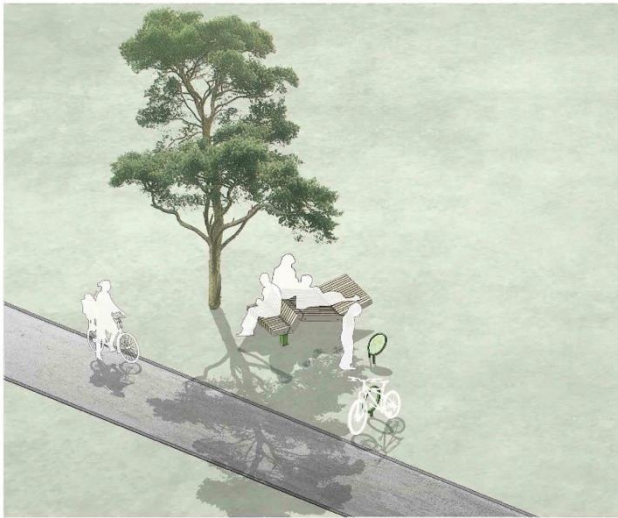
⁶ Siehe https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Trinkbrunnen_in_Leipzig

6.7.7. Beispielhafte Ausstattungspakete

Zur Veranschaulichung des Baukastenprinzips wurden drei Varianten von „S“-kleine Pausenstelle bis „L“ – großer, voll ausgestatteter Rastplatz aus den Elementen zusammengestellt und visualisiert (siehe nächste Seite).

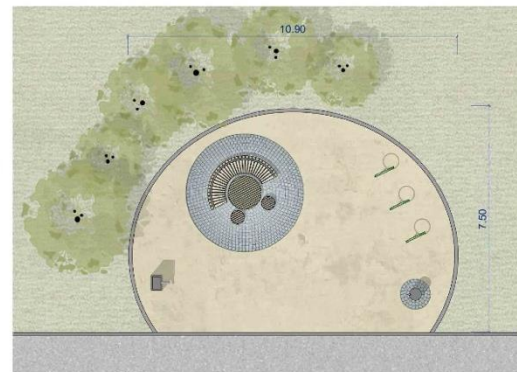
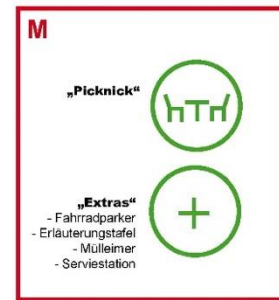
Rastplatz „S“

Als eher informeller Zwischenstopp ohne Oberflächenbefestigung, z. B. an landschaftlich schönen Orten.



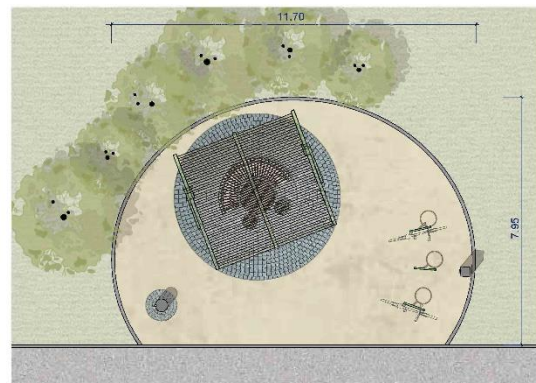
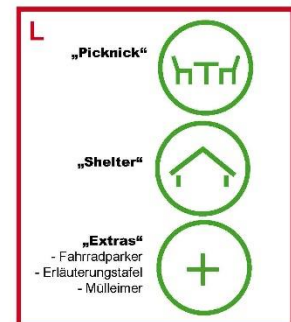
Rastplatz „M“

Als vollwertige Pausenstelle mit befestigten Flächen, z. B. an POI gelegen.



Rastplatz „L“

Als vollausgestatteter Rastplatz mit befestigten Flächen, z. B. an Schnittstelle mit anderer Radroute.



6.7.8. *Visualisierung Probestandort*

Zur Visualisierung an einem realen Ort und als mittelfristige Möglichkeit einen ersten Rastplatz im Reallabor prüfen zu können, wurde bei einem Ortstermin mit der Stadt Pegau diese Möglichkeit erörtert.

In Pegau wird aktuell, als ein neues touristisches Highlight, der Aussichtsturm „Stöntzsch“ errichtet (Architekten: quartiervier).

Die GRL-Radroute führt direkt an diesem Turm entlang. In diesem Zusammenhang könnte am Fuße des gestalteten Turm-Umfeldes auf der gegenüberliegenden Seite der Coburger Str. ein Rastplatz „L“ mit Überdachung das Aufenthalts-Angebot ergänzen.

(Visualisierung siehe nächste Seite)

Visualisierung Rastplatz am Standort Aussichtsturm Stöntzsch



Abbildung 15: Visualisierung Aussichtsturm Stöntzsch (KuBuS Architekten 2023)

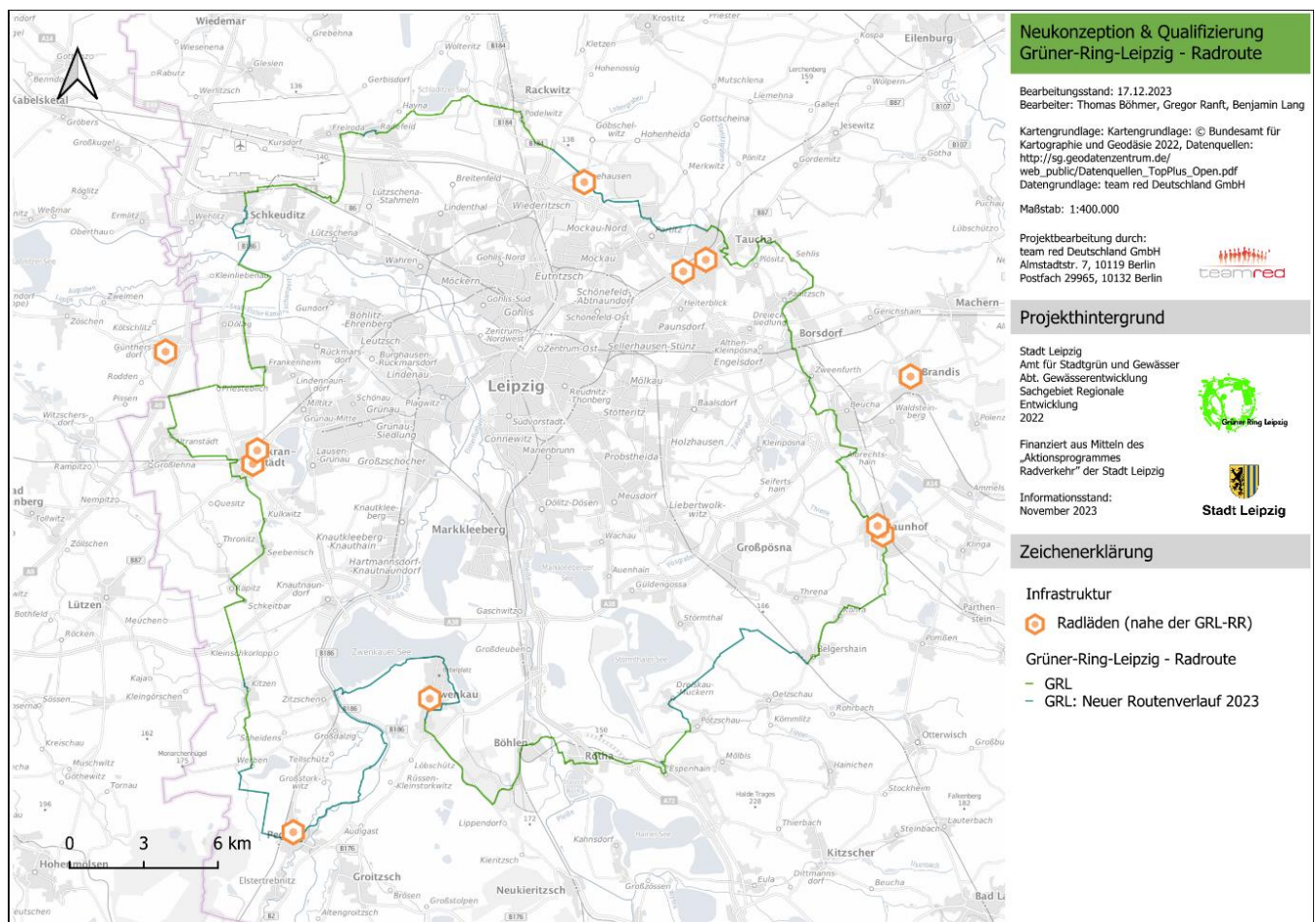
6.8. Erweiterte radwegbegleitende Infrastruktur

Die neben den Pausenstellen existierende erweiterte radwegbegleitende Infrastruktur an der GRL-Radroute ist in einem guten Maß vorhanden, mit einigen Ausbaubedarken im Hinblick auf Werkzeug.

6.8.1. Werkzeug und Fahrradläden

Für das Nutzungserlebnis ist ein funktionierendes Rad unersetzlich. Fahrradgeschäfte und Reparaturstellen in regelmäßigen (15 km) Abständen sind ausreichend, um eine gute Abdeckung zu gewährleisten.

Die Verteilung von Fahrradgeschäften entlang der GRL-Radroute ist gut und relativ regelmäßig. Es zeigen sich allerdings teilweise Lücken, die künftig durch Reparatursäulen gefüllt werden sollten.



Es wird vorgeschlagen, die Lücken in der Versorgung durch Fahrradgeschäfte an folgenden Positionen mit Reparatursäulen auszugleichen:

Tabelle 9: Vorschlag für neue Standorte Fahrrad-Reparatursäulen

Ort	Beschreibung
Schkeuditz Luppeaue Pausenstelle	An Position der Pausenstelle sollte eine Reparatursäule installiert werden um die Versorgungslücke von Schkeuditz nach Rackwitz zu füllen
Schladitzer See Pausenstelle	An Position der Pausenstelle sollte eine Reparatursäule installiert werden um die Versorgungslücke von Schkeuditz nach Rackwitz zu füllen
Borsdorf Bhf	Am Bahnhof sollte eine Reparatursäule installiert werden um die Versorgungslücke von Naunhof bis Taucha zu füllen. Die Säule ist zusätzlich Werbeträger und Hinweisgeber auf die GRL-Radroute (Infotafel fehlt hier)
Böhlen oder Rötha	Um die Versorgungslücke zwischen Böhlen und Naunhof zu füllen, sollte eine Reparatursäule in einer der beiden Orte an der GRL-Radroute errichtet werden
Pötzschau Pausenstelle	Die in Pötzschau befindliche Pausenstelle könnte mit einer Reparatursäule aufgewertet werden, um die Versorgungslücke zwischen Böhlen und Naunhof zu füllen. Zusätzlichen Nutzen haben Radreisende auf der Neuseenland-Radroute, die hier kreuzt.
Seebenisch Pausenstelle	An der zukünftigen Pausenstelle Seebenisch am Bahndamm sollte eine Reparatursäule installiert werden um die Versorgungslücke zwischen Pegau und Markranstädt zu schließen

6.8.2. Ladesäulen

Die meisten Pedelecs haben eine Reichweite zwischen 50 und 100 km. Bei einer Gesamtlänge der neu konzipierten GRL-Radroute von 143,8 km erfordert das bei einer vollständigen Befahrung wahrscheinlich mindestens einen Ladevorgang. Auch spontane Pedelec-Touren sollten durch eine rudimentäre Ladesäuleninfrastruktur ermöglicht werden.

Die Verteilung von Pedelec Ladepunkten an der GRL-Radroute ist dafür ausreichend (siehe Abbildung 10). Wie in der Karte zu erkennen ist, befindet sich zumindest ein öffentlicher Ladepunkt etwa in jedem Viertel der GRL-Radroute, dies entspricht etwa einem Ladepunkt alle 35km, was ausreichend für die Reichweite von Pedelecs ist. Dazu kommen Lademöglichkeiten an Steckdosen in Gaststätten. Diese sollten in einer Gastronomiekooperation gemeinsam beschlossen werden, um das Netz der Lademöglichkeiten weiter zu verdichten (Siehe Kapitel 9.10).⁷

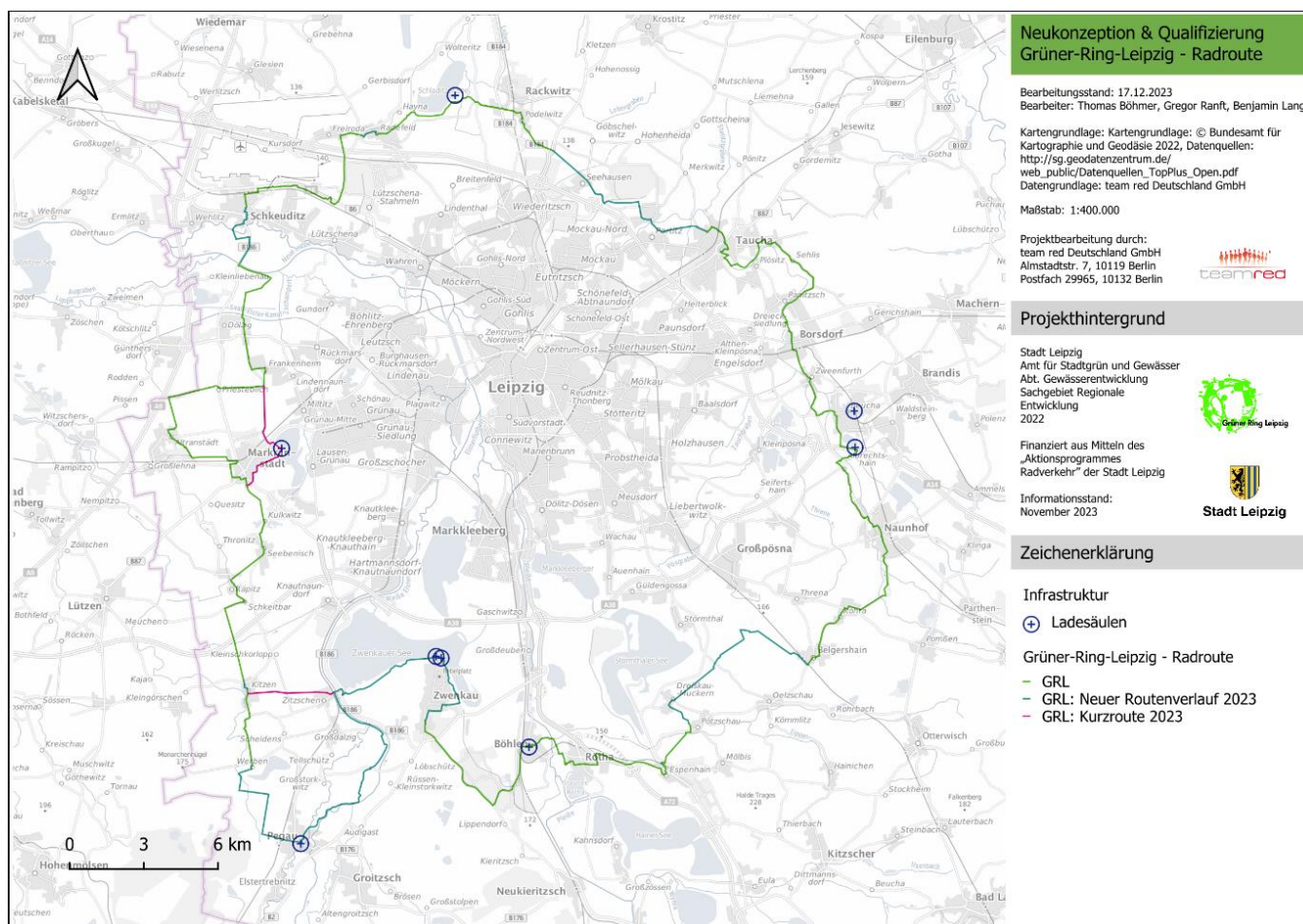


Abbildung 17: Verteilung Pedelec-Ladepunkte an der Grünen-Ring-Leipzig-Radroute

6.9. Beschilderungskonzeption

Für die Konzeption der Neubeschilderung der GRL-Radroute war das ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung u. Planung GmbH zuständig. ISUP hat bereits in der Region das Knotennummernsystem im Landkreis Leipzig und die Beschilderung des SachsenNetz Rad geplant.

⁷ Die innerstädtischen Ladepunkte wurden nicht gesondert kartiert. Diese sind unter <https://www.leipzig.de/stadtplan> zu finden.

Für die Beschilderung wurde die neue GRL-Radroute erneut befahren und die aktuellen Schilder auf ihren Bestand hin überprüft und angepasst. Es wurden im Rahmen der Beschilderung Ausschreibungsunterlagen mit Detailbeschreibungen zu Standort, Beschriftung, Layout, Schildergröße, Pfostenhöhe und -durchmesser etc. generiert, die an die Geschäftsstelle des Grünen Rings Leipzig übermittelt sind und so den jeweiligen Kommunen zur Verfügung stehen.

6.9.1. Konzeption

Für die Beschilderung wurde ein dreistufiges System entwickelt:

Die Hauptroute: Wird weiterhin über einen Einschub beschildert.

Kurzrouten: Werden ebenfalls über einen Einschub beschildert

Highlightrouten: Sind virtuelle Routen, die nicht gesondert beschildert werden, sondern über Routenapps oder über Print ausgewiesen werden können

6.9.2. Exemplarische Ausschreibungsunterlagen

Die Ausschreibungsunterlagen werden im Computersystem für die jeweilige Kommune generiert und erlauben ein schnelles Umsetzen der Neubeschilderung durch die Änderungen des Routenverlaufs. Zusätzlich wurden fehlende Qualitäten (fehlende Schilder, falsche Beschilderungen) noch für den Routenverlauf ergänzt.

6.9.3. Knotennummernsystem

Das Knotennummernsystem ist im Landkreis Leipzig bereits eingesetzt worden. Die gesamte neue Beschilderung wurde so geplant, dass bei Umbau der Schildpfosten diese das Knotennummernsystem nachträglich aufnehmen können. Dies gilt auch insbesondere wegen der nötigen Windsteifigkeit bei höheren Pfosten.

