



INNOVATIONSREGION
MITTELDEUTSCHLAND

TOURISTISCHE MOBILITÄT IN MITTELDEUTSCHLAND

KURZFASSUNG

NEUE WEGE FÜR INNOVATION UND WERTSCHÖPFUNG

Strukturwandel in der Innovationsregion Mitteldeutschland

10.05.2022

Ein Projekt der



METROPOLREGION
MITTELDEUTSCHLAND



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

Impulse für Innovation und Wertschöpfung im Mitteldeutschen Revier

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

Bearbeitung

PTV Transport Consult GmbH	absolut GPS	dwif-Consulting
Cunnersdorfer Straße 25 01189 Dresden	Christianstraße 1 04105 Leipzig	Sonnenstraße 27 80331 München
+49 351 40909-0 dresden@consult.ptvgroup.com	+49 341 39281107 mail@absolut-gps.com	+49 89 237028-90 info@dwif.de

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

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

#moderndenken



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	IV
1 Ausgangslage und Zielstellung der Studie	1
2 Touristische Mobilität in der Region	3
2.1 Charakteristik der touristischen Mobilität in der Region	3
2.2 Stellenwert des Themas „Touristische Mobilität“	4
2.3 Touristische Mobilitätsangebote und deren Erfolgsfaktoren	4
2.4 Erreichbarkeit der Region	5
2.5 Barrierefreiheit	5
3 Touristischer Radverkehr	6
3.1 Trends und Entwicklungen im Radtourismus.....	6
3.2 Bestandsanalyse.....	7
4 Digitales Wegeinformationssystem	11
5 Umsetzungs- und Handlungsempfehlungen	12
5.1 Ziele und Leitbild für die Touristische Mobilität in der Region.....	12
5.2 Handlungsempfehlungen und Schlüsselmaßnahmen.....	14
5.3 Fazit	18

Abkürzungsverzeichnis

EMMD	Europäische Metropolregion Mitteldeutschland
IRMD	Innovationsregion Mitteldeutschland
LK	Landkreis
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest (hier in der Regel ein touristisches Ziel)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr



1 Ausgangslage und Zielstellung der Studie

Die energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung stellen das Mitteldeutsche Revier vor sehr große Herausforderungen. In den nächsten Jahren wird es darum gehen, neue regionalwirtschaftliche Perspektiven zu schaffen und den länderübergreifenden Strukturwandel zu gestalten. Die Freizeit- und Tourismuswirtschaft kann dabei eine Schlüsselrolle einnehmen. Der Erfolg von neuen Freizeit- und Tourismusangeboten ist jedoch abhängig von deren verkehrlicher Erreichbarkeit: Gut ausgebaute und attraktive Mobilitätsangebote sind ein Basisfaktor für das „Wohlfühlempfinden“ bei touristischen Aktivitäten in der Region.

Dabei hat gerade die Weiterentwicklung der touristischen Mobilitätsangebote einen besonderen Netzwerkeffekt – sie bilden das Rückgrat für bestenfalls reibungslose, sich zeitgemäß fortbewegende Besucherströme über bestehende Verwaltungsgrenzen hinweg. Die Weiterentwicklung der touristischen Mobilität erzeugt dabei einen besonderen Netzwerkeffekt für die Region, weil die Mobilitätsbedürfnisse – anders als oftmals im Alltagsverkehr – über Verwaltungsgrenzen hinweg verlaufen und gute Lösungsansätze eine enge Kooperation zwischen touristischen Leistungsträgern und Mobilitätsanbietern erfordern. Dies begünstigt sowohl die Lebens- und Standortqualität als auch die Wertschöpfung in der Region und fördert den Zusammenhalt.

Die Herausforderungen und Potenziale für die Weiterentwicklung nachhaltiger und touristisch attraktiver Mobilitätsangebote sind jedoch mannigfaltig. Zu berücksichtigen sind unter anderem die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten, insbesondere die abnehmende Bedeutung des Pkw bei der Großstadtbevölkerung und der Trend zum E-Bike, die unterschiedlichen Strukturen und Bedürfnisse im Alltags- und im touristischen Verkehr sowie die digitale Transformation im Verkehrsbereich. Die touristische Mobilität bildet dabei ein positiv besetztes Experimentier- und Entwicklungsfeld, auf dem sowohl die lokal-regionale Bevölkerung als auch Gäste und Besucher den Umgang mit innovativen und nachhaltige Mobilitätsformen erlernen, was potenziell das Mobilitätsverhalten im Alltagsverkehr beeinflusst.

Während die Integrierte Mobilitätsstudie Mitteldeutschland ein übergeordnetes Mobilitätsleitbild für die Region mit verschiedenen strategischen Szenarien zur Zielerreichung aufzeigt, ergänzt die vorliegende Studie diese Strategie um die Bereiche der touristischen Mobilität und des touristischen Radverkehrs. Ebenso wichtig sind die inhaltlichen Verflechtungen zur Tourismusstrategie Mitteldeutschland. Um die Erreichbarkeit der Anziehungspunkte und Angebote sicherzustellen, sind die Infrastrukturvoraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen und neue Mobilitätskonzepte, insbesondere im ländlichen Raum bzw. in der Verknüpfung von Stadt und Land, zu entwickeln.

Die Bedeutung einer nachhaltigen touristischen Mobilität als Standortfaktor, die damit verbundenen Chancen und Herausforderungen für ostdeutsche Destinationen sowie der Bedeutungszuwachs der Steuerungsaufgabe „Mobilität“ im Destinationsmanagement bestimmen dabei die Fokusthemen der Studie (Abbildung 1).

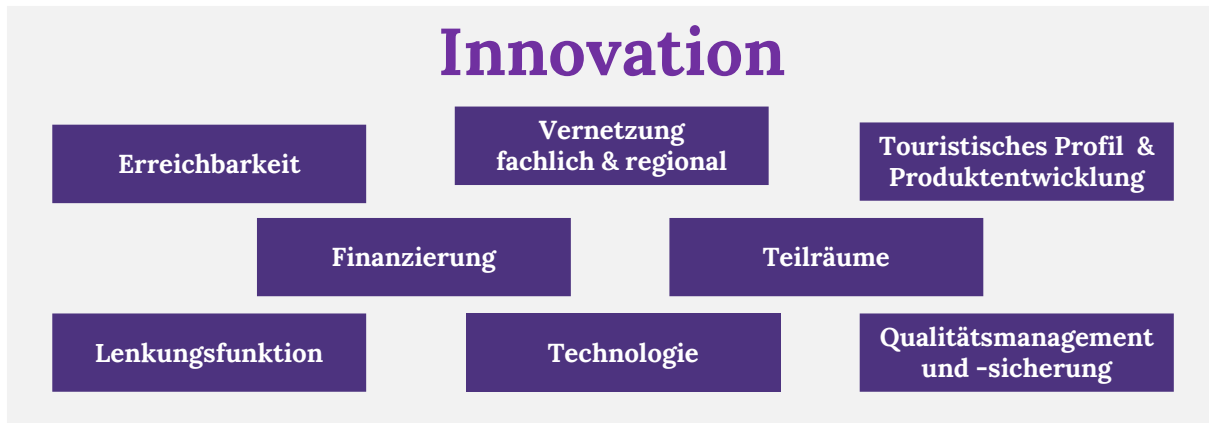


Abbildung 1: Fokusthemen zur touristischen Mobilität

Der Untersuchungsraum dieser Studie umfasst die kreisfreien Städte Leipzig und Halle (Saale) in Sachsen und Sachsen-Anhalt sowie die Landkreise Altenburger Land (Thüringen), Burgenlandkreis, Saalekreis, Landkreise Mansfeld-Südharz und Anhalt-Bitterfeld (Sachsen-Anhalt) sowie die Landkreise Leipzig und Nordsachsen (Sachsen). Die Region übernimmt die Funktion als Impulsgeber und gegebenenfalls als Reallabor für die nachfolgend definierten Maßnahmen. Deren Umsetzung kann und sollte jedoch auf weitere Kommunen und Landkreise in der Metropolregion Mitteldeutschland ausgedehnt werden.

