

Rückmeldungen im Rahmen des Umlaufs zum RVK LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd

	Rückmeldung	Eingangsdatum
Gemeinde/Stadt		
Bad Dürrenberg	Ja	14.12.2018
Elsteraue	Ja	13.12.2018 21.11.2018
Hohenmölsen	Ja	26.10.2018 05.12.2018
Leuna	Nein (umfassende Rückmeldung im Rahmen vorangegangener Abstimmungen, 20.09.2018)	
Lützen	Ja	19.12.2018 14.01.2018
Merseburg	Ja	14.12.2018
Schkopau	Ja	18.12.2018
Halle/S.	Ja	17.12.2018
Teuchern	Ja	14.12.2018
Verbandsgemeinde Droyßiger-Zeitzer Forst	ja	14.12.2018
Weißenfels	Ja	13.12.2018
Zeititz	Ja	17.12.2018
TÖB		
ADFC Sachsen-Anhalt e.V.	Nein	
Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forst Süd	Ja	28.02.2019
Burgenlandkreis	Ja	19.12.2018 14.01.2019
Deutsche Bahn AG, DB Immobilien	Nein	
Förderverein Elsterfloßgraben e. V.	Ja	06.12.2018
Fremdenverkehrsverein Weißenfelser Land e.V.	Nein	
IHK Halle-Dessau	Nein	
Kulturstiftung Hohenmölsen	Ja	26.11.2018
Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt	Nein	
Forstbetrieb Süd	Ja	14.12.2018
Landschaftspflegeverband Merseburg-Querfurt e. V.	Ja	26.11.2018
Landschaftspflegeverein Mittleres Elstertal e. V.	Nein	

	Rückmeldung	Eingangsdatum
LEADER-Management der LAG Montanregion Sachsen-Anhalt Süd	Ja	30.10.2018
Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Süd	Ja	03.12.2018
Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH	Nein	
Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH	Ja	20.12.2018
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Referat 24	Ja	19.02.2019
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)	Ja	13.12.2018
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)	Ja	17.12.2018
Geo-Naturpark Saale-Unstrut-Triasland e.V.	Ja	17.12.2018
Polizeidirektion Sachsen-Anhalt Süd	Ja	14.12.2018
Regionale Planungsgemeinschaft Halle	Nein	
Saalekreis	Ja	07.01.2018
Thüringer Tourismusverband Jena-Saale-Holzland e. V.	Ja	11.12.2018
Saaleradweg e. V.	Nein	
Saale-Unstrut-Tourismus e. V.	Ja	18.12.2018
Tourismusverband Sachsen-Anhalt e. V.	Ja	19.11.2018
Nachbarlandkreise		
Landkreis Altenberger Land	Nein	
Landkreis Leipzig	Ja	17.12.2018
Landkreis Nordsachsen	Ja	12.12.2018
Zusätzliche Betroffene		
Bürger	Ja	27.11.2018 13.12.2018

Abwägungsprotokoll zum Radverkehrskonzeption für die LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd

Erläuterung der Kennzeichnung:

X		Wird berücksichtigt
	X	Wird nicht berücksichtigt
-		Ist bereits berücksichtigt
	-	Ist nicht Gegenstand der Aufgabenstellung

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
1.1	Tourismus- verband Sachsen- Anhalt e. V. 19.11.2018	Die Region hat 3 Handlungsfelder für Ihr LEADER-Management eröffnet, um gewerbliche Wirtschaft zu fördern, die naturräumlichen Gegebenheiten in Wert zu setzen und infrastrukturelle Lücken zu schließen. Alle 3 Handlungsfelder zahlen ein auf die Stabilisierung ländlicher Räume, Verbesserung der Lebensbedingungen für Einheimische und Gäste.			Zur Kenntnis genommen.
1.2		<p>Generell unterstützt der Landestourismusverband im Zuge des Radwegeausbaues an touristisch relevanten Routen, wie Sie vor allem mit den Kategorien 1,2, und 3 im Landesradverkehrsplan definiert sind, die Planung von Elektromobilität. Wenn Sachsen-Anhalt mit seinen touristisch relevanten Regionen den Trend zu aktiver Bewegung in der Natur im Segment Radtourismus erhalten und ausbauen will, so muss die Elektromobilität mit geplant werden. Immer mehr E-Bikes sprechen eine deutliche Sprache, dass auch ältere Reisende auf das Rad nicht verzichten wollen.</p> <p>Wir empfehlen, dass solche E-Ladestationen auf regionaler Ebene mit geplant und in sinnvollen Abständen vorgehalten werden, statt mit losgelösten Einzelstandortlösungen anzufangen. Es sollten solche Etappenziele vorgesehen werden, die längeres Verweilen und zumindest Aufladevorgänge ermöglichen (Aufenthaltsdauer 2-3-Stunden oder Übernachtung). Zum Anderen sind die Entfernungen auf Tagesetappen oder Etappenziele abzustimmen. Benachbarte LEADER-AGs sind möglichst in diese Planung einzubinden, um sinnvolle Streckenabschnitte herzustellen und zur Fortsetzung der Tour einzuladen.</p>	X		Hinweis wurde unter Punkt „Dienstleistungen“ und „Angebote für den touristischen Radverkehr“ im Kapitel „3.3 Service Ausbauen“ in die Konzeption aufgenommen.
1.3		Gute Erfahrungen [zu E-Ladestationen] liegen von der Märchenstraße Hessen-Niedersachsen-Bremen vor, die eine solche Umsetzung mit PLUG ´n CHARGE vorgenommen haben. Gern können Sie dazu Ulrich Küther, Vertriebsleiter Deutschland kontaktieren, um ein Konzept in der LAG vorzustellen.			Zur Kenntnis genommen und kann ggf. bei konkreteren Planungen berücksichtigt werden.
2	Land- schaftspfle- geverband Merseburg- Querfurt 26.11.2018	Der Landschaftspflegeverband Merseburg-Querfurt e.V. hat keine Einwände.			Zur Kenntnis genommen.
3	Kulturstif- tung Hohen- mölsen 26.11.2018	In der Tabelle mit den baulichen Maßnahmen muss es unter 3.080 und 3.085 vermutlich „Weg am Mondsee“ heißen, oder?	X		Geändert: 3.080: Feldweg zwischen Naundorf und Silbersee 3.085: Feldweg zwischen Silbersee und Mondsee Nummerierung der Maßnahmen im Plan 3 ergänzt

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
4.1	Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt Regionalbereich Süd 03.12.18	Die Fortschreibung 12/2016 der Bedarfspläne für straßenbegleitende Radwege an B- und L- Straßen des aktuellen Radverkehrsplanes des Landes Sachsen – Anhalt (LRVP) für die Straßenabschnitte außerhalb von Ortslagen wurde in der Dokumentation berücksichtigt. Die Anlage einer Radwegverbindung innerhalb von Ortslagen erfolgt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten im Rahmen der Planung einer Gemeinschaftsmaßnahme mit der Stadt/Gemeinde.			Zur Kenntnis genommen.
4.2		Bei der Durchsicht der Unterlage wurde festgestellt, dass sich in der Legende des Maßnahmenplanes (Plan 3) ein Fehler befindet. Die Maßnahmenliste Anlage 3 ist laut Inhaltsverzeichnis die Zusammenfassung Anlage 2.	X		Wurde korrigiert
4.3		Die in der Zusammenstellung nummerierten Radwegverbindungen sind nicht vollständig in dem Maßnahmenplan 3 enthalten und sollten ergänzt werden. Bei den aufgeführten Bundes- und Landesstraßen handelt es sich um folgende Maßnahmen: - Bad Dürrenberg Nr. 1.005 (L 183) - Hohenmölsen Nr. 3.025 (L 189); 3.110 (B 91); 3.115 (L 190) - Leuna Nr. 4.095 (L 184) - Lützen Nr. 5.100 (L 184) - Teuchern Nr. 7.075 (B 91) - Weißfels Nr. 8.110 (L 189) - Zeitz Nr. 9.170 (L 191)	X		Bei der Ausgabe von Plan 3 aus dem GIS Programm wurden die Labels der kürzeren Abschnitte und sich überlagernde Abschnitte leider nicht dargestellt. Dieser Fehler wurde leider erst im Rahmen der TÖB-Beteiligung bemerkt. In Anlage 2 „Zusammenfassung der vorgeschlagenen (baulichen) Maßnahmen“ aufgeführte Abschnittsnummern wurden mit den Plänen verglichen und fehlende Nummern nachgetragen.
4.4.1		Nr. 3.000 Hohenmölsen hier sollte in der Spalte „Zustand“ der Maßnahmennummer 3.040 (L 190) der Zusatz außerorts ergänzt werden.	X		Wurde ergänzt.
4.4.2		Zur Nr.3.110 ergeht der Hinweis, dass die Radverkehrsverbindung über einen neu geplanten Wirtschaftsweg erfolgt und mit dem Straßenausbauvorhaben der B 91 realisiert wird.	X		Hinweis wurde in Maßnahmentabelle (Anlage 2) aufgenommen.
4.4.3		Die Lagebeschreibung der Nr. 3.115 ist nicht eindeutig.	X		Beschreibung wurde geändert in: „L 190: Hauptstraße, Verbindung Werschen-Runthal, zwischen Kreuzung mit B 91 und Gemarkungsgrenze HHM-/Teuchern“
4.5.1		Nr. 4000 Leuna in der Lagebeschreibung der Nr.4.065 wird die Ortsdurchfahrt Wölkau genannt und unter der Spalte „Zustand“ ist der Zusatz -außerorts- enthalten. Die Angaben sind widersprüchlich.	X		Beschreibung wurde geändert in: „L 183: Ortsdurchfahrt Verbindung Wölkau-Bad Dürrenberg“ und Zustand: „Asphalt, fehlende RVA, teils außerorts“
4.5.2		Die Lagebeschreibung unter der Nr. 4.095 ist nicht ausreichend und der Zusatz -außerorts- fehlt.	X		Zusatz außerorts wurde ergänzt, Beschreibung wurde geändert in: „L 184: Abschnitt zwischen Straße Eisenwerk (Kötzschau) und Feldweg parallel zu Bahntrasse“