6.10. Gastronomie

Die Gastronomie ist aus Sicht der Nutzenden ein essenzieller Baustein für ein rundes Produkterlebnis. Gastronomen bieten Pausenstellen, Versorgung durch Essen & Trinken, Toilettennutzung, die Möglichkeit für Wetterschutz, eine Möglichkeit zum Laden von Geräten oder Rädern und im Notfall eine Anlaufstation bei technischen Defekten oder gesundheitlichen Problemen.

Für eine positive Nutzungserfahrung ist es erforderlich, dass:

- Toilettennutzung unkompliziert gestattet ist
- Das Laden von Geräten erlaubt ist und reibungslos funktioniert
- Eine Versorgung mit Trinken und Essen entlang der GRL-Radroute besteht

Das Sichern dieses Mindeststandards würde das Produkt der GRL-Radroute schon deutlich über den aktuellen Status Quo auf deutschen Radrouten hinausheben.

Ziel dieser Neukonzeption ist es daher, einen gemeinsamen Standard mit Gastronomen abzustimmen, damit diese Mindeststandards eingehalten werden. Dazu wurden von Seiten team red die für ein solches Angebot entlang der GRL-Radroute wesentlichen Gastronomen angesprochen. Innerhalb dieser Angesprochenen kristallisierte sich ein Kreis an Gastronomen heraus, die sehr aufgeschlossen waren, sich mit der GRL-Radroute zu vernetzen und gegenseitige Synergien auszunutzen.

6.10.1. Strategie Gastronomiebetriebe

Die Strategie für die weitere Kooperation mit den Gastronomen für den GRL ist, sich zunächst um Ankerpartner zu bemühen. Diese Ankerpartner sollen dann als Muster für neu interessierte Gastronomen gelten, bei denen Erfahrungen und Nutzungsbeispiele abgegriffen werden können. Die Ankerpartner des GRL werden also zu Multiplikatoren und helfen so den gemeinsamen Standard bei weiteren Gastronomen entlang der Route umzusetzen. Es bleibt allerdings nicht bei der Multiplikatoren-Leistung der Gastronomen. Auch der GRL muss weitere Partner für die Radroute ins Boot holen. Dafür sind Gebiete markiert, in denen Gastronomen zwar vorhanden, aber noch keine Partner des GRL sind. Diese können unter Zuhilfenahme einer gestalteten Handreichung und eines Kontakts mit den Ankerpartnern eventuell zum gegenseitigen Vorteil zu weiteren Partnern der Route entwickelt werden.

In einem zweiten Schritt ist mit dem Tourismusverband Region Leipzig e. V. zu vereinbaren, welche weiteren Elemente einen zusätzlichen gemeinsamen Vorteil für Nutzende und Gastronomen bieten könnten (siehe Tabelle „Weitere Features“). Prioritär sind jedoch flächendeckende Mindeststandards. Ausnahmen könnten Musterstandorte bilden.

Tabelle 10: Weitere Features (team red)

Weitere Features	Kostenrahmen ⁸
Abstellmöglichkeit	150 € pro Bügel
Überdachung	4500 € für 8 Räder
Ladeschrank Pedelec Akku	2000 € pro Ladeschrank
Ladebox Handy	1800 € pro Ladeschrank
Reparatursäule	800 € pro Reparatursäule
Wasserspender	5650 € pro Spender
Informationsstele	280 € pro Stehle
Schlauch Automat	600 € pro Automat
Fotokiste	280 € pro Tag
Radler-Servicekiste	200€ für Werkzeugkiste, Pumpe, Schläuche

6.10.2. Handlungsempfehlungen Gastronomiebetriebe:

Folgende Handlungsempfehlungen für Gastronomiebetriebe wurden herausgearbeitet:

⁸ Geschätzt, Referenzjahr 2020, ohne Kosten für Planung, Flächenherstellung, besondere Ausführungen

Etablieren eines Forums für Gastronomen

- Austauschplattform in regelmäßigem Turnus
- Wird organisiert vom Grünen Ring Leipzig oder Tourismusverband Leipzig oder im Pendel
Ziel: Möglichkeiten, Nutzen und Verbindlichkeit kommunizieren, Informationsdurchfluss steigern

Bündeln der Kommunikationskanäle zu einer einheitlichen Form

- Kanal muss auf Fragen antworten und Informationen für neue interessierte Gastronomen bereitstellen (einheitlicher Ansprechpartner)
- Bei baulichen Maßnahmen kann der Kanal ebenfalls bereitstehen
- Ziel: Nutzung vereinfachen, Informationsfluss verbessern, Reibung minimieren

Kommunikation von Events über Aggregatoren (manuell oder automatisiert)

- Einrichten von Aggregatoren (Facebook oder Instagram über spezifische Accounts und Hashtags, z. B. #GRLevent)
- Events werden über Kommunikationskanal erfahren oder über Aggregator gesammelt.
- Ziel: Verbindung Events <> GRL verbessern, Kulturelle Attraktivität & Relevanz des GRL steigern

Etablieren von gemeinsamen Standards über das etablierte Forum und mit neuen Gastronomen

- Toilettennutzung (möglichst kostenlos oder Fixpreis)
- Laden von Pedelecs (möglichst kostenlos oder Fixpreis)
- Laden von Handys (möglichst kostenlos oder Fixpreis)
- Ziel: Nutzungserlebnis vereinfachen, Reibung vermeiden

Kartenpflege von Gastronomiepartnern entlang der Strecke

- Aufbereiten der Information zu Gastronomiepartnern entlang der Strecke auf einer Karte
- Einbinden der Karte auf der Webseite
- Verweis auf Öffnungszeiten per Link zu den Gastronomen, z. B. auf Google Maps Karte
- Ziel: Nutzungserlebnis & Sichtbarkeit d. Gastronom steigern

Regelmäßige Qualitätskontrolle der Standards und Konfliktlösung bei Nichteinhaltung

- Meldung der Nichteinhaltung erfolgt per Mail oder anderen Kanälen oder bei eigener Sichtung
- Kommunikation mit dem Gastronomen bzgl. der Schwierigkeiten
- Turnusmäßige Kontrolle sollte automatisch durchgeführt werden (z. B. jährlich)
- Iteration und Anpassung der Standards gemeinschaftlich innerhalb des Forums

Budgetempfehlung Vermarktung

- Für eine mögliche Vermarktungsposition oder ein Vermarktungsbudget der GRL-Radroute sollte etwa 35 % für Gastronomie und Events vorgehalten werden

6.11. Marketing

Die GRL-Radroute wird bisher vermarktet von der LTM GmbH. Dies beinhaltet eine Aufbereitung der Strecken über Outdooractive. Die hier angeführten Verbesserungen sind vorgeschlagene Entwicklungsschritte um die GRL-Radroute in Zukunft noch leichter Online erreichbar, verstehbar und planbar zu machen.

6.11.1. Web

Bislang wird die Website des Grünen Ring Leipzig zum Vorstellen aller Aktivitäten des Grünen Ring Leipzigs allgemein genutzt. Dies wird für Nutzende der namensgleichen Radroute verwirrend sein, da diese sich im Zweifel auf der Route befinden, diese gerade in vor Ort oder über ein Prospekt entdeckt haben und nicht klar wissen, wie Sie im Internet konkrete Informationen zur Radroute finden können.

Die Website zur GRL-Radroute soll deshalb in Zukunft eine schnelle Auffindbarkeit der Radrouteninformationen gewährleisten und dabei auf Radnutzende fokussiert werden. Die zurzeit prominente Kontext-Ebene mit allgemeinen und administrativen Informationen soll entweder in eine separate Website oder auf Unterseiten der gleichen Website verlagert werden.

Social Media hat die wichtige Funktion, zeitnah Informationen und Impressionen zu vermitteln und insbesondere auf terminierte Events hinzuweisen. Dieser Inhalt soll in Zukunft durch eine Aggregation von akzeptierten Social Media Quellen auf der Website zu finden sein.

Dazu wird folgenden Webseitenbaum vorgeschlagen:

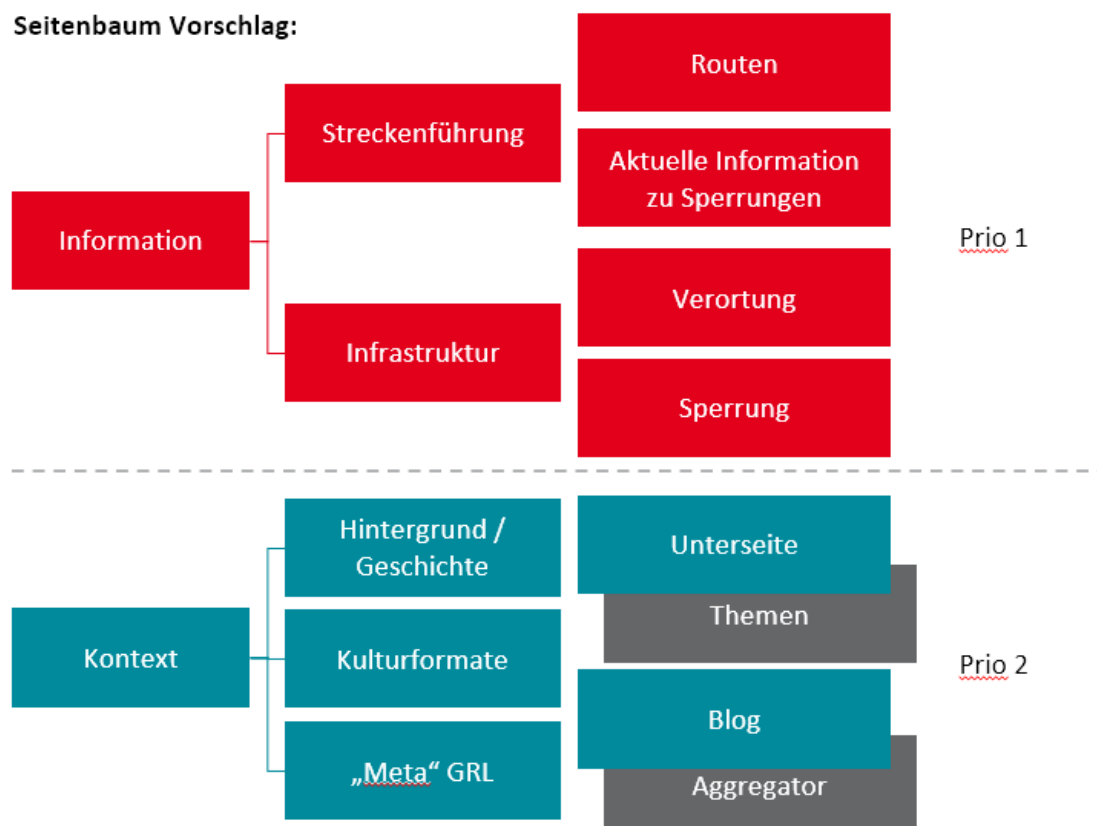


Abbildung 18: Schaubild Seitenbaum Vorschlag (team red 2023)

In Zukunft soll dabei die Informationsebene priorisiert auf der Webseite abgehandelt werden. Beispiele finden sich bei anderen Radrouten der Region. (z. B. Kohle-Dampf-Licht). So können Informationen zur Streckenführung und Infrastruktur schnell erreichbar sein.

Die Kontext-Ebene soll in Zukunft auf die zweite Prioritätsebene gesetzt werden. Hier kann die GRL-Radroute und der Grüne Ring Leipzig allgemein vorgestellt werden. Dabei sollten dringliche Informationen, die das Radfahrerlebnis und die Entscheidung zur Routenwahl beeinflussen, von ggf. weitergehenden Kontextinformationen für Experten und andere Interessierte getrennt werden.

Wichtig ist eine klare Trennung zwischen den Angeboten für die GRL-Radroute und dem Grünen Ring Leipzig als interkommunalen Kooperation mit breitem Tätigkeitsspektrum. Dies kann durch separate Webseiten (ggf. mit unterschiedlichem Layout) oder durch eine Gliederung der Webseite entsprechend Abbildung 18 erfolgen. Bei dieser Version wäre essentiell, dass schon auf der "Landing Page" ein Verweis als Link auf die Organisation Grüner Ring Leipzig erfolgt. Dies würde gleichzeitig den Bekanntheitsgrad der interkommunalen Kooperation steigern.

Für das neue Webangebot zur GRL-Radroute wird eine einfache Navigation empfohlen. Diese soll in Zukunft am besten nur drei Punkte beinhalten, um einen schnellen Weg zur Information zu gewährleisten. Vorgeschlagen werden die Punkte „**Route**“, „**Aktuelles**“ und „**Historie**“.

6.11.2. Apps

Apps bieten den direkten Zugang zu Nutzenden über das Smartphone. Sie sind geeignet, nicht nur ein für mobile Geräte optimiertes Angebot zu schaffen, sondern auch Daten über das Verhalten der Nutzenden zu sammeln und das Erlebnis entsprechend zu optimieren. Dies ist auch für Apps von öffentlichen Trägern möglich.

Es ist allerdings zu bedenken, dass Apps zur Routenplanung deutlich weniger genutzt werden als Webseiten, die am Computerbildschirm eine bessere Übersicht bieten. Noch weniger genutzt werden darüber hinaus routeneigene Apps. Diese stehen in Konkurrenz mit den Anbietern von Routenplanungen wie Komoot, Outdooractive, Strava, oder Garmin (u. v. m.). Diesen Apps geht jahrelanger Entwicklungsvorsprung voraus, aber auch, dass sie die kritische Masse von Nutzenden erreicht haben, die z. B. selbst weitere Informationen einpflegen und so das Angebot verbessern. Diese Apps sind dazu geeignet, dass die GRL-Radroute von neuen Zielgruppen und Interessierten über die regionale Suchen von Routen und Aktivitäten entdeckt wird. Für eine GRL-Radroute eigene App müsste eine eigenständige Ansprache erst über Marketing erfolgen und dabei auch ein entsprechender Mehrwert vorhanden sein und kommuniziert werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch keine endgültige Entscheidung möglich. Insbesondere ist schwierig, dass die meisten Outdoor-Apps einen „Lock-In“ Effekt bieten: Man bekommt nur den vollen Vorteil (z. B. aktueller Puls, Geschwindigkeit und Höhe), wenn man wirklich mit eingeschalteter App die Route befährt. Das Nutzen von zwei Apps ist umständlich und eine dementsprechende geringe Nutzung ist zu erwarten. In der folgenden Analysetabelle sind die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken als Entscheidungsgrundlage in Form einer sogenannten SWOT-Analyse aufbereitet.

Tabelle 11: Argumente für und gegen den Einsatz einer GRL-Radroute App in Form einer SWOT-Analyse

Stärken	Schwächen
Apps bieten direkten Zugang zu Nutzenden und Nutzendenverhalten	Im Vergleich zu Webseiten kostenintensiv
Apps können Nutzende aktuell informieren	Sehr wartungsaufwändig (Update nach Systemupdates notwendig, zwei Betriebssysteme (iOS/Android) müssen abgedeckt werden)
	Nutzung ist umständlich
	Konkurrenz mit bestehenden, gut genutzten Apps
	Nutzung muss über eigenes Marketing erreicht werden (teuer, aufwendig)

Chancen	Risiken
Verschrankungen mit anderen Services (SPNV, Abstellanlagen, Gastro) denkbar	Hohe Kosten mit sehr geringen Nutzungszahlen
	Schlechtes Nutzungserlebnis z. B. durch Bugs oder verpasste Wartung wird mit GRL-Radroute assoziiert, GRL-Radroute wird nicht empfohlen
	Weiterer Ort der Information ist weiterer Ort, der fehleranfällig ist (Information falsch, weil veraltet z. B.)

Möglichkeiten bieten sogenannte „White Label“ Lösungen, also die zentral von einem Studio entwickelt und dann jeweils für verschiedene Kunden angepasst werden (im Gegensatz zu maßgeschneiderten, direkt für Kunden entwickelten Apps). Hier wäre es möglich, die Kostenseite leicht zu senken, allerdings entstehen weiterhin Kosten für die Nutzendengewinnung.

6.11.3. Print

Für den Erfolg der GRL-Radroute bei Tagestouristen sind Printwerbemittel immer noch wichtiger Bestandteil. Wichtig ist aber auch, Printdaten digital verfügbar zu machen. Gerade für ältere Nutzende, aber auch für junge, die mal ohne Smartphone unterwegs sein möchten, bietet Print noch immer eine gute Alternative. Folgende Strategie wurden mit den Anwesenden des Workshops „Tourismus“ abgesprochen:

Vorschlag Zukünftige Printprodukte

- **Die Faltkarte GRL-Radroute** soll in etwa eine zweijährliche Aktualisierung oder eine Aktualisierung bei großräumiger Routenverlegung erhalten
- **Das Faltblatt GRL Aktiv** soll wie es ist, beibehalten und jährlich aktualisiert werden
- **Zu den Themen soll ein Themenrouten Faltheft** erstellt werden (intensivere Vorstellung der GRL-Region, stärkere Themenerörterung vgl. Beispiel in Abbildung 20) Hier kann das Design von LTM (z.B. Obstlandroute) genutzt werden.
- Die Verteilung von Broschüren soll in Rathäusern, Museen und anderen POIs, aber auch in zehn Fahrradläden in Leipzig vorgenommen werden

Erst einmal nicht in Print übertragen werden sollen die Highlightrouten. Diese sind „online zuerst“ angelegt und erhalten so ihren experimentellen Charakter.

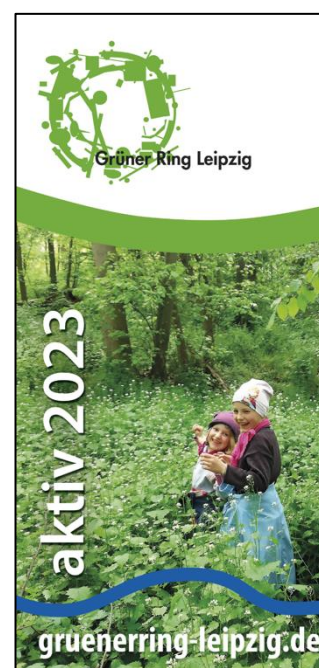


Abbildung 19: GRL aktiv 2023
(Grüner Ring Leipzig
Geschäftsstelle 2023)

Ab aufs Rad durch die Dübener Heide

Die Dübener Heide bietet eine vielseitige Natur- und Kulturlandschaft, die zur aktiven Erholung und zum Genießen einlädt.