Mit dem erarbeiteten Konzept für die touristische Mobilität wurden gemeinsam mit den Projektbeteiligten der Region dringend notwendige Impulse für die Gebietskulisse gesetzt. Dazu wurden umfassende Beteiligungsformate in Form einer Lenkungsgruppe zur touristischen Mobilität, einer eigenen Arbeitsgruppe für den touristischen Radverkehr und durchgeführter Projekt-Workshops zur touristischen Mobilität etabliert.

Die Ergebnisse basieren auf einer Bestandsanalyse zur touristischen Mobilität und der Erreichbarkeit der Region (siehe Kapitel 2) sowie der touristischen Radverkehrsinfrastruktur (siehe Kapitel 3 und 4). Im Anhang 1 des Ergebnisberichtes sind die Erreichbarkeit referenzgebender touristischer Ziele in der Region und abgeleitete Handlungsansätze zusammenfassend dargestellt.

Die Ergebnisse in Form von Umsetzungs- und Handlungsempfehlungen (siehe Kapitel 5) sollen für den anstehenden Entwicklungsprozess als Leitplanke dienen.

2 Touristische Mobilität in der Region

2.1 Charakteristik der touristischen Mobilität in der Region

Aktivitäten, Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl

Die Region Mitteldeutschland bildet keine eigenständige Urlaubsdestination, sondern umfasst viele unterschiedliche Destinationen (Städte, WelterbeRegion usw.). Die rund neun Millionen Übernachtungsgäste sind überwiegend beruflich unterwegs und konzentrieren sich aber vor allem auf die Städte Leipzig, Halle (Saale) und Naumburg. Die rund 80 Millionen jährlichen Tagesreisen sind demgegenüber weit überwiegend durch Freizeitanlässe motiviert (Verwandten-/Bekanntebesuche, Gastronomiebesuche, Erholungs- und Spazierfahrten) und kommen zum überwiegenden Teil aus der Region selbst. Neben den Innenstädten (Einkaufen) und Einkaufszentren haben „Points of Interest“ (POI) wie Freizeit- und Kultureinrichtungen eine hohe Anziehungskraft. In den ländlich geprägten Regionen dominieren Outdooraktivitäten wie Wandern die Tagesausflüge; entsprechend wichtig sind gute Verknüpfungen zwischen dem ÖPNV und den Wanderrouten. 61 Prozent der Tagesreisen konzentrieren sich auf das Wochenende (einschließlich Freitag). Für die Verkehrsmittelwahl von örtlicher Bevölkerung und Gästen gilt: Je ländlicher der Raum, umso größer ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den Wegen und umso geringer ist der Anteil des Radverkehrs, vor allem aber des ÖPNV. 40 Prozent der Tagesausflüge in der IRMD führen zu Zielen in bis zu 25 km Entfernung, 35 Prozent zu Zielen in über 50 km Entfernung.

Raum- und mobilitätsbezogene Trends und Entwicklungsperspektiven im Tourismus bis 2040

Noch sind die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die zukünftige Entwicklung des Reiseverhaltens und touristischer Angebotsformen sowie den resultierenden Mobilitätsbedarf nicht absehbar. In der Entwicklung zeichnen sich Tendenzen ab, die bereits vor der Pandemie zum Teil feststellbar waren. So werden die Städte voraussichtlich einen dauerhaften, noch nicht konkret bezifferbaren Einbruch beim Messe-, Kongress- und Tagungsgeschäft erfahren; hier gilt es zum Beispiel neue und entzerrte freizeitorientierte Angebotsformen als Ausgleich zu entwickeln. Für ländliche Reiseregionen bietet sich hingegen die Chance, von der zunehmenden Nahorientierung der Gäste zu profitieren (Verzicht auf Flugreisen, Renaissance des Deutschlandtourismus, Zunahme der Freizeitaktivitäten, auch im Bereich des spezialisierten Tagungstourismus (Workation¹, Tagen auf dem Lande). Der Trend zur Auflösung der strikten räumlich-funktionalen Trennung von Arbeit und Freizeit verändert die Stadt-Land-Verflechtungen und führt zu neuen Mobilitätsmustern. Mobilitäts-, Versorgungs-, Erlebnis- und Komfortaspekte sind integriert zu betrachten. Damit gerade die ländlichen Regionen diese Chancen auch nutzen können, müssen periphere Standorte auch ohne eigenen Pkw besser erreichbar werden, was diese vor große Herausforderungen stellt: Die städtisch geprägten Besucher stellen hohe Anforderungen an das Mobilitätsangebot in der Urlaubs- und Freizeitdestination im Hinblick auf Verfügbarkeit, Durchgängigkeit und Flexibilität („Mobility as a Service“). Zum Erhalt

¹ Work(=Arbeit) und Vacation(=Urlaub)

der Erholungsqualität sind zudem Maßnahmen der Besucher- und Verkehrslenkung notwendig. Verkehrsmittelübergreifendes, intermodales Reisen erfordert gut funktionierende Mobilitätsknoten.

2.2 Stellenwert des Themas „Touristische Mobilität“

In den touristischen Strategien und Konzepten der Region ist eine grundsätzliche Offenheit der meisten touristischen Organisationen auf lokaler, regionaler und Landesebene zur Kooperation mit dem Verkehrssektor zu erkennen, aber auch ein steigender politischer Druck zur Lösungsfindung. Der Radtourismus wird dabei übereinstimmend als das zentrale, grenzüberschreitend zu entwickelnde und zu vermarktende touristische Element für das Mitteldeutsche Revier betrachtet. Es mangelt jedoch an einer übergeordneten Koordination durch Landesorganisationen und damit auch an einer hochwertigen Produktentwicklung mit Mobilitätsbausteinen in der Fläche. Ländergrenzen überschreitende Zusammenarbeit erfolgt nur punktuell, ist aber auf regionaler Ebene teilweise schon gelebte Realität. Aufgrund der dominierenden innerregionalen Freizeitverkehre lag der Fokus der Akteure bislang auf einer Verbesserung der Vor-Ort-Mobilität, nicht jedoch auf der Entwicklung einer nachhaltigen Anreise-Kommunikation (z. B. konsequente „Bahn-first“-Strategie). Zwar gibt es einzelne positive Beispiele, eine konsequent auf attraktiven ÖPNV-Angeboten aufbauende touristische Produktentwicklung findet sich aber in den wenigsten Konzepten. Auch fehlen die Grundlagen für eine strategische Problemanalyse und die Ableitung von konkreten Zielen für eine nachhaltige touristische Mobilität (Daten, Nachhaltigkeitsdefinition). Als weitere Zukunftsherausforderungen erkannt werden vor allem die Schaffung von intelligenten Mobilitätsangeboten für die „erste/letzte Meile“, das Zusammendenken der Mobilität von Einheimischen und Touristen sowie das Etablieren dauerhafter Finanzierungslösungen, auch grenzüberschreitend.

