



Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 Teil I: Infrastruktur

Hauptnetz-Rad

Alltagsradverkehr

- IR II* bestätigter Verlauf
- - - - IR II* alternative Führung zur Hauptroute
- IR III* bestätigter Verlauf
- - - - IR III* alternative Führung zur Hauptroute, z.T. temporär, bis Hauptroute nutzbar
- IR III* Untersuchung der Streckenführung erforderlich
- IR III* potenzielle Netzergänzung

IR II*: inngemeindliche Radschnellverbindung
 IR III*: inngemeindliche Hauptradverbindung

* Die Hauptrouten IR II und IR III wurden unter Anwendung der Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN) als Hauptrouten des Alltagsradverkehrs ermittelt. Der Methodik der RIN liegt die Verbindung von Zentren zugrunde. Entsprechend der Bedeutung der Zentren werden die Routen, die diese Zentren verbinden, eingestuft. Für die Stadt Leipzig haben die Hauptrouten IR II die höchste Prioritätsstufe.

SachsenNetz Rad

- Bestand
- Ergänzung
- - - - vorläufige Führung

Regionale Routen außerhalb Leipzigs

-

Haupt- und Mittelzentren

- Hauptzentrum aus SEKo (A-Zentrum und B-Zentren)
- Mittelzentrum aus Regionalplan Westsachsen / Umland

Grundzentren

- Stadtteil- oder Ortszentrum aus SEKo (C-Zentren)
- Zentrum ergänzend zum SEKo / Stadt oder Umland
- Grundzentrum aus Regionalplan Westsachsen / Umland

Bike & Ride

- | Anlagen mit Dach | Anlagen ohne Dach |
|--|--|
| ■ Auslastung < 90 % | ■ Auslastung < 90 % |
| ■ Auslastung > 90 % | ■ Auslastung > 90 % |

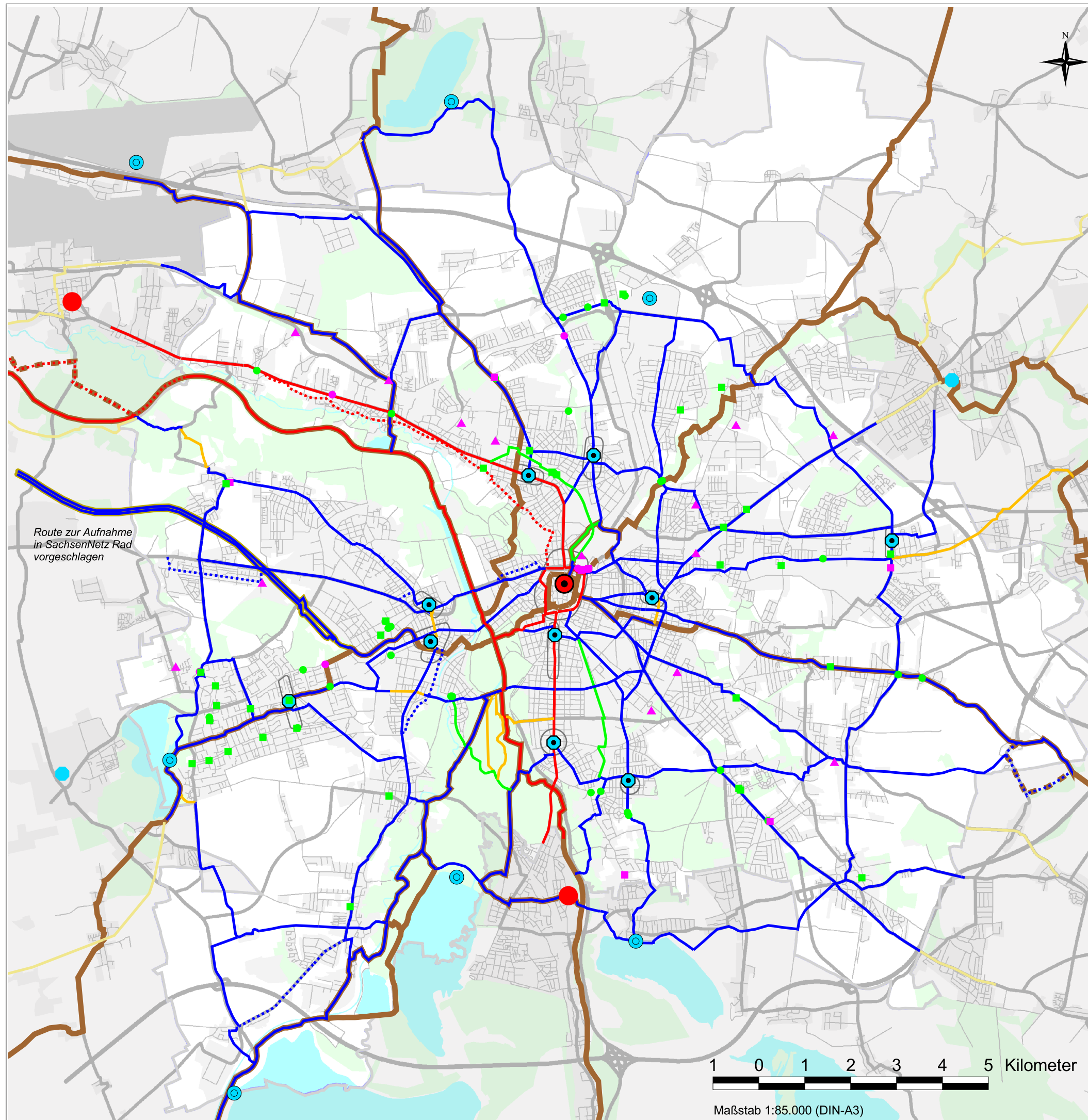
geplante Standorte

- ▲

Kartengrundlage: DSK25 Stadtkarte Leipzig
 Datengrundlage: ATKIS @-Basis-DLM; ©GeoSN 1998

Anlage 2: Hauptnetz des Radverkehrs,
 Bike & Ride

Arbeitsstand: 30.07.2010



Route zur Aufnahme
 in SachsenNetz Rad
 vorgeschlagen



Maßstab 1:85.000 (DIN-A3)