Der Naturpark Dübener Heide bietet für Besuchende vielfältige Erlebnisse: Sanfte Hügel Landschaften wechseln mit idyllischem Heidewald und naturnahen Moorflächen ab. Die Flusslandschaften von Mulde und Elbe, gemütliche Heidedörfer sowie kleine, historische Städte und Kurstädte geben der Region weitere, attraktive Aspekte. Am Rand des Naturparks kommen erlebnisorientierte Freizeitorde sowie Bade- und Wassersportparadiese als Ergebnis der Gestaltung der Bergbaufolgenutzung hinzu.

Die perfekte Art, die Dübener Heide zu entdecken, ist mit dem Fahrrad oder E-Bike.

Ob Groß oder Klein, naturverbunden, kulturgebeiert, genussorientiert oder sportlich ambitioniert – in der Dübener Heide gibt es für viele Vieles zu entdecken.

In dieser Broschüre stellen wir Ihnen vier abwechslungsreiche und attraktive Touren vor, die mit Fahrrad oder E-Bike entspannte und erholsame Entdeckungen garantieren. Zusätzlich empfehlen wir die Rundtour durch die Dübener Heide, die alle Touren miteinander zu einer großen Runde verbindet. Die QR-Codes führen zu digitalen Tourenportalen, mit denen Sie die Touren bequem per Smartphone navigieren können. Es ist geplant, die Touren künftig auch zu beschildern.

Lassen Sie sich gern von unseren Tourenvorschlägen durch die Dübener Heide inspirieren.

Wir wünschen Ihnen schöne Erlebnisse und Entdeckungen in der Dübener Heide!

The brochure features a central map of the Dübener Heide region with several highlighted cycling routes. The routes are color-coded: a blue route (SEE WALD EISEN TOUR), an orange route (TOURENVERLAUF AB BERGWITZ), a green route (WALDHAUS), and a red route (BERGWITZ). The brochure includes a title page (Seite 1), an introduction (Seite 2), and a detailed route page (Seite 3) for the 'SEE WALD EISEN TOUR'. The route page provides the following information:

- TOURENVERLAUF AB BERGWITZ:** Bergwitz → Radun → Kemberg → Lubitz → Markt Zehlendorf → Babelsberg → Gräfenhainichen
- STRECKENLÄNGE:** 180 / 190 KILOMETER
- START / ZIEL:** Bergwitz / Gräfenhainichen
- WEGBESCHAFENHEIT:** Die Tour führt zumeist auf gut beschuldeten Wegen und verläuft zum Großteil entlang geländegünstiger, auf nur mäßig bedienten, teilweise schotterig oder sandigen Wegen.
- ANFANGSLEISTUNGEN:** Radweg Berlin-Leipzig, RICHIE | DAMPT | LICHT | SEEN-Radroute, Europenweg 10
- STATISTIK:** 35 KM, 2 STUNDEN, 180 / 190 METER, MITTEL
- DIGITALE NAVIGATION:** QR codes for komoot and aufderbahn.de
- HIGHLIGHTS:**
 - Waldhaus am Bergwitzsee
 - Badeland Bergwitzsee
 - FERROPOLIS – die Stadt aus Eisen
 - Kultur- und Geschichtspfad und Stadtbullen
 - Buchholzmuseum
 - Historische Backsteinkirche und Schmiedewerkstatt
 - Paul-Gerhards-Kapelle
- ERKEHRMÖGLICHKEITEN:**
 - Imbiss auf dem Campingplatz Bergwitzsee, Bergwitz
 - Waldhaus „Am Ochsenkopf“, Kemberg
 - Charters Farmopark, Gräfenhainichen

Abbildung 20: Themenrouten Broschüre Dübener Heide (team red, 2023)

7. Zielqualitäten

In Abstimmung mit den Beteiligten der Neukonzeption und Qualifizierung wurden für Route und Infrastruktur Qualitätsziele erarbeitet. Diese werden in Ziele und Nahziele differenziert. Die Bedeutung ist wie folgt:

Ziel: Dies ist die Qualität, auf die die GRL-Radroute insgesamt zulaufen soll. Hierbei wird zur Kenntnis genommen, dass einige ideale Qualitäten nur durch erheblichen baulichen oder organisatorischen Aufwand erreicht werden können, der bedeutende Investitionskosten oder Personalaufwand impliziert.

Nahziel: Dies sind in kürzerer Frist zu erreichende Ziele, die idealerweise in den nächsten drei bis fünf Jahren umgesetzt werden sollten. Sollten Routenabschnitte diese Qualitätsziele absehbar nicht erreichen, muss in Zukunft über eine Verlegung der Route an dieser Stelle diskutiert werden. Neue Abschnitte, die diese Qualität nicht erreichen, sollten nicht als Route gewählt werden.

Die Zielqualitäten unterteilen sich in folgende Kategorien (siehe Abbildung 21):



Abbildung 21: Übersicht der Kategorien für Zielqualitäten der GRL-Radroute

Im Folgenden werden die Ziele und Nahziele für jede der Kategorien beschreiben und erläutert.

7.1. Oberfläche & Material

Ziel	Nahziel
Durchgehend glatter Asphalt	Asphalt oder Betonpflaster (Stufenlos, ohne Bruchkanten oder Schlaglöcher)
Pflaster ohne Fase, oder Asphaltdecke in Teilen der Pflasterstraße	Ebenes Pflaster ohne Löcher
Naturschutz/Wasserschutzbereich: Wassergebundene Decke	Naturschutz/Wasserschutzbereich: /Wassergebundene Decke

Die GRL-Radroute soll in Zukunft ohne große Hindernisse, mit möglichst glatter Oberfläche befahrbar sein. Dafür sollen in Verbindung mit den Leitzielen möglichst nachhaltige Materialien genutzt werden. In Gebieten mit höherem Naturschutzbedarf können dafür wassergebundene Deckeneine Alternative sein. Pflaster, eine häufige Oberfläche in sächsischen Orten, ist am besten ohne Phase zu nutzen. Denkbar sind auch Asphaltstreifen auf Teilen der Pflasterdecke, die ein rüttelfreies Radfahren ermöglichen. Den besten Fahrkomfort und gegenüber wassergebundenen Decken geringere Wartungskosten wie auch zeitspezifische Gesamtkosten bieten durchgehend glatte Asphaltbeläge. Sie sind deshalb an erster Stelle aufgeführt.

7.2. Streckenbreite

Ziel	Nahziel
2,5 m durchgehende Breite*	1 m Mindestbreite (Punktuell)
3 m Breite bei hoher Fußgängerfrequenz	1,5 m Mindestbreite bei hoher Fußgängerfrequenz (Punktuell)
Umlaufsperrern abbauen, wo aus Verkehrssicherheit möglich. Falls nötig nach neuestem ERA Standard ausführen	

Die Streckenbreite soll langfristig durchgehend 2,50 m erreichen und dies ganz ohne punktuelle Ausnahmen. Für die nächsten Jahre ist zu gewährleisten, dass der Radweg mindestens 1 m breit ist und diese Mindestbreite auch nur punktuell vorkommt.

Das Thema Umlaufsperrungen ist nicht nur an der GRL-Radroute ein heftig diskutiertes Thema. Gerade im Hinblick auf Lastenräder oder andere Spezialfahräder kann eine Umlaufsperrung zu einer „vollwertigen Sperrung“ werden. Insbesondere im Hinblick auf das Leitziel der Umweltgerechtigkeit ist hier bei der GRL-Radroute auch an Mobilitätseingeschränkte zu denken. Gemeinsam einigte man sich auf das Qualitätsziel, die jeweils neusten ERA Standards als Maßstab festzulegen. Zum Projektzeitpunkt (05/2023) sind diese 1,50 m Gitterabstand mit 3 m Aufstellfläche.

Da die ERA gerade aktualisiert wird, ist mit bedürfnisgerechten Standard zu rechnen. Besonders an Gefahrenstellen sollten Umlaufsperrungen weiter genutzt werden können. Nach dem ADFC-Positionspapier „ADFC-Empfehlungen: Umgang mit Pollern und Umlaufsperrungen“ vom 31.05.2015 wird besonders auf zwei Lösungen hingewiesen:

- Das bauliche Herstellen von Fahrbahnverengungen (auf 2 m), um den KFZ-Verkehr auszusperren
- Die Nutzung von zentriert angebrachten Pollern
- Das Nutzen von schräg angebrachten Umlaufsperrungen (und damit das Erlauben einer 2 m Durchfahrt).

Näheres dazu finden Interessierte im entsprechenden Positionspapier. Allgemeines Ziel ist es, den notwendigen Zweck der Umlaufsperrung unter geringstmöglicher Behinderung des Radverkehrs und Berücksichtigung der Radtypenvielfalt zu erfüllen.

7.3. Routenverlauf

Ziel	Nahziel
Naturnah und attraktiv	Abschnittsweise naturnah
In jeder Etappe Zentren anfahren	In jeder Etappe Zentren anfahren
Verkehrsstärke bei Mischverkehr unter 10 % der Strecke mit 2500+ Kfz pro Tag	Verkehrsstärke < 5.000 Kfz am Tag bei Mischverkehr
Vermeidung von Mischverkehren	Unter 50 % Mischverkehr
Vermeidung von Führung entlang von stark befahrenen Straßen	Vermeidung von Führung entlang von stark befahrenen Straßen

Der Routenverlauf soll in Zukunft stärker eine eigenständige Führung berücksichtigen. Daher soll die Führung entlang von stark befahrenen Straßen vermieden werden. Dies gilt auch, wenn der Radweg nicht direkt auf der Straße selbst geführt wird, da Lärm- und Geruchsbelästigung die Erholungsqualität auf dem Radweg stark vermindern.

Eine Führung im Mischverkehr ist für viele Zielgruppen mit erhöhtem Stress und niedriger subjektiver Sicherheit verbunden. Um die allgemeine Nutzungs-Qualität zu erhöhen, soll der Radverkehr in Zukunft nur noch auf unter 10 % der Gesamt-Strecke im Mischverkehr auf Straßen geführt werden, die von 2500+ Autos pro Tag befahren werden.

7.4. Gefahrenstellen

Ziel	Nahziel
Gefahrenstellenfreies Fahren auf der gesamten GRL-Radroute	Hinweise auf Gefahrenstellen
Beseitigen der Gefahrenstellen durch Umbau. Falls nicht möglich: Anbringen von Piktogrammen auf dem Boden, Warnlampen oder LSA-Lösungen für Gefahrenstellen.	Beschildern von besonderen Gefahrenstellen

Gefahrenstellen verringern für viele Nutzende die Erholungs-Qualität und damit auch die Produkt-Qualität der GRL-Radroute. Die GRL-Radroute hat nur wenige objektiv gefährliche Stellen, die weiterbearbeitet werden müssen und für die es nach Prüfung durch diese Neukonzeption keine Ausweichmöglichkeit gibt. In Zukunft sollen diese Gefahrenstellen entweder komplett baulich beseitigt werden oder, wenn nicht möglich, durch besondere Warnvorrichtungen wie Lampen, Piktogramme auf dem Boden und besonders auffällige Schilder deutlich entschärft werden.

7.5. Knoten- & Haltepunkte

Ziel	Nahziel
Barrierefreie Knotenpunkte	Knotenpunkte mit Bordabsenkung
Durchgehend fahrradfreundliche Ampelschaltungen & Ausbuchtungen	Sensorik zur Ampelschaltung für Radfahrende, wo benötigt
Unfallfreiheit an Knotenpunkten	Keine Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten
Barrierefreie Haltepunkte des SPNV	

Die Knotenpunkte an der GRL-Radroute sollen zeitnah eine komfortable Nutzung per Rad ermöglichen. In Zukunft sollen alle Knotenpunkte barrierefrei nutzbar sein und mit fahrradfreundlichen Ampelschaltungen und ausreichenden Aufstellflächen für Radfahrende ausgestattet werden. Ziel ist die absolute Unfallfreiheit an Knotenpunkten der GRL-

Radroute. In Ergänzung zur „Vision Zero“ sind also nicht nur Verkehrstote absolut zu vermeiden, sondern auch Schwer- und Leichtverletzte.

Die Haltepunkte des SPNV entlang der Route sollen in Zukunft Barrierefrei in beiden Richtungen ausgebaut sein.

7.6. Wegweisung

Ziel	Nahziel
Lückenlose Beschilderung	Lückenlose Beschilderung
Umsetzen von Schildern in Nähe von Gebüsch	Rückschneiden Überwucherung von Schildern
GRL-Radroute Symbol auch an anderer Stelle als Schilder (Plakette an Rastanlagen, Symbol an Laternen oder Schildern)	Verpartnerte Gastronomie / Touristiker mit Plakette
In Abständen Piktogramme mit Kilometrierung auf eigenständigen Radwegen	

Die Wegweisung an der GRL-Radroute soll lückenlos bleiben. Wichtig ist hierfür das zeitnahe und regelmäßige Zurückschneiden von überwucherten Schildern. Zusätzlich zur Wegweisung sollen Partner-Gastronomen und Touristiker zeitnah mit einer Art „Plakette“ ausgestattet werden, was in der weiteren Kommunikation mit den Gastronomen zu präzisieren ist.

Bezüglich der Beschilderung auf der GRL-Radroute ist festzustellen, dass der allgemeine Beschilderungsstandard in Sachsen eine kontrastarme Darstellung vorsieht. Diese führt im Straßenbild oft dazu, dass die in Pastellgrün auf Weiß geschriebenen Schilder aus üblichem Abstand nicht immer zu entziffern sind. Ein weiteres Problem ist, dass die Schilder nach Standard relativ hoch angebracht sind. Radfahrende, die sich eher auf Untergrund und Straßenraum konzentrieren, erwarten Schilder nicht unbedingt in Horizontnähe. Das Gefühl zu fahren, ohne zu wissen, ob man sich tatsächlich noch auf der Route befindet, bedeutet aber eine dauerhafte Unsicherheit bei der Nutzungserfahrung. In Zukunft sollen diesen beiden Problemen angegangen werden, indem weitere rückversichernde, visuelle Elemente im Routenverlauf eingebracht werden. Diese müssen aber auch relativ unauffällig bleiben, um nicht störend zu wirken.

Eine Maßnahme kann dafür das Anbringen von „Grünen Ringen“ um Straßenelemente wie Schilder, Poller, Straßenmobiliar oder Mülleimer sein. So werden die Nutzenden rückversichert, noch auf der richtigen Route zu sein, der Straßenraum jedoch kaum visuell verändert.

Eine Prüfung der Beschilderung auf der GRL-Radroute wurde ebenfalls im Rahmen des Projekts vorgenommen und neukonzeptioniert. Als Ergebnis wurde ein neues Beschilderungskataster erstellt, dass bei der Geschäftsstelle vorliegt.

7.7. Wartung

Ziel	Nahziel
Regelmäßige Wartung aller Anlagen	Zeitnahe Wartung von defekten Anlagen
Regelmäßige Pflege aller Anlagen	Zeitnahe Beseitigung von Vandalismusschäden
	Verantwortlicher für Wartung pro Kommune

Die Wartung an der GRL-Radroute wird zurzeit von der Geschäftsstelle des GRL koordiniert. In Zukunft soll durch ein vereinfachtes Meldesystem eine zeitnahe Wartung von defekten Anlagen ermöglicht werden. Dies erlaubt Nutzenden, Schäden für die Verantwortlichen zu dokumentieren.

Ziel ist bei allen Schäden die zeitnahe Beseitigung. Da diese heute schon funktioniert, geht es insbesondere um das „sichtbar machen“ von Schäden auf der Strecke. Dies funktioniert bislang durch Befahrungen durch den GRL selbst.

7.8. Meldesystem

Ziel	Nahziel
	Aktualisierung und Nutzung des SachsenNetz Rad Aufklebers
Zeitnahes Adressieren und Beseitigen von Mängeln, gemeldet durch ein öffentliches Meldesystem	Einrichtung eines internen Meldesystems für Mängel und Schäden

Für das Beseitigen von Schäden ist also ein Meldesystem für den GRL und die Qualität der GRL-Radroute relevant. Zurzeit werden Schäden an die Geschäftsstellen E-Mail-Adresse gemeldet (geschaeftsstelle@gruenerring-leipzig.de).

In Zukunft soll hier gemeinsam mit dem Tourismusverband ein einheitliches System zum Melden von Schäden genutzt werden. Dies funktioniert zurzeit noch als Formular, könnte

aber um eine Kartendarstellung erweitert werden, um die Lokalisierung der Mängel zu vereinfachen.

Im Weiteren existiert ein Meldesystem des SachsenNetz Rad. Für dieses sind QR-Codes in der Fläche angebracht, die auf die Kontaktdaten der Kommune weiterleiten sollen.

7.9. Qualitätsmanagement

Ziel	Nahziel
Qualitätsmanagement mit klarem Aufgabenfeld, guter Erreichbarkeit und fester Nachfolgereglung bei Wechsel von Mitarbeitenden	
Optimieren der Arbeitslast des Qualitätsmanagements	

Das Qualitätsmanagement der GRL-Radroute liegt heute beim GRL selbst und funktioniert nach Angabe der Arbeitsgruppenteilnehmer gut. Die Probleme liegen allerdings im Bereich der Arbeitslast. Mit zunehmender Infrastruktur, z. B. durch Pausenstellen, wird diese Arbeitslast steigen. Um diese zu optimieren, ist es einerseits entscheidend ein gutes Mängelmeldesystem bereitzustellen. Andererseits ist es wichtig, klar zu definieren, was Aufgabe des Qualitätsmanagements im Rahmen der GRL-Radroute ist und was nicht.

Wichtig ist auch die Informationsbereitstellung für mögliche Wechsel von Mitarbeitenden, oder die Erweiterung des Mitarbeitenden-Kreises für den GRL. Die grundlegenden Informationen zum Qualitätsmanagement sollten in einem Dokument oder einer Online-Datenbank gebündelt und aktuell gehalten werden. Grundlage hierzu sollte das Wegekataster (CARDO) in den beiden Landkreisen Leipzig und Nordsachsen bilden.