Seitens der Mobilitätsplanungen wird die touristische Mobilität zumindest teilweise berücksichtigt, z. B. in der Regionalentwicklung oder in den Nahverkehrsplänen des ÖPNV. Hier zeigt sich jedoch, dass auf die touristische Mobilität ausgerichtete ÖPNV-Angebote eine freiwillige zusätzliche Aufgabe der Aufgabenträger sind und unter Finanzierungsvorbehalt stehen. Auch fehlt in der Regel eine Quantifizierung der touristischen Mobilitätsnachfrage in den Planwerken, die ein strategisches Herangehen erlauben würden. Die Folge sind kleinteilige bzw. isolierte ÖPNV-Lösungen mit eingeschränkter Reichweite und entsprechend geringen Nutzerzahlen.

2.3 Touristische Mobilitätsangebote und deren Erfolgsfaktoren

In der Region gibt es eine Reihe touristischer Mobilitätsangebote (Bahn, Bus, Schiff, Tarif). Diese sind bisher auf die jeweiligen Teilregionen begrenzt – vor allem aufgrund der lokal ausgerichteten Finanzierungsstrukturen – und erzeugen keine regionsweite Sogwirkung. Aus Sicht der beteiligten Akteure sind entscheidende Erfolgsfaktoren für touristische Mobilitätsangebote, dass sie am jeweiligen Mobilitätsbedarf ausgerichtet und im Vergleich

zur Pkw-Erreichbarkeit wettbewerbsfähig sind. Wichtig sind darüber hinaus, ein übergreifendes und zielgruppengerechtes Marketing, ein „Kümmerer“ zur Koordination und gemeinsamen Vermarktung von Tourismus- und Mobilitätsangeboten, die politische Unterstützung der Mobilitätsangebote sowie eine langfristig gesicherte, möglichst intersektorale Finanzierung. So zeigt sich, dass derartige Angebote tendenziell dann langfristig Bestand haben, wenn diese im Sinne der Regionalentwicklung als Standortfaktor begriffen und damit breite ideelle und finanzielle Unterstützung genießen.

2.4 Erreichbarkeit der Region

Die beiden Oberzentren Leipzig und Halle (Saale) sind Übernachtungsschwerpunkte und für die Region zugleich zentrale Zugangsknoten zum Fernverkehrsnetz von Straße und Schiene. Deutliche Reisezeitvorteile und somit eine hohe Konkurrenzfähigkeit hat die Bahn gegenüber dem Pkw dabei auf den Relationen nach Hamburg, Berlin, Cottbus, Erfurt, München, Frankfurt am Main und Hannover, was für ein nachhaltiges Anreisemarketing genutzt werden kann. Für die meisten anderen Orte bzw. Ziele in der Region sind jedoch die nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen mit dem Pkw deutlich schneller zu erreichen als die großen Bahnknoten mit dem regionalen ÖPNV. Diese Wirkungstendenz würde bei Realisierung der aktuell fest disponierten Straßenbauvorhaben noch verstärkt.

Die Erreichbarkeit von touristischen Zielen innerhalb des Untersuchungsgebietes zeigt sich ambivalent. So liegen zwar viele Ziele in den Zentren, in der Nähe zum regionalen Bahn- und vereinzelt auch PlusBus-Netz (Fahrplan mit regelmäßigem Takt und Wochenendangebot) oder an touristischen Radrouten, so dass eine gute Ausgangsposition für nachhaltige Erreichbarkeit besteht. Abseits der Oberzentren ist der ÖPNV aber zeitlich nur entlang der S-Bahn-Strecken konkurrenzfähig oder wenn die ÖPNV-Anreise einen Preisvorteil bietet. Alle anderen touristischen Ziele sind am Wochenende mit dem ÖPNV meist nur schlecht oder gar nicht erreichbar, was auch für einige besucherstarke Ziele gilt. Hier ist der Pkw aufgrund des gut ausgebauten Straßennetzes zeitlich im Vorteil und auch flexibler. Weitere Nutzungsbarrieren bilden die zum Teil langen und unattraktiven Zugangswege zur Haltestelle, der zum Teil umfangreiche Informationsbedarf beim Ticketerwerb im ÖPNV sowie fehlende Echtzeit-Informationen. Zudem ist das Anreisemarketing überwiegend Pkw-orientiert.

2.5 Barrierefreiheit

Die flächendeckende Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 ist gesetzlich geregelt. Die Umsetzung scheiterte bislang aber vor allem am Ausbaustand der Haltestellen. Auf allen touristischen Ebenen ist die Barrierefreiheit zumindest als Querschnittsthema verankert. Die Umsetzung beschränkt sich bislang jedoch vor allem auf Informationsangebote und betrifft nur einzelne zertifizierte Anbieter. Barrierefreie Reiseketten innerhalb der Region sind daher noch nicht realisierbar.

3 Touristischer Radverkehr

3.1 Trends und Entwicklungen im Radtourismus

Der Radtourismus boomt und bildet für alle Destinationen im Mitteldeutschen Revier eine wichtige Säule. Mit einer Vielzahl an touristischen Leuchtturm-Angeboten und regionalen Highlights setzt das Gebiet schon heute attraktive Akzente für Radgäste. Allerdings fehlt, neben den analysierten Qualitätsdefiziten, auch eine übergreifend abgestimmte Entwicklung. Dabei stehen die Radnutzung und der Radtourismus auf Basis der hochgradigen Verbesserungen der Fahrzeuge und Komponenten sowie des Wandels zu einer postfossilen Gesellschaft vor einer drastischen Veränderung und Aufwertung. Die Wandlung des touristischen Nutzerverhaltens allein in den vergangenen fünf Jahren ist dafür nur Vorbote. In der Folge sind neue Konzepte, fundierte Lösungsansätze bis hin zu neuen Regionalzuschnitten notwendig.

Verschiedene, langfristig wirkende Megatrends beeinflussen den Radtourismus-Markt. Besonders prägend sind drei Megatrends:

- ▶ Die *Urbanisierung* führt dazu, dass Radtourismus-Angebote in den Städten oder im nahen Umfeld stärker nachgefragt werden und dass mehr auf lokale und regionale Besonderheiten geachtet wird. Eine gute Anbindung der Angebote an öffentliche Verkehrsmittel wird als wichtig erachtet und kann zu einem Wettbewerbsfaktor werden.
- ▶ Der Megatrend *Neo-Ökologie* beeinflusst Nachfrage und Angebot im Radtourismus. Das Naturerleben steht im Fokus der Zielgruppe, ebenso wie Nachhaltigkeitsthemen und die Identifikation mit der Umgebung (Land, Leute, regionale Kultur).
- ▶ Im Megatrend *Konnektivität* werden die Möglichkeiten digitaler Technologien durch Vernetzung nutzbar gemacht. Der Trend beeinflusst die Weiterentwicklung von Produkten wie Leihbikes, die den Nutzenden jeweils die neusten technologischen Standards bieten und damit ein breiteres Zielgruppenspektrum ansprechen. Er zeigt sich aber auch in der Nutzung digitaler Technologien für die Dokumentation der eigenen Aktivitäten oder zur Vernetzung mit der Szene über digitale Plattformen,

Eingebettet ist diese Entwicklung in weitere Megatrends, die die Gesellschaft in den nächsten Jahrzehnten prägen werden, wie Gesundheit, Individualisierung/Selbstbestimmung, Mobilität und Silver Society (gesunde und aktive Ältere).