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
4.6.1		Nr. 5.000 Lützen in der Zusammenstellung fehlt die Maßnahme mit der Nummer 5.070	X		Nummerierung wurde korrigiert.
4.6.2		Zur Maßnahme 5.090 hier der Hinweis, dass im Rahmen der Planung der OD „E. Thälmannstraße“ keine separate Radweganlage vorgesehen wird.		X	Hinweis: Maßnahmennummer geändert in 5.080. Für die OD wird nicht ausschließlich die Schaffung eines separaten Radwegs vorgeschlagen. Als Möglichkeiten zur Sicherung und Attraktivierung des Abschnitts für den Radverkehr werden auch Schutzstreifen, Temporeduktion an den Ortseingängen oder Tempo 30 genannt.
4.7		Nr. 7.000 Teuchern Die Lagebeschreibung unter der Maßnahmennummer 7.060 ist unvollständig	X		Beschreibung wurde geändert in: „L 197: Teuchern-Trebnitz, Zwischen Abzweig L 190 und Abzweig Alte Teucherner Straße“
4.8		Nr. 8.000 Weißenfels Die fehlenden Lagebeschreibungen der Maßnahmennummern 8.095; 8.100; 8.105 und 8.110 sollten ergänzt werden	X		Beschreibung wurde ergänzt. 8.095: Abschnitt zwischen Stadtzentrum Weißenfels und Kreuzung A 9; Teil der Hauptachse Weißenfels-Zeitz, Routenführung muss konkretisiert werden 8.100: L 189: Abschnitt zwischen Kreisverkehr (Nikolausstraße/Friedrichstraße/Langendorfer Straße/Naumburger Straße) und Grenze Ortschaft Bora westlich Kreuzung B 91 8.105: L 182: Abschnitt zwischen Heuweg/Burgwerbener Straße und Zum Bahnhof 8.110: Abschnitt zwischen Abzweig Am Sportplatz/Zorbauer Weg und Gemarkungsgrenze WSF/Lützen nach Kreuzung A 9
4.9.1		Nr.9.000 Zeitz Die Maßnahmennummern 9.015 und 9.020 (B 91) können nicht eindeutig zugeordnet werden. Wenn es sich um Radwege -außerorts- handelt sind diese im WB des LRVP enthalten.	X		Beschreibung wurde ergänzt. 9.015: Kommunale Straße/Weg: unbefestigter Abschnitt der Friedensstraße zwischen L 197 und Wiesenstraße 9.020: B 91: Abschnitt zwischen Weißenfelser Straße 16 (nördlich Abzweig Hohenmölsener Straße/Luckenauer Weg) bis Gemarkungsgrenze Zeitz/Teuchern Maßnahme 9.020 befindet sich außerorts. Der Hinweis auf die Listung als WB im Radwegebedarfsplan war bereits unter der Tabellenspalte „Bemerkungen“ enthalten.
4.9.2		Der Zusatz außerorts bei Nr. 9.135 fehlt.	X		Wurde ergänzt.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
5.1	Stadt Ho- henmölsen, Ortsteil We- bau 05.12.2018	Ich habe das Konzept zur Kenntnis genommen. Der Vorschlag auf Seite 80 - im Haushalt der Kommunen pro Einwohner 10,-€ - zur Realisierung des Konzeptes einzustellen - dürfte wohl auf Grund der Haushaltslage nicht realisierbar sein.		X	Die Abschätzung des Finanzbedarfs orientiert sich an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (S. 63). Dort heißt es konkret: Bei dem Ziel, insgesamt einen guten Standard zu erreichen, ergibt sich für Städte und Gemeinden ein Mittelbedarf von 8 bis 19 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr. Die konkrete Summe variiert je nach Ausgangsniveau und zukünftigen Perspektiven. Bei den Landkreisen ist der Finanzbedarf insgesamt geringer. Hier sind insgesamt zwischen 1 und 6 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr anzusetzen.
5.2		Auf der "Tagebaustraße " (Mondsee / Pegau) einen Radweg einzurichten - siehe Fotomontage - ist ein guter Vorschlag, der eventuell (mit Hilfe der MIBRAG) auch realisierbar wäre.			Zur Kenntnis genommen.
6.1	Förderver- ein Elster- floßgraben 06.12.2018	Mit Interesse hat der Förderverein Elsterfloßgraben das erarbeitete Radwegkonzept der LAG Montanregion Sachsen-Anhalt Süd zur Kenntnis genommen. Obwohl wir nicht in den bisherigen Prozess involviert waren, finden wir die künftigen Vorstellungen zur Erweiterung und Verbesserung des Radwegenetzes als ein sehr detailliertes und gut strukturiertes Vorhaben. Wir würden es gern unterstützen, da es auch unseren Intentionen über die künftige Wander- und Radwegkonzeption in der Region tangiert. Wir engagieren uns ja bekanntlich vor allem für die weitere Erschließung des touristischen und Naherholungspotenzials des Großen und Kleinen Elsterfloßgrabens.			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
6.2		<p>In dem vorliegenden Konzept ist das kaum berücksichtigt, deshalb erlauben wir uns, zur Ergänzung einige Vorschläge zu unterbreiten. Wir möchten vor allem mit Maßnahmen im Strukturwandel unserer Braunkohleregion die entscheidenden Dinge voranbringen.</p> <p>In einem ersten Fördermittelprojekt aus dem Bundesprogramm „Unternehmen Revier“ erfolgen derzeit Investitionsvorbereitende Untersuchungen für die Pflege der Flößerei als immaterielles Kulturerbe Deutschlands mit den Maßnahmenpaketen „Denkmalorte, Floßplätze und Erholungspunkte“ (siehe die beigefügte Anlage). Die ersten Ergebnisse werden bis Ende des Jahres vorliegen, die weitere Umsetzung dieses Projekt erfolgt zielgerichtet im nächsten Jahr.</p> <p>In einem zweiten Projekt wollen wir uns den Themen „Durchgängige Bespannung (auch über die jetzigen Tagebaugebiete)“ und „Einrichtung eines kreis- und länderübergreifenden Rad-, Wander- und Kommunikationsweges am Großen und Kleinen Elsterfloßgraben“ zuwenden. Unser Ziel besteht darin, weitestgehend entlang des Grabens den alten Flößerweg dafür zu nutzen und als Ergänzung in das Radwegenetz der Region einen eigenständigen Floßgrabenradweg anzulegen.</p> <p>In Ihrem vorgelegten Konzept ist ein kleiner Teil davon als Floßgrabenradweg zwischen Wüsteneutzsch und Nempitz benannt.</p> <p>Wir möchten deshalb darum bitten, unsere Überlegungen in Ihrem Konzept mit zu berücksichtigen.</p>		X	<p>Die Charakterisierung des Elsterfloßgrabens als technisches und kulturgeschichtlich einzigartiges Bauwerk sowie die Bestrebungen des Fördervereins, dessen Erschließung voranzutreiben, sind nachvollziehbar und werden unterstützt. Ein Ausbau als gemeinsamer Wander- <u>und</u> Radweg wird nicht empfohlen. Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anforderungen von Radfahrern und Wanderern an den Ausbaugrad von Wegen sind sehr unterschiedlich. Der in der Projektbeschreibung aufgezeigte naturnahe Charakter des Weges („Denkmalroute, Naturschutzpfad und Erholungsweg“) eignet sich besonders für das Thema Wandern. • In der Praxis bestehen häufig Nutzungskonflikte zwischen Wandern und Radfahren bei gemeinsamer Nutzung von Wegen. • Vor allem im südlichen Abschnitt des Floßgrabenweges würden mit einem Ausbau als Radroute starke Konkurrenzen zum gut frequentierten Elsterradweg und dem künftigen Seenrundweg geschaffen. <p>Empfehlung: Finanzielle Mittel und Ressourcen für Radverkehr auf Elsterradweg und Seenrundweg bündeln, Floßgrabenweg vor allem für Wanderer qualifizieren, sinnvolle Querverbindungen zu punktuellen Highlights schaffen</p> <p>Der Teil des Floßgrabenradweges zwischen Wüsteneutzsch und Nempitz ist in die Konzeption aufgenommen, da dieser bereits existiert und als Floßgrabenradweg beschildert wurde. Auch für diesen Abschnitt gelten die oben genannten Argumente. Der aktuelle Ausbauzustand entspricht nicht den modernen Anforderungen an eine Radroute.</p>
6.3		<p>Auch sind wir an einer gemeinsamen Diskussion zu unseren Vorstellungen interessiert. Sicher können so Doppelarbeit vermieden und Synergieeffekte generiert werden, zumal einige wichtige Abschnitte gemeinsam genutzt werden. Die ersten Überlegungen sind auch dazu ein der beigefügten „Projektskizze Elsterfloßgraben und Strukturwandel Stufe 2 mit Anlage“ dargelegt. Damit werden wir uns als kreis- und länderübergreifendes Projekt an der nächsten Wettbewerbsrunde „Unternehmen Revier“ beteiligen.</p>			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
7.1	Bad Dürrenberg 07.12.2018 14.12.2018	In unserer Zuarbeit an das StadtLabor am 02.10.2018 zur Abfrage Anpassungsbedarfe hatten wir einige Hinweise gegeben. Diese sind überwiegend eingearbeitet wurden. Es fehlen zwei Hinweise: 1. Radweg entlang der L 187 Bad Dürrenberg / Tollwitz nach Nempitz 2. Radweg entlang der L 184		X	Beide Bedarfsmeldungen für Radverkehrsanlagen an den Landstraßen L 187 und L 184 finden sich bereits in den Plänen.
7.2		Ich begrüße den Entwurf zum Radwegekonzept in der Montanregion Sachsen-Anhalt Süd und nehme Bezug auf die E-Mails von Frau Patzer: - vom 02.10.2018 an Frau Schulze - vom 07.12.2018 an Frau Iser.			Zur Kenntnis genommen.
7.3		<u>Zum Zielnetz der Radrouten möchte ich folgende ergänzende Hinweise geben:</u> 1. Die Stadt Bad Dürrenberg verweist auf die Stellungnahme des Fördervereins Elsterfloßgraben e.V. vom 06.12.2018. Die Ausführungen des Vereinsvorsitzenden Herrn Dr. Thiel werden von der Stadt Bad Dürrenberg vollinhaltlich mitgetragen und unterstützt. Mit Blick auf den Kohleausstieg ergeben sich Chancen und Projekte für den Elsterfloßgraben, die die Zielnetzplanung bereits berücksichtigen sollte.	X		Siehe Stellungnahme Ifd. Nr. 6.2 und 6.3.
7.4		2. Bei der Verbindung zwischen Leipzig und Leuna sollte konsequent die Bezeichnung „Saale-Elster-Kanal“ statt „Saale-Leipzig-Kanal“ verwendet werden; dies entspricht den Empfehlungen aus der gemeinsamen Studie der Städte Leipzig und Leuna zur Inwertsetzung des „Saale-Elster-Kanals“.	X		Bezeichnung wurde in den Plänen <i>04 Vorschlag Zielnetz Radrouten</i> und <i>05 Vorschlag Zielnetz Radrouten inkl. Hauptachsen</i> einheitlich in Saale-Elster-Kanal geändert.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
7.5		3. Die Stadt Bad Dürrenberg begrüßt die Verbindung zwischen dem Saale-Elster-Kanal und der Stadt Bad Dürrenberg, sieht allerdings eine Klassifizierung der Klasse 2 als gerechtfertigt an (vgl. auch Anmerkung zu Nr. 4).	X	X	<p>Die Verbindung Saale-Elster-Kanal und der Stadt Bad Dürrenberg ist im erarbeiteten Zielnetz als Route der Klasse 4 verzeichnet. Die RVK der Montanregion liefert lediglich Empfehlungen für neue Routenverläufe und deren Einstufung in die Routenklassen. Im LRVP finden sich zur Einstufung der Routen folgende Hinweise: <i>Die Radrouten der Klassen 1 und 2 haben landesweite Bedeutung und sind landesplanerisch definiert. Die Radrouten der Klasse 3 werden durch die Landkreise/ kreisfreien Städte und ggf. Regionalen Planungsgemeinschaften regionalplanerisch definiert. Die Radrouten der Klasse 4 werden durch die zuständigen Städte, Gemeinden bzw. Verwaltungsgemeinschaften definiert.</i></p> <p>Laut Definition des LRVP übernimmt eine Route der Klasse 4 die Funktion einer Radroute von lokaler Bedeutung und bildet das Grundgerüst für die lokale Erschließung. Vorrangig hat sie die Funktion der Gewährleistung der Nahmobilität im alltags- und freizeitrelevanten Radverkehr.</p> <p>Eine Klassifizierung als Klasse 2 würde die Route als landesweit Bedeutsam einstufen. Diesen Sachverhalt sehen wir nicht gegeben. Um die Wichtigkeit der Verbindung zwischen dem Saale-Elster-Kanal und der Stadt Bad Dürrenberg hervorzuheben, erfolgt eine empfohlene Einstufung in Klasse 3 und damit als Radrouten von regionaler, vornehmlich auf einen Landkreis bezogen bzw. von landkreisübergreifender Bedeutung.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
7.6		<p>4. Der bisherige Abschnitt des Radweges „Sole, Kohle und Geschichte“ zwischen Lützen und Bad Dürrenberg sollte ebenfalls eine Klassifizierung der Klasse 2 erhalten.</p> <p><u>Begründung zu den Nr. 3 und 4:</u></p> <p>Die Stadt Bad Dürrenberg ist ein Grundzentrum der Stufe 1, zählt mehr als 12.000 Einwohner und richtet im Jahr 2022 die 5. sachsen-anhaltische Landesgartenschau aus. Darüber hinaus ist Bad Dürrenberg ein Standort innerhalb der touristischen Netzwerke des Landes Sachsen-Anhalt wie „Historische Park und Gärten in Sachsen-Anhalt (Gartenträume)“, „Blaues Band“ sowie „Das Bauhaus Dessau und die Orte der Moderne in Sachsen-Anhalt“ – perspektivisch auch „Himmelswege“. Die Gästezahlen, Übernachtungszahlen und die Zahl der Gruppenführungen steigen seit Jahren deutlich.</p> <p>Die beiden unter 3. und 4. genannten Abschnitte stellen eine wichtige Verbindung der Radwege des „Saale-Elster-Kanals“ (Klasse 2) und des „Elster-Saale-Radweges“ (Klasse 2) von Nord nach Süd und umgekehrt dar. Insbesondere die bestehende Verbindung „Sole, Kohle und Geschichte“ zwischen Lützen und Bad Dürrenberg sollte eine Höherstufung erfahren, weil diese Verbindung außerdem auf den „Saale-radweg“ (Klasse 1) führt.</p>		X	<p>Die Route Sole-Kohle-Geschichte wird im erarbeiteten Zielnetz aktuelle (analog zum LRVP) als Route der Klasse 3 und damit als „Radrouten von regionaler, vornehmlich auf einen Landkreis bezogen bzw. von landkreisübergreifender Bedeutung und Vernetzung mit den Radrouten der Klassen 1 und 2“ geführt.</p> <p>Eine Klassifizierung als Klasse 2 würde die Route als sachsen-anhaltweit Bedeutsam einstufen. Diesen Umstand sehen wir nicht gegeben.</p> <p>Das RVK für die Montanregion liefert lediglich Empfehlungen für neue Routenverläufe und deren Einstufung in die Routenklassen. Die letztliche Entscheidung darüber trifft für Routen der Klasse 1 und 2 das Landesverwaltungsamt.</p> <p>Zudem merken wir an, dass wir bei einer nur abschnittsweisen Beantragung einer Höherstufung der Route (zwischen Lützen und Bad Dürrenberg) keine großen Erfolgchancen sehen.</p> <p>Siehe dazu auch Stellungnahme Ifd. Nr. 28.2.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8.1	Saaleland Thüringen 11.12.2018	<p>Als regionale Tourismusorganisation ist der Thüringer Tourismusverband Jena-Saale-Holzland e.V. in erster Linie für das Gebiet des Saale-Holzland-Kreis sowie einige darüber hinaus zum Verbandsgebiet gehörige Kommunen (Bad Köstritz, Jena, Uhlstädt-Kirchhasel) zuständig. Darüber hinaus obliegt uns die Geschäftsbesorgung für den Saaleradweg e.V.</p> <p>Nach Prüfung der von Ihnen bereitgestellten Unterlagen, begrüßen wir die Bearbeitung des Radwegekonzeptes LAG Montanregion Sachsen-Anhalt Süd insbesondere hinsichtlich der Ansätze zur Qualitätsoptimierung und besseren Vernetzung der bestehenden Radrouten. Unsere Tourismusregion bzw. unser Verbandsgebiet ist jedoch nicht bzw. nur indirekt von Ihrem Untersuchungsgebiet betroffen.</p> <p>Im Rahmen Ihrer Konzeption wurden insgesamt drei bedeutsame Trassen herausgearbeitet, welche unsere Region betreffen. Auch für uns sind diese drei radtouristischen Routen von Interesse und von Bedeutung.</p> <p>Es handelt sich um folgende Radrouten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Saaleradweg/ Deutschland-Radroute D11 • Elsterradweg (mit Anbindung an den Radfernweg Thüringer Städtekette/ Deutschlandradroute D4) • Zuckerbahnradweg 			Zur Kenntnis genommen.
8.2		<p>Im Auftrag des Saale-Holzland-Kreises sind wir u.a. für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes unseres Landkreises, insbesondere für die Realisierung der radtouristischen Beschilderung der Radwege und damit auch der o.g. Routen, zuständig.</p> <p>In Anlehnung an die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes des Freistaates Thüringen, soll künftig auch das Radverkehrskonzept unseres Landkreises aus dem Jahr 2007 fortgeschrieben und hinsichtlich der Themen Alltagsradverkehr und Radverkehrssicherheit erweitert werden. Sicherlich werden sich im Zuge unserer Arbeit, insbesondere in Umsetzung Ihrer Konzeption und unserer geplanten Fortschreibung, Überschneidungspunkte ergeben. Hierzu werden wir zu gegebener Zeit auf Sie zukommen.</p>			Zur Kenntnis genommen.
8.3		Den stets aktuellen Bestand und die Verläufe der Thüringer Themen-Radrouten finden Sie im Radroutenplaner Thüringen.	-		Zur Kenntnis genommen. Radroutenplaner Thüringen ist bekannt und wurde für die Erarbeitung der RVK für die Montanregion auch genutzt
9	LRA Nordsachsen 12.12.2018	Hiermit erteilen wir eine Fehlmeldung, alle Belange des Landkreises Nordsachsen sind berücksichtigt. Das Unternehmen StadtLabor erarbeitet derzeit die RVK des Landkreises Nordsachsen.			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
10.1	Gemeinde Elsteraue 13.12.2018	Zunächst möchten wir festhalten, dass die Aufstellung eines Radverkehrskonzepts für die LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd seitens der Gemeinde Elsteraue ausdrücklich begrüßt und unterstützt wird. Unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 14.11.2018 nehmen wir im Einzelnen wie folgt Stellung.			Zur Kenntnis genommen.
10.2		2.2 Planerische Grundlagen <u>IGEK Elsteraue 2017</u> Auf Seite 16 im letzten Absatz muss es heißen sollte, statt sollten.	X		Wurde geändert.
10.3		Weiterhin ist zu ergänzen, dass die v. g. Punkte im IGEEK Elsteraue 2017 als Leitprojekt zur Optimierung und Erweiterung des Radwegesetzes formuliert sind.	X		Wurde ergänzt.
10.4.1		<u>Kombination von Radverkehr und ÖPNV</u> <u>Bike + Ride</u> Gemäß Übersicht auf Seite 29 sei zu erwähnen, dass die Haltepunkte Bornitz und Reuden derzeit nicht angefahren werden. Im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des BLK 2019 - 2029 sollen diese wenigstens als Bedarfshaltepunkte wieder aktiviert werden. Die Angabe im Konzept wird daher befürwortet.		X	Die Haltepunkte Bornitz und Reuden wurden aus der Übersichtstabelle im Bericht S. 30 herausgenommen, da sie im Nahverkehrsplanes des BLK 2019 – 2029 nicht mehr als Bahnhaltelorte geführt werden.
10.4.2		Für den Haltepunkt Profen ist jedoch zu korrigieren, dass es sich hierbei um 10 überdachte B+R-Stellplätze handelt.	-		Für den Haltepunkt Profen sind auf S. 30 des Berichts bereits 10 bestehende B +R-Stellplätze aufgeführt. Hinweise auf eine etwaige Überdachung wird auch bei den anderen Haltepunkten nicht gegeben.
10.5		3.1 Planung des Radnetzes <u>Netzstruktur</u> Die Auflistung der direkten Radverkehrsverbindungen auf Seite 33 ist im Punkt 9 zu ergänzen „Elsteraue - Meuselwitz - Kayna" und als Punkt 16 "Elsteraue - Kayna - Gera" mit Verweis auf Seite 40 und die darin festgehaltene Nutzung der ehemaligen Bahnstrecke Gera - Wuitz/Mumsdorf neu aufzunehmen. Die direkten Radverkehrsverbindungen sind dann im Schemaplan 03 auf S. 34 zu übernehmen. Weiterhin ist die bereits aufgeführte Direktverbindung unter Punkt 13 "Hohenmölsen - Profen" im Plan nicht sichtbar und somit rot darzustellen.	X	X	Tabelle auf S. 35 wurde ergänzt. In Schemaplan 03 wurden folgende Relationen in Rot neu aufgenommen: Hohenmölsen–Profen Meuselwitz–Kayna–Gera Die Verbindung Elsteraue–Kayna wurde nicht in Schemaplan 03 übernommen. Der Schemaplan zeigt in grober Maßstabebene Zielverbindungen zwischen den im Regionalplan definierten zentralen Orten. In Plan 1 – Zielnetz findet sich jedoch eine mögliche Route zwischen Elsteraue und Kayna.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
10.6.1		<u>Klasse 1+2: Routenoptimierungen und Überlegungen Elsterradweg</u> Das auf Seite 36 angegebene Optimierungspotential in Predel zur Nutzung des Deichverbindungsweges anstatt der gepflasterten Straße wird als zusätzliches Angebot zur Kenntnis genommen. Es erfolgt keine Änderung der Beschilderung durch den Ort Predel, da hier unmittelbar am Radweg Versorgungsmöglichkeit besteht und die Nutzung des Deichverteidigungsweges verkehrstechnisch eingeschränkt ist.			Zur Kenntnis genommen. Siehe dazu auch Stellungnahme Ifd. Nr. 33.12
10.6.2		Weiterhin ist zum Elsterradweg zu ergänzen, dass sich mit Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen der Radverkehr erhöhen wird und ab einer bestimmten Nutzungsfrequenz zur Gewährleistung der Sicherheit der Ausbau des Elsterradweges bzw. die klare Trennung in den Bereichen der derzeitigen Mischnutzung (vor allem landwirtschaftlicher Verkehr) vorzusehen ist.	X		In den Bericht auf S. 38 wird folgendes zum Thema Elsterradweg aufgenommen: „Auf Grund mehrere Hinweise im Rahmen des TÖB-Umlaufs bzgl. einer unzureichenden Ausbaubreite des Elsterradweges und bestehender Nutzungskonflikte wird empfohlen, in einem eigenständigen Projekt zu prüfen, inwieweit ein Ausbau des Elsterradweges im Abschnitt zwischen Zeitz und der Landesgrenze zu Sachsen erforderlich ist.“ <u>Hinweis:</u> Auch bei einer Mischnutzung muss gewährleistet werden, dass die Wegebreite für die Belange aller Nutzer ausreichend ist. Natürlich kann eine Überlagerung von landwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr, wie sonst auch üblich auf multifunktionalen ländlichen Wegen in Sachsen-Anhalt, stattfinden. Siehe dazu auch Stellungnahme Ifd. Nr.: 11.4 29.7.9 33.13
10.7		<u>Klasse 3+4: Routenoptimierungen und Überlegungen</u> Die genannten neuen Routenvorschläge auf den Seiten 40/41 auf Gemarkung Elsteraue werden unterstützt.			Zur Kenntnis genommen.
10.8		<u>Bahntrassen</u> Ebenso wird die Möglichkeit der Trassenführung auf ehemaligen oder von Potentieller Stilllegung betroffenen Bahnstrecken, wie auf Seite 42 dargelegt, begrüßt. Zur Überbrückung bis zur tatsächlichen Umsetzung sind hier kostengünstige Zwischenlösungen zu finden.			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
10.9		<p>3.5 Rahmenverbindungen schaffen</p> <p><u>Administration und Kommunale Umsetzung</u> Die auf Seite 59 angesprochene Fortführung der Arbeitsgruppe Radverkehr und der Einsatz eines Kreiswegewarths wird ausdrücklich befürwortet, um durch regelmäßige Kontrollen eine optimale Nutzung garantieren zu können.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.</p>
10.10.1		<p>5. Leitprojekt zur Steigerung der Radverkehrsnutzung in der Montanregion</p> <p>5.1 Pendlerrouten als Direktverbindung</p> <p>Der Vorschlag auf Seite 69 als prioritäre Verbindung in der Montanregion unter 2. Profen–Hohenmölsen–Weißenfels im Zielplan auszuweisen, wird seitens der Gemeinde Elsteraue unterstützt. Jedoch sollte auch hier die Streckenführung ab dem Bahnhof Profen beginnen und somit unter Punkt 2 mit angeführt werden.</p>		X	<p>Bei keiner der vorgeschlagenen Pendlerrouten wurden die Bahnhaltdepunkte explizit aufgeführt. Im Rahmen einer für die Umsetzung dieses Leitprojektes empfohlenen Detailanalyse bzw. Machbarkeitsuntersuchung müssen die Haltepunkte des ÖPNV bei der Konzeption der jeweiligen Routenführung selbstredend berücksichtigt werden.</p>
10.10.2		<p>5.5 Sichere Verbindung Profen - Mondsee (S. 75 ff)</p> <p>Auch und vor allem die Gemeinde Elsteraue sieht ein wichtiges Ziel darin, den Radverkehr auf der "Grünen Magistrale" sicherer zu gestalten. Wichtig dabei ist die Streckenführung über den Bahnhof Profen und weiter bis zum Elsterradweg. Die damit verbundene Erweiterung der Recarbo-Radroute zu einer Rundroute ist hierbei ein attraktiver Nebeneffekt.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
10.10.3		<p>5.6 Vorausschauende Gestaltung der Tagebaufolgelandschaft</p> <p>Gerade vor dem Hintergrund des anstehenden Strukturwandels im Mitteldeutschen Revier und somit auch in der LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd trifft das Leitprojekt auf Seite 77 ff. den Nerv der Zeit mehr denn je. Die Potentiale, die sich aus der Flutung der Tagebaurestlöcher auch für den Radverkehr ergeben, werden durch diese Radwegführung besser genutzt werden. Zu ergänzen ist jedoch, dass die Anbindung der Ortschaften entlang der B 2 über kurze Wege ermöglicht werden muss, damit die Nutzer des Radweges auch Versorgungsmöglichkeiten in den Orten nutzen können.</p>	X		<p>Hinweis wird in Leitprojekt 5.6 (S. 80 f.) wie folgt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sinnfällige direkte Anbindungen der Seenrundwege an die umliegenden Orte sind bei Planungen vorausschauend zu berücksichtigen <p>Siehe dazu auch Stellungnahem Ifd. Nr. 11.6.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
10.11		<p>Anlage 2. Zusammenfassung baulicher Maßnahmen</p> <p>Die auf Seite 11 der Anlage 2 genannte Maßnahme Nr. 9.080 kommunale Straße/Weg: Tröglitzer Straße an einer Hauptachse gelegen und mit Priorität 1 versehen, ist im Plan 3 - Maßnahmenplan nicht eingezeichnet. Der Plan 3 ist hier zu vervollständigen.</p>	X		Siehe hierzu Ifd. Nr. 4.5.
10.12		<p>Wir bitten die vorgebrachten Hinweise und Änderungen im Rahmen der Beteiligung der Gemeinde Elsteraue zu beachten.</p> <p>Weiterhin legen wir in Ergänzung unserer Stellungnahme die Hinweise der Ortschaft Reuden aus dem Protokoll zur Ortschaftsratsitzung vom 26.11.2018 bei mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung.</p>			Zur Kenntnis genommen.
11.1	Ortschafts- rat Reuden 26.11.2018	Dr. Stahl weist darauf hin, dass der Entwurf zur Entwicklung eines Radweg-Konzeptes für die Landkreis Saalekreis und Burgenlandkreis mit den Anschlüssen ins benachbarte Sachsen und Thüringen, welches unter Federführung der Stadt Hohenmölsen entstanden ist, im Internet einzusehen sei. Die Gemeinde Elsteraue ist zur Anhörung aufgefordert und weist auf die Möglichkeit der Beteiligung der Ortschaften hin. Er bittet die Ortschaftsräte, sich mit dem Planentwurf auseinanderzusetzen und Meinungen abzugeben.			Zur Kenntnis genommen.
11.2		Insbesondere finden der notwendige Ausbau des Wegenetzes für den Ziel- und Quellverkehr zur Sekundarschule Reuden (es gibt keine Möglichkeit, die Sekundarschule Reuden auf einem durchgängig befestigten Radweg zu erreichen) sowie die Anbindungen der sogenannten Wasserdörfer an die Zentralen Orte Groitzsch, Pegau (Sachsen) und Meuselwitz (Thüringen) zu wenig Beachtung.		X	Das vorliegende Radverkehrskonzept für die Montanregion Sachsen-Anhalt Süd befasst sich vordergründig mit der Eruiierung strategischer Ziele für die zukünftige Entwicklung des Themas Radverkehr in der Region. Bezogen auf das Zielnetz liegt der Fokus vor allem auf übergeordneten Zielverbindungen der Region und die Anbindung an das Umland. Detaillierte innergemeindliche Verbindung konnten daher weniger berücksichtigt werden. Hier werden v.a. die zuständigen Städte, Gemeinden bzw. Verwaltungsgemeinschaften in der Pflicht gesehen.
11.3		Der Hinweis auf mögliche Konflikte mit naturschutzrechtlichen Sachverhalten aufzunehmen noch bevor ein Plan aufgestellt worden ist, ist nicht hilfreich, um eigene Ziele durchzusetzen. (Achse von Göbitz nach Groitzsch)		X	Zur Kenntnis genommen. Um künftige Planungsprozesse sinnvoll und effektiv zu gestalten, ist es aus unserer Sicht wichtig auf entscheidende Sachverhalte, wie z. B. Schutzbelange, frühzeitig hinzuweisen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
11.4		Der vorhandene Elsterradweg als zentrales Element des überregionalen Wegenetzes im Gebiet der Gemeinde Elsteraue ist nicht für die ihm zugedachten Funktionen ausgebaut. Der Weg dient insbesondere in der Nähe der Siedlungen als ortsnaher Wanderweg für die Menschen aus den Dörfern an der B2. (Ältere mit Rollatoren, Elektrorollstühle, dafür war er von der Gemeinde Reuden konzipiert und von der Gemeinde Elsteraue gebaut worden) Die regelmäßige Ausbaubreite von 2 m muss hier an die Benutzungsbedingungen angepasst werden. Durch den zugelassenen landwirtschaftlichen Verkehr kommt es zu weiteren Gefährdungen und Verschmutzungen. Langfristig muss es eine Trennung von Landwirtschafts- und Radfahrverkehr kommen.	X		In den Bericht auf S. 38 wird folgendes zum Thema Elsterradweg aufgenommen: „Auf Grund mehrere Hinweise im Rahmen des TÖB-Umlaufs bzgl. einer unzureichenden Ausbaubreite des Elsterradweges und bestehender Nutzungskonflikte wird empfohlen, in einem eigenständigen Projekt zu prüfen, inwieweit ein Ausbau des Elsterradweges im Abschnitt zwischen Zeitz und der Landesgrenze zu Sachsen erforderlich ist.“ <u>Hinweis:</u> Auch bei einer Mischnutzung muss gewährleistet werden, dass die Wegebreite für die Belange aller Nutzer ausreichend ist. Natürlich kann eine Überlagerung von landwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr, wie sonst auch üblich auf multifunktionalen ländlichen Wegen in Sachsen-Anhalt, stattfinden. Siehe dazu auch Stellungnahme Ifd. Nr. : 10.6.2 29.7.9 33.13
11.5		Das Erholungsgebiet Tagebausee Schwerzau wird sich schneller zum Besuchermagneten entwickeln als die Zeithorizonte, die der Plan vorgibt.		X	In der Stellungnahme der MIBRAG mbh findet sich ein aktueller zeitlicher Abriss zur Gestaltung der Tagebaufolgelandschaft, welcher auch so in die Konzeption übernommen wurde. Siehe Stellungnahme Ifd. Nr. 31.10.
11.6		Den See lediglich über die „Grüne Magistrale“ und später über einen eventuellen Ausbau der Kohlebahn Profen -Wähllitz und eine zweite Trasse aus Richtung Zeitz anzubinden, wird die Bedarfe nicht abdecken. Insbesondere muss die Erreichbarkeit des Sees aus den südöstlichen Bereichen der Elsteraue und darüber hinaus über die Ortslagen Draschwitz, Reuden oder Predel in den Plan aufgenommen werden - zunächst bis zum Elsterradweg und dann weiter zum See. Besonders die Anbindung über Predel würde sich für den Radfahrverkehr aufgrund der geringen Steigungen eignen. Es darf nicht passieren, dass notwendige Anpassungsmaßnahmen nachrangig gegenüber ebenso erforderlichen Neuerrichtungen behandelt werden.	X		Hinweis wird in Leitprojekt 5.6 (S. 80 f.) wie folgt berücksichtigt: • Sinnfällige direkte Anbindungen der Seenrundwege an die umliegenden Orte sind bei Planungen vorausschauend zu berücksichtigen Siehe dazu auch Stellungnahem Ifd. Nr. 10.10.3.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
12.1	MDV 13.12.2018	Besten Dank für die Übersendung des Entwurfs der Radverkehrskonzeption für die LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd und die uns eingeräumte Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme. Unsererseits liegen keine grundsätzlichen Vorbehalte bzw. Bedenken zum Entwurf vor, unsere Stellungnahme kann sich daher auf folgende kleinere Hinweise und Anregungen beschränken.			Zur Kenntnis genommen.
12.2		S. 9: Bahnverkehr – Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung, die der Schienenpersonennahverkehr in Verbindung mit der Radverkehr im Sinne des Umweltverbunds hat, empfehlen wir, den Abschnitt um die weiteren vorhandenen SPNV-Angebote / Produkte zu ergänzen. In diesem Zusammenhang sollten die zum Dezember 2018 vorgesehenen umfassenden Angebotsänderungen mitberücksichtigt werden (siehe vorliegender Fahrplanentwurf).	X		Projekte „Rippach-/Saaletal mobil“ und „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“ wurden im Bericht auf S.9 ergänzt.
12.3		S. 9: Busverkehr – Die PlusBus-Linien sowie weitere im 2-h-Takt angebotene Buslinien werden in Sachsen-Anhalt im Rahmen des ÖPNV-Landesnetzes unter der Dachmarke „Mein Takt <o>“, gemeinsam mit dem SPNV vermarktet. Korrektur: Die Mindestkriterien für den Plus-Bus sehen neben dem Stundentakt montags bis freitags 6 vertaktete Fahrtenpaare samstags bzw. 4 vertaktete Fahrtenpaare an Sonn- und Feiertagen vor.	X		Wurde ergänzt.
12.4		S. 14: Nahverkehrsplan Burgenlandkreis – Der Nahverkehrsplan für den Burgenlandkreis (2019-2029) wurde am 10. Dezember 2018 im Kreistag beschlossen. Die betreffenden Anmerkungen zum Radverkehr und zur Bedeutung des Fahrrads als Zubringer zum ÖPNV gelten sinngemäß fort (s. insbesondere Kapitel 6.3.3. sowie Anlage 51).	X		Wurde aktualisiert.
12.5		S. 28ff: Bike+Ride – Es wird empfohlen, die Angaben in der Tabelle S. 29 zur Anzahl bestehender B+R-Plätze auf Basis des aktuellen Nahverkehrsplans für den Burgenlandkreis (2019-2029) oder in Abstimmung mit der NASA GmbH zu aktualisieren.	X		Wurde aktualisiert.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
12.6		<p>S. 53: Radverkehr und öffentlicher Personennahverkehr – Allgemein hat sich die Mitnahme von Fahrrädern im SPNV in den zurückliegenden Jahren bereits gut etabliert. Der Auffassung, dass „...vor allen Dingen die Mitnahme des Fahrrads im Zug weiter zu fördern ist.“ stimmen wir nur bedingt zu, da ein ggf. dafür erforderlicher Ausbau der Mitnahmekapazitäten ggf. gegen die Anzahl der angebotenen Sitzplätze konkurriert. Außerdem sind in Abhängigkeit der tatsächlichen Inanspruchnahmen der Fahrradmitnahme (ggf. deutliche) Fahrzeitverlängerungen zu erwarten, welche ebenfalls zu Lasten der weiteren Fahrgäste gehen.</p> <p>Das Fahrrad sehen wir als gleichwertig zu anderen Zubringerverkehrsmitteln zum ÖPNV, wie Bus oder auch Pkw (P+R) an. Unserer Auffassung nach sollten die angegebenen Maßnahmen zur Förderung des B+R mit hoher Priorität umgesetzt und ausreichende und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten an den SPNV-Stationen (und hierfür geeigneten Bushaltestellen) im Sinne angeboten und dies entsprechend favorisiert werden.</p> <p>Die Mitnahme der Fahrräder in den Verkehrsmitteln des ÖPNV sollte insbesondere im Rahmen des Pendler- und Ausbildungsverkehrs auf ein verträgliches Maß beschränkt bleiben. Hinsichtlich der Fahrradmitnahme im Bus-Linienverkehr siehe obige Anmerkungen sinngemäß.</p> <p>S. 71ff: Offensive Vermarktung der Fahrradmitnahme im ÖPNV – Wie oben bereits angegeben, sollte die Fahrradmitnahme im ÖPNV vorrangig im Rahmen des Tourismus- und Freizeitverkehrs gefördert werden. Für alltägliche Wege erscheint uns die Fokussierung auf die Nutzung des Fahrrads als Zubringerverkehrsmittel zum ÖPNV (Bike+Ride) als zielführender.</p>	X		Argumentation ist prinzipiell nachvollziehbar und wird so in den Bericht eingearbeitet. Dies erfordert aber dringend den Ausbau qualitativ hochwertiger Abstellanlagen an allen Haltepunkten. Nicht vorhandene oder schlechte Abstellanlagen stellen ein Nutzungshindernis dar, sodass Räder lieber mitgenommen werden.
12.7		Kritisch sehen wir auch die beschriebene Änderung der Beförderungsbedingungen in Halle/S. hinsichtlich einer kostenlosen Fahrradmitnahme im großstädtischen ÖSPV, insbesondere auch zu den Hauptverkehrszeiten sind Engpässe und Verzögerungen zu erwarten.	X		Wurde geändert.
13	Forstbetrieb Süd 14.12.2018	Fehlmeldung			Wird zur Kenntnis genommen