8. Route

Die Prüfung des Routenverlaufs der GRL-Radroute war ein Schwerpunkt der Aufgabenstellung und erfolgte in mehreren Schritten. Zunächst wurden im Auftaktworkshop Informationen von Beteiligten zur allgemeinen Verfügbarkeit von Informationen abgefragt. Hierbei wurde auch klar formuliert, dass eine Route von den Mitgliedern nicht gewünscht ist, die näher im Verlauf zur Stadt Leipzig liegt und damit außerhalb der südlicheren Mitgliedskommunen.

Die Route wurde dann in Gänze befahren und Qualitäten, Führungsform und Breiten dokumentiert. Die Befahrungsdaten sind mit dem GIS-System verknüpft. Die Videoaufnahmen der Befahrung liegen der Stadt Leipzig, ASG, und der Geschäftsstelle des Grünen Rings Leipzig vor, sodass auch zu einem späteren Zeitpunkt einzelne Punkte der Strecke noch einmal virtuell angefahren werden können.

Im zweiten Workshop wurden diese Routenvorschläge genauer bearbeitet und gemeinsam mit den Akteuren eingegrenzt, welche Routenabschnitte aufgrund niedriger Qualitäten Umfahrungen benötigen. Diese Routenvorschläge wurden anschließend mit den jeweiligen Kommunen einzeln abgestimmt und die Alternativen noch einmal befahren. Basierend auf dem Ergebnis wurde eine Vorzugsvariante im Workshop und in Abstimmung mit den Auftraggebern beschlossen.

Wichtig ist, dass die hier beschlossenen Routenänderungen nicht die letzten an der GRL-Radroute sein werden. In der Vergangenheit haben sich viele Routenänderungen und Anpassungen ergeben und es ist davon auszugehen, dass diese Flexibilität auch für die zukünftige GRL-Radroute erhalten bleiben muss. Die vorgeschlagenen Routenänderungen sind daher Verbesserungen, die den bestmöglichen Kompromiss aus Nutzungsqualitäten, Verkehrslagen und zukünftigen baulichen Maßnahmen anstreben.

Abbildung 22 zeigt den Verlauf der GRL-Radroute mit den betrachteten Alternativen. Auch der Vorschlag des ADFC Leipzig für einen stadtnäheren Verlauf der GRL-Radroute, wurde in diesem Verfahren, ähnlich wie die anderen eingebrachten Alternativen, analysiert, diskutiert und abgewogen. Nähere Informationen zu den jeweiligen Alternativen finden sich im Folgenden.

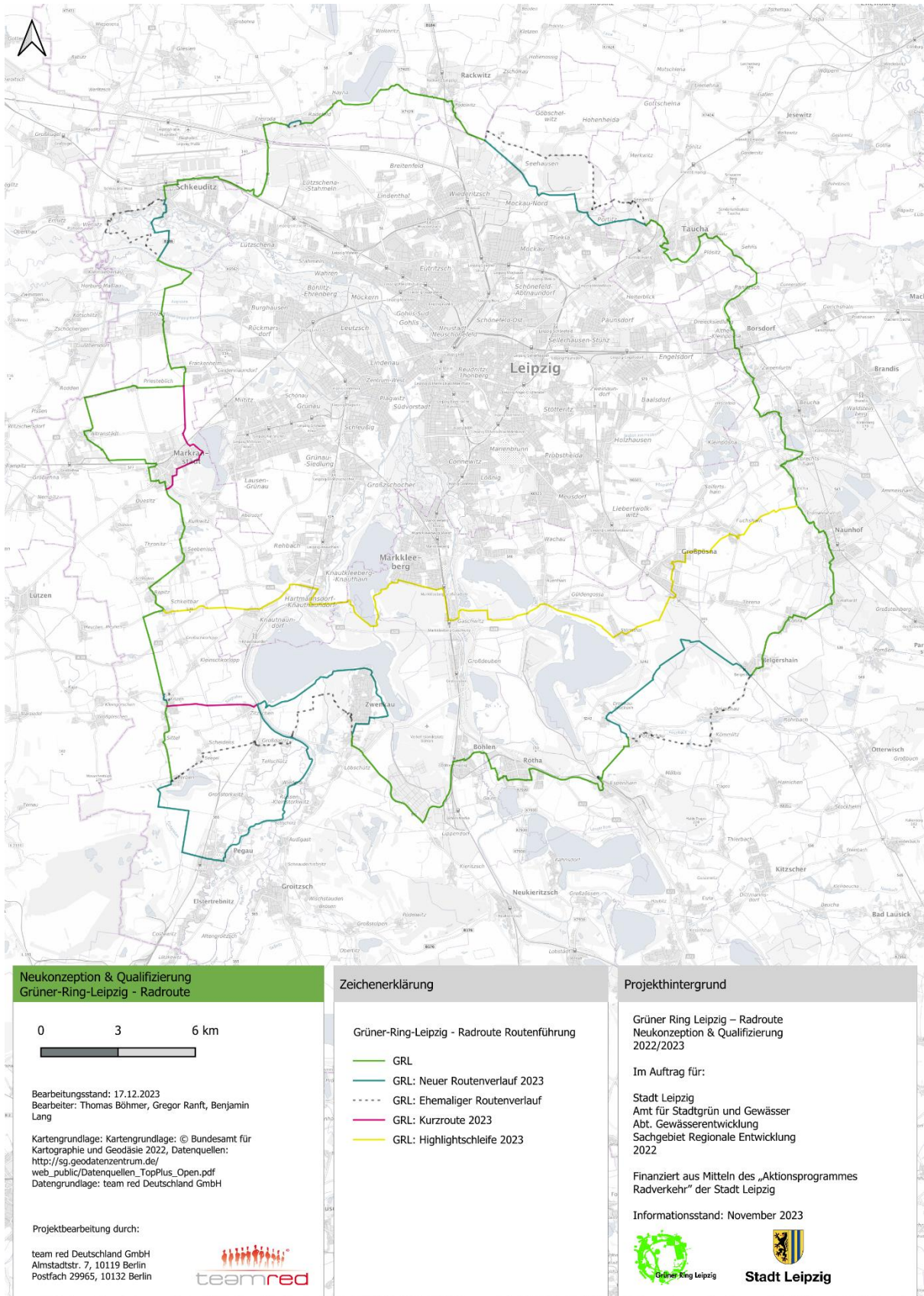


Abbildung 22: Gesamtkarte Grüner Ring Leipzig Radroute Neukonzeption mit Zusatzinformationen

8.1. Zwenkau

In Zwenkau wird der Routenverlauf aus der Innenstadt an den Zwenkauer See verlegt. Dadurch wird eine Deckungsgleichheit mit der Neuseenland-Radroute erreicht und das SachsenNetz Rad in Zukunft vereinfacht. Im Osten Zwenkaus wird der Weg dann zurück in die Stadt geführt. Diese Führung soll nur so lange bestehen, bis der lange geplante Radweg von Zwenkau nach Böhlen realisiert ist, dann soll die GRL-Radroute dem direkten Weg folgen. Zum Projektzeitpunkt war diese Lösung bereits mehr als zehn Jahre im Gespräch, es gibt aber aktuell noch kein Fertigstellungsdatum.

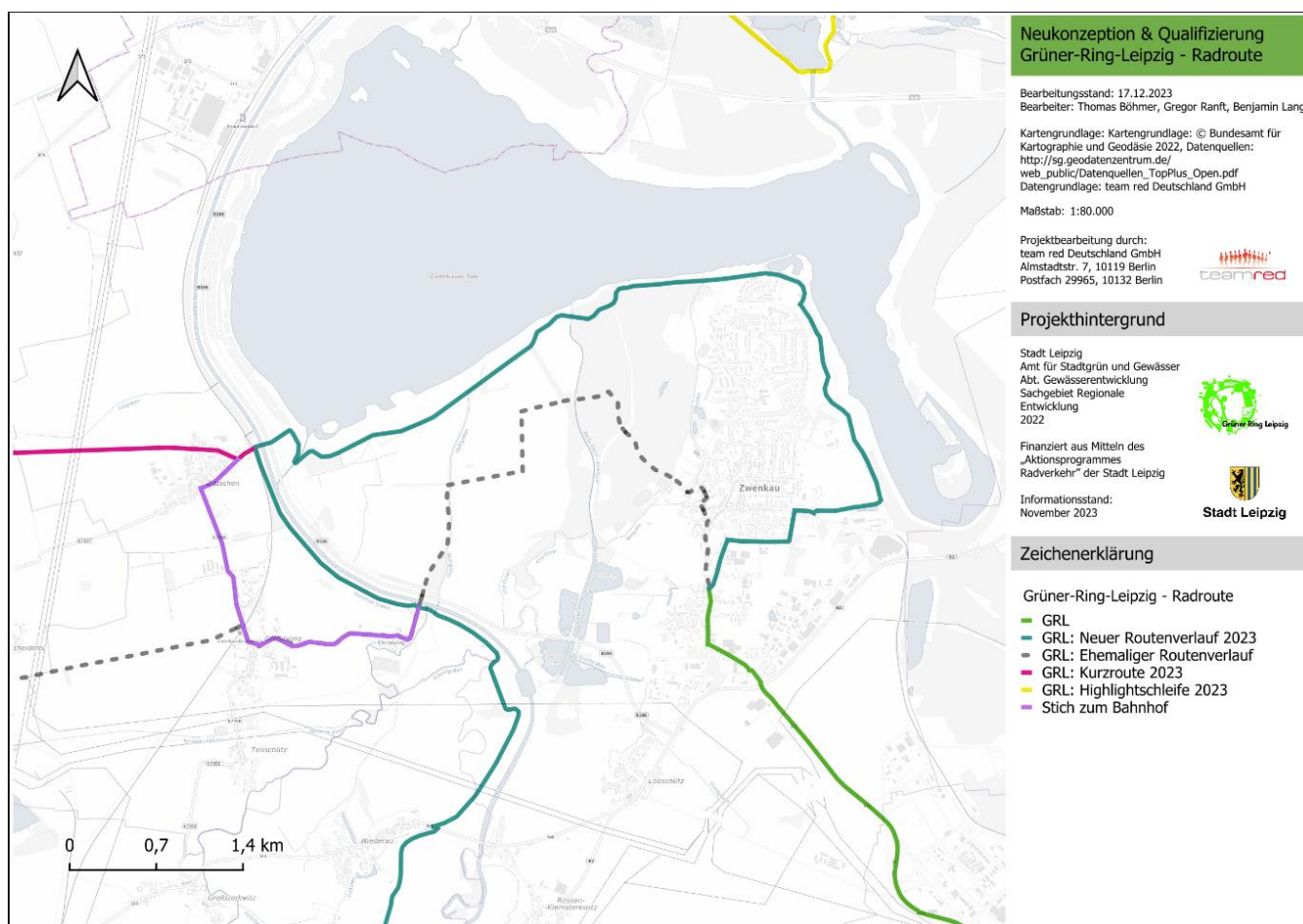


Abbildung 23: Neue Route Zwenkau

8.2. Pegau

Die GRL-Radroute wird in Zukunft durch Pegau geführt, die südlichste Mitgliedskommune des GRL. Diese Führung bietet das Potenzial die Stadt Pegau mit ihren qualitativ wertigen Radwegen entlang der Weißen Elster, des Stöntzcher Aussichtsturms und des Weges entlang der Windräder anzuschließen. Um Alltagsnutzung und das Ziel der näheren Wegführung entlang der Stadtgrenze Leipzigs zu erhalten, wird eine Abkürzung zwischen Zitzschen und Kitzen eingerichtet, sodass die Schleife Pegau auch ausgelassen werden kann. Mit der Abkürzung Zitzschen – Kitzen wird eine Highlightschleife möglich.

Die Pegauer Schleife ersetzt die alte, qualitativ schwierige Führung zwischen Werben und Zitzschen. Hier war die Führung teilweise auf Landstraßen (mit regulär Tempo 100 km/h). Die zusätzlich schwierige Oberflächenqualität bedeutete ein weiteres Manko für die Erholungsnutzung per Rad. Entgegenkommende Verkehre bei Großdalzig und die Querung bei Seegel waren zusätzliche Gefahrenstellen, welche den Qualitätszielen nicht entsprachen. Da sie keine bedeutenden touristischen POIs betrifft, war die alte Führung von den Anwesenden in den Workshops gegenüber der Führung durch Pegau nicht länger favorisiert worden.

Die Stadt Pegau plant derzeit einen Radweg vom OT Thesau bis zum östlichen Werbener See. Da aufgrund Kommunalen Grenzen noch kein durchgehender Weg bis Werben gebaut werden kann, verläuft die neue GRL-Radroute noch auf der Westseite des Werbener Sees. Eine erneute Prüfung der Wegführung soll vorgenommen werden, sobald die neue Wegeverbindung existiert.

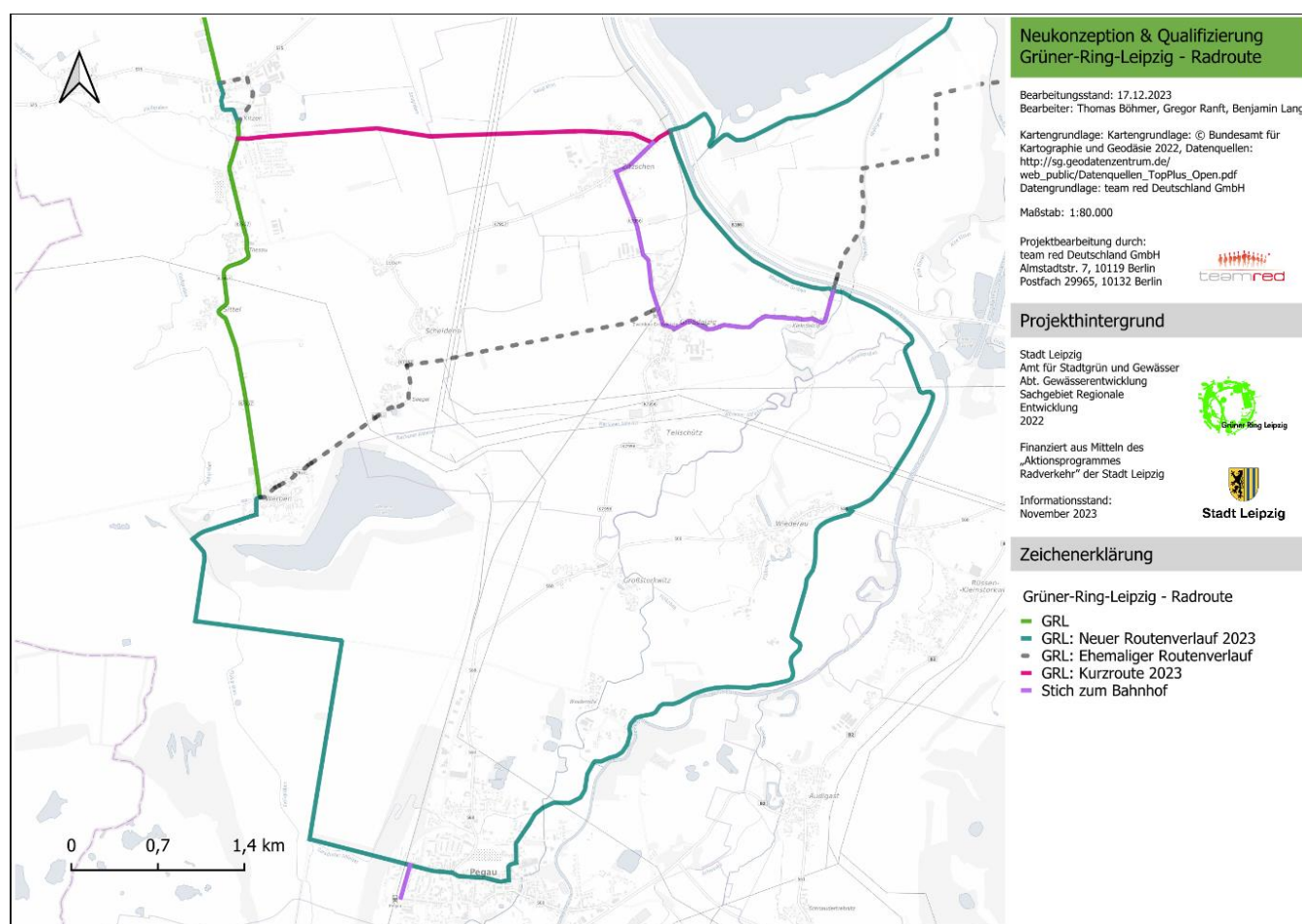


Abbildung 24: Neue Route Pegau

8.3. Schleife durch den Bienitz (Leipzig)

Eine neue Führung durch den Bienitz im Nordwesten der GRL-Radroute wurde geprüft und zurzeit als nicht geeignet abgelehnt, da die Wegequalität nicht ausreichend ist. Dies betrifft die Strecke durch den Bienitz, die nur auf einer Teilstrecke ausreichende Qualität erreicht:

am Feldweg zwischen Zur Rodelbahn und Am Sperrtor (51.351271, 12.248422). Von nicht ausreichender Qualität sind auch die Kreuzungsstellen mit der Bundesstraße 181 auf der Höhe Bienitzstraße oder zur Rodelbahn. Diese Querungsstellen sind zu gefährlich für viele Zielgruppen. Eine weitere Schwierigkeit ist die Belagsqualität auf der Ochsenwegbrücke. Eine neue Prüfung sollte nach der Fertigstellung des Saale-Leipzig-Kanal - Radweges durchgeführt werden.

Das touristische Interesse an Saale-Leipzig-Kanal, Ochsenwegbrücke, Entlastungsanlage und Sperrtor Burghausen ist weiterhin gegeben. Die Empfehlung ist daher, dass diese Orte per historischem Pfeilschild an der Ecke Paul-Wäger-Straße – Grundorfer Straße ausgeschildert werden.