Vor diesem Hintergrund hat sich das Fahrrad in den letzten Jahren vom bloßen Gebrauchsgegenstand zum Sportgerät, Lifestyle-Accessoire und Statussymbol entwickelt. Die Typenvielfalt hat ebenso zugenommen wie deren Leistungsfähigkeit und -reserven, was in mehr Sicherheit und Komfort sowie breiteren Anwendungsmöglichkeiten mündet. Einen besonders starken Einfluss auf den Radtourismus hat dabei der Siegeszug des E-Bikes, der auch topografisch anspruchsvolle Mittelgebirgslandschaften, die Teile der Gebietskulisse prägen, für breitere Teile der Bevölkerung zugänglicher macht.

3.2 Bestandsanalyse

Akteurskreis im touristischen Radverkehr

In der Innovationsregion Mitteldeutschland gibt es insgesamt 63 institutionelle Akteure auf unterschiedlichen Ebenen, die den touristischen Radverkehr betreuen, managen und entwickeln. Mehr als zwei Drittel der Kooperationen zwischen den Akteuren konzentrieren sich jedoch auf nur sieben Institutionen und es gibt lediglich fünf länderübergreifende Kooperationen. Die Stärkung der landkreis- und länderüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere mit dem Thüringer Landkreis Altenburger Land, ist dabei elementar für den Erfolg. Im Rahmen des Projektes wurde daher eine länderübergreifende Arbeitsgruppe Radtourismus gebildet, deren Aufgabe es auch war, eine Zusammenarbeit relevanter Akteure im Bereich Radtourismus über die Projektlaufzeit hinaus vorzubereiten.

Jedes der drei Bundesländer verfügt über ein aktuelles Radverkehrskonzept, ebenso die meisten Landkreise sowie einige Kommunen. Inhaltlich fordern diese Konzepte eine Fokussierung auf wenige, qualitativ hochwertige Angebote und deren zielgruppengerechte Kommunikation, Lückenschlüsse und Qualitätssicherungsmaßnahmen bei der Fahrradinfrastruktur, die Verbesserung der Information sowie den Austausch zwischen beteiligten Institutionen auf allen Ebenen.

Digitalanalyse

Um Optimierungsbedarfe im touristischen Radroutennetz zu identifizieren und empfehlenswerte Entwicklungsrichtungen abzuleiten, erfolgte eine umfassende Digitalanalyse von auswertbaren Parametern eines Radurlaubes. Diese brachte folgende Ergebnisse:

- ▶ *Attraktivität des Raumes und des touristischen Radroutennetzes:* Auch wenn die infrastrukturelle Entwicklung im radtouristischen Sektor stellenweise noch ausbaufähig ist, so lässt sich insgesamt eine sehr gute Abdeckung mit überregionalen Radwegen und regionalen Rundtouren feststellen, die über Routen-Kombinationen Radreisen in und durch jede Teilregion ermöglicht. Der hohe Erlebniswert der Naturparke in der Region sowie der größeren Seen und Flüsse wird über eine Einbindung in das touristische Radroutennetz bereits gut genutzt. Radreisenden stehen im Gesamttraum zudem ausreichend Unterkunftsmöglichkeiten in allen Preissegmenten zur Verfügung.
- ▶ *Wegepotenzialanalyse:* Die Analyse von Wegebenutzbarkeit, Unterhaltungszustand, Zugangsbeschränkungen und Überschneidungen mit anderen Nutzergruppen zeigt, dass auf allen evaluierten Radrouten mit Ausnahme des Unstrutradwegs Handlungsbedarf besteht, auch wenn einzelne Radwege (zum Beispiel Elberadweg, Saaleradweg oder Europaradweg R1) sehr gut abschneiden.
- ▶ *Analyse der Start- und Endpunkte:* Rund zwei Drittel der Start- bzw. Endpunkte von touristischen Radrouten sind mit Basis-Elementen in den Kategorien Anreise, Information, radtouristische Infrastruktur und Übernachtungsmöglichkeiten ausgestattet, wenn auch meist nicht in allen Kategorien in gutem Maße. Die höchsten Bewertungen erhielten Radwege in der Stadt Leipzig, im Landkreis Nordsachsen und im Burgenlandkreis. Bezogen auf die Gesamtregion besteht jedoch erhöhter Handlungsbedarf.

- ▶ *Analyse der Routen-Korridore:* untersucht wurde die Verfügbarkeit von routenbegleitenden Ausstattungselementen in den Kategorien Naturraum, Begleitinfrastruktur und Service, Information, Einkehr und POI, die den Erlebniswert der Radroute charakterisieren. Die Analyse zeigt, dass besonders die überregionalen Radrouten gut abschneiden, da eine ausreichende Infrastrukturausstattung dort besonders im Fokus steht. Generell sind jedoch nur wenige regionale Highlights direkt in die Wegeführung eingebunden. Es zeigen sich auch große regionale Unterschiede; so haben die dichter besiedelten Bereiche durchweg eine bessere Infrastrukturausstattung. Gezielte Qualitätsverbesserungen zur Ausschöpfung der Potenziale sind notwendig.
- ▶ *Analyse der Einbindung von POI:* Rund 85 Prozent der analysierten POI sind direkt in eine touristische Radroute eingebunden oder in weniger als 500 m Entfernung erreichbar. In Bezug auf die analysierten Top-POI besteht kaum Handlungsbedarf, eine stärkere Einbindung kleinerer POI in Routenverläufen muss jedoch geprüft werden.
- ▶ *Nutzungskonflikte:* In der Praxis scheinen Nutzungskonflikte zwischen dem Radverkehr und anderen Nutzungen auf gemeinsam genutzten Wegen eher selten aufzutreten. Gemeinsam mit den lokalen Rad-Akteuren wurden lediglich zwölf Punkte mit Handlungsbedarf identifiziert. Allerdings ist zu vermuten, dass sich auf touristischer Ebene mit dem Thema bisher kaum auseinandergesetzt wurde und sich daher Gästebefragungen empfehlen.
- ▶ *Verortung von E-Bike spezifischer Infrastruktur:* 33 Betriebe bieten in allen Landkreisen und kreisfreien Städten den Verleih von E-Bikes an; die meisten davon liegen direkt an den touristischen Radrouten. Insgesamt stehen 231 E-Bike Ladestationen zur Verfügung, die meisten in der Stadt Leipzig, deutlich weniger außerhalb der großen Städte, dann jedoch unmittelbar entlang der touristischen Radrouten. Aufgrund der Fortschritte bei der Batterietechnik werden Ladestationen im Routenverlauf längerfristig nicht mehr nötig sein.

Infrastrukturvorhaben

Die Landkreise Leipzig und Nordsachsen setzen aktuell die meisten radspezifischen Infrastrukturvorhaben um und sind Treiber der Entwicklung, um den Radtourismus in der Innovationsregion Mitteldeutschland langfristig zu etablieren. Allgemein lässt sich feststellen, dass Regionen, die auch jetzt schon besser aufgestellt sind, besonders stark eine Weiterentwicklung forcieren. Auf der anderen Seite drohen insbesondere der Raum um die Stadt Halle (Saale) und der Süden und Südosten der Innovationsregion zurückzufallen. Dadurch sind zunehmende Qualitätsunterschiede innerhalb der Region zu befürchten, die durch gezielte Maßnahmen entschärft werden müssen.

Einschätzung der Radwege-Situation (Online-Umfrage)

Um einen tieferen Einblick in die Wünsche und Bedarfe der touristischen Leistungsträger sowie der beteiligten Landkreise zu erhalten, wurde auf Basis der Bestandsaufnahme eine Online-Befragung zu verschiedenen Handlungsfeldern durchgeführt. Insgesamt konnten 46 vollständige Fragebögen ausgewertet werden. Die Ergebnisse ermöglichten eine Schwerpunktbetrachtung bei der Maßnahmenplanung.