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
14	Polizeidirektion Sachsen- Anhalt Süd 14.12.2018	Der Entwurf wurde zur Kenntnis genommen und aus polizeilicher Sicht bestehen zurzeit keine Bedenken bzw. gibt es keinen ergänzenden Hinweis.			Wird zur Kenntnis genommen
15.1	Stadt Teuchern 14.12.2018	Besten Dank für die Erstellung und Bereitstellung des Entwurfstandes zu o.g. Radverkehrskonzept für das Gebiet der LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd. Die im August zur Verfügung gestellten Pläne (Bestandsplan, Zielnetz) sowie der dazugehörige Fragenkatalog sind im Bauausschuss und mit den betroffenen Ortsbürgermeistern ausführlich diskutiert und abgestimmt worden. Das Ergebnis ist Ihnen Ende September zur Berücksichtigung im Konzept mitgeteilt worden. Der seit Mitte November vorliegende Entwurf wurde dem gleichen Teilnehmerkreis zur Verfügung gestellt. Die eingegangenen Hinweise, Anmerkungen, Ergänzungs- bzw. Korrekturvorschläge wurden in der folgenden Stellungnahme zusammengefasst			Wird zur Kenntnis genommen
15.2		<u>Ergänzung Anlage 2: Zusammenfassung der vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen Punkt 7.000 Teuchern</u> Maßnahme 7.030: K 2203: An der Rippach; Grüner Weg, Probsteistraße = Schaffung einer Radverkehrsanlage (ggf. Schutzstreifen) Verbindung bis zum Stadtpark, da teilweise Eng- und Gefahrenstellen durch fehlenden Radweg	X		Lagebeschreibung wurde ergänzt
15.3		Aufnahme der dringend erforderlichen Radwegeverbindung entlang der Kreisstraße K 2202 zwischen Teuchern und Nessa in den Maßnahmenkatalog gemäß Planentwurf „Zielnetz“ sowie gemäß INSEK Stadt Teuchern als neue Maßnahme (ca. 3000 m); die Maßnahme beinhaltet auch die bisher nicht vorhandene und dringend erforderliche sichere Radwegeverbindung zwischen dem Ortskern Teuchern und dem nördlich gelegenen Bahnhof (südlicher Streckenabschnitt).	X		Wurde in Maßnahmenplan und Maßnahmentabelle aufgenommen. (Maßnahmennummer 7.080)
15.4		Ergänzung des Nessa-Radweges (Erhaltung, abschnittsweise Zustandsverbesserung, Beschilderung) als neue Maßnahme (siehe unten);		X	Siehe dazu Stellungnahmen Ifd. Nr. 15.10
15.5		<u>Hinweise/ Anmerkungen zur Ergänzung des Berichtsteiles:</u> Seite 20 - Auflistung „Lokale touristische Routen und Routen aus anderen Konzepten“: Ergänzung des Gellert- und Schellbach- Rad- und Wanderweges: Meineweh - Bonau - Schelkewitz - Lagnitz - Teuchern	X		Wurde ergänzt