8.4. Markranstädt

Die Führung in Markranstädt über das Schloss Altranstädt in Großlehna nach Priesteblich und zur Querungsstelle Priesteblicher Straße – An den Windmühlen wurde auf Anraten der Workshopteilnehmenden geprüft. Die Wegequalitäten der alten Wegeführung sind hier zurzeit nicht ausreichend. Dies betrifft die Belagsqualität zwischen Querungsstelle Priesteblicher Straße – An den Windmühlen und Priesteblich und zwischen Priesteblich und Altranstädt. Eine weitere nicht ausreichende Situation ist die Querungsstelle Priesteblich an der Querung Priesteblicher Straße – Bundesstraße 186. Hier stoßen eine Bundesstraße und ein kleiner Feldweg in einer schwer einsehbaren Situation aufeinander, da Sichtachsen durch ein Haus blockiert werden. Zusätzlich ist die Radwegführung so, dass Radfahrende erst auf der Straße fahren und dann in den Gegenverkehr queren müssen, um dem Radwegverlauf weiter zu folgen. Hier müssen Autofahrende und Radfahrende vor der Gefahrenstelle mit Schildern und Piktogrammen entsprechend gewarnt werden. Idealerweise sollte das Tempo an dieser erheblichen Gefahrenstelle auf 30 gesenkt werden. Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie Verkehrsinseln oder Fahrbahnverengungen sollten den Verkehr noch einmal deutlich verlangsamen.

Ein weiteres Thema während der Workshops waren die fehlenden touristischen Qualitäten der Führung. So ist das Schloss Altranstädt als touristische Sehenswürdigkeit bekannt, aber nur schwierig für Touristen erlebbar, da es nur sehr selten (und nur für Veranstaltungen) geöffnet ist. Ob die Situation sich bessert, war zum Projektzeitpunkt nicht klar. Nur allein wegen des „optischen“ Besuchs des Schlosses von außen ist es schwierig, einen Umweg wie die Altranstädter Schleife in Kombination mit anderen nicht erfüllten Zielqualitäten weiter zu rechtfertigen.

Aufgrund dieser Situation schlugen ADFC und Landkreis Leipzig eine andere Führung vor, die ebenfalls geprüft wurde. Sie führt vom Knotenpunkt Südstraße / Feldstraße über Albertstraße, Hordisstraße und Karlstraße zum Kulkwitzer See. Hier geht es nach Norden, die Gleise querend über die Siemensstraße zum Kreisverkehr. Ab hier wird der straßenbegleitende Radweg von An Den Windmühlen bis zum Knotenpunkt Priesteblicher Straße genutzt, um dann in den alten Verlauf nach Norden zu münden.

Da diese Route sowohl eine erhebliche Abkürzung und eine deutliche Qualitätsverbesserung gegenüber der alten Führung darstellt, die zusätzlich den Kulkwitzer See und die Meri-Sauna mit Gastronomie anknüpft, soll diese Routenführung auf jeden Fall für die GRL-Radroute und auch für das SNR bedacht werden. Die Stadt Markranstädt als wesentlicher Projektpartner verfolgt allerdings auch weiterhin den Anschluss des Schlosses Altranstädt. Deshalb wurde in der Konzeption auf das Werkzeug der „Kurzroute“ (Siehe Kapitel 6.8.1) zurückgegriffen und die neue Führung entsprechend aufgenommen.

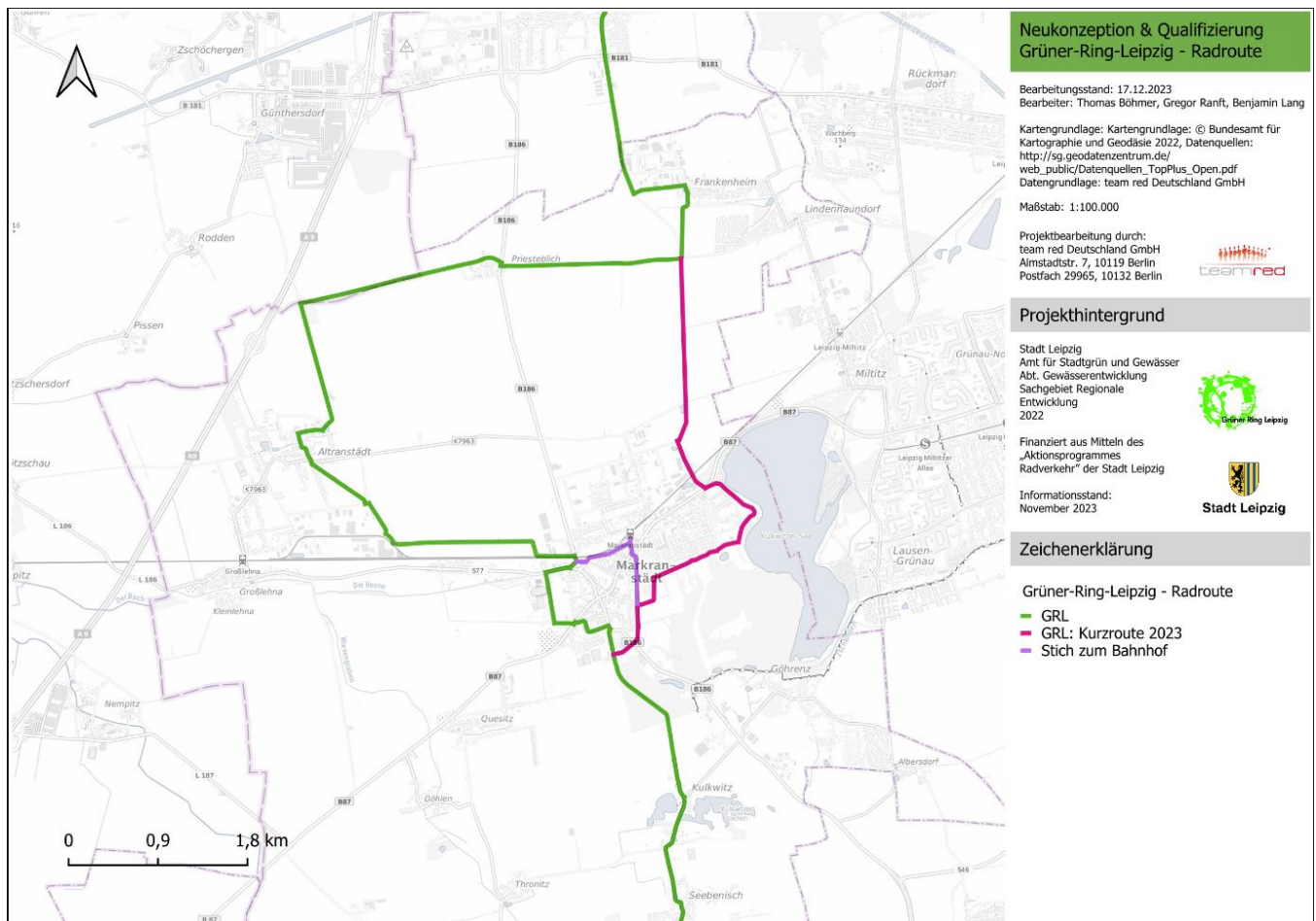


Abbildung 25: Neue Route Markranstädt

8.5. Schkeuditz

Die Führung zwischen Schkeuditz und Dölzig wurde geprüft. Der alte Verlauf von Schkeuditz über Wehlitz und zurück über das NSG Luppeaue hat dabei Schwierigkeiten mit den Zielqualitäten. Die komplexeste Situation ist der Knotenpunkt Bundesstraße 186 – Flughafenstraße – Merseburger Straße. Die Querungsmöglichkeit ist hier für Radfahrende aus beiden Richtungen der GRL-Radroute kompliziert zu entziffern und führt zu Fehlentscheidungen. Der Knotenpunkt hat auch einige Unfälle mit Radfahrereteiligung verursacht und sollte daher in Zukunft entweder umgebaut oder im Sinne der Grundsätze der GRL-Radroute umfahren werden.

Ebenfalls nicht den Zielqualitäten entsprechend ist die Oberflächenqualität in Wehlitz. Hier ist das Pflaster sehr grob. Es müsste abgeschliffen werden, zusätzlich müssen fehlenden Pflastersteine ersetzt werden, um Schlaglöcher zu füllen. Weiterhin ist die Führung entlang der Merseburger Straße nicht ideal. Die Führung im Mischverkehr hat hier nur wenig Platz zur Verfügung, die Gehwege sind zudem zu schmal, um eine direkte Alternative für Radfahrende zu bilden. Die notwendigen Maßnahmen entlang dieser alten Führung schätzen wir als so aufwändig ein, dass diese nicht in den nächsten Jahren erfolgen werden. Eine nahräumige Umfahrung ist leider nicht möglich. Daher wurde eine alternative Führung gesucht.

Die Vorzugsalternative aus für Schkeuditz – Dölzig führt über die Friedrich-Ebert-Straße und den Markt. Über die Querungshilfe der LSA am Knotenpunkt Markt – Bundesstraße 186 führt die neue Alternative entlang der B 186, bis sie in die Straße Am Wasserwerk einbiegt. Hier führt der Weg über das NSG Luppeaue und weiter am Hundesportverein Schkeuditz e. V. über den Feldweg zurück zur B 186. Auf dem straßenbegleitenden Radweg geht es dann über die Neue Luppe zurück und auf den bisherigen GRL-Radroute Verlauf. Durch den Verlauf südlich der Neuen Luppe ergibt sich für das SNR in diesem Bereich weiterhin eine kurze Parallelführung.

Eine andere untersuchte Alternative würde den Verlauf des SNR zusammenfassen und führt über die Brücke über die Neue Luppe an der Gundorfer Linie. Die Schwierigkeit hier ist allerdings, dass die Brücke wegen Unterbreite für einen Radweg nicht vollständig geeignet ist. Radfahrende können sich hier nur schiebend begegnen. Ziel ist ein durchgehender Radweg ohne Absteigen, daher kann die Führung über diese Brücke nicht empfohlen werden.

Den Wünschen der Stadt Schkeuditz entsprechend wird die Streckenführung Markt – B186 (Mühlstraße) allerdings nicht die zu wählende Alternative für den neuen GRL-Radroute-Verlauf. Einwände seitens der Stadtverwaltung gab es wegen der Sicherheit der Radfahrenden am Knotenpunkt Markt/Mühlstraße. Hier wird durch den starken Verkehr auf der B186 eine Gefahrenstelle vermutet. Daher wird eine Parallelführung über die Ringstraße, über eine Querungshilfe für die Leipziger Straße, weiter über die Albanusstraße zurück zur B186 festgelegt.

Aus gutachterlicher Sicht scheint die derzeitige Querung über die Leipziger Straße ohne Querungshilfe gefährlicher als den Knotenpunkt Markt/B186 (Mühlstraße), da es dort zumindest eine LSA gibt. Zusätzlich entspricht die Oberfläche in der Albanusstraße nicht den Zielqualitäten und setzt Radfahrende ebenfalls Gefahren aus. Deswegen wird als Maßnahme hier das Abschleifen der Pflastersteine vorgeschlagen.

Da die endgültige Verantwortung über die Streckenführung aber bei den Kommunen liegt, wird die Entscheidung der Stadt Schkeuditz angenommen und die Führung der Vorzugsvariante entsprechend verlegt.

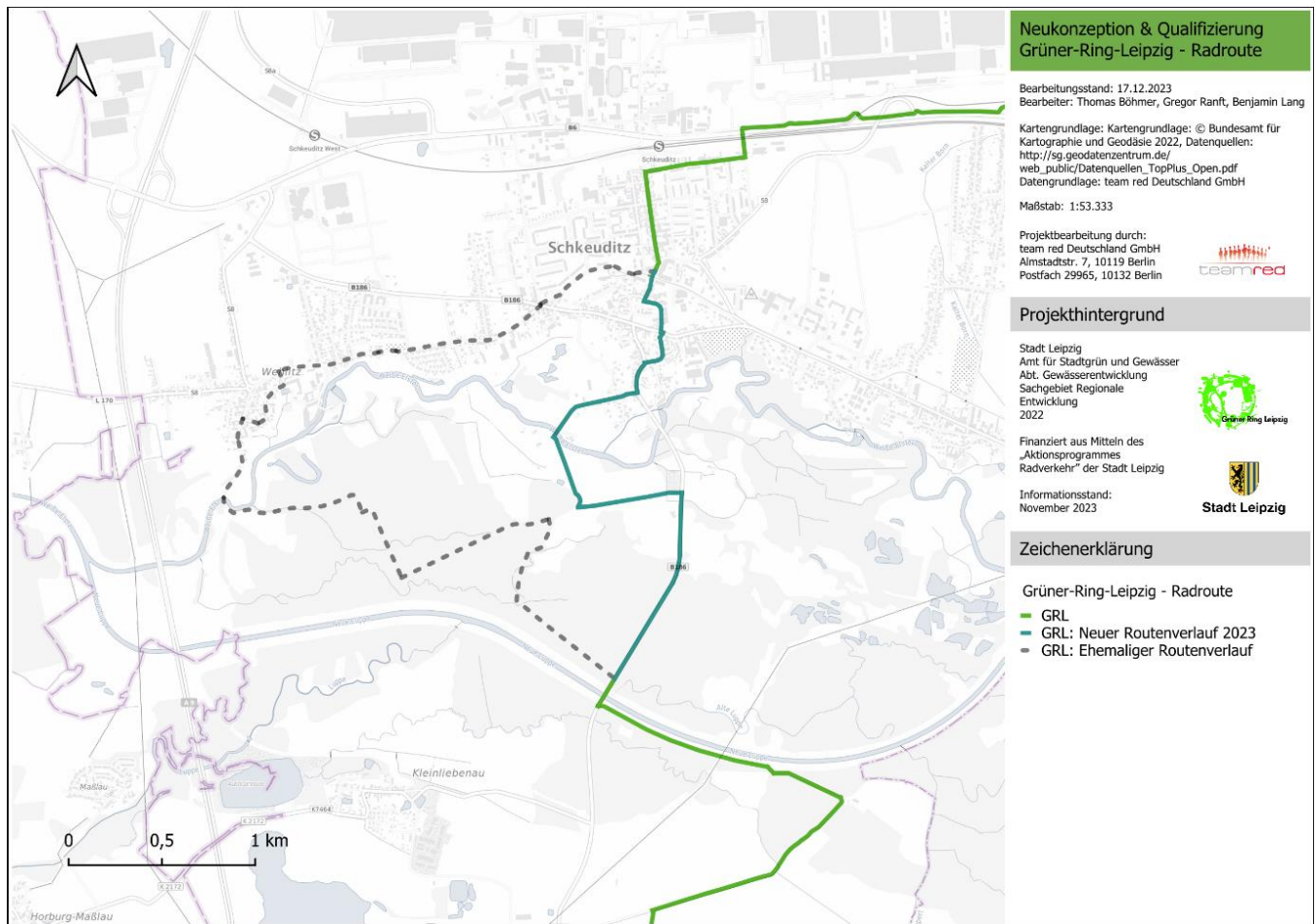


Abbildung 26: Neue Route Schkeuditz

8.6. Radefeld (Schkeuditz)

Die Führung bei Radefeld wurde geprüft. Alternative sollte eine Entschärfung der Situation entlang der Landsberger Straße sein. Im Ergebnis der Untersuchung bietet sich der Obere Anger als Vorzugsalternative besonders an, da hier eine ruhigere Verkehrssituation sowie mit der alten dörflichen Struktur ein weiteres touristisches Highlight hinzugewonnen werden. Allerdings können weder die alte Führung noch die neue Vorzugsvariante die schwierige Situation zwischen Knotenpunkt Haynaer Weg – Lindenthaler Straße und Alte Dorfstraße – Lindenthaler Straße lösen. Hier müssen Maßnahmen die Zielqualität entsprechend erhöhen.

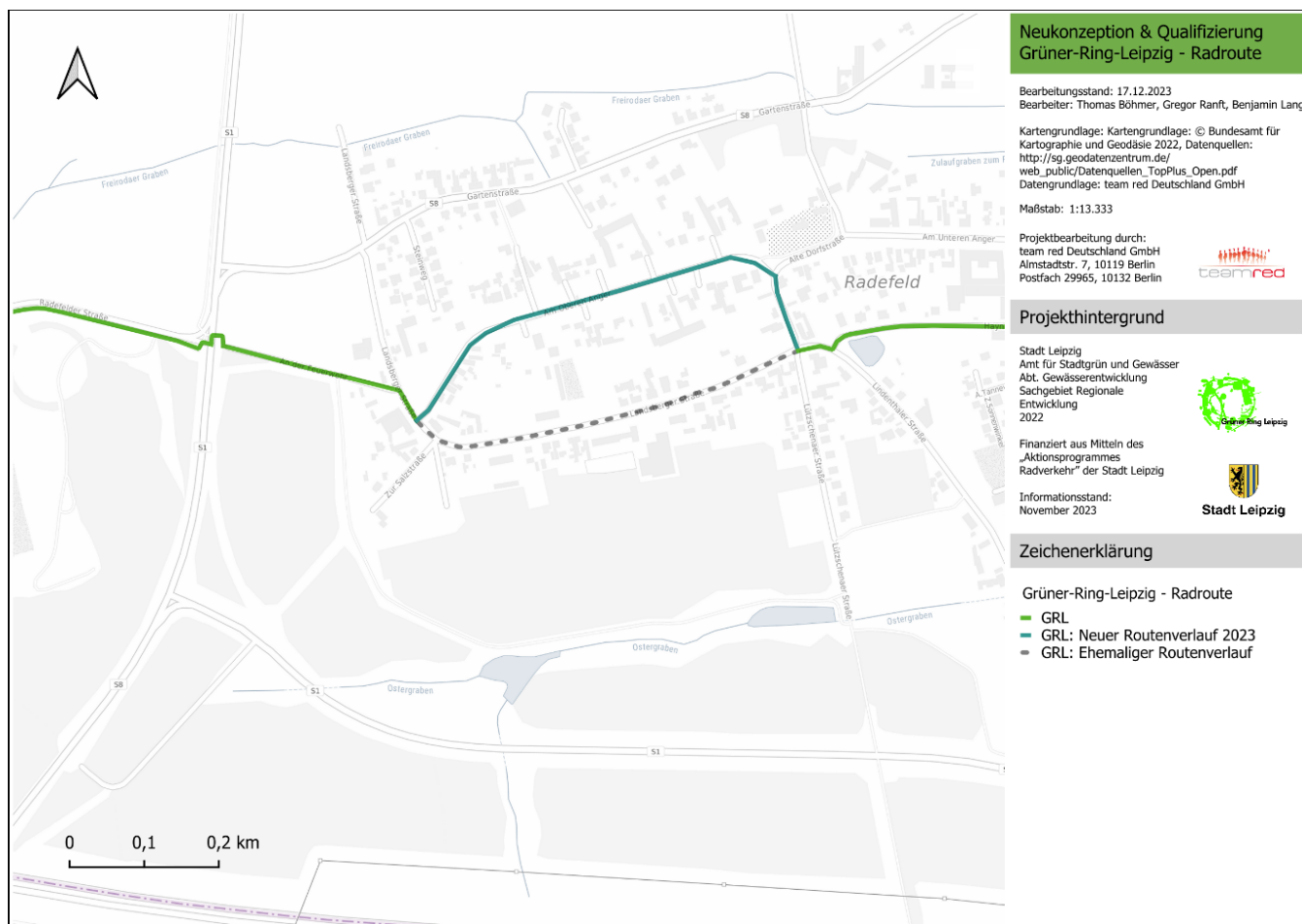


Abbildung 27: Neue Route Radefeld

8.7. Plaußig (Leipzig)

Die Führung zwischen Taucha und Rackwitz wurde geprüft. Die alte Führung in Plaußig entlang des BMW-Werks wurde von den Workshopteilnehmenden als zu wenig abwechslungsreich und als großer Umweg markiert. Auch in vorangegangenen Produktworkshops und vom ADFC Leipzig wurde diese Führung als qualitativ minderwertig bewertet. Eine neue Führung zwischen Plaußig und Seehausen wurde seitens des ADFC Leipzig vorgeschlagen und entsprechend geprüft. Auch eine äußere Führung über Merkwitz wurde von den Workshopteilnehmenden vorgeschlagen und entsprechend geprüft.