- ▶ *Handlungsfeld Strategie und Marke:* Die meisten Befragten schätzen ihren gewählten Radweg mit Blick auf die Zielgruppen im Radtourismus als qualitativ gut ein, insbesondere für Paare. Ausbaufähig ist vor allem die Eignung für Familien/größere Gruppen und E-Bikes.
- ▶ *Handlungsfeld Infrastruktur:* Hier wird mehrheitlich Ausbaubedarf gesehen, insbesondere mit Blick auf Anzahl und Zustand von Rastplätzen, Wegequalität, Untergrund und Sicherheit. Als gut wird mehrheitlich der Zustand der Beschilderung, die Anbindung an den Schienenfernverkehr bzw. den ÖPNV und die Pkw-Parkmöglichkeiten bewertet und als ausbaufähig vor allem die Ladeinfrastruktur.
- ▶ *Handlungsfeld Organisation, Kooperation und Finanzierung:* Die länder- und akteursübergreifende Zusammenarbeit wird als ausbaufähig eingeschätzt. Lediglich die regionale und landkreisübergreifende Zusammenarbeit der radtouristischen Akteure wird für gut befunden.
- ▶ *Handlungsfeld Produkt:* Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten werden größtenteils als ausbaufähig bewertet, wobei die Radfreundlichkeit in den Beherbergungsbetrieben nicht immer eingeschätzt werden kann.
- ▶ *Qualitätssicherung:* Eine deutliche Mehrzahl der Befragten gibt an, dass ihnen keine zentrale Stelle für die ausschließliche Qualitätssicherung der Radinfrastruktur bekannt ist, wobei es vereinzelt schon Planungen für solche Stellen gibt.
- ▶ *Planungen:* Die meisten Planungen für den Radverkehr beziehen sich auf den Ausbau der Wegeinfrastruktur, gefolgt von Planung wegebegleitender Infrastruktur.
- ▶ *Monitoring:* Touristische Radgäste werden nur von einem knappen Drittel der Befragten erfasst, und das mehrheitlich manuell (Handzählgeräte, Interviews/Befragungen) und auch nur sporadisch.
- ▶ *Erwartungen:* Besonders häufig wird der Wunsch nach Koordinierungsstellen geäußert sowie die klare Benennung von Zuständigkeiten unter den beteiligten Akteuren. Ebenso besteht der Wunsch nach Vernetzung und Einheitlichkeit (unter anderem bei Beschilderung, und Daten- und Wegemanagement). Bemängelt wird die Beschaffenheit von Radwegen, fehlende Verbindung zu Fernradwegen oder benachbarten Orten sowie fehlende Informationen für die Radgäste.

Knotenpunktwegweisung

Eine Analyse der Knotenpunktwegweisung ergab, dass viele der als geeignet einzustufenden Standorte bereits mit einer Knotenpunktwegweisung ausgestattet sind bzw. eine solche in Planung ist. Ein Blick in die Nachbarregionen der Innovationsregion Mitteldeutschland zeigt, dass es vor allem im Osten und Westen gute Anknüpfungspunkte an das dortige Radroutennetz gibt. Eine flächendeckende Knotenpunktwegweisung ist grundsätzlich anzustreben und die Planungen sind übergreifend zu verbinden. Aufbauend aus Erfahrungen in Regionen, die bereits eine Knotenpunktwegweisung erfolgreich etabliert haben, wurden zentrale Rahmenbedingungen, Prozessschritte und Maßnahmen für die Umsetzung eines Knotenpunktsystems in der Metropolregion Mitteldeutschland definiert.

Benchmarking mit anderen Tourismusregionen

Anhand von ausgewählten Beispielen aus anderen Regionen wird erkennbar, wie die Akteure in der untersuchten Gebietskulisse den derzeitigen und zukünftigen Herausforderungen begegnen können. Die Erkenntnisse beeinflussen die Erfolgsaussichten signifikant und ermöglichen eine Einschätzung der Anforderungen an Markt- und Konkurrenzfähigkeit einer perspektivischen Radregion in der Zukunft. Dies betrifft insbesondere die Organisation der gebietsübergreifenden Kooperation, eine konsequente, gemeinsam getragene Strategie und das Bearbeiten von Querschnittsthemen, wie zum Beispiel die Verknüpfung von Barrierefreiheit und Nachhaltigkeit.

4 Digitales Wegeinformationssystem

Der Qualitätseindruck wegegebundener touristischer Produkte wird maßgeblich vom Angebot und Zustand der Infrastruktur bestimmt. Maßgebliche Kennzeichen sind hohe Investitions- und Unterhaltskosten sowie eine Vielzahl tendenziell tourismusferner Aufgabenträger. Eine gemeinsam nutzbare Grundlage und Systematik für das grenzüberschreitende digitale Wegemanagement eignet sich daher besonders für eine Zusammenarbeit auf Ebene der Innovationsregion Mitteldeutschland.

Derzeit (Ende 2021) verfolgen die drei beteiligten Bundesländer unterschiedliche, aktuell nicht kompatible GIS-Strategien in Bezug auf die Verwaltung touristisch relevanter Infrastruktur. Hieraus resultiert eine große Divergenz beim Einsatz digitaler Lösungen für das Wegemanagement auf Destinations-, Landkreis- und Kommunalebene, wobei nur in etwa der Hälfte der Region überhaupt Softwarelösungen eingesetzt werden.

Trotz des erkennbaren Mehrwertes eines gemeinsamen digitalen Wegemanagements zeichnet sich derzeit ab, dass die Nutzung einer solchen Lösung kurz- und mittelfristig weder realistisch noch prioritär ist. Daher wird empfohlen, durch eine sukzessive, perspektivisch weitgehende Angleichung von Attributen, Standards und Daten im Wegemanagement eine etwaige gemeinsame Plattform oder zumindest den Datenaustausch zwischen den Systemen bestmöglich vorzubereiten. Hierdurch ließe sich bereits kurzfristig die Infrastruktur- und Produktqualität stärken. Im Prozesshandbuch werden dazu die digitalen Aufgaben im strategischen und operativen Wegemanagement, Anwendungsschritte, Daten und Schnittstellen dargestellt.

5 Umsetzungs- und Handlungsempfehlungen

5.1 Ziele und Leitbild für die Touristische Mobilität in der Region

Handlungsfelder für die künftige Entwicklung der touristischen Mobilität

Aus der Bestandsanalyse der touristischen Mobilität resultieren vier Handlungsfelder, in denen alle folgenden Handlungsempfehlungen einsortiert werden (Abbildung 2):

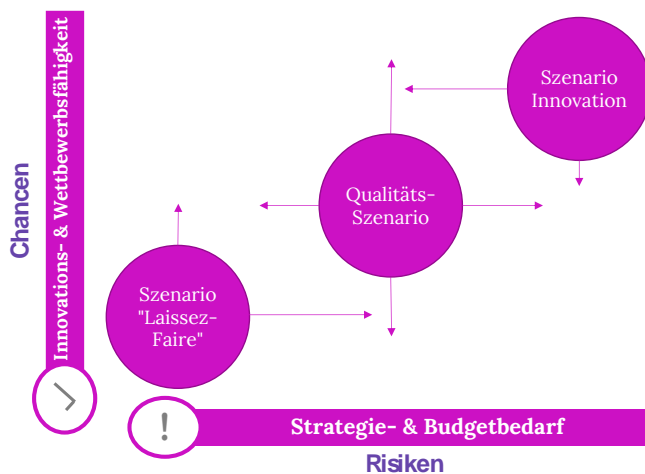


Abbildung 2: Handlungsfelder für die künftige Entwicklung der touristischen Mobilität

Entwicklungsszenarien als Gestaltungsrahmen der Maßnahmen

Als Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen wurden drei Szenarien skizziert, die sich an den Megatrends (siehe Kapitel 3.1) sowie an den in der Integrierten Mobilitätsstudie Mitteldeutschland definierten Entwicklungsszenarien für 2040 orientieren und die den von außen geprägten Handlungsrahmen aufzeigen (Abbildung 3).