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
15.6		Seite 29 - Auflistung bestehender B+R-Stellplätze an Bahnhaltepunkten: für den Bahnhof Teuchern „keine Angabe“ durch „keine vorhanden / Bedarfsmeldung“ ersetzen	X		Wurde ergänzt
15.7		Seite 30 - Auflistung von Projekten /Veranstaltungen, die das Fahrrad in den Fokus der Öffentlichkeit rücken: Ergänzung: Projektstage im Verkehrsgarten Teuchern / verkehrserzieherische Schulungen und Projekte für Kita- und Grundschulgruppen des Burgenlandkreises;	X		Wurde ergänzt
15.8		Seite 33 - Auflistung von Verbindungen zwischen zentralen Orten ohne direkte Radverkehrsverbindung: Ergänzung der Verbindung Teuchern - Zeitz (u.a. fehlt Abschnitt Teuchern – Trebnitz)	X		Wurde ergänzt
15.9		Seite 36 - Salzstraße: Ergänzung: Zweigarm der Salzstraße führte nachweislich (Urkunde von 1135) von Halle über Weißenfels, durch Teuchern nach Zeitz; Verlauf deckt sich abschnittsweise mit RRW (Weißenfels - Krauschwitz) sowie mit RECARBO-Radweg (Trebnitz-Richtung Zeitz)		X	Wird zur Kenntnis genommen. Im betreffenden Abschnitt wird auf mögliche Optimierungen bzgl. der Salzstraße hingewiesen. Geschichtliche Hintergründe sind in diesem Zusammenhang (auch für die anderen Routen) nicht vorgesehen.
15.10		Seite 38 - Nessa-Radroute : Änderungsbedarf, da die Stadt Teuchern die Nessa-Radroute erhalten und den Zustand bedarfsgerecht verbessern möchte; Widerspruch gegenüber Seite 16, Herstellung und Ausbau der regional bedeutsamen Nessa-Radroute sind als Ziel gemäß INSEK Teuchern 2025 aufgeführt; Bedeutung als Verbindungsstrecke in Richtung Weißenfels sowie zum Saaleradweg; Naherholungsfunktion, da Bereicherung des Rundwegeangebotes, Vorteil: Wegeführung abseits stark befahrener Straßen; historische Bedeutung: ehemalige „Heeresstraße“ / „Judenstraße“; abschnittsweise schlechte Wegequalität kann verbessert und Beschilderung erneuert werden		X	In der projektbegleitenden AG Rad wurde die Nessa-Radroute diskutiert und als entbehrlich angesehen. Gründe dafür sind: <ul style="list-style-type: none"> - bisher Route der untersten Netzkategorie (Klasse 4) - fehlende Verbindungsfunktion - fehlende Ziele - Wegequalität abschnittsweise sehr schlecht - Wegweisung kaum vorhanden, schlechte Qualität - Nicht beworben <p>Ggf. Erhalt von Teilabschnitten mit Verbindungsfunktion. Prüfauftrag an betroffene Kommunen: Abstimmungen dazu, wie mit dem Thema weiter verfahren werden soll. Übergänge und Fortführungen von Teilabschnitten müssen dringend mit den Nachbarkommunen abgestimmt werden.</p> <p>Querverweis Ifd. Nr. 15.4</p>
15.11		Seite 39 - „Neue Routenvorschläge“: notwendige Direktverbindungen von Teuchern nach Zeitz sowie die Verbindungen von der „Rad-Acht“ (bzw. Recarbo-Radroute) an den RRW sowie dessen Anbindung an den Nessa-Radweg fehlen (... was letztlich wieder den dringenden Bedarf entlang der Streckenabschnitte Teuchern - Nessa sowie Teuchern - Trebnitz betrifft)	X		Wurde ergänzt.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
15.12		Seite 40 - „Recarbo-Radroute“: Ausweitung der Recarbo-Radroute und Anbindung von Teuchern; Begründung: Im Raum Teuchern-Werschen liegen die Wurzeln der Braunkohleförderung in der Region Weißenfels-Zeitz (bereits 1778 begann die Braunkohleförderung unmittelbar um Teuchern; zur größeren Ausdehnung der Fördergebiete kam es dann erst Mitte des 19. Jahrhunderts); Ergänzung entsprechender Beschilderung			Anbindung Teuchern an die Recarbo-Radroute ist über die neu aufgenommene Verbindung Trebnitz-Teuchern sowie ab Hohenmölsen via Rippachradweg ausreichend gegeben. Vgl. dazu Stellungnahme Ifd. Nr. 15.11 Ergänzungen bzgl. Beschilderung/Informationstafeln sollten in Kooperation mit der Arbeitsgruppe RECARBO/ Kulturstiftung Hohenmölsen abgestimmt werden.
15.13		Seite 77 - Gestaltung der Tagebaufolgelandschaft“: Ergänzung: Radwegeführung nördlich Trebnitz (wie bereits gestrichelt im Zielnetzplan eingezeichnet) Neugestaltung im Rahmen der Renaturierung der ehemaligen „Grube Siegfried“ Konzept kann eingesehen werden	X	X	Hinweis wurde auf S. 39 unter dem Kapitel „Klasse 3+4: Routenoptimierungen und Überlegungen“ aufgenommen. Das auf S. 77 vorgestellte Leitprojekt befasst sich explizit mit der anstehenden Renaturierung des Tagebaus Profen.
15.14		<u>Hinweise zum Plan Zielnetz</u> Gemäß INSEK der Stadt Teuchern hat die Schaffung sicherer Radwegeverbindungen zwischen der Kernstadt Teuchern und den Ortsteilen Trebnitz und Nessa (einschließlich Anbindung Bahnhof) hohe Priorität. Die Streckenabschnitte sollten deshalb als „Radverkehrsanlagen mit vordringlichem Bedarf“ eingestuft werden.		X	Die Einstufung nach vordringlichem und weiterem Bedarf obliegt der LSBB und wurde nachrichtlich aus dem LRVP Sachsen-Anhalt Stand 12/2016 übernommen. Alle im Rahmen der Erarbeitung des RVK für die Montanregion aus vorhandenen Konzepten und Meldungen der Kommunen neu aufgenommenen Bedarfsmeldungen wurden als solche gekennzeichnet. Eine aktive Einbringung dieser neuen Bedarfsmeldungen in die nächste Fortschreibung der Radwegebedarfspläne durch die Kommunen und den Landkreis wird empfohlen.
16.1	Stadt Weißenfels 13.12.2018	Die Stadt Weißenfels begrüßt den Ausbau straßenbegleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen. Die finanzielle Ausstattung, insbesondere für den Ausbau von Radwegen an Landesstraßen, ist aus Sicht der Stadt Weißenfels zu gering. Zur Förderung des Radverkehrs müssten mehr finanzielle Mittel bereitgestellt werden, um eine zeitnahe Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr zu erreichen.	X		Wird zur Kenntnis genommen. Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.
16.2		Die im Bedarfsplan für Bundesstraßen im vordringlichen Bedarf (neue Vorhaben) aufgeführten Radwegebeziehungen <ul style="list-style-type: none"> • B 91 - Burgwerben -Abzweig Reichardtswerben und • B 87 - AS WSF Süd - Abzweig Käthe-Kollwitz-Straße sind aus Sicht der Stadt Weißenfels zwingend notwendig, um den Alltagsverkehr sowie Anbindungen zu touristischen Zielen gewährleisten zu können. Eine zeitnahe Realisierung ist durch die Stadt Weißenfels ausdrücklich erwünscht.			Wird zur Kenntnis genommen. Beide Bedarfsmeldungen werden ausdrücklich unterstützt, da beide Teile der im RVK Montanregion definierte Hauptachsen sind und damit wichtige Direktverbindungen zwischen den zentralen Orten der Region darstellen. Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
16.3		Um eine gesicherte Anbindung der Ortsteile Pettstädt, Obschütz und Storkau an ein Radwegenetz zukünftig zu berücksichtigen, ist die Maßnahme Ifd. Nr. 161 - B 176 Weißenfels westl. Anbindung bis Leiha zu verlängern. Diese Verlängerung ist ab Abzweig Markwerben – Kreuzung Radweg Roßbacher Bahn - Tagewerbener Straße - B 91 Knoten Nord in die Bedarfsplanung aufzunehmen.	X		<ul style="list-style-type: none"> Anmerkung: es handelt sich um die Ifd. Nr. 160 aus dem LRVP, Radwegebedarfspläne, Stand 12/2018 Bisher in den Plänen fehlender weiterer Bedarf an RVA an der B 176 von Leiha bis Weißenfels westl. Anbindung wurde ergänzt Abschnitt Abzweig Markwerben - B 91 Knoten Nord wurde als „Neue Bedarfsmeldung RVK Montanregion“ aufgenommen <p>→ siehe hierzu auch Begründung Stellungnahme Nr. 16.5</p>
16.4		Zur Anbindung des Ortsteils Großkorbetha über den Knoten B 91 - K 2170 - Zufahrt zum Autohof (weiterführende Wegeverbindung zum Südfeldsee /Anbindung Radweg nach Merseburg) bestehen Probleme des Radverkehrs zur Querung der B 91. Die LSA-Steuerung ist unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu überprüfen und anzupassen oder alternative Querungsmöglichkeiten zu schaffen.	X		Wurde ergänzt.
16.5		Leider ist bei der Durchsicht der Bedarfspläne für Landesstraßen festzustellen, dass keinerlei Radwegebau entlang von Landesstraßen bis 2030 vorgesehen ist. Sämtliche enthaltene Radwegeverbindungen für das Stadtgebiet Weißenfels sind als weiterer Bedarf eingestuft. Für ein Zusammenwachsen der Ortsteile mit der Stadt Weißenfels sind alltagstaugliche und verkehrssichere Radwegeverbindungen auch zur Schulwegsicherung zwingend notwendig. Teilweise werden Ortsteile bereits über vorhandene touristische Radwege (z. B. Saaleradweg), welche teilweise gut ausgebaut sind, an die Kernstadt angebunden. Insbesondere ist eine Anbindung der Ortsteile Uichteritz und Markwerben (L 206) an die Kernstadt der Stadt Weißenfels zwingend notwendig. Die Aufnahme der straßenbegleitenden Radwege zwischen Uichteritz und Markwerben sowie Markwerben und Weißenfels entlang der L 206 sind als vordringlicher Bedarf an Landesstraßen in die Planung aufzunehmen.		X	<p>Die Einstufung nach vordringlichem und weiterem Bedarf obliegt der LSBB und wurde nachrichtlich aus dem LRVP Sachsen-Anhalt Stand 12/2016 übernommen.</p> <p>Die Verbindung Uichteritz–Markwerben ist bereits als Bedarfsmeldung im LRVP enthalten, die Verbindung Markwerben–Weißenfels wurde als neue Bedarfsmeldung in das RVK Montanregion aufgenommen.</p> <p>Eine aktive Einbringung der Bedarfsmeldungen in die nächste Fortschreibung der Radwegebedarfspläne durch die Kommunen und den Landkreis wird empfohlen.</p> <p>Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.</p>
16.6.1		Anmerkungen zum Maßnahmenkatalog: 8.005 und 8.010 - Zur Linienführung liegen bereits Vorplanungen der Stadt Braunsbedra vor			Wird zur Kenntnis genommen
16.6.2		8.015 - Keine lagemäßige Zuordnung erkennbar	X		siehe Begründung Stellungnahme Nr. 4.3
16.6.3		8.020, 8.025, 8.030 - Ein Ausbau der Radwegeverbindung ist derzeit nicht geplant			Wird zur Kenntnis genommen

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
16.6.4		8.035 und 8.040 - Ein Straßenausbau als Gemeinschaftsmaßnahme mit dem Burgenlandkreis ist geplant			Wird zur Kenntnis genommen
16.6.5		8.070 bis 8.095 - Ein Ausbau ist derzeit nicht geplant			Wird zur Kenntnis genommen
16.6.6		8.100 - Diese Wegeverbindung ist eine kommunale Straße und keine Landesstraße. Bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen sind nicht vorgesehen	X		Wurde geändert
16.6.7		8.105 - Maßnahme kommt zweimal vor	X		Wurde zu einer Maßnahme zusammen gefasst
16.6.8		8.110 - Keine lagemäßige Zuordnung erkennbar	X		siehe Begründung Stellungnahme Nr. 4.3
16.4		Hinsichtlich der Verkehrsorganisation und der Verkehrslenkung sind zwingend die Vorgaben der StVO zu beachten. Die Randkriterien zur Öffnung von Einbahnstraßen hat die Festlegungen der Straßenverkehrsordnung entsprechend zu berücksichtigen. Dies setzt in jedem Falle eine Einzelfallprüfung voraus.			Wird zur Kenntnis genommen
16.5		Die Wegeunterhaltung der Radverkehrsanlagen erfolgt im Rahmen der Straßenunterhaltung. Bauliche Maßnahmen werden unter Berücksichtigung der Dringlichkeit im gesamten Straßennetz der Stadt Weißenfels für kommunale Straße, Wege und Plätze in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel durch den Straßenbaulastträger durchgeführt.			Wird zur Kenntnis genommen
18.1	Stadt Merseburg 14.12.2018	Pläne: Plan 1 – Zielnetz Radrouten A0 (1): <ul style="list-style-type: none"> Für Merseburg bitten wir um Kennzeichnung als touristisches Ziel. 	X		Im Plan sind bereits Schloss Merseburg, Merseburger Dom und Deutsches Chemie-Museum Merseburg als touristische Ziele gekennzeichnet. Zur besseren Lesbarkeit wurde das Symbol für Schulen etwas verkleinert und das Symbol für Schloss Merseburg etwas nach Nordwesten verschoben. POIs der Region wurden aus der Broschüre „Ausflugziele“ des Saale-Unstrut-Tourismus e.V. entnommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
18.2		<p>Schemaplan 3 – Zielverbindungen zw. Zentralen Orten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stellt dieser Plan nur touristische Routen dar? Wenn ja, sollte dies so kommuniziert werden. • Zwischen Merseburg und Leipzig werden zwei Radverbindungen dargestellt die „Salzstraße“ und eine zweite Route. Um welche Route handelt es sich dabei? Eine Bezeichnung des Radweges wäre hilfreich. 			<p>In Schemaplan 03 werden sowohl touristische Routen als auch für den Alltagsradverkehr relevante Verbindungen zwischen den zentralen Orten dargestellt.</p> <p>Aufbauend auf den vorhergehenden Schemaplan 02: „Bestandsnetz tourist. Radrouten nach LRVP 2010“ wird in Schemaplan 03 im Bereich zwischen Merseburg bzw. Leuna und Leipzig zum einen die Route Salzstraße als „Radroute vorhanden“ dargestellt. Zum anderen ist die Zielverbindung zwischen Leipzig und Leuna in rot als „keine Radroute vorhanden“ verzeichnet. Dieser Schemaplan diene dann u.a. zur Identifizierung von Anpassungsbedarfen für das erarbeitete Zienetz.</p> <p>Weitere Erklärungen dazu finden sich im Bereich S.34 ff.</p>
18.3		<p>Schemaplan 4 – Vorschlag Zielnetz Radrouten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Plan enthält die Bezeichnung Saale- Leipzig-Kanal. Wenn es sich dabei um den Saale-Elster-Kanal handelt, sollte die Bezeichnung korrigiert werden (siehe auch Schemaplan 5). • Der Plan liefert eine Darstellung des Zielnetzes. Dieser Plan enthält aber keine Information welche Routen bereits vorhanden bzw. geplant sind. 	X		<ul style="list-style-type: none"> • Bezeichnung wurde in Saale-Elster-Kanal geändert. • Informationen dazu ob Routen bereits vorhanden bzw. geplant sind finden sich umfangreich im Berichtstext.
18.4		<p>Schemaplan 5 - Vorschlag Zielnetz Radrouten inkl. Hauptachsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für die Stadt Merseburg mit Ihren Ortsteilen (z. B. Trebnitz) sind Hauptachsen in Richtung Bad Lauchstädt und Mücheln/Freiburg/Naumburg ebenfalls von Interesse. • Eine Vernetzung der Radrouten der Bereiche der LAG Montanregion Sachsen-Anhalt Süd und der LAG SUT sollten dabei zukünftig noch mehr an Bedeutung gewinnen. 		X	<p>Die im Plan bereits dargestellte Achse Merseburg–Geiseltalsee wurde zur besseren Veranschaulichung in Richtung Mücheln weitergeführt.</p> <p>Verbindung Merseburg-Bad Lauchstädt: Mit Hilfe der Hauptachsen sollen überregionale Zusammenhänge dargestellt werden. Merseburg ist hinreichend mit N-S und O-W Verbindungen ausgestattet.</p> <p>Hinweis: Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die Städte und Gemeinden der Region sind frei darin, eigene Planungsziele verfolgen.</p> <p>Querverweis Stellungnahmen Ifd. Nr. 18.8 und 18.9</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
18.5		Bericht: Seite 12: Die Bevölkerungsentwicklung in der Montanunion wird betrachtet. Die Quelle für die verwendeten Bevölkerungszahlen wird nicht benannt.	X		Wurde ergänzt.
18.6		Seite 38: Bahntrasse Leutzsch-Merseburg – Die Anbindung der Stadt Merseburg sollte geprüft und im Text dargestellt werden.	X		Anbindung ab Friedensdorf bis nach Merseburg wird über die Salzstraße favorisiert und ist so im Plan dargestellt. Hinweis im Bericht wurde ergänzt.
18.7		Seite 40: Saale-Elster-Kanal – Die geplante Nord-Süd-Verbindung zur Einbindung des Radweges [Salzstraße] an den Saale-Elster-Kanal in das Routennetz ist für den Ortsteil Trebnitz und somit für die Stadt Merseburg im Text zu erläutern. Bereits im Planungsverlauf wurde auf die Bedeutung der Anbindung an den Saale-Elster-Kanal und die Vernetzung mit der vorhandenen touristischen Infrastruktur für die Stadt Merseburg hingewiesen.	X		Verbindung SRW/Saale-Elster-Kanal – Salzstraße ist im Plan als „Routenvorschlag - Verlauf noch zu bestimmen“ gekennzeichnet. Der Verlauf orientiert sich an der derzeitigen Lage des Deichverteidigungswegs. Hinweis wurde im Bericht S. 42 im Kapitel Saale-Elster-Kanal ergänzt.
18.8		Seite 43: Die genannten Entscheidungsgrundlagen sollten bzgl. der Ausführungen (siehe Schemaplan 5 Anstrich 2) geprüft und angewendet werden.	-		Querverweis Stellungnahme Ifd. Nr. 18.4
18.9		Seite 69: Das Radwegekonzept beschäftigt sich auch mit dem Alltagsradverkehr. Die Stadt Merseburg möchte den Alltagsradverkehr als attraktives Alternativangebot zum Auto zukünftig weiter stärken. Deshalb sehen wir aktuell weitere Bedarfe an Radverkehrsanlagen in Richtung Leipzig, Bad Lauchstädt/Querfurt und Mücheln/Freyburg. Im Zielplan der Radverkehrskonzeption der Montanregion sollten diese Strecken als prioritär Verbindungen geprüft werden.	-		Querverweis Stellungnahme Ifd. Nr. 18.4
19.1	Verbandsgemeinde Droyßiger-Forst 14.12.2018	Grundsätzlich wird die Erstellung der Konzeption als Basis für den Auf- und Ausbau des Radwegenetzes und weiterer Radverkehrsanlagen begrüßt, da durch die Vernetzung der Regionen perspektivisch ein attraktives Radwegnetz entstehen wird. Auch in unserer Verbandsgemeinde wurde dem Radverkehr mit der Aufnahme als Leitprojekt in das Integrierte Gemeindliche Entwicklungskonzept (IGEK DZF) ein hoher Stellenwert beigemessen.			Zur Kenntnis genommen. Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
19.2		<p>Der Anschluss an vorhandene Strukturen in der Verbandsgemeinde Droyßiger-Zeitzer Forst ist zwar prinzipiell gegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der RECARBO-Kohleradweg läuft von Zeitz über Kretzschau nach Luckenau. • In Kretzschau ist Anschluss an den Zuckerbahnradweg gegeben, von Zeitz über Osterfeld bis nach Schkölen. • Die Saale-Unstrut-Rad-Acht verläuft im Bereich von Wetterzeube über Droyßig nach Teuchern, mit Anbindung in die Region Hohenmölsen. In Wetterzeube besteht wiederum Anschluss an den Elsterradweg (von Zeitz über Raba nach Crossen) <p>In der Praxis sind jedoch gerade die Netzverbindungen im Norden und Osten unserer Verbandsgemeinde (bspw. Droyßig - Teuchern oder auch Kayna - Ri. Schnaudertal und Gutenborn) nicht oder sehr schlecht ausgebaut.</p> <p>Es gilt generell, die Vernetzungspunkte der angrenzenden LEADER-Regionen perspektivisch auszubauen. Die Routen Droyßig- Teuchern und Kayna- Ronneburg sollten daher in der Priorität hochgestuft werden (Prioritäre Zielverbindung auf Schemaplan 5 (Zielnetz / Hauptrouuten)). Beide Regionen würden davon profitieren.</p>		X	<p>Die Verbesserung der Vernetzung der LEADER-Region mit den angrenzenden Gemeinden war ein wesentliches Ziel der der Zielnetzplanung.</p> <p>Sowohl die Verbindung Droyßig–Teuchern als auch die bessere Einbindung Kaynas in das Radroutennetz sind als Routenvorschläge der Klasse 3 und 4 neu in das RVK der Region aufgenommen worden. Diese Netzkategorie entspricht nach LRVP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>3= Radrouten von regionaler, vornehmlich auf einen Landkreis bezogen bzw. von landkreisübergreifender Bedeutung und Vernetzung mit den Radrouten der Klassen 1 und 2</i> • <i>4= Radrouten von lokaler Bedeutung und straßenbegleitende Radwege innerhalb von Ortschaften. Sie haben vorrangig die Funktion für die Gewährleistung der Nahmobilität im Alltags- und freizeitrelevanten Radverkehr und bilden das Grundgerüst für die lokale Erschließung</i> <p>Diese Einstufung wird als ausreichend angesehen. Eine zusätzliche Hinterlegung als prioritäre Hauptachse wird nicht gesehen.</p> <p>Hinweis: Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die Städte und Gemeinden der Region sind frei darin, eigene Planungsziele verfolgen.</p>
19.3		<p>Es wird weiterhin angeregt, dass in der Phase, in welcher die prinzipiellen Planungen konkretisiert werden, bauliche und terminlich Abstimmungen zwischen den Gemeinden stattfinden, damit nicht die von einer Seite ausgebauten Radwege „im Nichts“ enden.</p>	X		<p>Ein allgemeiner Hinweis darauf findet sich im Kapitel 4.1 Maßnahmen und Prioritäten. Der betreffende Absatz wurde nach der Stellungnahme noch einmal überarbeitet. Siehe Bericht S. 65</p>
19.4		<p>Es sollte darüber hinaus ein gebündeltes Auftreten gegenüber Land und Bund erfolgen, um zu erreichen, dass deren Ausbaupläne straßenbegleitender Radanlagen an Bundes- und Landstraßen forciert werden. Erst mit diesen Radwegen macht es Sinn, das Netz für den Alltags- und touristischen Radverkehr aufzubauen. Innerhalb dessen können die Verknüpfungspunkte zu den kommunalen Radwegen, Rast- und Parkanlagen sowie zum ÖPNV und Schienenverkehr effektiv geplant und angelegt werden.</p>	X		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
19.5		Im Ergebnis teilen wir ihnen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange mit, dass keine Einwände gegen die Planung bestehen.			Wird zur Kenntnis genommen
19.6		Diese Stellungnahme ergeht hier auch im Namen der Mitgliedsgemeinden Droyßig, Gutenborn, Kretzschau, Schnaudertal und Wetterzeube.			Wird zur Kenntnis genommen
20.1	Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt GmbH 17.12.2018	<p>Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) GmbH plant, bestellt und finanziert im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land. Zusätzlich gestaltet die NASA GmbH im Rahmen des Bahn-Bus-Landesnetzes auch landesbedeutende Busverbindungen.</p> <p>Zur vorliegenden Entwurfsfassung der Radverkehrskonzeption für die LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd erhalten Sie nachfolgend unsere Rückmeldung.</p> <p>Grundsätzlich begrüßen wir die Erstellung des Radverkehrskonzeptes sowie die angestrebte Stärkung des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad- und Fußverkehr). Zu den Kapiteln 2.1 und 3.5 möchten wir Ihnen im Einzelnen folgende Rückmeldung geben:</p>	X		Einleitungssatz zum Kapitel Bahnverkehr auf S. 9 wurde aus der Stellungnahme übernommen und lautet jetzt: „Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) GmbH plant, bestellt und finanziert im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land. Zusätzlich gestaltet die NASA GmbH im Rahmen des Bahn-Bus-Landesnetzes auch landesbedeutende Busverbindungen.“
20.2		<p>zu Kapitel 2.1 Untersuchungsgebiet (Verkehrsinfrastruktur)</p> <p><u>Bahnverkehr</u> Zum Fahrplanwechsel am 09.12.2018 änderte sich das SPNV-Angebot im Süden Sachsens-Anhalts. In der LEADER-Region bestehen stündliche Verbindungen zwischen Halle und Jena bzw. Leipzig und Erfurt mit Anbindung aller Unterwegshalte. Beide Linien treffen sich abgestimmt in Naumburg, was einen Umstieg bequem möglich macht.</p> <p>Anstelle des SE 15 von Leipzig nach Saalfeld verkehrt nun die RB 20 von Leipzig in Richtung Erfurt. Eine Weiterfahrt in Richtung Saalfeld ist durch den abgestimmten Anschluss in Naumburg aber weiterhin möglich.</p> <p>Des Weiteren besteht ein stündliches Angebot im SPNV zwischen Leipzig und Gera sowie zwischen Weißenfels und Zeitz.</p>	X		Textpassage auf S. 9 wurde wie folgt geändert: „Die Mittelzentren der Region (Zeit, Weißenfels, Merseburg) verfügen über einen Anschluss an das Schienennetz des Regionalverkehrs. Neben verschiedenen Regionalbahnen und Regionalexpressen verkehrt auch die Erfurter Bahn. Anbindungen an die umliegenden Oberzentren Leipzig, Halle, Gera und Altenburg sind gegeben. Die weitere kleinteilige Vernetzung zwischen den Städten und Gemeinden der Montanregion wird weitestgehend durch den Busverkehr gewährleistet.“
20.3		Die Aussage: „Eine weiträumige Vernetzung zwischen den Städten mittels schienengebundenen Verkehrs besteht nicht und wird weitestgehend durch regionale Buslinien ergänzt.“, bedarf aus unserer Sicht einer näheren Erläuterung.	X		Wurde geändert in: „Die weitere kleinteilige Vernetzung zwischen den Städten und Gemeinden der Montanregion wird weitestgehend durch den Busverkehr gewährleistet.“