Die Vorzugsvariante über Plaußig und Seehausen führt in Abstimmung mit dem VTA der Stadt Leipzig von Graßdorf in Zukunft über Am Veitsberg über die Grundstraße nach Plaußig, da die Wegführung bei Seegeritz nur einen kleinen Pfad mit 30–50 cm Breite nutzt, was so nicht länger den Zielqualitäten entspricht. Aufgrund der Feldlage ist laut VTA hier nicht von einer zeitnahen Möglichkeit zur Verbreiterung auszugehen.

Von Plaußig führt die Vorzugsvariante durch den besuchenswerten Ortskern Plaußig (nicht vorbei wie bislang) und über die Hohenheidaer Straße direkt zum Geh-/Radweg am BMW-Werk. Weiter geht die Führung über die Dingolfinger Straße nach Seehausen und über den Podelwitzer Weg in den bisherigen Verlauf am Knotenpunkt Am Teich.

Die neue Führung bietet dabei deutlich mehr Abwechslung bei guter Fahrqualität. Zudem verläuft sie insgesamt stärker durchs Grüne.

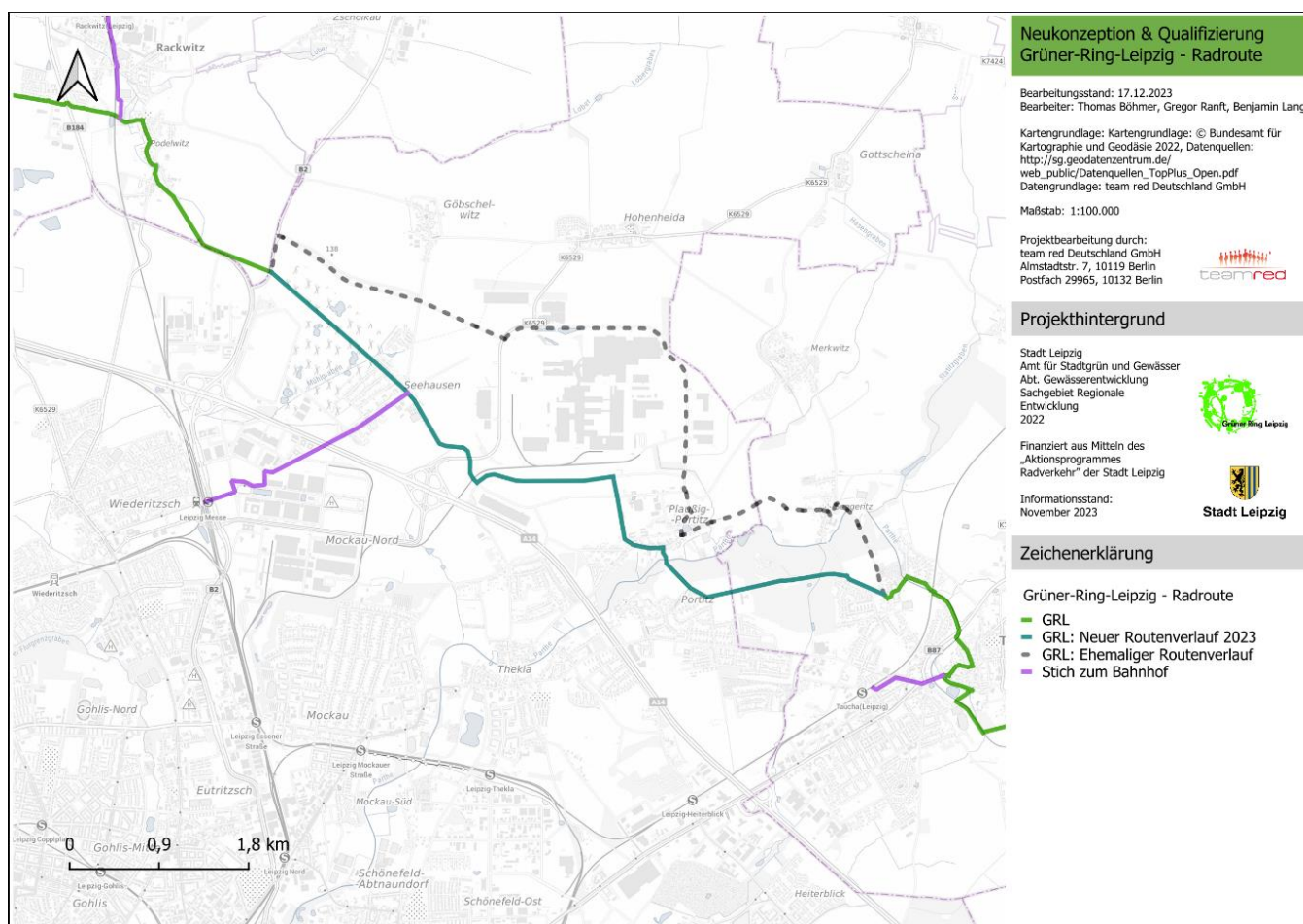


Abbildung 28: Neue Route Plaußig

8.8. Oberholz und Dreiskau-Muckern (Großpösna/Belgershain)

Die Führung von Pötschau nach Belgershain wurde geprüft. Der bisherige Verlauf hat einige, nicht den Zielqualitäten entsprechende Abschnitte. Dies gilt insbesondere für die Führung Am Fischereihof, die mit Bruchkanten, Schlaglöchern und anderen Höhenversätzen schwierige Oberflächenqualitäten bietet. Die Engstelle bei Kömmlitz ist außerdem eine Gefahrenstelle, die nur durch bauliche Maßnahmen, möglicherweise auch eine LSA, zu lösen ist. Eine Führung über die Straße der Freundschaft hat das Problem, dass hier Mischverkehr ohne Geschwindigkeitsbegrenzung herrscht. Das geht mit einem erhöhten Risiko einher, aber auch mit ungenügender subjektiver Sicherheit. Insgesamt ist nach Zielqualitäten eine solche Führung wo möglich zu vermeiden.

Die Vorzugsvariante führt von der Raststelle am Malberg in Großpötschau über den Feldweg Großpötschau direkt nach Dreiskau-Muckern. Über An der Kirche und Langer Weg wird dann ins Oberholz geführt. Durchs Oberholz geht es zu Am Waldeck bei Belgershain, bis

man an der Einmündung zur Hauptstraße wieder auf den bisherigen Verlauf der GRL-Radroute kommt.

Vorteil dieser Route ist, dass die angesprochenen qualitativ schwierigen Stellen vermieden werden. Leider wird so auch Oelzschau nicht mehr von der GRL-Radroute erreicht. Allerdings bestehen für die GRL-Radroute deutliche Vorteile bei dieser Führung durch die Einbindung von Dreiskau-Muckern und die leichtere Erreichbarkeit des VINETA-Bistros und von Lagovida sowie des Oberholzes.

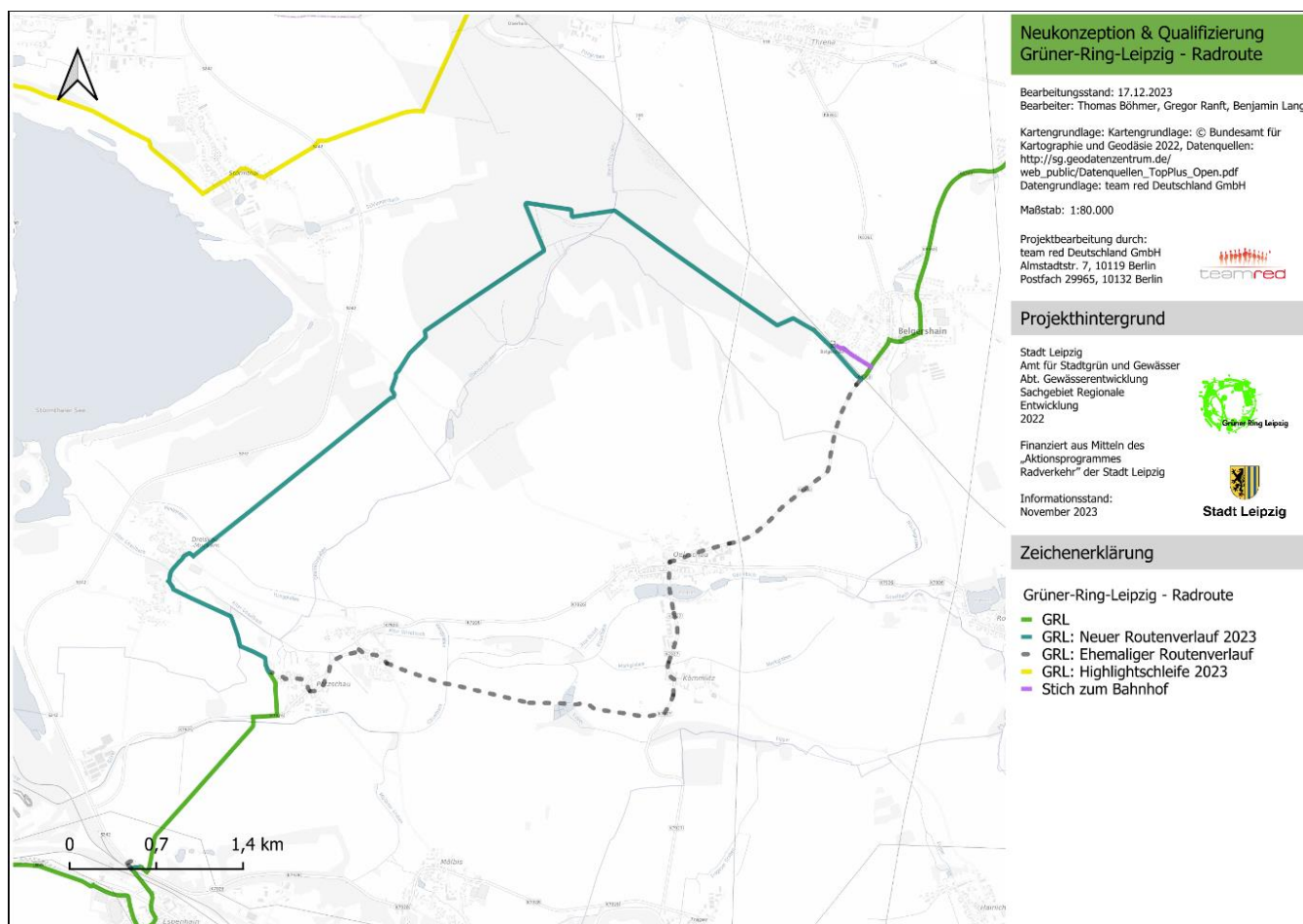


Abbildung 29: Neuer Verlauf der GRL-Radroute zwischen Pötzschau und Belgershain

8.9. Vorschlag ADFC Leipzig zum stadtnahen Verlauf

In den Produktwerkstätten wurde durch den ADFC Leipzig ein stadtnaher Verlauf vorgeschlagen. Diese Alternative wurde ebenfalls überprüft. Die vorgeschlagene Route (siehe Abbildung 9, „Highlightschleife ADFC Vorschlag“) führt von Albrechtshain über Großpösna nach Markkleeberg, von dort nach Knautnaundorf, um in Schkeitbar wieder an den bisherigen Verlauf anzuschließen. Der gesamte südlich verlaufende Routenteil sollte gestrichen werden. Die Route sollte besonders für die Leipzigerinnen und Leipziger Naherholung bieten, da die endgültige GRL-Radroute nach Sichtweise des ADFC zu peripher läge. Auch für Alltagsverkehre würde diese Routenführung relevanter sein als die jetzige.

Allerdings hat der Vorschlag im Hinblick auf Zielqualitäten einige Herausforderungen, weswegen er nicht als Vorzugsvariante ausgewählt worden ist. In erster Linie handelt es sich bei der GRL-Radroute um eine touristische Radroute, die nach eigenen Leitzielen „Synergien mit dem Alltagsverkehr“ nutzen soll. Ein Alltagsnutzen allein ist in diesem Fall kein ausschlaggebendes Kriterium für eine Führungsveränderung.

Für die touristische Qualität spricht die Anbindung von Belantitz und die Führung zwischen den Seen, die auch bei Tagestouristen in der Gegend beliebt ist. Fraglich ist hierbei der erweiterte Nutzen durch eine Führung auf der GRL-Radroute, da bereits durch die Neuseenland-Radroute und lokale gemeinsame Geh- und Radwege Infrastruktur zur Verfügung steht. Im Hinblick auf den touristischen Mehrwert stellt sich außerdem die Frage, ob eine Strecke, die sich entlang des Autobahnringes schlängelt und durch Lärm- und Geruchsbelastung negativ beeinträchtigt wird, wirklich als touristische Hauptroute geführt werden sollte. Aus unserer Sicht bietet hier eine Führung südlich der Seen deutlich bessere Naherholungsqualitäten und empfiehlt sich daher stärker.

Ein weiterer ausschlaggebender Punkt ist die Gemeinschaftlichkeit des Projekts GRL-Radroute. Die Aufgabe des GRL und der GRL-Radroute ist, die Mitgliedskommunen gemeinschaftlich in Entscheidungen einzubinden sowie diese miteinander zu verbinden. Der bisherige Routenverlauf der GRL-Radroute ist diesem Auftrag gerecht geworden. Ein Routenverlauf näher am Stadtkern von Leipzig gewichtet dabei vermeintliche Leipziger Interessen deutlich höher als die Interessen anderer Mitgliedskommunen im Verbund GRL. Dies ist durch die besprochenen Mehrwerte nicht zu rechtfertigen und wurde in den entsprechenden Workshops durch die Mitgliedskommunen abgelehnt.

Um dennoch die Alternative in das Konstrukt der GRL-Radroute einzubinden, wird die stadtnahe Führung als sogenannte Highlightschleife (siehe Kap. 9) im Sinne einer Führungsalternative in das Konzept der GRL-Radroute eingebunden. Dies ermöglicht es auch, diese Route als touristisches Produkt zu testen.

8.10. Kitzen (Pegau)

In Kitzen wird eine Gefahrenstelle überwunden, in dem die Eisdorfer Straße überquert und nicht mehr für Abbiegevorgänge genutzt wird. Dabei wird die GRL-Radroute in Zukunft weg von der Hauptstraße und auf eine Nebenstraße geleitet.