Entwicklungspfade für touristische Mobilität



Szenarien und Hypothesen

- ▶ "Laissez-faire" hat die höchste Unsicherheit bezüglich möglicher Wirkungen (Innovation und gestärkte Wettbewerbsfähigkeit der IRMD), verbunden mit (kurzfristig) geringen Budgetrisiken
- ▶ Die Realisierung des **Innovationsszenarios** verlangt hohe Budgets, strategische Vorgehensweise, bietet die höchsten Chancen, aber auch relevante Risiken
- ▶ Das inkrementell angelegte **Qualitätsszenario** sichert mindestens den Anschluss an zukünftige Entwicklung; konkrete "Gewinne" können trotz vergleichsweise hohem Budgetbedarf gering sein.

Abbildung 3: Übersicht der rahmengebenden Entwicklungsszenarien

Die Entwicklungsszenarien und deren Chancen-Risiko-Abwägung wurden im Rahmen eines Workshops mit regionalen Akteuren genutzt, um geeignete Handlungsansätze bzw. Maßnahmen zu identifizieren.

Entwicklungsgrundsätze der touristischen Mobilität und Ziele

Die regionalen Akteure sehen die wahrscheinlichste Entwicklungsrichtung im Bereich des Qualitäts- bzw. Innovationsszenarios mit einem Transformationsbedarf in Richtung nachhaltige touristische Mobilität. Hierfür wurden entsprechende Entwicklungsgrundsätze formuliert, die ausgerichtet sind auf eine konsequente Gästeorientierung unter Beachtung des Interessenausgleichs (örtliche Bevölkerung, Umwelt und Klima). Im Fokus steht der Ausbau umweltfreundlicher Mobilitätsangebote mit dem Fahrrad als zentralem Baustein, begleitet durch ein permanentes, professionelles Monitoring der Fahrradinfrastrukturen. Die organisatorische Entwicklung zielt auf eine Verbesserung des Grundlagewissens, eine stärkere grenzüberschreitende Vernetzung und die Anpassung der Planungsprozesse bei Mobilitätsangeboten und touristischen Produkten ab.

Das Zielsystem umfasst vier Oberziele, die auch für die parallel erarbeiteten Studien (Integrierte Mobilitätsstudie und Tourismusstrategie Mitteldeutschland) gelten, und jeweils zugeordneten konkreten Unterzielen (Abbildung 4).

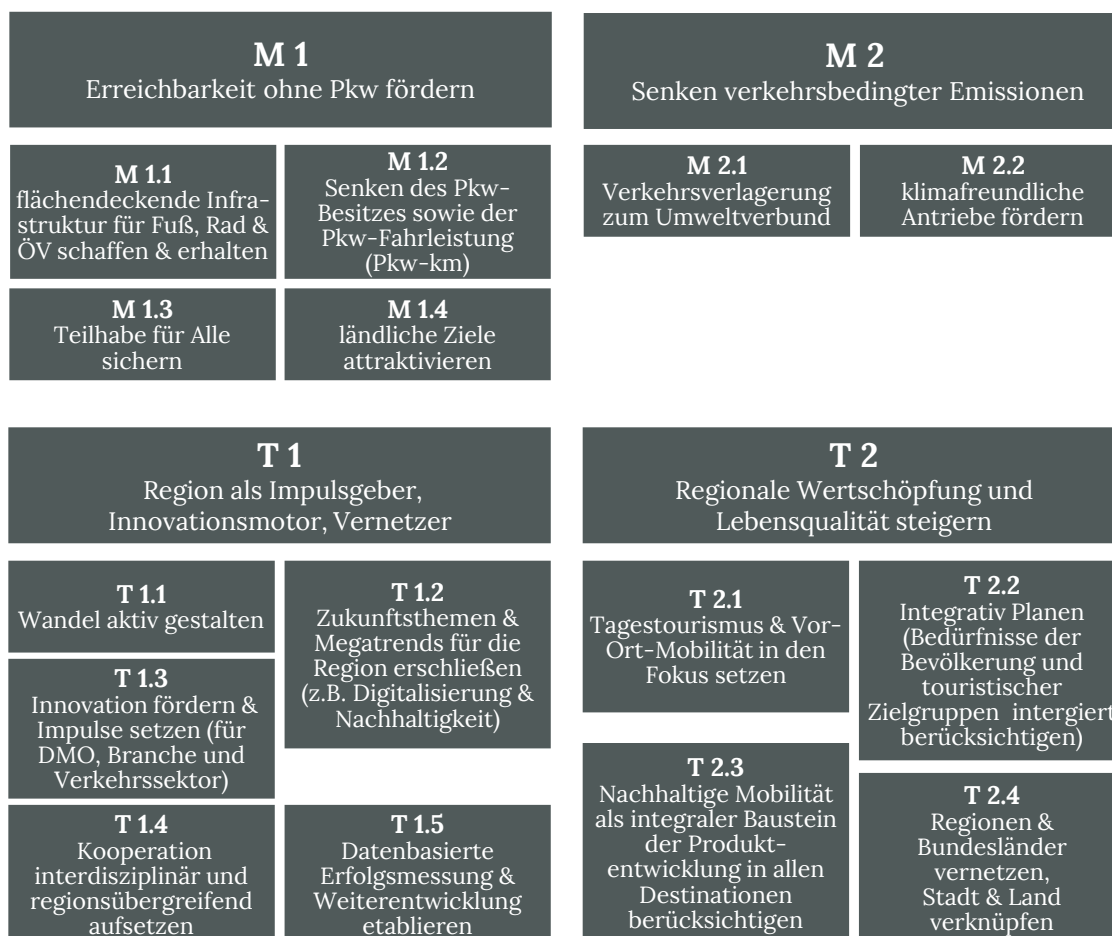


Abbildung 4: Zielsystem Handlungsempfehlungen

5.2 Handlungsempfehlungen und Schlüsselmaßnahmen

Ein breiter Katalog an Handlungsempfehlungen (Maßnahmen) ist den vier Handlungsfeldern zugeordnet und untersetzt das Zielsystem. Inhaltlich leiten sich die Handlungsempfehlungen aus der Bestandsanalyse ab; sie sind auf die Zielerfüllung ausgerichtet (Tabelle 1).