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
20.4		Außerdem gehen wir davon aus, dass Sie sich bei den „zu erwartenden Silllegungen von Bahntrassen“, wie später auch im Kapitel 3.1 (S. 42) beschrieben, auf den Güterverkehr beziehen.	X		Hinweis auf den Güterverkehr wurde auf S. 9 ergänzt
20.5		<u>Busverkehr</u> Im regionalen Busverkehr stellen Landesbuslinien und Plusbuslinien täglich ein mindestens zweistündliches – an Wochentagen meist sogar stündliches – Angebot sicher. Landesbuslinien verkehren auf den Relationen Leipzig – Merseburg (131), Naumburg – Zeitz (820), Zeitz – Hohenmölsen (850) und Hohenmölsen – Weißenfels (800). Zwischen Zeitz und Weißenfels verkehrt eine Regionalbahn, kein Plus-Bus.	X		Wurde im Bericht auf S. 9 geändert und angepasst.
20.6		zu Kapitel 3.5 Rahmenbedingungen schaffen (Möglichkeiten zur Projektfinanzierung) Im Rahmen des Schnittstellenprogramms fördert das Land Sachsen-Anhalt den Bau, Ausbau und die Umgestaltung von Fahrradabstellanlagen an aktiven Zugangsstellen zum SPNV. Das Land gewährt Zuwendungen in Höhe von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Zweck der Förderung ist die Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV-Systems durch die Ermöglichung der Verknüpfung der Mobilitätskette Fahrrad – öffentlicher Verkehr sowie die Erhöhung der Qualität und der Sicherheitsstandards der Fahrradabstellung.	X		Hinweis wurde in Bericht auf S. 62 eingearbeitet.
21.1	Stadt Zeitz 17.12.2018 drei Anlagen	Das Radverkehrskonzept ist sehr umfangreich, basiert auf umfangreichen Recherchen und bildet eine sehr gute Grundlage zur Entwicklung des Radverkehrs in der Region. Für eine intensive Abstimmung der enthaltenen Vorschläge innerhalb der zuständigen Fachbereiche war die Frist zur jetzigen Stellungnahme sehr kurz bemessen. Wir haben trotzdem das Beste versucht und Änderungswünsche, Hinweise und Ergänzungen nachfolgend aufgelistet. Diese sollten dann in das Gesamtkonzept einfließen.			Wird zur Kenntnis genommen

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
21.2		<p>Für die Umsetzung der Konzeption ist es zwingend erforderlich, die vorgeschlagenen Punkte zur Administration und Kommunalen Umsetzung durchzusetzen. Für die zukünftige Fortführung dieser Gesamtkonzeption muss ein Verantwortlicher und Koordinator von allen beteiligten Gemeinden festgelegt werden. Es wäre sehr schade, wenn diese jetzt vorliegende Arbeit in den nächsten Jahren „im Sande verlaufen würde“.</p> <p>Wenn das von den Fachbehörden abgestimmte Gesamtkonzept vorliegt, sollte es bei den politischen Gremien der einzelnen Gemeinden zur Beschlussfassung eingereicht werden, um dann als Arbeitsgrundlage für die weitere Planung der Einzelmaßnahmen zu dienen.</p>	X		<p>Wir zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.</p>
21.3		<p>Änderungswünsche, Hinweise und Ergänzungen: Allgemeine Ergänzungen: Durch die Unternehmensgruppe Quarzsandwerke GmbH und Co.KG wird derzeit die Wiederherstellung historischer und ländlicher Wegebeziehungen im Kiessandtagebau Kayna-Starkenberg geprüft. Diese Wege sollten in das Radkonzept aufgenommen werden. Sie befinden sich aber überwiegend in Thüringen. Als Anlage 1 liegt ein entsprechender Plan bei.</p>	X		Das geplante Wegenetz im Bereich des Kiessandtagebau Kayna-Starkenberg wurde in die Pläne Zielnetz, Bestandsplan, Maßnahmenplan und Konfliktplan aufgenommen.
21.4		Entlang des Floßgrabens sollte ein Rad- und Wanderweg in das Radkonzept eingearbeitet werden. Die entsprechende Projektskizze wurde bereits mit Mail vom 19.09.2018 übermittelt, aber nicht eingearbeitet. Anbei noch in Anlage 2 ein entsprechender Trassenvorschlag.		X	Siehe dazu Stellungnahme Ifd. Nr. 6.2
21.5		Die Entwicklung der Wegeverbindungen im Bereich der jetzigen Tagebaue wird als besonders wichtig erachtet. Die derzeit gepunkteten Wege müssen zukünftig konkretisiert werden. Hier ergeben sich sicher auch Verknüpfungen mit dem Weg am Floßgraben.			Zur Kenntnis genommen.
21.6		Im Zielnetzplan fehlt eine kurze Radwegverbindung in Richtung Gera, die als straßenbegleitender Radweg entlang der B2 verlaufen könnte. Vielleicht wäre tlw. auch eine Führung durch das Kuhndorfital möglich. Die Strecke liegt zwar fast ausschließlich außerhalb der Gemarkung Zeitz, sollte auf Grund ihrer Bedeutung aber im Plan berücksichtigt werden. Die vorhandene Strecke über den Elster-Radweg bzw. eine Route über Kayna sind aus unserer Sicht für den Alltagsradverkehr zu lang.	X		Ergänzt

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
21.7		Für alle aufgeführten Maßnahmen gilt, dass ohne Bereitstellung von Fördermitteln vom Bund und Land eine Realisierung durch die Gemeinden unmöglich ist, da die finanziellen Möglichkeiten der Kommunen sehr begrenzt sind.			Wir zur Kenntnis genommen. Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.
21.8.1		Plan 1 Vorschlag Zielnetz Radrouten Die Route des geplanten Floßgrabenradweges fehlt.		X	Siehe dazu Stellungnahme Ifd. Nr. 6.2
21.8.2		Die grüne Hinterlegung des Elster-Radweges (bestehende Anlage an Straßen) ist falsch, es handelt sich um einen separaten Radweg		X	In der Legende wird die grüne Hinterlegung als bestehende Anlagen an klassifizierten Straßen oder <u>Trassenferne RVA</u> erklärt.
21.8.3		An der Geußnitzer Straße endet der straßenbegleitende Radweg bereits früher als im Plan dargestellt.	X		In den Plänen geändert.
21.9.1		Plan 2 Bestandsplan An der Geußnitzer Straße endet der straßenbegleitende Radweg bereits früher als im Plan dargestellt	X		In den Plänen geändert.
21.9.2		In der Weißenfelder Straße (9.040) befindet sich der stadtauswärts führende Radweg im Bau, die Freigabe ist im Frühjahr 2019 vorgesehen. Er wurde im Zuge des grundhaften Ausbaus der Weißenfelder Straße mit realisiert. Stadteinwärts (bergab) ist keine Radverkehrsanlage vorgesehen.	X		Als Maßnahme 9.040 gekennzeichnete Abschnitt wurde als „RVA vorhanden“ gekennzeichnet. Maßnahme Nummer 9.040 entfällt damit, Nummerierungen wurden angepasst.
21.9.3		An der Friedenstraße, Anbindung an die B2 neu fehlt der vorhandene straßenbegleitende Radweg. Hier ist auch die Gemarkungsgrenze falsch eingetragen. Sie reicht bis an die B2 neu. Mit der Anlage 3 liegt ein entsprechender Plan bei.	X		Vorhandener straßenbegleitender Radweg in den Plänen nachgetragen. Gemarkungsgrenze wurde in den Plänen angepasst.
21.9.4		In der Tröglitzer Straße befindet sich Richtung stadteinwärts ein Radweg. Er wurde im Zuge des grundhaften Ausbaus der Straße mit realisiert. Stadtauswärts (bergab) ist keine Radverkehrsanlage vorgesehen. Dieser Radweg fehlt im Bestandsplan.	X		In den Plänen nachgetragen.
21.10.1		Plan 3 Maßnahmenplan und Maßnahmentabelle 9.010 – Diese Straße in der Ortslage Luckenau ist noch eine Landesstraße, soll jedoch abgestuft werden. Hier ist weder eine funktionierende Entwässerung noch eine verkehrssichere Straße incl. Nebenanlagen vorhanden. Nach Abstufung der Straße ist ein grundhafter Ausbau in Zusammenarbeit mit dem Eigenbetrieb Abwasserbeseitigung notwendig. Erst im Zuge dieser Gemeinschaftsbaumaßnahme sollte ein Radweg mit vorgesehen werden.	X		Zur Kenntnis genommen. Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Bei einer entsprechenden Umsetzung eines grundhaften Ausbaus der Straße sollten die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden. Hier verlaufen die Radrouten Saale-Unstrut-Elster Rad-Acht und Recarbo-Radroute.
21.10.2		9.015- Friedensstraße – Auf dem Plan nicht zuordenbar, Nummer fehlt.	X		siehe Begründung Ifd. Nr. 4.3

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
21.10.3		9.020, 9.025, 9.030 – Mit Fertigstellung der Ortsumgehung Theißen werden diese Teilstücke der jetzigen B 91 sicher abgestuft werden, da hier die Verkehrsbedeutung für den Durchgangsverkehr nicht mehr gegeben ist. Der Bau einer Radverkehrsanlage obliegt dann nicht mehr dem Bund.			Hinweis in Tabelle „Zusammenfassung der vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen“ aufgenommen.
21.10.4		9.035 – Ein neuer Radweg müsste eine separate Brücke erhalten über die B2 neu, da die Breite der vorhandenen Brücke nicht ausreichend ist, die Baukosten wären dementsprechend höher. Diese Verbindung ist aber als kurze Verbindung zwischen Zeitz und Theißen wichtig.	X		Hinweis in Tabelle „Zusammenfassung der vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen“ aufgenommen.
21.10.5		9.040 – In der Weißenfelder Straße befindet sich der stadtauswärts führende Radweg im Bau, die Freigabe ist im Frühjahr 2019 vorgesehen. Er wurde im Zuge des grundhaften Ausbaus der Weißenfelder Straße mit realisiert. Stadteinwärts (bergab) ist keine Radverkehrsanlage vorgesehen.	X		siehe Ifd. Nr. 21.9.2
21.10.6		9.050 – Querung Albrechtstraße - Auf dem Plan nicht zuordenbar, Nummer fehlt. Gemeint ist sicher die Unterfahung der A.-Bebel-Brücke, als Vermeidung einer Querungsstelle.	X		siehe Begründung Ifd. Nr. 4.3
21.10.7		9.065 – Auf dem Plan nicht zuordenbar, Nummer fehlt.	X		siehe Begründung Ifd. Nr. 4.3
21.10.8		9.070, 9.075 – Der vorhandene Radweg kann nur bei gesicherter Finanzierung erneuert werden.			Zur Kenntnis genommen.
21.10.9		9.080 – Auf dem Plan nicht zuordenbar, Nummer fehlt. Gemeint ist sicher die Straße an der Schweinemast Richtung Tröglitz.	X		siehe Begründung Ifd. Nr. 4.3
21.10.10		9.085 – Die Routenbezeichnung ist falsch. Es muss heißen: Zeitz – Thüringen (nicht Zeitz – Theißen).	X		geändert
21.10.11		9.095 – Die Routenbezeichnung ist falsch. Es muss heißen: Zeitz – Thüringen (nicht Zeitz – Theißen).	X		geändert
21.10.12		9.100 – Die Routenbezeichnung ist falsch. Es muss heißen: Zeitz – Thüringen (nicht Zeitz – Theißen).	X		geändert
21.10.13		9.105 – Weg zwischen Nonnewitz und Mondsee nicht auf der Karte nachvollziehbar, Nummer fehlt.	X		siehe Begründung Ifd. Nr. 4.3
21.10.14		9.110 – Rödener Weg - Die Routenbezeichnung ist falsch. Es muss heißen: Zeitz – Thüringen (nicht Zeitz – Theißen). Da dieser Weg auf 2 Gemarkungen liegt, muss hier eine Gemeinschaftsmaßnahme mit der VG Droyßiger Forst vorgesehen werden.	X		geändert Zur Kenntnis genommen.
21.10.15		9.145 – Die Routenbezeichnung ist falsch. Es muss heißen: Zeitz – Thüringen (nicht Zeitz – Theißen).	X		geändert
21.10.16		9.160 – Auf dem Plan nicht zuordenbar, Nummer fehlt.	X		siehe Begründung Ifd. Nr. 4.3