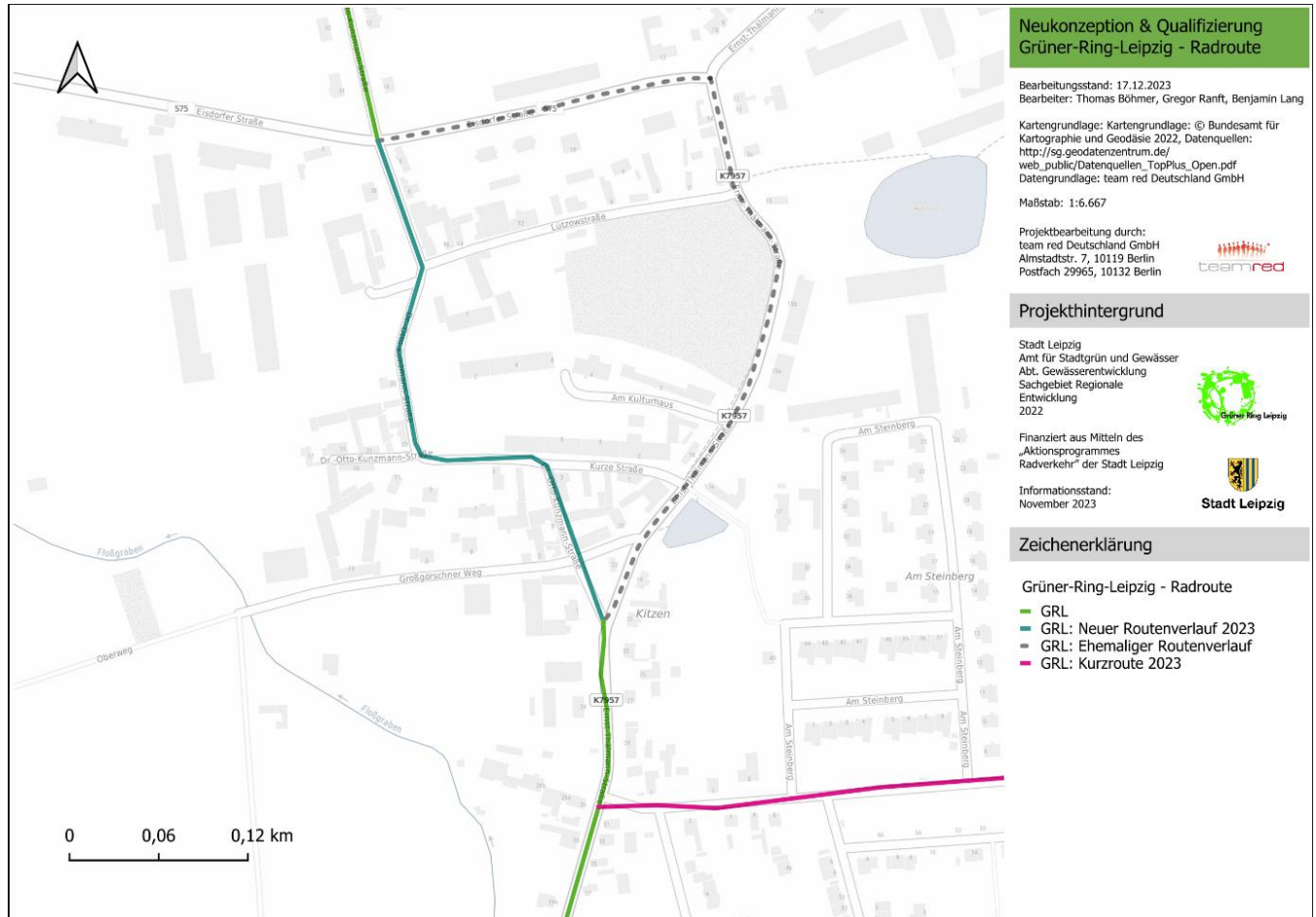


Abbildung 30: Neue Route Kitzen

8.11. Fazit Vorzugsvariante

Die neue Vorzugsvariante ist in vielerlei Hinsicht der alten überlegen:

- Sie vermeidet qualitative Fehlstellen und Gefahrenstellen
- Sie orientiert sich an der bestmöglichen Qualität
- Sie verbindet Mitgliedskommunen des Grünen Rings Leipzig und erlaubt das grüne Umland Leipzigs zu erleben
- Sie löst bestimmte Doppelführungen mit anderen Strecken des SachsenNetz Rad

Im Zahlenvergleich der Routen ergibt sich folgendes Bild:

	Alte Route	Neue Route
Routenlänge	134 km	143,8 km
Mischverkehr	48%	44%
Asphaltoberfläche Gut	10%	12%
Bodenoberfläche Gut	8%	12%

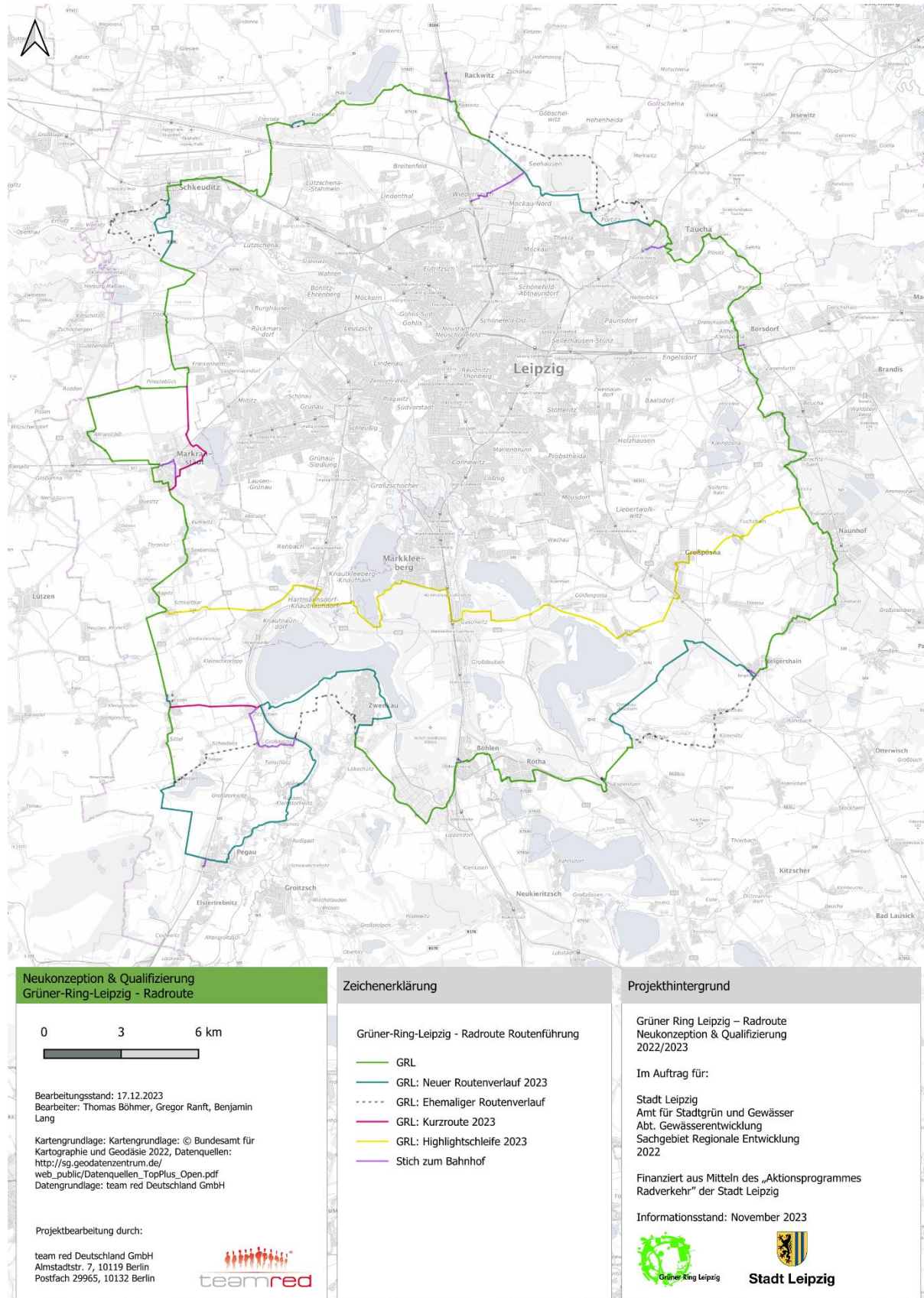


Abbildung 31: Grundkarte Verlauf GRL-Radroute

9. Highlightschleifen

In der Analyse anderer Grüner Ring Regionen und im Gespräch mit ihnen ist besonders Bremen mit seiner Systematik herausgestochen. Dort werden Routen von Anfang an als Runden begriffen, da Nutzende so ihre Fahrten planen. Das Gebiet des Grünen Rings Bremen wurde dementsprechend in viele kleinere Ringe unterteilt, die dann von Nutzenden gefahren werden können (siehe Kap. 4.1.2).

Für die GRL-Radroute ergeben sich aus einem solchen Vorgehen viele Vorteile, allerdings sind auch andere Voraussetzungen zu bedenken. So gibt es in Leipzig mit den Speichen Radrouten mit eigener Kuratation (wie Elsterradweg oder KDL-Radroute), die nicht vom Grünen Ring Leipzig geplant oder von der GRL-Radroute berührt werden. Eine Maximallösung wie in Bremen wäre daher ein sehr dominanter Eingriff in die Planungsfreiheit anderer Routen, die der konstruktiven Zusammenarbeit nicht entspräche.

Ein weiteres Thema ist, dass die Vielzahl des Angebots und der entsprechende Aufwand des Qualitätsmanagements dieser vielen verschiedenen Einzelrouten nicht den realistischen Umsetzungsmöglichkeiten in Leipzig entspricht. Noch viel schwerer wiegen würde aber auch, wenn die Vielzahl des Angebots nicht der tatsächlichen Nutzung entsprechen würde.

Dementsprechend soll für das vorliegende Konzept das Thema der Highlightschleifen an der GRL-Radroute anhand einiger Beispielrouten zunächst getestet werden.

Die Vorteile sind:

- Stärkere Flexibilität für Nutzende in der Gestaltung ihrer Routen
- Fahren von kleineren Runden für Nutzende
- Teilweise Verläufe, die für Nutzende erreichbar sind
- Eine stärkere Flexibilität für den Grünen Ring Leipzig, neue Routenführungen auszutesten
- Flexibilisierung für andere externe Organisation wie den ADFC, eigene Vorschläge zu entwickeln, die weniger stark an die jeweiligen touristischen Radrouten gekoppelt sein müssen

Highlightschleifen müssen dabei nicht unbedingt die Zielqualitäten der Hauptroute der GRL-Radroute entsprechen. Sie dienen nur als zusätzliches Angebot und zur Unterteilung des Raums. Die Highlightschleifen können sich an Radwegekonzeptionen z.B. des Hauptnetz Rad oder des SachsenNetz Rad orientieren. Ebenfalls ist eine Orientierung an den Radverkehrskonzeptionen der Landkreise Leipzig und Nordsachsen möglich. Eine solche Orientierung ist aber kein muss Sie können so Werkzeug sein, um diese Radwegekonzeptionen um neue Verbindungen zu erweitern. So können erfolgreich getestete Highlightschleifen verstetigt und in die Konzeptionen aufgenommen werden.

Als Teil des Tests wird ein Testprotokoll empfohlen. Dieses Testprotokoll besagt, wie die Routen festgelegt werden, wie sie publiziert werden und wie der Erfolg gemessen werden soll.

Das Testprotokoll wird durch den GRL erstellt und evaluiert. Externe Büros können hinzugezogen werden. Eine Evaluation durch den GRL nach dem festgelegten Testzeitraum kann zeigen, ob die Route als Highlightschleife dauerhaft verstetigt werden soll.

Testprotokoll Highlightroute Pegau [Entwurf]

27.02.2023	AG: AST Leipzig Vertreten durch Projektleiter Richard Albrecht	AN: team red Deutschland GmbH Vertreten durch Projektleiter Gregor Ranft & Thomas Böhmer
-------------------	---	--

Ziel des Tests:	Testen des Zuspruchs für eine Führung der GRL-Radroute in kleineren Schleifen, die durch einen Bahnzugang, aber auch eine Radroute erreichbar sind
------------------------	--

Testzeitraum:	Juni 2023 – Juni 2024
----------------------	-----------------------

Methoden:	Mixed Method Approach. Qualitatives Feedback der Radreisenden auf der Webseite, Quantitative Messungen von Radfahrenden entlang der Highlightschleife, Quantitative Auswertung Nutzungsdaten Komoot / Outdooractive.
------------------	--

Vorgeschlagene Messpunkte:	51.176367, 12.232678; 51.221283, 12.247081; 51.200483, 12.302054; 51.224767, 12.295545; 51.206240, 12.222514;
-----------------------------------	---

Vorgeschlagene Messmechanik:	Messen des Verhältnisses zwischen den 5 Messpunkten, 3 innerhalb der Schleife, 2 außerhalb (Unterstützung der Aussage über die Gleichmäßigkeit der Schleifennutzung).
-------------------------------------	---

Abschluss für Test:	Auswertung durch Reporting, Entscheidung Weiternutzung, Verbesserungen aufgrund qualitativen Feedbacks
----------------------------	--

9.1. Mögliche Position, erste Runde Highlightschleifen

9.1.1. Speichen + GRL-Radroute

Speichen mit der GRL-Radroute zu verbinden, ergibt die erste Form der Highlightschleifen. Strecken vom Leipziger Hauptbahnhof in die Peripherie und ggf. zurück können in der Konsequenz jeweils als Rundtouren erfasst werden. Mehr zu der Funktionsweise der Speichen findet sich im Kapitel zu den Speichen (siehe Kap. 6.6).

Eine Analyse der Möglichkeit, die Speichen als Highlightrouten zu führen und dann mit den Themen entsprechend zu verzahnen, findet sich im Kapitel Verzahnung mit Themen (siehe Kap. 9.2).

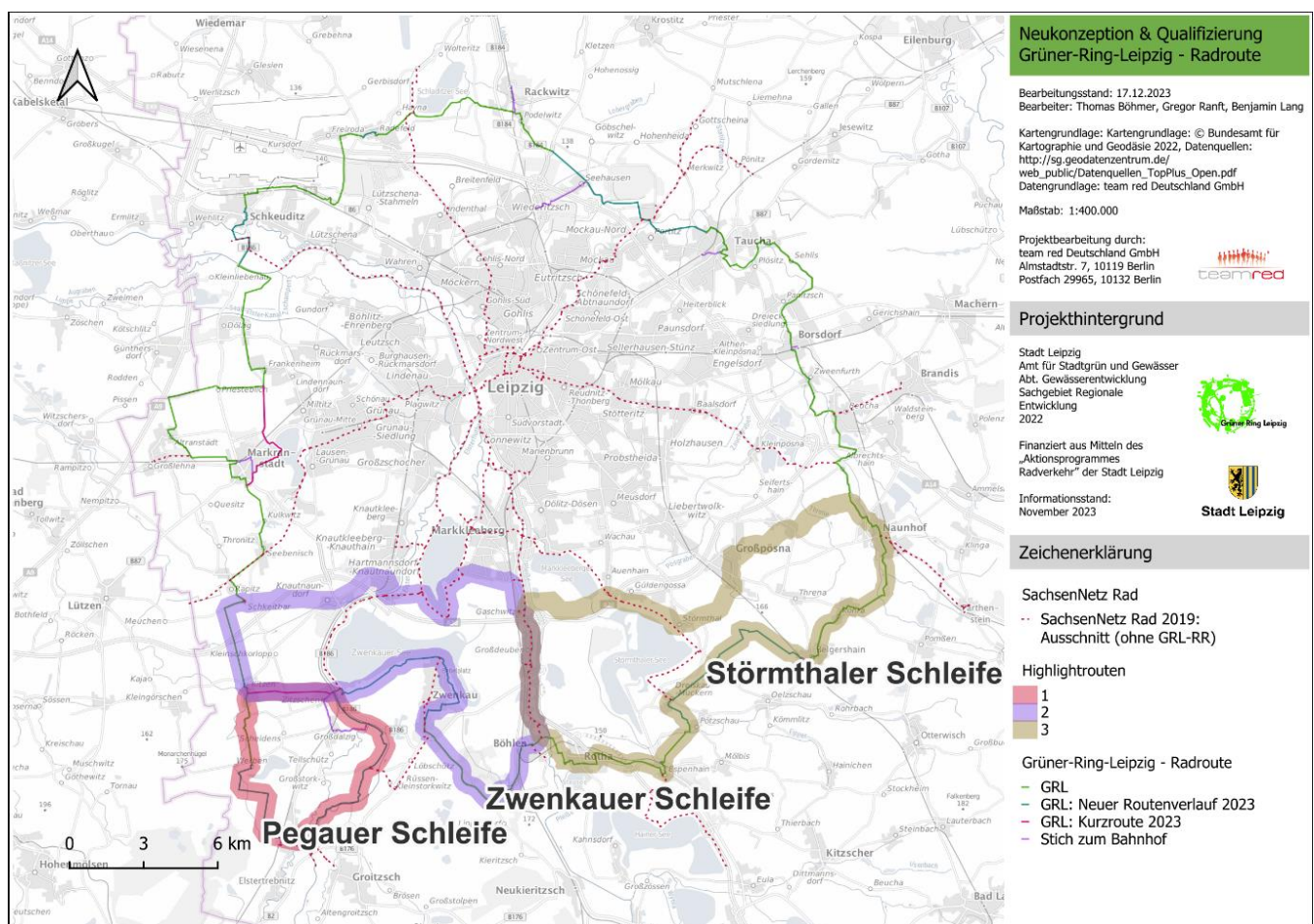


Abbildung 32: Highlightschleifen

9.1.2. Pegau

Durch die Kurzroute bei Pegau und die neue Führung entsteht ein kleiner Ring, der direkt als Highlightschleife getestet werden kann. Zudem bietet die Highlightschleife Pegau die hervorragende Möglichkeit das Thema Energie & Versorgung in einem Rundkurs zu absolvieren.

Diese Highlightschleife wird durch die Kurzroute durchgehend beschildert.

9.1.3. Zwenkauer See

Diese Schleife nutzt eine noch nicht existierende Route Schkeitbar – Markkleeberg als Highlightschleife, in Markkleeberg wird die KDL-Radroute bis Böhlen genutzt. Von Zwenkau geht es über Kitzen und die Kurzroute zurück nach Schkeitbar. Diese Schleife dient zum Validieren der Bedarfe eines stadtnäheren Verlaufs und könnte evtl. in eine eigene Route umgewandelt werden.

Diese Highlightschleife wird in der Testphase durch eine Onlinestreckenkarte ausgewiesen. Im Bereich der KDL-Radroute und der GRL-Radroute ist sie beschildert.

9.1.4. Störmthaler See

Diese Schleife führt von Markkleeberg und Großpösna nach Eicha, zurück geht es über die GRL-Radroute bis Böhlen und dann über KDL-Radroute zurück nach Markkleeberg. Sie dient zum Validieren der Bedarfe für einen stadtnäheren Verlauf und könnte evtl. in eine eigene Route umgewandelt werden.

Die Highlightschleife wird in der Testphase durch eine Onlinestreckenkarte ausgewiesen. Im Bereich der KDL-Radroute und der GRL-Radroute ist sie beschildert.

9.2. Verzahnung mit Themen

Es ergeben sich in Zukunft insgesamt drei Highlightschleifen und sieben Speichen an der GRL-Radroute. Es kam im Prozess der Wunsch auf, zu prüfen, ob die Highlightschleifen selbst mit den Themen kombiniert werden könnten. Dies ist aufgrund mehrerer Faktoren schwierig. An dieser Stelle soll dennoch ein Ausblick auf mögliche Kombinationsmöglichkeiten gegeben werden.

Eine Prüfung von POIs im innerstädtischen Bereich mit den Beteiligten der Workshops hat ergeben, dass diese oft einen anderen Charakter haben als die Themen, die an der GRL-Radroute selbst zu finden sind. Innerstädtische POIs wie der Leipziger Zoo, oder das Völkerschlachtdenkmal werfen große Themenwelten auf, die so in der Peripherie nur bedingt aufgegriffen werden können. Würde man das Thema an den innerstädtischen überragenden POI anpassen, würde die Peripherie dagegen abfallen. Dabei besitzt sie eigene Qualitäten, auf die mit der GRL-Radroute hingewiesen werden soll.