Tabelle 1: Themen der Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Handlungsfeld Strategie und Marketing (S)	Handlungsfeld Organisation, Kooperation und Finanzierung (O)
<p>Themen der Maßnahmenvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Planungsprozesse ▶ Zuständigkeiten (Erfassung) ▶ Evaluation der Destinationsausrichtung, ▶ Monitoring ▶ Mobilitäts(daten)plattform ▶ regionsweite Standards für touristische Mobilität ▶ radspezifische Kampagnen ▶ umsetzungsorientierte Forschungsprojekte 	<p>Themen der Maßnahmenvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahmenplan Umsetzung/Betrieb Radverkehr ▶ Zuständigkeiten (Zuordnung) ▶ Koordination/Koordinierungsstellen ▶ Kooperation/Unterstützung/Change-Management ▶ Datenpflege für kommunale Partner ▶ Qualitätsmanagement ▶ Abbau von Planungs- und Investitionshürden ▶ Finanzierungsquellen/Finanzierungsberatung
Handlungsfeld Infrastruktur und Mobilitätsangebote (I)	Handlungsfeld Produkt (P)
<p>Themen der Maßnahmenvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ vernetzte Mobilitätsangebote ▶ Standardisierung und Mindestanforderungen bei touristischen Radrouten ▶ Qualitätssicherung der Wegeinfrastruktur ▶ GIS-Systeme (Beschilderung, Touren, POI) ▶ E-Bike-Ladestationen und sonstige Begleitinfrastruktur 	<p>Themen der Maßnahmenvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Leitprodukte mit integrierten ÖPNV-Bausteinen ▶ digitale Informationsstelle für Radtourismus ▶ Hierarchisierung von touristischen Radrouten und Knotenpunktsystem ▶ verstetigte Produktstandards ▶ integrierte Angebote (Mobilität & Tourismus) ▶ Pauschalangebote für Leitprodukte ▶ Leistungspartner-Vernetzung

Sieben **Schlüsselmaßnahmen** nehmen gegenüber den übrigen Handlungsempfehlungen einen besonderen Stellenwert ein, da sie gemäß dem innovativen Anspruch zentrale Impulse setzen und stark auf die Erreichung der Oberziele einzahlen. Sie lassen sich nach ihrem Charakter schwerpunktmäßig den Handlungsfeldern zuordnen:

O=Organisation, S=Strategie, I=Infrastruktur und P=Produkt.

1. Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland (O1) (Wissen fördern, Projekte koordinieren und die nachhaltige Erreichbarkeit der Region fördern)
2. Mobilitätsdatencloud (S1) (Daten genieren für Kooperation, Gästelenkung u. Monitoring)
3. Systematische Weiterentwicklung als übergreifende Radregion (S2)
4. Besuchermonitoring und Wegemanagement (S3) (regionsübergreifender Einsatz)

5. Ausbau vernetzter Mobilitätsangebote (I1) (letzte Meile bedarfsgerecht bedienen und Erreichbarkeit touristischer Ziele nachhaltig und flächendeckend sichern)
6. Qualitätsausbau und -sicherung der Radwegeinfrastruktur (I2) (Qualität der Radwegeinfrastruktur erfassen, durch einheitliche Standards verbessern und nachhaltig sichern)
7. Ausbau von Leitprodukten mit nachhaltigen Mobilitätsbausteinen (P1) (nachhaltige Erreichbarkeit integrieren und Verkehr verlagern).

Zwei Schlüsselmaßnahmen werden als künftige „Taktgeber“ für eine innovative nachhaltige Transformation touristischer Mobilität detaillierter ausgeführt. Weitere Schlüsselmaßnahmen ordnen sich diesen „Taktgebern“ erkennbar zu.

Schlüsselmaßnahme „Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland“ (O1)

Zielsetzung und Beschreibung

Das „Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland“ soll als Institution die Kooperationspartner in der Region über Länder-, Regions- und Branchengrenzen hinweg bei der Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsangebote unterstützen und als zentrale Koordinierungsstelle wesentliche Themen in den Bereichen der Alltags- und Freizeitmobilität fördern.

- ▶ **Netzwerkbildung und Koordination** der verschiedenen Kooperationspartner sowie anwendungsorientierter Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis
- ▶ **Beratung** von Kommunen und Touristikern und weiteren Akteuren im Bereich Mobilitätsmanagement und Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsangebote und der Digitalisierung im Mobilitätssektor
- ▶ **Qualifizierung** der Akteure zu nachhaltiger Mobilität, Fachtagungen, Mobilitätsforen
- ▶ **Koordination** bei Planung, Bau und Vermarktung nachhaltiger Mobilitätsprojekte
- ▶ **Unterstützung** von Partnern bei der Akquise geeigneter Fördermittel
- ▶ **Evaluation und Monitoring** des Mobilitätsverhaltens sowie von Infrastruktur und Mobilitätsangeboten
- ▶ **Wahrung** der Interessen nachhaltiger Mobilitätsformen bei Konflikten mit anderen Infrastrukturen

Umsetzung

Kooperationspartner können neben Kommunen, Bildungseinrichtungen, Unternehmen, touristische Leistungsträger, DMO sowie Mobilitätsanbieter sein. Für die Kooperationspartner sollte aus einer Kooperationsvereinbarung mit dem Mobilitätsnetzwerk ein direkter Nutzen durch die Aufgaben der Institution gestiftet werden. Gleichzeitig sollten sich die Partner zur inhaltlichen Mitarbeit und zum Umsetzen bestimmter Schlüsselthemen verpflichten, um digitale und nachhaltige Mobilitätsangebote in Mitteldeutschland zu fördern.

Für das Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland werden die folgende inhaltliche Struktur und Kernthemen vorgeschlagen.

Digitalisierung	Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	Touristische Mobilität
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Datenbereitstellung ▶ Digitale Mobilitätsdienste ▶ Mobilitäts-Monitoring 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vernetzung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr ▶ Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Kommunen ▶ Fokussierung auf Nachhaltigkeit bei strategischen Planungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Besuchermonitoring ▶ Radverkehr und Wegemanagement ▶ Produktbildung mit Mobilitätsangeboten

Neben der Finanzierungsfrage einer solchen Koordinierungsstelle ist zu klären, wo diese künftig anzusiedeln ist. Zudem sind entsprechende Kooperationspartner zu gewinnen.

Bezug zu anderen Schlüsselmaßnahmen

Das „Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland“ kann als zentrale Grundlage die Umsetzung aller anderen Schlüsselmaßnahmen und Handlungsempfehlungen deutlich unterstützen, durch: bruchlose Kooperation zwischen verschiedenen Akteuren über Landkreis- und Bundeslandgrenzen hinweg und die dringend benötigte Verzahnung von touristischen, kommunalen sowie Verkehrsvertretern. Koordination zum Nutzen aller Partner wäre v.a. zu leisten bei der gemeinschaftlichen Erarbeitung von Lösungen für vernetzte **Mobilitätsangebote/ Letzte Meile (I1)**, aber auch:

- ▶ **Schlüsselmaßnahme „Mobilitätsdatencloud“ (S2):** Die Weiterentwicklung bestehender Mobilitätsportale wie z. B. dem MP Mitteldeutschland (www.mobile-mitte.de) mittels einer Datencloud soll künftig alle relevanten touristischen Angebots- und Nachfragedaten sowie mobilitätsbezogene Informationen und Zahlen intelligent verschneiden, zusammenführen und Mobilitätsanbietern sowie touristischen Leistungsträgern bereitstellen. Erweiterte Inhalte und Funktionalitäten lassen die touristische User Experience bei Tages- wie Übernachtungsgästen verbessern und schaffen Grundlagen, Pkw-orientierten Gästen nachhaltige Mobilitätsalternativen für (tages-)touristische Wege direkt an deren touristischen Kontaktpunkten anzubieten.

Schlüsselmaßnahme „Systematische Weiterentwicklung als übergreifende Radregion“ (S2)

Zielsetzung und Beschreibung

Die Schlüsselmaßnahme „Systematische Weiterentwicklung als übergreifende Radregion“ gehört aufgrund ihrer überzeugungs- und ressourcenintensiven Anforderungen zum Innovationszenario. Ziel ist es, den Gesamttraum langfristig zu einer europäischen Modellregion für den Radtourismus zu formen, die Alltag und Tourismus gemeinsam denkt und den notwendigen Anstoß für pedalgetriebene Fahrzeuge gibt. Es entsteht eine Radregion, die auch in Fachkreisen Wellen schlägt, die Standards setzt, Gewicht hat und Inspiration für andere Regionen liefert. Die systematische Aufwertung der Radprodukte und -angebote hat das Ziel, ein durchgängig hohes Qualitätsniveau herzustellen.