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
21.10.17		9.170 – Auf dem Plan nicht zuordenbar, Nummer fehlt.	X		siehe Begründung Ifd. Nr. 4.3
23.1	Landkreis Leipzig 17.12.2018	Zunächst herzlichen Dank für die Trägerbeteiligung zum Entwurf der RVK für ihre LEADER-Region. Wir begrüßen sehr, dass sich die LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd mit dem vorliegenden RVK-Entwurf den Belangen des Radverkehrs zukunftsweisend auch grenzübergreifend mit dem Augenmerk auf Vernetzungen der bestehenden Radrouten gewidmet hat. In die Betrachtungen sind auch die touristischen Ziele im Leipziger Neuseenland eingeflossen, um zukünftig das Saale-Unstrut-Gebiet radtouristisch besser mit dem Leipziger Neuseenland zu verbinden. Nachfolgende Informationen/Hinweise möchten wir ergänzend übermitteln: 1. Die vorgeschlagene Optimierung (Punkt 3.1, S. 36) zum Elster-Saale-Radweg zur Heraufstufung in Klasse 2 wird begrüßt. Hiermit erfolgt eine Anpassung an das „SachsenNetz Rad“, wo der E-S-RW einer Regionaler Hauptradroute entspricht.			Wird zur Kenntnis genommen
23.2		2. Zur benannten Ertüchtigung der Route Südliche Schlachtfelder (Seite 38; Verbindung Weißenfels nach Zwenkau) möchten wir darauf hinweisen, dass mit der „Fortschreibung der RVK des LK Leipzig 2017“ diese Route als bisherige Planung des „SachsenNetz Rad“ entfallen ist. Im Rahmen des durchgeführten Workshop-Prozesses und der Trägerbeteiligung war hierfür kein Bedarf mehr erkennbar. Im LK Leipzig gibt es bereits teilweise Überlagerungen mit vorhandenen Radrouten (zumindest für den Teil südlich Leipzig). Den im Entwurf enthaltenen Vorschlag für die Anbindung der Radroute SSF (Klasse 4) bis nach Zitzschen an den Zwenkauer See (Elsterradweg, Neuseenland-RR) unterstützen wir.			Wird zur Kenntnis genommen
23.3		3. Der Routenvorschlag Markranstädt – Lützen (Seite 39) wird ebenfalls unterstützt – ein Abschnitt im Landkreis Leipzig wurde für die „Fortschreibung der RVK Freistaat Sachsen“ als Bedarfsmeldung (Lückenschluss) an der B 87 zur Aufnahme in das Radwege-Bauprogramm B-Straßen vorgeschlagen. Außerdem besteht in Markranstädt dann Netzschluss zum Grünen Ring Leipzig.			Wird zur Kenntnis genommen
23.4		4. Informieren möchten wir darüber, dass aktuell die Neubeschilderung der Radrouten des „SachsenNetz Rad“ (SNR) durch den Freistaat Sachsen kurz vor der Fertigstellung im LK Leipzig steht. Relevant sind hier der „Elsterradweg“, der „Elster-Saale-RW“, die Neuseenland-Radroute sowie der Grüne Ring Leipzig.			Wird zur Kenntnis genommen

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
23.5		5. Aktuell befassen wir uns mit der Einführung eines Knotennummernsystem im LK Leipzig (beginnend im Leipziger Neuseenland), welches schrittweise über das gesamte Radroutennetz im Landkreis Leipzig erweitert werden soll. Ggf. könnte dies auch eine Anregung für Ihre Radregion sein.			Wird zur Kenntnis genommen
23.6		6. Die konzeptionellen Arbeiten zur Fortführung Kohle-Dampf-Licht-RR von Markkleeberg bis Altenburg sind kurz vor Abschluss; ein erster Teilabschnitt wird im Frühjahr 2019 bereits ausgeschrieben. Diese Hinweise sind mit dem Wegewart des Landkreises Leipzig abgestimmt, so dass von ihm keine gesonderte Zuarbeit erfolgt.			Wird zur Kenntnis genommen.
24.1	Geo-Naturpark Saale-Unstrut-Triasland e.V. 17.12.2018	Nach Durchsicht der Daten zum Entwurf der Konzeption schätze ich den als brauchbar ein. Kleinere Abweichungen in der Beurteilung zu existierenden oder eben nichtexistierenden Beschilderungen in meinem Arbeitsbereich sehe ich als zweitrangig an, die den Gehalt der gesamten Arbeit nicht schmälern. Es liegt eine gute Beschreibung des Existierenden vor. Die daraus entstandenen konzeptionellen Vorschläge sollten Grundlage für die Entwicklung konkreter Projekte bilden. Der Entwurf widerspiegelt die Aufgabenstellung und ist aus meiner Sicht nicht zu tadeln.			Wird zur Kenntnis genommen. Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.
24.2		Hinweis: <ul style="list-style-type: none"> Inzwischen hat die Neuauflage des Landesradverkehrsplans begonnen und deren Ergebnisse sollten laufend mit der Konzeption in Einklang gebracht werden. 	-		Hinweis zur aktuellen Fortschreibung des Landesradverkehrsplanes Sachsen-Anhalt findet sich im Bericht S. 36, S.64. Eine aktive Einbringung der Ergebnisse des RVK Montanregion in die Fortschreibung des LRVP durch Kommunen und Landkreise wird begrüßt.
24.3		<ul style="list-style-type: none"> FGSV 245 und Touristisches Leitsystem von S.-Anhalt müssen nicht immer in Ihren Aussagen identisch sein. Hier ist im konkreten Fall Vorgehensweise abzustimmen und möglichst im Planungsgebiet einheitlich zu verfahren. 		X	Es sollte vermieden werden, Beschilderung für jede Radroute immer wieder neu zu diskutieren. Aus diesem Grund gibt es das bundeweit geltende Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (FGSV 245). Sachsen-Anhalt stellt bislang in Mitteldeutschland eine Ausnahme dar, was hier in der Region zwischen Thüringen und Sachsen die sonst übliche Kontinuität der Wegweisung häufig unterbricht. Die Anforderungen der FGSV 245 sollten daher bei der Beschilderung von Radrouten in der Montanregion zwingend eingehalten werden, um nahtlos an umgebende Systeme (Sachsen, Thüringen) anzuschließen. Siehe Stellungnahme Ifd. Nr. 24.3.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
24.4		<ul style="list-style-type: none"> Zur Auftaktversammlung zum LRVP am 16. Okt. im MLV wurden Stimmen aus dem Kreis der Baulastträger laut, die die ERA 2010 und FGSV 245 als alleinigen Maßstab der Förderfähigkeit von Projekten (Finanzierbarkeit) ablehnen. Mögliche Reaktionen der Landesregierung sind zu beobachten. 			Wird zur Kenntnis genommen.
25.1	Stadt Halle 17.12.2018	<p>Die Stadt Halle (Saale) besitzt eine im Jahr 2013 vom Stadtrat beschlossene Radverkehrskonzeption. Diese nach wie vor gültige Konzeption kann aufgerufen werden unter: http://www.halle.de/de/Verwaltung/Stadtentwicklung/Verkehr/Planung/Radverkehr/Radverkehrskonzeptio-06654/</p> <p>In der Radverkehrskonzeption des Stadt Halle (Saale) gibt es u. a. auch Aussagen zu Radverkehrsverbindungen zwischen der Stadt Halle (Saale) und angrenzenden Orten im Saalekreis (vgl. Anlage 8).</p>	X		<p>In der Radverkehrskonzeption des Stadt Halle (Saale) getroffenen Aussagen zu Radverkehrsverbindungen zwischen der Stadt Halle (Saale) und angrenzenden Orten im Saalekreis (Anlage 8) sind für die Klassen 1,2 und 3 bereits enthalten.</p> <p>Die im RVK der Stadt Halle festgeschriebene Route der Klasse 4: Ammendorf – B 91 (Westseite) – Schkopau als direkte Verbindung zwischen Halle-Ammendorf und Schkopau wurde neu aufgenommen. Sie dient Alltags- und Freizeitradverkehr und ist Bestandteil des LRVN (Route der Klasse 4). Durch Sie gibt es eine zusätzliche Querverbindung zwischen Saaleradweg und Elsterradweg.</p> <p>In Hinblick auf eine durchgehend gute und sichere Befahrbarkeit der Verbindung sind keine Maßnahmen erforderlich.</p>
25.2		Es gibt Überlegungen, zwischen den Städten Halle (Saale) und Leipzig eine möglichst direkte Radschnellverbindung herzustellen. Derzeit wird dazu eine Potential- und Machbarkeitsanalyse erstellt. Mit den Ergebnissen dieser Analyse wird Ende Mai 2019 gerechnet.	-		Zum Zeitpunkt der Erstellung der RVK der Montanregion lagen noch keine Ergebnisse aus der Potential- und Machbarkeitsanalyse zur Radschnellverbindung Halle (Saale)-Leipzig vor. Daher ist vorerst die im LRVP festgeschriebene Metro-Radroute-Halle-Leipzig enthalten.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
26.1	Saale-Unstrut-Tourismus e.V. 18.12.2018	<p>Der Saale-Unstrut-Tourismus e.V. ist der touristische Regionalverband für die Saale-Unstrut Region, welche administrativ den Burgenlandkreis, den Saalekreis sowie Teile Thüringens (Bad Sulza, Dornburg-Camburg) umfasst. Die Ziele des Vereins sind die Etablierung der Marke Saale-Unstrut als touristische Destination sowie die damit einhergehende Steigerung der Gästezahlen. Durch die Steigerung der positiven Wahrnehmung der Region Saale-Unstrut soll auch das Image des südlichen Sachsen-Anhalts aufgewertet werden.</p> <p>Die Entwicklung des Tourismus ist in den letzten Jahren positiv verlaufen. Die Zahl der Übernachtungen im Mitgliedsgebiet konnte kontinuierlich gesteigert werden und beläuft sich derzeit auf 1,4 Millionen im Jahr.</p> <p>Saale-Unstrut, eine über Jahrhunderte kultivierte Landschaft bedeutet intakte und erschlossene Natur zwischen historischen Bauten, Weinbergterrassen und Wasserläufen.</p> <p>Neben den Reisemotiven Wein- und Kulturgenuss übernimmt die aktive Betätigung, insbesondere das Radfahren, eine tragende Rolle in der Reiseentscheidung eines Gastes für die Region Saale-Unstrut.</p> <p>76 Prozent der Deutschen fahren Rad, 51 Prozent davon nutzen das Fahrrad für Ausflüge und Reisen. Besonders der Bereich der Tagesausflüge hat 2017 weiter zugenommen. Mehr als jeder Zweite radelt ins Grüne, das entspricht rund 167 Millionen Tagesausflüge in der Freizeit. (Radreiseanalyse 2018, ADFC)</p> <p>Allein diese Zahlen und der Fakt, dass Saale-Unstrut bereits jetzt über ein gut ausgebautes Radwegenetz verfügt, ist Ansporn um den die Qualität und Quantität der Angebote im Bereich des Radtourismus zu steigern.</p>			Wird zur Kenntnis genommen
26.2		Die vorgeschlagenen Maßnahmen, die Qualitätssteigerung voranzutreiben, die Anbindung an den ÖPNV zu verbessern, die Kommunikation nach außen und zwischen den Akteuren zu intensivieren sowie das Radwegenetz in der LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd klar zu strukturieren und nutzerfreundlich zu gestalten findet unsere vollste Unterstützung.			Wird zur Kenntnis genommen. Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.
26.3		Die Zertifizierung einzelnen Radwege sollte über die jeweilige Koordinierungsstelle, soweit vorhanden, initiiert und abgewickelt werden.	-		Wird zur Kenntnis genommen. Ein Verweis auf die Koordinierungsstelle des Saaleradweges findet sich auch im Kapitel Leitprojekte unter <i>5.7 Saaleradweg als touristisches Highlight</i>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
26.4		Die Bewerbung und Vermarktung der radtouristischen Angebote wird auch zukünftiger wichtiger Bestandteil des touristischen Marketings der Region Saale-Unstrut sein, daher freue wir uns, wenn die vorgeschlagenen Empfehlungen nach und nach umgesetzt werden können. Wir bitten um Berücksichtigung der aufgeführten Stellungnahme bei zukünftigen Entscheidungen und stehen bei Fragen selbstverständlich gern zur Verfügung.			Wird zur Kenntnis genommen
27.1	Gemeinde Schkopau 18.12.2018	Meine Anmerkungen beziehen sich auf den Abgleich der Anlage 2 mit dem Maßnahmenplan 3. Hier bitte ich um Änderung bzw. Ergänzung der Maßnahmennummern. - Statt 6.115 bitte 6.010 – dafür die 6.115 nach Süden verschieben		X	Wegequalität des SRW ab Kreuzung Bahnhofstraße in Richtung Süden macht keine Maßnahme notwendig.
27.2		- Im mit 6.025 beschrifteten Abschnitt befinden sich noch die Maßnahmen 6.015 und 6.020	X		Wurden zur besseren Lesbarkeit zu einer Maßnahme Nr. 6.015 zusammengefasst. Die Nummerierung der darauffolgenden Maßnahmen wurde angepasst, sodass diese wieder fortlaufend ist.
27.3		- Im Bereich Tragarth fehlen die Maßnahmenbezeichnungen 6.095 und 6.105	X		siehe dazu Begründung zur Stellungnahme Nr. 4.3
27.4		Weiterhin bitte ich um Beachtung meiner Ergänzungen und Hinweise vom 21.09.2018 per Mail.	X		Hinweise aus der Mail vom 21.09.2018 wurden bereits größtenteils berücksichtigt. Neubau eines straßenbegleitenden RW im Zuge des Ausbaus L167 wurde nachgetragen.
28.1	Stadt Lützen 19.12.2018 14.01.2018	Zunächst möchten wir darauf hinweisen was wir den Entwurf im Februar in die politischen Gremien einbringen werden um so die Interessen der einzelnen Ortschaften zu wahren. Dementsprechend können wir auch erst zu diesem Zeitpunkt eine abschließende Stellungnahme fertigen.			Wird zur Kenntnis genommen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist die Erarbeitung der Konzeption voraussichtlich abgeschlossen, eine Berücksichtigung der Stellungnahme oder die Einarbeitung etwaiger Änderungen kann zu diesem Zeitpunkt nicht mehr erfolgen.
28.2		Über Herrn Bürgermeister Weiß erreichte uns die E-Mail von Herrn Bürgermeister Schulze der Stadt Bad Dürrenberg. Auch wir möchten hiermit die Klasse 2 für den Radabschnitt zwischen Bad Dürrenberg und Lützen "Sole, Kohle und Geschichte" bekräftigen.		X	Siehe dazu Stellungnahme Ifd. Nr. Nr. 7.6
28.3		Unter Punkt 5.085 - Lützen (Anlage Zustand) muss die "Kommunale Straße" in K2189 geändert werden.	X		Wurde geändert Siehe dazu Stellungnahme Ifd. Nr.30.
29.1	Burgenlandkreis 19.12.2018	Diese Stellungnahme wird für den im Burgenlandkreis befindlichen Teil des Radverkehrskonzeptes abgegeben. Der Saalekreis ist zu beteiligen. Für bauordnungs-, bauplanungs- und denkmalrechtliche Belange sind in ihrem Territorium die Städte Weißenfels und Zeitz jeweils selbst verantwortlich.	-		Sowohl Saalekreis als auch die Städte Weißenfels und Zeitz wurden in die Konzepterarbeitung und in den TÖB-Umlauf einbezogen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.2.1		<p><u>Stabsstelle Breitbandausbau/ Regionalplanung</u> Untere Landesentwicklungsbehörde <i>Raumordnung</i></p> <p>Grundlage für alle landesbedeutsamen Maßnahmen in Sachsen-Anhalt zur Entwicklung des Radverkehrs ist der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) und der Landesradverkehrsplan (LRVP).</p> <p>Radrouten mit europa- und bundesweiter Bedeutung, Radrouten mit überregionaler Bedeutung sowie regionale Radrouten können von der Regionalplanung in den Regionalen Entwicklungsplänen festgelegt werden (Landesentwicklungsplan - LEP G73, S. 96)</p> <p>Im Regionalen Entwicklungsplan der Planungsregion Halle sind folgende überregional bedeutsamen Radwege (REP 5.9.4.4. Z) für den Konzeptgeltungsbereich im Burgenlandkreis ausgewiesen: - Saale-Radwanderweg - Elster-Radweg</p> <p>Als regional bedeutsame Radwege (REP 5.9.4.5. Z) sind ausgewiesen: - Rippach-Radwanderweg - Radacht - Nessa-Radwanderweg</p>	-		Grundlagen wurden im Rahmen der Konzeption berücksichtigt. Siehe Bericht S. 12 ff.
29.2.2		<p>Eine Einbeziehung des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr, Referat 24, des Landesverwaltungsamtes sowie der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle hinsichtlich der raumbedeutsamen Radwegeführung sollte erfolgen.</p>	-	X	<p>Liste der zu beteiligenden TÖBs wurde sowohl in der Projektbegleitenden AG Rad sowie mit dem AG abgestimmt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionalen Planungsgemeinschaft Halle wurde beteiligt: keine Stellungnahme abgegeben • Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr, Referat 24 hat eine Stellungnahme abgegeben (Ifd. Nr. 34) • Landesverwaltungsamt wurde nicht beteiligt