Eine weitere Herausforderung ist die Produktverantwortlichkeit. Würden andere Themengebiete der GRL-Radroute subsumiert und in der Wahrnehmung dominieren, würde die Produktqualität auch unmittelbar mit dem GRL und der GRL-Radroute verknüpft werden. Dies ist insofern schwierig, als der GRL keine Produktverantwortung über andere Radfernrouen der Region hat. Es würden sich auch weitere unnötige Verkomplizierungen für Nutzende ergeben, da unklar wird, wohin unter anderem Fehler in der Wegweisung oder

Schäden gemeldet werden können. Letzteres ließe sich ggf. durch ein gemeinschaftliches, im Großraum geltendes Schadensmanagement ausgleichen, das es in dieser stringenten Form zurzeit aber noch nicht gibt.

Fragen wirft eine solche Produktverantwortung auch in Bezug auf zukünftige Verantwortungen zur Streckenfindung, der Generierung von Maßnahmen, der Wegverantwortung und weiterem auf. Da der innere Grüne Ring erst 2020 mit dem Hinweis auf fehlende Manpower, schlechte bzw. veraltete und starkem Vandalismus unterworfenen Beschilderung und Komplexität der Koordination eingestellt wurde, kann die Produktverantwortung für alle Radfernwege im Großraum Leipzig aus Kapazitätsgründen auf absehbare Zeit nicht durch die Geschäftsstelle des Grünen Rings Leipzig geleistet werden.

Für die GRL-Radroute ist eine Themenausdehnung in Richtung Innenstadt nicht immer zu bewerkstelligen. So sind manche Themen mit nur einer Speiche versehen oder die Themenwelten beginnen und enden nicht immer an einem Themensegment. Dies hat verschiedene Gründe, z. B. wenn Themen an guten Schnittpunkten mit Highlightschleifen oder dem ÖPNV enden.

Eine Themenzuordnung für großräumige Flächen der Naherholung in Leipzig wäre langfristig eventuell wünschenswert. Zusammengefasst ergeben sich Stärken und Schwächen für eine solche Themenausdehnung:

Tabelle 12: Argumente für und gegen eine Kombination von Highlightschleifen mit Themen in Form einer SWOT-Analyse

Stärken	Schwächen
Nutzungsverständnis ist barrierearm zu erreichen, da es durch das Thema einen einfach zu verstehenden Bezug für Regionen gibt	Naheliegende Themen haben oft Differenz zwischen Stadtraum und Grünem Ring, manchmal mit weltbekannten Themen im Stadtraum und weniger bekanntem in den umliegenden Kommunen (kann dem Leitziel entgegenlaufen, die Region vorzustellen)
Ausblick für die Erlebnisse in dieser Region	Neben den Themen existierende POIs werden evtl. abgeschwächt oder schwächer dargestellt, als sie sind
Das Touristische Marketing wird erleichtert, da die Themenentscheidung bereits getroffen & koordiniert wurde	Themenfindung kann ein dauerhaftes Konfliktthema werden
Anhängen von Events und touristischen Leistungsträgern an Tourismusmarketing durch klares Thema erleichtert	Themenmüdigkeit kann eintreten, wenn ein Thema zu sehr gespielt wurde und keine Abwechslung vor Ort eintritt
Chancen	Risiken
Zugangspunkte für nicht regional Versierte erhöht	Produktverantwortung wird bei GRL gesehen, der diese aber nicht erfüllen kann
Mehr „virtuelle“ Nutzung erreicht, da innerstädtische POIs und Speichen stark besucht werden (im Vergleich zu	Schlechtes Nutzungserlebnis wird mit GRL-Radroute assoziiert, GRL-Radroute wird nicht empfohlen

Peripherie). Virtuell, da es keine wirkliche Änderung der Nutzermengen gibt.	
	Speichen werden zu stark kommuniziert, Anfahrt per Bahn als Möglichkeit die besonders gute Qualität der GRL-Radroute zu nutzen, wird nicht wahrgenommen

9.2.1. *Verschränkung von GRL-Segmenten, Themen und Speichen zu Gesamthemenräumen*

Ob und wie genau die Themensegmente jeweils als Großraumthemen mit den Themen und POIs im innenstädtischen Bereich harmonieren könnten, ist in der folgenden Übersicht zusammengefasst:

Themensegment	Kontext	Eignung
Wassersport & Kultur	<p>Speichen sind die Elsterradroute, Kohle-Dampf-Licht-Radroute, Radroute Berlin-Leipzig. Die Elsterradroute und Radroute Berlin-Leipzig verlaufen dabei durch Grünräume.</p> <p>POIs im innerstädtischen Bereich sind Red Bull Arena, Zoo Leipzig, Haus Auensee, Schlosspark Lützschena, Denkmal der 53, Messe Leipzig, Schloss Schönefeld, Abtnaundorfer Park, Naturbad Nordost.</p> <p>Die innerstädtischen POIs liegen nur teilweise an den Speichen. Zusätzlich stehen manche in starkem Kontrast mit der Peripherie (Zoo, Messe, Zentralstadion).</p>	-
Ernährung & Eiszeit	<p>Speichen sind die Radroute Berlin-Leipzig und die Leipzig-Elbe-Radroute. Die Radroute Berlin-Leipzig verläuft dabei fast ausschließlich durch Grünräume. Die Leipzig-Elbe-Radroute verläuft erst im letzten Drittel der Strecke durch Grünraum und ist für eine Vermarktung als Naherholungs-Speiche weniger geeignet.</p> <p>Die innerstädtischen POIs an der Strecke sind Oper Leipzig, Gewandhaus, Völkerschlachtdenkmal und Sanitäts- und Lazarettmuseum 1813.</p> <p>Auch hier gibt es einen starken Kontrast zwischen den teilweise international bekannten POIs im Innenstadtbereich und den peripheren POIs.</p>	-
Stock & Stein	<p>Speichen sind die Leipzig-Elbe-Radroute und die Neuseenland-Radroute. Diese verläuft dabei fast durchgehend durch Grünräume. Die Leipzig-Elbe-Radroute verläuft nur im letzten Drittel durch Grün.</p>	-

	<p>Die POIs, die an dieser Strecke liegen, sind Oper Leipzig, Gewandhaus, Völkerschlachtdenkmal, Sanitäts- und Lazarettmuseum 1813, Störmthaler Strand (mit Barockschloss und Aussichtspunkt), Kanupark Markkleeberg, Steinerlebnisplatz am Markkleeberger See, Bergbautechnik-Park und der Botanische Garten Oberholz.</p> <p>Auch hier überstrahlen die Innenstadt-POIs, was eine ungünstige Grundsituation für eine Gesamthemenwelt schafft.</p>	
Ufer & Parks	<p>Speichen sind die Neuseeland-Radroute und die KDL-Radroute. Beide Speichen verlaufen zum größeren Teil entlang von Grünräumen und bieten einen guten Startpunkt. Allerdings überlappen sich beide Speichen auch zwischen der Innenstadt und Markkleeberg und trennen sich erst hier, es ist also kein ganzes "Kuchenstück", das hier befahren werden kann.</p> <p>Näher an der Innenstadt Leipzigs liegende POIs entlang der Speichen sind Störmthaler Strand (mit Barockschloss und Aussichtspunkt), Kanupark Markkleeberg, Steinerlebnispark Markkleeberg, Bergbautechnik-Park, Botanischer Garten Oberholz und agra-Park.</p> <p>Dieses Thema ist aufgrund der Parks gut geeignet gemeinsam mit der GRL-Radroute verknüpft und als Gesamtraum verstanden zu werden.</p>	+
Sonne, Wind & Kohle	<p>Dieses Thema ist von der Stadt abgetrennt und daher nicht geeignet für eine Betrachtung mit Speichen.</p>	n/a
Mythen & Geschichte	<p>Speichen sind die Neuseenland-Radroute und der Elster-Saale-Radweg, wobei dieser leider erst am Stadtrand in Grünau beginnt, obwohl der Name etwas anderes assoziiert. Die Neuseenland-Radroute verläuft entlang eines Grünraums. Die Zuwegung zum Elster-Saale-Radweg vom Stadtkern aus verläuft auf städtischen Radwegen (Straßen) und ist nicht sonderlich zur Naherholung geeignet.</p> <p>Innerstädtische POIs entlang der Speichen sind Rennbahn Scheibholz, NSG Pleiße-Auwald, NSG Lehmlache Lauer, Cospudener See, Belantis, Bürgerbahnhof Plagwitz und Soziokulturzentrum Heizhaus.</p> <p>Hier ist es wegen der Varianz, des starken Kontrastes der innerstädtischen POIs und der qualitativ wenig geeigneten</p>	-

	Speiche des Elster-Saale-Radwegs, der erst in Grünau beginnt, nicht wirklich angebracht, von einem durchgehend angenehm mit dem Rad erreichbaren Raum zu sprechen.	
Ab in die Aue	<p>Speichen sind der Elster-Saale-Radweg und in Zukunft der Saale-Leipzig-Kanal-Radweg.</p> <p>POIs entlang des Elster-Saale-Radwegs sind Zoo Leipzig, Leipziger Auwald, Red Bull Arena, Haus Auensee, Schlosspark Lützschena, NSG Burgaue und NSG Luppeaue. Entlang des zukünftigen Saale-Leipzig-Kanal-Radwegs finden sich Bienitz, Sperrtor Burghausen, Entlastungsanlage und Ochsenwegbrücke.</p> <p>Gerade der Elster-Saale-Radweg bietet mit seinem frühen Zugang zur Aue die perfekte Zuwegung für dieses Thema. Hier können Peripherie und Innenstadt gemeinsam vorgestellt werden, ohne gegeneinander abzufallen. Ein Verweis auf den direkt in der Stadt startenden Themenbereich zeigt deutlich auf, dass Erholung direkt an der Haustür starten könnte.</p>	+

9.2.2. *Fazit Verschränkung von GRL-Segmenten, Themen und Speichen zu Gesamthemenräumen*

Besonders für die Themen

- Ufer & Parks
- Ab in die Aue

bietet sich ein großräumiger Themenzusammenhang an. Ein Themenzusammenhang in Kuchenstückform empfiehlt sich aus folgenden Gründen dafür aber nicht:

- **Mangelnde Naherholungsqualität:** Nicht alle Speichen sind geeignet zur direkten Naherholung. Sie sind teilweise nur als Zuwegung zur GRL-Radroute interessant.
- **Fehlende Qualitätssicherung:** Der GRL wird zum Verwalter der Qualitäten anderer Routen, wie in Bremen, da die Qualität auf den Speichen bei einer engeren Verschränkung unter einem Thema mit dem Produkt GRL-Radroute assoziiert wird. Durch die eigenständige Identität der Routen liegt die Qualitätsverantwortung aber dauerhaft bei anderen (und soll auch so bleiben).
- **Konkurrenzsituation Innenstadt <> Peripherie:** Die GRL-Radroute soll dazu dienen, das Umland um Leipzig vorzustellen. Themen, die sich nach POIs mit teilweise nationaler Bekanntheit orientieren lassen, und gegen die kleinere POIs im Umland abfallen, verfehlen das Grundziel der Radroute.
- **Dauerhaftes Konfliktpotenzial:** Aus dem Themenfindungsprozess ist bereits erkenntlich, dass den Raum als Thema zu begreifen in manchen Räumen Konflikte auslösen kann. Dies kann sich zu dauerhaften Problemfeldern für Themen

entwickeln, bei denen die Stadt Leipzig z. B. überzeugt ist, ein bestimmtes Thema für einen Raum zu definieren, das Umland dieses Thema aber als konfliktreich wahrnimmt.

- **Keine Erfahrungswerte zu flächigen Themen in der Region:** Bislang gibt es keine in Themen segmentierte Räume in der Region. Es gibt Routen, die sich einem Thema verschreiben. Ein neues Raumverständnis gleich über die gesamte Fläche zu stülpen ist ein sehr großer Schritt, der ohne Erfahrungswerte Komplexitäten aufwerfen kann. Wir empfehlen hier einen mehrstufigen Weg und erst einmal einen Anfang zu machen.

9.2.3. *Empfehlung: Einen Anfang machen*

Es empfiehlt sich, die Themen für zusammenhängende Raumerfahrungen in der Region erst einmal im Rahmen der GRL-Radroute zu etablieren. Den Raum unter einem Themendach zu begreifen ist ein großer Schritt, der eine Entwicklung von mehreren Jahren benötigt und nicht allein durch ein Konzept, sondern durch jahrelange Entwicklung kuratiert und erarbeitet werden muss.

Bis in die Innenstadt ragende Themenräume können langfristig in weiteren Schritten in Koordination mit anderen Radrouten entlang der Speichen ausgedehnt werden, falls die Erfahrungen mit Themen sich positiv ausgewirkt haben sollten.

Ziel sollte es sein, bei gleichbleibender Verantwortungsstruktur (jede Radroute bleibt für sich verantwortlich) gemeinsame Themenräume von Innenstadt und Peripherie langfristig von der GRL-Radroute zu trennen und unter dem Dach der LEIPZIG REGION zu bündeln. So können Themenerfahrungen ohne Überschneidung mit der Qualitätsverantwortung den Nutzenden vermittelt werden.

10. Maßnahmenkatalog

Im Rahmen der Neukonzeption und Qualifizierung der GRL-Radroute wurde eine Liste von Maßnahmen erstellt. Diese wurden unter Berücksichtigung des Unterschieds zwischen Qualitätszielen und vorgefundenen Qualitäten ausformuliert.

Wichtig: Diese Maßnahmen sind herausgearbeitete Problemzonen mit entsprechendem Handlungsbedarf. Der Maßnahmenplan soll dabei als Umsetzungserleichterung verstanden werden. Die teilnehmenden Kommunen haben sich gemeinsam verpflichtet, die beschlossenen Qualitätsziele schrittweise umzusetzen. Mit der zeitnahen Umsetzung der Maßnahmen wird der Radverkehr in der Region erheblich verbessert, auch indem Komfort und Sicherheit erhöht werden. Es kann sein, dass Maßnahmen sich mit anderen Konzepten oder eigenen Baumaßnahmen berühren. In diesem Fall dienen die Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog als Feedback, das beachtet werden sollte, ob und inwiefern die aktuelle eigene Maßnahme mit dieser Einschätzung übereinstimmt.

Der Maßnahmenkatalog findet sich im Anhang dieses Konzepts.

Der Maßnahmenkatalog teilt sich in zwei Maßnahmenkategorien:

10.1. A: Infrastrukturelle bauliche Maßnahmen

Diese Maßnahmen umfassen Strecken und Punktmaßnahmen, die z. B.:

- **Oberflächenqualität** verbessern
- **Knotenpunkte** verbessern
- **Gefahrenstellen** reduzieren oder entfernen
- **StVO-Diskrepanzen** korrigieren

10.2. B: Organisatorische oder touristische Maßnahmen

Diese Maßnahmen umfassen z. B.:

- Maßnahmen zur Verbesserung der **gastronomischen Kooperation**
- Verbesserung der **Koordination** von Radwegen in der Region
- Errichtung von **Pausenstellen**

Die Maßnahmen sind jeweils auf einem Din-A4 Blatt zusammengefasst.

11. Schlusswort

Mit der Neukonzeption und Qualifizierung der Grünen Ring Leipzig - Radroute erhält der über mehrere Jahre angestoßene Prozess der Erneuerung der Radroute ein weiteres Kapitel. Die Einbeziehung vieler Beteiligter war dabei genauso wichtig wie das gegenseitige Lernen und Analysieren von anderen Grüner Ring Regionen sowie Themenradrouten der Region.

Am Ende dieses Prozesses steht ein Konzept, das vom Selbstverständnis her eine Zusammenfassung eines einjährigen Analyse- und Diskussions- und Entscheidungsprozesses darstellt. Das finale Ergebnis dieses Prozesses sind verschiedene Handlungsempfehlungen und konkrete Maßnahmen, die nun als Maßgabe und Inspiration für Verbesserungen der GRL-Radroute dienen sollen.

Wichtig ist dabei, dass dieses Konzept nicht als perfektes Endergebnis zu verstehen ist, sondern als Beginn eines weiter lebendigen Prozesses, der durchaus auch Korrekturen oder Anpassungen beinhalten wird. Wichtiger ist es, in der Region mit neuen Ideen die richtigen Hebel in Bewegung zu setzen. So halten wir das zukünftige Verständnis des Raums als über Themen verbundene Segmente, in denen verschiedene Zielgruppen diese Themen in der Fläche erleben können, für ein revolutionäres Selbstverständnis der Region. Dieses Selbstverständnis wird nicht durch ein Konzept allein entstehen. Im Gegenteil, es wird Jahre, verschiedene Anläufe und das Engagement jeder und jedes Einzelnen benötigen, die Themen mit Leben zu füllen und sie in Leipzig und der Region zu verankern. Gleiches gilt für die Highlightrouten: Diese bilden beim GRL ein zukunftsweisendes Potenzial, neue Routen zu erschaffen und Streckensegmente zu verbinden. Mithilfe der Testdarstellung kann die jeweilige Test Highlightroute auch auf Erfolg hin geprüft werden. In Zukunft ist es also möglich, in Leipzig und Umgebung ein neues Tool zu nutzen, um auch zwischen umfangreicheren Neukonzeptionen die Streckenführungen auf entstehende Bedarfe hin zu aktualisieren und neue Routenverbindungen zu schaffen.

Bezüglich des touristischen Rahmens bestehen zusätzlich große Hebelpotenziale, was die Attraktivität der Region in Kooperation mit der Gastronomie und den Pausenstellen anbetrifft. Erstere dient durch neue Absprachen zu Infrastrukturnutzung (Toiletten, Wasser, Strom) der Reisequalität. Letztere kann als Ort angesehen werden, an dem in Zukunft das Radfahren in der Region „zelebriert“ wird. Dies ist zum einen ein wichtiger Faktor, um Radreisende auf andere Routenangebote aufmerksam zu machen, zum anderen kann man mit Infrastruktur die regionale Verbundenheit mit den Radrouten demonstrieren. Vorteil ist, dass die zusätzliche Infrastruktur automatisch den Komfort des Radreisens erhöhen wird.