Eine erfolgreiche und langfristige Positionierung des Radtourismus erfordert ein ausgeprägtes Engagement von Seiten der touristischen Leistungsträger (z. B. Gastgewerbe) und der Mobilität. Daher sind neben der Förderung des Radinfrastrukturausbaus Anreize zu schaffen, um vielschichtige Angebote und flankierende Aktivitäten für den Radtourismus zu entwickeln und zu betreiben, die möglichst viele potenzielle Radgäste ansprechen. Dies bedeutet eine gut abgestimmte und eng verzahnte Entwicklung des Radtourismus im Gesamttraum. Die Berücksichtigung von Ansätzen und Innovationen digitaler Transformation, E- und Mikromobilität, Verkehrspsychologie sowie Nachhaltigkeit ist Voraussetzung für den langfristigen Erfolg. Die Aktivierung der Politik bildet den Fokus – der Stellenwert des Radtourismus soll im Rahmen der Verkehrswende sukzessiv an Bedeutung gewinnen.

Umsetzung

Grundvoraussetzung bei der Umsetzung dieser Maßnahme sind eine gesicherte Mittelausstattung für die Koordinierung, Pilotierung und den Dauerbetrieb, eine Angleichung der Umsetzungsbedingungen zwischen den beteiligten Bundesländern und eine breite politische bzw. institutionelle Rückendeckung für die operativ verantwortliche Ebene.

Hierfür sind u.a. folgende Umsetzungsschritte vorgesehen:

- ▶ Bildung/Aufbau einer Koordinierungsstelle Rad (KOS Rad) als zentrale Anlaufstelle für Austausch, Koordinierung, Information und Kompetenzaufbau (Ansiedlung beim Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland)
- ▶ gemeinsames Monitoring und Priorisierung über Infrastrukturvorhaben
- ▶ Weiterentwicklung und Systematisierung von Fahrradverleih und Bike-Sharing an ÖPNV-Stationen
- ▶ Verankerung und Steigerung der Erlebnisqualität, z. B. durch Kriterienkataloge, Zertifizierung als ADFC-Radregion bzw. weitere qualitative Verfahren (z. B. BYPAD); Steigerung der Servicequalität, z. B. durch mehr fahrradfreundliche Betriebe
- ▶ Erarbeitung Masterplan Radtourismus als gemeinsame Strategie der nächsten Jahre

Bezug zu anderen Schlüsselmaßnahmen

Die Umsetzung einer Radregion Mitteldeutschland hängt stark an der übergeordneten Schlüsselmaßnahme „Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland“. Für die langfristige Zielerreichung ist die Etablierung einer zentralen Koordinierungsstelle beim „Mobilitätsnetzwerk Mitteldeutschland“ zur übergeordneten Steuerung und Regelung strategischer sowie operativer Aufgaben der Radregion dringend zu empfehlen. Gleichzeitig sind weitere Schlüsselmaßnahmen mit der Schaffung einer übergreifenden Radregion verknüpft:

- ▶ **Besuchermonitoring und Wegemanagement (S3):** Einheitliche Prozesse für Datenaufbau und -bewertung sichern in der angestrebten Radregion die innovative Angebotsentwicklung und Infrastrukturplanung durch belastbare Daten. So erhöht die Messung (radtouristischer) Wertschöpfung die Investitionssicherheit. Einheitliche Strukturen für digitale Datenerfassung, -pflege, -auswertung, -verwaltung und -nutzung sind unverzichtbar für nachhaltiges Management von Weeginfrastruktur.

- ▶ **Qualitätsausbau und -sicherung der Radwegeinfrastruktur (I2):** Nur durch die konsequente, systematische Aufwertung der Wegeinfrastruktur ist es möglich, ein durchgängig hohes Qualitätsniveau und die notwendige Sicherheit in der künftigen Radregion her- und sicherzustellen.
- ▶ **Ausbau von Leitprodukten mit nachhaltigen Mobilitätsbausteinen (P1):** Ein Ausbau der K|D|L|S-Route als profilgebendes Leitprodukt würde auf die Radregion einzahlen, am besten kombiniert mit nachhaltiger Mobilität, also dem Kapazitätsausbau zur Mitnahme von Rädern im ÖPNV, ergänzenden Sharing-Angeboten, etc.

5.3 Fazit

Nachhaltige Mobilität ist auch eine Frage der touristischen Wettbewerbsfähigkeit: Nach Einschätzung der Akteure erwarten Gäste und Einheimische zunehmend Alternativen zur Pkw-Mobilität auch bei (tages-)touristischen Aktivitäten. Die Teilräume jenseits der Kernstädte Halle (Saale) und Leipzig haben ihr Potenzial für naturnahe Erholung im Tagestourismus und Kurzzeittourismus mit Übernachtung noch nicht ausgeschöpft. Um diese Potenziale im Zuge der Renaissance des Binnentourismus heben zu können, ist ein klimagerechter Ausbau der Erreichbarkeit von Ausflugs- und Urlaubszielen zentral und wettbewerbsrelevant.

Die Radnutzung und der Fahrradtourismus stehen durch deutliche Verbesserungen bei Fahrzeugen und Komponenten sowie des Wandlungsdrucks zu einer postfossilen Gesellschaft vor einer signifikanten Aufwertung. Im Zusammenhang mit den Entwicklungsherausforderungen durch den Strukturwandel ergibt sich für die Region nun die Chance, den touristischen Radverkehr und nachhaltige touristische Mobilitätsoptionen als Wachstumsfaktor im Tourismus zu nutzen und wertschöpfend zu fördern. Das Ziel der Radtourismusregion befördert neben der zukunftsfähigen Positionierung in einem wichtigen Tourismussegment zusätzlich den Status des Rades als wichtigem Baustein bei der Verkehrswende in Mitteldeutschland.

Mit der konsequenten Umsetzung der im Abschlussbericht dokumentierten Schlüsselmaßnahmen (siehe Kapitel 5.3) können diese Entwicklungen in der Region positiv befördert und verankert werden, um die angegebenen Entwicklungspotenziale zu nutzen. Die benannten Maßnahmen setzen dabei **dringend notwendige Impulse**.

Dabei sollten durch die Verankerung einer zentralen Koordinierungsinstanz Synergieeffekte im Changemanagement durch die damit verbundene Förderung und Steuerung der Maßnahmenumsetzung sowie dem möglichen Know-how-Transfer zwischen den Akteuren genutzt werden. Dies zielt in der touristischen Mobilität im Besonderen darauf ab, dass touristische Belange künftig innerhalb der Mobilitätsplanung und Mobilitätsaspekte in der touristischen Produktentwicklung konsequent berücksichtigt werden. Im touristischen Radverkehr soll damit die Umsetzung einheitlicher Standards befördert werden.

Jede Region sollte die herausgearbeiteten Handlungsempfehlungen evaluieren und schrittweise und untereinander abgestimmt umsetzen. Dabei ist die Verknüpfung der touristischen Mobilität und Alltagsmobilität ein wesentlicher Schritt zum Erfolg.



INNOVATIONSREGION
MITTELDEUTSCHLAND

Kontakt

Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH
Schillerstraße 5
04109 Leipzig

Handlungsfeld Tourismus und Kultur, Annett Kautz

0341 / 600 16 – 265
kautz@mitteldeutschland.com

www.mitteldeutschland.com
www.innovationsregion-mitteldeutschland.com

Ein Projekt der



METROPOLREGION
MITTELDEUTSCHLAND