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.2.3		Das Konzept ist bezüglich der neu zu schaffenden Radwegverbindungen aufgrund der Maßstäblichkeit der Karten für den Trassenverlauf nicht aussagekräftig genug.	X		Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Es wurden Ziele für den Radverkehr in der Region definiert und Prioritäten in der Umsetzung herausgearbeitet. Die vorgeschlagenen Netzergänzungen sind im Rahmen von Detailanalyse bzw. Machbarkeitsuntersuchung hinsichtlich Routenführung, Qualität, Sicherheit sowie Ausbauerfordernissen weiter zu qualifizieren. Routenverläufe werden nach Abschluss der Bearbeitung auch als SHP-Dateien zur Verfügung gestellt.
29.2.4		Der Landesstraßenbaubetrieb Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Süd sollte hinsichtlich der Radwegeführung an Bundes- und Landstraßen beteiligt werden.	-		LSBB Regionalbereich Süd wurde sowohl in Konzepterstellung (Mitglied projektbegleitende AG Rad) als auch in TÖB-Umlauf beteiligt.
29.3.1		<i>Städtebau</i> Die Darstellungen der wirksamen Flächennutzungspläne (FNP) der Stadt Hohenmölsen, der Stadt Teuchern, der Stadt Lützen und der Gemeinde Elsteraue stehen dem Konzept nicht entgegen, wenn vorhandene Wege, Straßen genutzt werden.			Wird zur Kenntnis genommen
29.3.2		Inwieweit verbindliche Bauleitplanungen von den Planungen betroffen sind, kann anhand der vorliegenden Karten und Kartenmaßstäbe nicht beurteilt werden. (z.B. Schaffung einer Radverkehrsanlage in Oelsen, Verbindung Alttröglitz durch den Industriepark und entlang der L193). Hierzu sind mit der Gemeinde Abstimmungen erforderlich. Für neu zu schaffenden Radwegen, für die gegenwärtig nur die vorhandenen Anfangs- und Endpunkte ausgewiesen sind, sind die Routen zu präzisieren und dann den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme vorzulegen.			Zur Kenntnis genommen. Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen weiter zu qualifizieren und zu vertiefen. Vor einer entsprechenden Umsetzung sind die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.
29.3.3		Generell ist die Nutzung der vorhandenen Straßen, Wege zu überprüfen. (z. B. Weg zwischen Tröglitz und Zeitz).			Zur Kenntnis genommen. Beispiel Weg zwischen Tröglitz und Zeitz: Zwischen Tröglitz und Zeitz besteht mit dem straßenbegleitenden Radweg (L 193) tatsächlich eine Wegeverbindung. Nichtsdestotrotz wird die Ertüchtigung der Tröglitzer Straße/Ringstraße als deutlich direkterer Routenabschnitt vorgeschlagen - Ersparnis: 1,15 km.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.3.4		<p>Beim geplanten Ausbau des Weges von Sprossen zur B180 sollte darüber hinaus geprüft werden, inwieweit auch die vorhandene direkte Verbindung von Sprossen nach Loitsch (Kreisstraße 2213) genutzt werden kann.</p> <p>Über den baulichen Zustand der Wege liegen hier keine Kenntnisse vor.</p>		X	Vorzugsvariante für die Führung der Route zwischen Sprossen und Oelsen wurde eng mit der Gemeinde Elsteraue abgestimmt und in die Konzeption aufgenommen.
29.3.5		Die betroffenen Gemeinden sind an den Planungen zu beteiligen.	-		Die betroffenen Gemeinden wurde sowohl in Konzepterstellung (Regionalworkshops und direkte Abstimmung zu den Planentwürfen) als auch in TÖB-Umlauf beteiligt.
29.4.1		<p><u>Bauordnungsamt</u> Untere Denkmalschutzbehörde</p> <p>Zur weiteren Bearbeitung der o. g. Maßnahme ist es erforderlich, durch die Untere Denkmalschutzbehörde die fachliche Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie einzuholen. Erst nach Vorlage dieser wird eine Stellungnahme durch den Burgenlandkreis als Untere Denkmalschutzbehörde abgegeben.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die im Rahmen der Konzeption vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen. Bei einer entsprechenden Umsetzung ist die dafür zuständige Denkmalschutzbehörde zu beteiligen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.4.2		<p><i>Nachtrag vom 11.02.2019</i></p> <p>In Ergänzung unseres Schreibens vom 18.12.2018 reiche ich Ihnen die Stellungnahme des Bauordnungsamtes, Untere Denkmalschutzbehörde nach.</p> <p><u>Bauordnungsamt</u> Untere Denkmalschutzbehörde</p> <p>Nach derzeitiger fachlicher Einschätzung des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie bestehen gegen das geplante Vorhaben keine Einwände. Erdeingreifende Maßnahmen mit der Umsetzung des Konzeptes bedürfen ggf. entsprechender denkmalrechtlicher Genehmigungen.</p> <p>Hinweis: Gemäß § 9 Abs. 3 Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt wird auf die gesetzliche Meldepflicht im Falle unerwartet freigelegter archäologischer oder bauarchäologischer Funde/ Befunde verwiesen. Sollten bei den Arbeiten im Boden Funde oder Befunde zu Tage treten, die Anlass zu der Annahme geben, dass es sich um Kulturdenkmale handelt, sind die Arbeiten sofort einzustellen.</p> <p>Der Bodenfund ist der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Abteilung Bodendenkmalpflege unverzüglich anzuzeigen. Der Bodenfund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen und vor Gefahren zu schützen. Innerhalb dieses Zeitraumes wird die Fundstelle durch einen Mitarbeiter des Landesamtes oder eines von ihm Beauftragten untersucht und die Funde geborgen. Nach erfolgter Untersuchung erfolgt die Freigabe der Fundstelle und die Arbeiten können fortgeführt werden.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die im Rahmen der Konzeption vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen. Bei einer entsprechenden Umsetzung ist das Umweltamt zu beteiligen.</p>
29.5.1		<p><u>Umweltamt</u></p> <p>I. Dem geplanten Vorhaben stehen unter Beachtung der Hinweise keine abfall- und bodenschutz-, immissionsschutz-, naturschutz-, forst- und wasserrechtlichen Belange entgegen.</p>			Wird zu Kenntnis genommen

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.5.2		<p>II. Hinweise <u>Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung</u> Bauliche Veränderungen an den Radwegen stellen gemäß § 14 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, für den gemäß § 17 Abs. 3 BNatSchG die schriftliche Genehmigung der unteren Naturschutzbehörde erforderlich ist. Der Eingriff erfolgt insb. durch einen grundhaften Ausbau, eine veränderte Versiegelung eines vorhandenen Radweges oder durch den Neubau/ Erneuerung von Nebenanlagen (z. B. Fahrradstützpunkte, Rastplätze, Versorgungseinrichtungen).</p> <p>Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) bzw. unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Hierfür ist eine Eingriffsbilanzierung anhand des Bewertungsmodells Sachsen-Anhalt (MBI. LSA 2009, S. 250) vorzunehmen.</p> <p>Darüber hinaus bzw. zur Eingriffsminimierung sind Aussagen zum Gehölzschutz im Baustellenbereich entsprechend der Festlegungen der DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) zu treffen. Wenn im nahen Umfeld Gehölze vorhanden sind, ist darzulegen, ob und wie die Wurzel-, Stamm- sowie Kronenbereiche der bestehenden Gehölze vor Beeinträchtigungen während der Bauphase geschützt werden. Eventuell notwendige Gehölzrodungen sind aus Artenschutzgründen nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar eines jeden Jahres zulässig.</p>	-	-	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die im Rahmen der Konzeption vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen. Bei einer entsprechenden Umsetzung ist das Umweltamt zu beteiligen.</p> <p>Ein allgemeiner Hinweis auf die zu berücksichtigenden Belange des Natur- und Umweltschutzes finden sich im Bericht ab S.46 f.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.5.3		<p><u>Naturschutzrechtlich gesicherte Flächen und Objekte</u> In dem vorgelegten Radwegkonzept sind naturschutzrechtlich festgesetzte Schutzgebiete aufgeführt, die durch das geplante Vorhaben beeinträchtigt werden können.</p> <p>Im Einzelfall ist bei der weiteren Planung zu prüfen, in welchem Umfang naturschutzrechtliche Belange in den Schutzgebieten betroffen sein können und ob diese einer vorherige schriftliche Erlaubnis/ Befreiung/ Ausnahme der zuständigen Naturschutzbehörde bedürfen. Es ist zu prüfen und dazulegen, ob ggf. durch eine Trassenverlegung die Beeinträchtigung von besonders geschützten Bereichen vermieden werden kann.</p> <p>Unter besonderen Schutz stehen neben den im Konzept aufgeführten Gebieten, auch die an Wegen und Straßen vorhandenen Alleen und einseitigen Baumreihen (§ 21 Abs. 1 NatSchG LSA).</p>	X		<p>Zur Kenntnis genommen, siehe dazu auch Ifd. Nr. 29.5.2</p> <p>Hinweis auf besonderen Schutz der an Wegen und Straßen vorhandenen Alleen und einseitigen Baumreihen wurde aufgenommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung				
			Ja	Nein					
29.5.4		<p><u>Artenschutz</u> Sind im Bereich der auszubauenden bzw. neu geplanten Radwegetrassen Gehölze vorhanden, ist darzulegen, inwieweit diese vor Beeinträchtigungen geschützt werden können. Der Schnitt und die Beseitigung von Gehölzen fallen unter die Vorschriften des allgemeinen Artenschutzes gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG, welcher das Verbot von Gehölzarbeiten in der Zeit vom 01.03. bis 30.09. eines jeden Jahres enthält.</p> <p>Sollten in diesem Zeitraum baubedingt Gehölze entfernt werden müssen, so sind entsprechende Genehmigungen bei der unteren Naturschutzbehörde einzuholen. In diesem Fall ist die Einhaltung der Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tierarten gemäß § 44 BNatSchG in Form eines artenschutzrechtlichen Gutachtens nachzuweisen.</p> <p>Ein artenschutzrechtliches Gutachten ist ggf. auch beim Umbau stillgelegter Bahntrassen und deren Einbeziehung in das Radwegenetz zu erstellen und zur Prüfung vorzulegen, da diese Bereiche Lebensraum für besonders geschützte Tierarten (z. B. Zauneidechse) sein können.</p> <p>Soweit wasserrechtliche Belange betroffen sind (Neubau von Brücken/Durchlässen im Rahmen des Wegebbaus oder Baumaßnahmen im Überschwemmungsgebieten), finden gemäß § 3 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i. V. m. § 1 Abs. 1 WG LSA die Vorschriften des WHG und des WG LSA Anwendung.</p> <p>Entsprechende Anträge auf wasserrechtliche Genehmigungen sind beim Burgenlandkreis zu stellen.</p> <p><u>Fundstellennachweis</u></p> <table border="1"> <tr> <td>WHG</td> <td>Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG vom 31.07.2009 (BGBl Teil I Nr. 51, S. 2585 ff.), in der derzeit gültigen Fassung</td> </tr> <tr> <td>WG LSA</td> <td>Wassergesetz für das Land Sachsen-Anhalt (WG LSA) vom 16.03.2011 (GVBl LSA S. 492), in der derzeit gültigen Fassung</td> </tr> </table>	WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG vom 31.07.2009 (BGBl Teil I Nr. 51, S. 2585 ff.), in der derzeit gültigen Fassung	WG LSA	Wassergesetz für das Land Sachsen-Anhalt (WG LSA) vom 16.03.2011 (GVBl LSA S. 492), in der derzeit gültigen Fassung			Zur Kenntnis genommen, siehe dazu auch Ifd. Nr. 29.5.2
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG vom 31.07.2009 (BGBl Teil I Nr. 51, S. 2585 ff.), in der derzeit gültigen Fassung								
WG LSA	Wassergesetz für das Land Sachsen-Anhalt (WG LSA) vom 16.03.2011 (GVBl LSA S. 492), in der derzeit gültigen Fassung								

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.6		<p>Rechts- und Ordnungsamt Untere Gefahrenabwehrbehörde</p> <p>Die Überprüfung der betreffenden Flächen anhand der hier zurzeit vorliegenden Unterlagen (Belastungskarten) und Erkenntnisse hat ergeben, dass mit Kampfmittelverdachtsflächen zu rechnen ist. Aufgrund der Größe des Betrachtungsgebietes wird darum gebeten, in die Kampfmittelbelastungskarte nach telefonischer Terminvereinbarung mit Frau Schlegel (Telefon: 03445/73 1709) einzusehen. Bei der Durchführung von Tiefbauarbeiten und sonstigen erdengreifenden Maßnahmen muss auf den Verdachtsflächen mit dem Auffinden von Kampfmitteln gerechnet werden. Aus diesem Grund sollte vor Beginn bzw. während der Durchführung solcher Maßnahmen eine Überprüfung auf das Vorhandensein solcher Kampfmittel für die Verdachtsbereiche erfolgen.</p> <p>Vor dem Beginn der Arbeiten in Verdachtsbereichen sind entsprechende Einzelanfragen zur Belastung mit eventuellen Bombenblindgängern und weiteren Kampfmitteln mit folgenden Angaben und Unterlagen für das Amtshilfeersuchen an den Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) IM Rahmen dieser Maßnahme erforderlich:</p> <p>1. Angaben zu der prüfenden Fläche</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angaben zum Antragsteller, Ansprechpartner und Telefonnummer (optional), Lage des Bauvorhabens (Ort, ggf. Ortsteil, PLZ, Straße, Hausnummer), - Liegenschaftsinformationen zum Bauvorhaben (Gemarkung, Flur, von Maßnahme betroffene(s) Flurstück(e), - Eigentümerinformationen (Benennung bzw. bei mehreren Flurstücken tabellarische Auflistung der Eigentümer der von der Baumaßnahme betroffenen Flurstücke), - Informationen zum Bauvorhaben (Art des Bauvorhabens z.B. Garage, EFH, usw., bei Trassen z.B. Leitungen Straßen - Angabe der Trassenbreite, geplante Bauweise, Gründungstiefe bzw. Art und Umfang der Erdeingriffs, soweit bekannt, Kenntnis zu Auffüllungen und Altbebauung, soweit bekannt) <p>2. Arbeitskarten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Übersichtskarten (Topographische Karte, Stadtplan o.ä. im Maßstab 1:5000 bis 1:25000 mit Kennzeichnung des Bauvorhabens) 			<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen.</p> <p>Vor einer entsprechenden Umsetzung ist das Rechts- und Ordnungsamt einzubeziehen. In der jetzigen konzeptionellen Phase ist eine konkrete Einzelanfrage zur Belastung mit eventuellen Bombenblindgängern und weiteren Kampfmitteln nicht zielführend.</p> <p>Ein allgemeiner Hinweis zur Berücksichtigung der den Belangen der Gefahrenabwehr findet sich im Bericht S.47.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
		<p>Detailkarten (Flurkarte mit Kennzeichnung des(r) Flurstücks(e) des Bauvorhabens, Lageplan mit Flurstücksgrenzen, aus dem die Lage des geplanten Bauvorhabens auf dem(n) Flurstück(en) ersichtlich ist - 2-fach!)</p> <p>Der Antrag ist dann beim Burgenlandkreis, Rechts- und Ordnungsamt, Schönburger Straße 41, 06618 Naumburg unter Angabe des Aktenzeichens LR/30.32.4.2./2322611-095/18 zu stellen. Dies sollte dann zeitnah für den einzelnen Planungsbereich erfolgen. Die Bearbeitungszeit beim Kampfmittelbeseitigungsdienst beträgt derzeit ca. 15-20 Wochen.</p> <p>Ungeachtet dessen besteht jedoch auch jederzeit die Möglichkeit, selbst und auf eigene Kosten eine gewerbliche Kampfmittelräumfirma mit der Überprüfung der von der Baumaßnahme betroffenen Flächen zu beauftragen. Eine aktuelle Liste einer Auswahl von Kampfmittelräumfirmen, die im Land Sachsen-Anhalt tätig sind, könnte auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Sollten sich im Rahmen der Antragstellung Veränderungen zu den Bauvorhaben, die eventuelle Flächenänderungen oder terminliche Verschiebungen nach sich ziehen, ergeben, bitten wir dies rechtzeitig beim Rechts- und Ordnungsamt anzuzeigen.</p> <p>Für den als nicht belastet ausgewiesenen Baubereich besteht nach hiesigen Erkenntnissen kein Verdacht auf Vorhandensein von Kampfmitteln. Daher bestehen unsererseits für diese Flächen keine Einwände und Bedenken gegen das Vorhaben. Es wird jedoch vorsorglich daraufhin gewiesen, dass Kampfmittelfunde jeglicher Art niemals ganz ausgeschlossen werden können.</p> <p>Im Falle des Auffindens ist gemäß Kampfm-GAVO zu verfahren.</p>			

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.7.1		<p><u>Straßenverkehrsamt</u> Untere Straßenverkehrsbehörde</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen grundsätzlich nur im Zuge klassifizierter, für die Öffentlichkeit gewidmeter Straßen in Betracht. Daher muss im Rahmen der Planungen zweifelsfrei geklärt werden, ob es sich bei den für Radrouten zu nutzenden Wegen um öffentlichen Verkehrsraum nach StrG LSA oder um freie Landschaft nach LWaldG handelt. Die StVO findet ausschließlich für den öffentlichen Verkehrsraum nach dem StrG LSA Anwendung. Anderenfalls ist das Befahren der Wege mit Kraftfahrzeugen gemäß § 24 LWaldG grundsätzlich untersagt. Sofern Unklarheiten bezüglich des Widmungstatus betroffener Wege bestehen, wird empfohlen, diese im Vorab durch die zuständigen Kommunen zu hinterfragen und gegebenenfalls festzulegen.</p>			Zur Kenntnis genommen.
29.7.2		<p>Die Verknüpfung des bestehenden und geplanten Radwegenetzes zwischen den Orten der Montanregion und darüber hinaus soll zur weiteren touristischen Entwicklung beitragen, weshalb die Anwendung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“ empfohlen wird. Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung (Breite, Fahrbahnbeschaffenheit, lichte Sicherheitsräume, ...) der im Zuge der Radrouten zu ertüchtigenden Wege samt deren im Verlauf befindlichen Brücken- und anderer Bauwerke verweise ich, insbesondere im Hinblick auf Fahrbahnverengungen und Gefälle, auf die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen (StVO, VwV-StVO, ERA 2010, RAS 06, RAL, etc.). Grundsätzlich sollte auf stark frequentierten Wegen bei Dunkelheit eine ausreichende Beleuchtung gewährleistet werden. Auch seitliche weiße Markierungslinien würden den Benutzern nachts die Orientierung erleichtern.</p>	X		Aufzählung der gesetzlichen Bestimmungen wurde im Bericht auf S. 4 und S. 48 vervollständigt.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.7.3		<p>Besonderes Augenmerk wurde auf die Überprüfung, Optimierung und Vernetzung der bestehenden Radrouten gelegt. Dabei wurden auch Anbindungen über die Grenzen der Region gezielt ausgewählt und gestärkt.</p> <p>Das Radroutennetz orientiert sich vor allem an der bereits bestehenden Straßen- und Wegeinfrastruktur. Der umsetzungsorientierte Maßnahmenplan und -katalog soll die Handlungsgrundlage zur weiteren Entwicklung des Radverkehrs in der Montanregion bilden.</p> <p>Im Hinblick auf die betrachtete Bevölkerungsentwicklung in der Montanregion (z. B. Seite 11) „kommt dem Radverkehr dabei gerade für ältere Menschen wachsende Bedeutung zu... In diesem Zusammenhang können Pedelecs und E-Bikes das bisherige Angebot auf dem Fahrradmarkt sinnvoll ergänzen.... Größere Entfernungen, dauerhafte Geschwindigkeiten über 20 km/h, Steigungen oder auch Gegenwind stellen damit kein Problem mehr dar und ermöglichen gerade älteren Radfahrern und Menschen mit körperlichen Einschränkungen neue Möglichkeiten individueller Mobilität.“</p> <p>Es wird deshalb empfohlen vorrangig am Ausbau von sicheren Wegen, welche den einschlägigen Regelwerken entsprechen und den Begegnungsfall Rad/Fußgänger/Rad bzw. Rad/Rad und Rad/Fußgänger zu lassen zu arbeiten. Dabei kann vorhandene Infrastruktur (z.B. landwirtschaftliche Wege & Kommunalstraßen innerörtlich mit angemessenem Verkehrsaufkommen) optimal eingebunden werden. Voraussetzung ist eine Beschilderung welche den Radverkehr zulässt (z.B. VZ 260).</p>			Zur Kenntnis genommen
29.7.4		Eine Beschilderung mit VZ 250- Fahrverbot für Fahrzeuge aller Art-, wie es in den Bereichen der Städte und Kommunen zahlreich nach wie vor vorhanden ist, steht dem Radverkehr kontraproduktiv gegenüber, sollte jedoch vermieden werden. Analog wirkt die Anordnung benutzungspflichtiger Beschilderung, sofern die zwingenden Voraussetzungen dafür nicht regelkonform vorliegen und führt zur Ignoranz jeglicher Verkehrszeichen.			Zur Kenntnis genommen.
29.7.5		Die im Land Sachsen-Anhalt gegebene geteilte Zuständigkeit zur Anordnung von Beschilderung durch örtliche bzw. untere Straßenverkehrsbehörden steht dabei mit einer kontinuierlichen Beschilderung und Ausschilderung nicht immer im Einklang. Eine Koordination der entsprechenden Aktivitäten an zentraler Stelle (Radverkehrsbeauftragter, etc.) könnte derartige Barrieren ausräumen.			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.7.6		Entsprechend der eingereichten Planungsunterlagen ist teilweise vorgesehen, den Radverkehr zusammen mit anderen Verkehrsarten im Mischverkehr zu führen. Vorsorglich weise ich darauf hin, dass Forstschranken im Bereich geführter Radrouten zu vermeiden sind. Auch die Aufstellung jeglicher Verkehrseinrichtungen im Zuge der dem öffentlichen Verkehr gewidmeter Straßen bedarf einer verkehrsrechtlichen Anordnung. Die Durchfahrtsmöglichkeit muss dabei beispielsweise für Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, Radfahrende mit Anhängern oder mit Sonderausstattung (z.B. Liegerad) gegeben sein.			Zur Kenntnis genommen.
29.7.7		Des Weiteren sollte sich die Beschilderung der geplanten Radwegführung an jener der bereits bestehenden Radtrassen orientieren. Bezüglich der konkreten Ausgestaltung und Beschilderung der in Rede stehenden Radwege wird eine Abstimmung des Vorhabenträgers mit dem Burgenlandkreis/Wirtschaftsamt, dem ADFC, den zuständigen Kommunen und dem Straßenverkehrsamt für notwendig gehalten.			Zur Kenntnis genommen. Es sollte vermieden werden, Beschilderung für jede Radroute immer wieder neu zu diskutieren. Aus diesem Grund gibt es das bundeweit geltende Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (FGSV 245). Sachsen-Anhalt stellt bislang in Mitteldeutschland eine Ausnahme dar, was hier in der Region zwischen Thüringen und Sachsen die sonst übliche Kontinuität der Wegweisung häufig unterbricht. Die Anforderungen der FGSV 245 sollten daher bei der Beschilderung von Radrouten in der Montanregion zwingend eingehalten werden, um nahtlos an umgebende Systeme (Sachsen, Thüringen) anzuschließen. Siehe Stellungnahme Ifd. Nr. 24.3.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.7.8		<p>Vor der konkreten Umsetzung aufgeführter Maßnahmen, die die Belange des Straßenverkehrsamts tangieren, ist dieses unter Einreichung detaillierter Planungsunterlagen zu beteiligen. Dabei ist im Vorab grundsätzlich eine Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger erforderlich.</p> <p>Der Burgenlandkreis ist als untere Straßenverkehrsbehörde für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen im Bereich der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie auf außer Orts gelegenen Gemeindestraßen zuständig. Bei innerörtlichen Gemeindestraßen liegt die Zuständigkeit bei der Stadt/Gemeinde als örtliche Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Vorsorglich weise ich in diesem Zusammenhang darauf hin, dass im Falle der Berührung des öffentlichen Verkehrsraums im Zuge der geplanten Maßnahmen mindestens 14 Tage vor Baubeginn ein Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung zur Verkehrsraumeinschränkung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu stellen ist. Hierbei muss eine Abstimmung mit weiteren geplanten Maßnahmen sowie mit der PVG Burgenlandkreis mbH erfolgen. Hinsichtlich des Ausbaus von Wegen zur Befahrbarkeit durch Einsatz- und Rettungsfahrzeuge wird dem Vorhabenträger eine Beteiligung des Burgenlandkreises/Amt für Brand- und Katastrophenschutz und Rettungswesen empfohlen.</p>	-		<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen. Vor einer entsprechenden Umsetzung ist der jeweilige Straßenbaulastträger einzubeziehen.</p> <p>Hinweis darauf findet sich auch im Bericht S. 65: <i>„Der vorliegende Maßnahmenplan ist als erste Bestandsaufnahme zu verstehen. Eine weitere planerische Konkretisierung und damit verbundene Abstimmungsprozesse mit den entsprechenden Baulastträgern, zuständigen Bewilligungsbehörden und allen weiteren Beteiligten sind unumgänglich.“</i></p>
29.7.9		<p>Das ländliche Wegenetz ist im Planungsgebiet in seiner Erschließungsfunktion zur Bewirtschaftung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen weitestgehend vorhanden, bedarf jedoch in Teilen einer Ertüchtigung. Mit deren Ertüchtigung sollen landwirtschaftliche Wege verstärkt multifunktional genutzt werden. Mit dem Ausbau der nachfolgend aufgeführten, im Planungsbereich befindlichen Wege sollen die touristischen Radrouten „Saale-Radweg“, „Saale-Unstrut-Elster-Radacht“ und „Elster- Saale-Radweg“ miteinander verknüpft werden.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die forcierte Ertüchtigung und verstärkte Nutzung multifunktionaler ländlicher Wege wird ausdrücklich begrüßt und unterstützt.</p> <p>Querverweis Stellungnahmen Ifd. Nr. 10.2, 11.4 und 33.13</p>
29.7.10		<p>Sofern im Zuge von Baumaßnahmen eine Änderung der Beschilderung klassifizierter Straßen nach StVO vorgesehen ist, ist rechtzeitig ein aussagekräftiger Markierungs- und Beschilderungsplan zu erarbeiten und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zur Prüfung und zum Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung einzureichen.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
29.7.11		<p>Unter Berücksichtigung der dargestellten Ausführungen bestehen seitens des Straßenverkehrsamts entsprechend der mir bekannten Details zum Sachverhalt zum gegenwärtigen Zeitpunkt vom Grundsatz her keine Einwände oder Bedenken gegen die geplante Maßnahme.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.8.1		<p>Bauamt Untere Straßenbaubehörde</p> <p>Innerhalb des o. g. Konzeptes verlaufen folgende unter die Baulast der Burgenlandkreises fallende Kreisstraßen: K2169, K2182, K2203, K2207, K 2215, K2216, K2602. Unsere Stellungnahmen zu den einzeln aufgeführten Maßnahmen zu den o. g. Kreisstraßen sind tabellarisch als Anlage beigefügt.:</p>			Zur Kenntnis genommen.
29.8.2		<p>2.040 Die Kreisstraße K2602 beginnt an der B180 und endet am Ortsende Olsen. Die angegebene Länge (2.040- 413 m und 2.050- 66 m = 479 m) ist mit der Kreisstraßenlänge nicht identisch. Aus diesem Grund ist der betroffene Straßenabschnitt zu überprüfen und die Angaben zu konkretisieren.</p>	X		Lagebeschreibung geändert in: K2602: Sporaer Straße, OD Oelsen zwischen Wiesenweg und An der Schnauder
29.8.3		<p>2.050 Die Kreisstraße K2602 beginnt an der B180 und endet am Ortsende Olsen. Die angegebene Länge (2.040- 413 m und 2.050- 66 m = 479 m) ist mit der Kreisstraßenlänge nicht identisch. Aus diesem Grund ist der betroffene Straßenabschnitt zu überprüfen und die Angaben zu konkretisieren.</p>	X		Lagebeschreibung geändert in: Kommunale Straße/Weg: Feldweg in Verlängerung der K 2602 nördlich der B180 bis Gemeindegrenze
29.8.4		<p>2.055 In der Übersichtskarte ist die Kreisstraße bzw. Maßnahme nicht aufgeführt. Die Unterlage ist zu vervollständigen.</p>	X		Siehe Begründung Stellungnahme Nr. 4.3 Achtung: Maßnahmen Nr. 2.055 und 2.070 wurden unter 2.070 zusammengefasst. Nummerierungen wurden am Ende so angepasst, dass die Reihenfolge wieder fortlaufend ist.
29.8.5		<p>2.070: Gemäß der beigefügten Unterlage ist die Ortslage Nißma betroffen. In diesem Bereich wird eine Gemeinschaftsbaumaßnahme durchgeführt. Wir möchten Ihnen in diesen Zusammenhang mitteilen, dass eine Nutzung der Straße ungeeignet ist. Da diese nur eine Straßenbreite von 5 m aufweist und sehr kurvenreich ist. Da Ziel dieses Konzeptes ist, eine sichere und komfortable Alternative zum Mischverkehr zu schaffen, sollte der Radverkehr über das vorhandene kommunale Wegenetz als Radweg geführt werden.</p>		X	Eine Straßenbreite von 5,00 m ist für Radverkehr völlig ausreichend. Auch bei geringen Straßenbreiten muss die Nutzbarkeit für Radverkehr sichergestellt werden, dies sollten im Zuge der Baumaßnahme berücksichtigt werden, z. B. bauliche Anpassung, Ausweichmöglichkeiten, Geschwindigkeitsanpassung usw. Den Radverkehr in den Orten dieser Größe im Mischverkehr zu führen ist in den meisten Fällen problemlos möglich. Eine Führung des Radverkehrs über andere Wege und damit an der Ortslage Nißma vorbei wird nicht empfohlen.
29.8.6		<p>2.095 Der angegebene Streckenverlauf ist gemäß beigefügten Plänen keine Kreisstraße.</p>	X		Lagebeschreibung geändert in: Kommunale Straße/Weg: Spora, Sporarer Straße zwischen L 194 (Sporarer Hauptstraße) und Eichweg

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.8.7		5.005 Die Ortsdurchfahrt Oeglitzsch weist eine Engstelle von 4 m auf, wodurch der Radverkehr über diese schwer möglich ist. Der Landkreis empfiehlt den Radverkehr über das vorhandene kommunale Wegenetz zu führen. Die Verkehrsbelegung liegt deutlich unter 3.000 Fahrzeugen. Somit kann der Radverkehr gemäß RaSt 06, RAL sowie der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) auf der Fahrbahn geführt werden. Sollte von der Gemeinde aus trotzdem der Wunsch nach einer separaten Radverkehrsanlage bestehen, so kann er als Vorhabensträger auf eigene Kosten einen herstellen und unterhalten.	X		Maßnahme wurde gestrichen.
29.8.8		5.010: Die Ortsdurchfahrt Oeglitzsch weist eine Engstelle von 4 m auf, wodurch der Radverkehr über diese schwer möglich ist. Der Landkreis empfiehlt den Radverkehr über das vorhandene kommunale Wegenetz zu führen. Die Verkehrsbelegung liegt deutlich unter 3.000 Fahrzeugen. Somit kann der Radverkehr gemäß RaSt 06, RAL sowie der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) auf der Fahrbahn geführt werden. Sollte von der Gemeinde aus trotzdem der Wunsch nach einer separaten Radverkehrsanlage bestehen, so kann er als Vorhabensträger auf eigene Kosten einen herstellen und unterhalten.		X	Maßnahme 5.010 empfiehlt nicht die Anlage einer separaten Radverkehrsanlage, sondern das Beheben von Straßenschäden bzw. die Erneuerung der Asphaltdecke. Eine Straßenbreite von 4,00 m ist für Radverkehr völlig ausreichend. Auch bei geringen Straßenbreiten muss die Nutzbarkeit für Radverkehr sichergestellt werden, dies sollten im Zuge der Baumaßnahme berücksichtigt werden, z. B. bauliche Anpassung, Ausweichmöglichkeiten, Geschwindigkeitsanpassung usw. Den Radverkehr in den Orten dieser Größe im Mischverkehr zu führen ist in den meisten Fällen problemlos möglich. Eine Führung des Radverkehrs über andere Wege und damit an der Ortslage Oeglitzsch vorbei wird nicht empfohlen.
29.8.9		7.025 Die Verkehrsbelegung liegt deutlich unter 3.000 Fahrzeugen. Somit kann der Radverkehr gemäß RaSt 06, RAL sowie der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) auf der Fahrbahn geführt werden. Sollte von der Gemeinde aus trotzdem der Wunsch nach einer separaten Radverkehrsanlage bestehen, so kann er als Vorhabensträger auf eigene Kosten einen herstellen und unterhalten.	X		Maßnahme wurde gestrichen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.8.10		7.030 Gespräche mit der zuständigen Stadt und den Versorgungsträgern wurde bereits bzgl. eines Ausbaus abgehalten. Grundsätzlich kann einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht entsprochen werden. Kreisstraßen sind Straßen, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder den unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu diesen bestimmt sind. Eine Beschränkung des Gemeingebrauchs kann nur erfolgen, sofern dies wegen des baulichen Zustandes zur Vermeidung von Schaden an der Straße oder für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist. Da ein grundlegender Ausbau der betroffenen Straße geplant ist und die Ausführung gemäß den aktuellen technischen Rahmenbedingungen erfolgen wird, besteht aus unserer Sicht kein Handlungsbedarf die Geschwindigkeit zu begrenzen.			Zur Kenntnis genommen. Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen.
29.8.11		7.065 Für den zukünftigen Brückenneubau über die Gleisanlage wurden von der DB Netz AG Voruntersuchungen durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die zukünftige Lage sich in Richtung der Bebauung verschiebt. Bei Durchführung der aufgeführten Investitionen ist damit zu rechnen, dass der Zweckbindungszeitraum nicht eingehalten werden kann und damit die eingesetzten Fördermittel teilweise zurück zu überweisen sind. Hierzu ist eine entsprechende Abstimmung durchzuführen.			Zur Kenntnis genommen. Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen.
29.8.12		8.005 Die Verkehrsbelegung liegt deutlich unter 3.000 Fahrzeugen. Somit kann der Radverkehr gemäß RaSt 06, RAL sowie der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) auf der Fahrbahn geführt werden. Sollte von der Gemeinde aus trotzdem der Wunsch nach einer separaten Radverkehrsanlage bestehen, so kann er als Vorhabensträger auf eigene Kosten einen herstellen und unterhalten.			Zur Kenntnis genommen. Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen.
29.8.13		8.035 und 8.040 Für den Straßenbereich Ortslage Kleinkorbetha ist ein grundlegender Ausbau zeitnah geplant. Die Fahrbahnbreite beträgt nach dem grundhaften Ausbau noch 5 m, wodurch empfohlen wird, eine Ausweichstrecke über das vorhandene kommunale Wegenetz zu führen.		X	Eine Straßenbreite von 5,00 m ist für Radverkehr völlig ausreichend. Auch bei geringen Straßenbreiten muss die Nutzbarkeit für Radverkehr sichergestellt werden, dies sollten im Zuge der Baumaßnahme berücksichtigt werden, z. B. bauliche Anpassung, Ausweichmöglichkeiten, Geschwindigkeitsanpassung usw. Den Radverkehr in den Orten dieser Größe im Mischverkehr zu führen ist in den meisten Fällen problemlos möglich. Eine Führung des Radverkehrs über andere Wege wird nicht empfohlen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.8.14		8.045 Die Verkehrsbelegung liegt deutlich unter 3.000 Fahrzeugen. Somit kann der Radverkehr gemäß RaSt 06, RAL sowie der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) auf der Fahrbahn geführt werden. Sollte von der Gemeinde aus trotzdem der Wunsch nach einer separaten Radverkehrsanlage bestehen, so kann er als Vorhabensträger auf eigene Kosten einen herstellen und unterhalten.	X		Maßnahme wurde gestrichen.
29.8.15		9.095 Die Verkehrsbelegung liegt deutlich unter 3.000 Fahrzeugen. Somit kann der Radverkehr gemäß RaSt 06, RAL sowie der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) auf der Fahrbahn geführt werden. Sollte von der Gemeinde aus trotzdem der Wunsch nach einer separaten Radverkehrsanlage bestehen, so kann er als Vorhabensträger auf eigene Kosten einen herstellen und unterhalten.			Zur Kenntnis genommen. Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen.
29.8.16		Grundsätzlich wurden in den Übersichtskarten nicht alle Ortslagen sowie Verkehrsanlagen dargestellt, wodurch es uns nicht zweifelfrei möglich ist, die vorgesehenen Maßnahmen den betreffenden Kreisstraßenabschnitten zu zuordnen. Aufgrund des engen Zeitfensters, das Ihrerseits gesetzt wurde, mussten wir in mehreren Fällen von Annahmen ausgehen. Somit muss eine Überarbeitung der Unterlagen dringend erfolgen, bevor weitere Abstimmungen mit unserem Amt erfolgen können. Wir erlauben uns bereits jetzt darauf hinzuweisen, dass damit eine Änderung oder Ergänzung unserer abgegebenen Stellungnahme verbunden sein kann.	X		Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen. Vor einer entsprechenden Umsetzung ist das Bauamt einzubeziehen. Routenverläufe werden nach Abschluss der Bearbeitung auch als SHP-Dateien zur Verfügung gestellt.
29.9.1		Wirtschaftsamt Der Ausbau der (auch landkreisübergreifenden) Radwegeinfrastruktur wird begrüßt. Neben dem touristischen ist auch der Alltagsradverkehr von wesentlichem Interesse. Die qualitative Verbesserung der Wegesysteme in der Montanregion Sachsen-Anhalt Süd sollte generell das Ergebnis in diesem Prozess der Entwicklung der Region sein. Die Wege verbinden überregional/länderübergreifend die Länder Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen.			Zur Kenntnis genommen. Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.
29.9.2		zu Pkt. 5.2 Förderung Kombination ÖPNV/Fahrrad: Die konzeptionellen Ausführungen zur Förderung der Kombination ÖPNV/Fahrradverkehr werden prinzipiell mitgetragen und befürwortet. Sie sind aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers Burgenlandkreis jedoch zu „bahnlastig“ angelegt.	X		Siehe dazu Stellungname Ifd. Nr. 12.6.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.9.3		In allen Maßnahmenbereichen kommt dem Verkehrsmittel Linienbus eine größere Rolle zu. Ein Problem stellt allerdings die Fahrradmitnahme im Bus bei größerer Anzahl (z.B. Gruppen von Radwanderern) dar. Hier ist der Busfahrer berechtigt, die Anzahl der mit zunehmenden Rädern zu begrenzen oder zugunsten mitreisender Rollstuhlfahrer ganz auszuschließen. Deshalb rege ich an, als gezielte weitere Einzelmaßnahme aufzunehmen: - Ausrüstung von Linienbussen auf touristisch interessanten Linien mit Fahrradträgern/-anhängern	X		In Bericht auf S. 55 ergänzt.
29.9.4		Weiterhin sollte der Ausbau von Bike&Ride Abstellanlagen auch an ausgewählten Busbahnhöfen, die nicht unmittelbar an Bahnhaltelpunkten liegen, vorgesehen werden (z.B. Hohenmölsen Busbahnhof, Weißenfels Busbahnhof, Zeitz Schützenplatz, Lützen Markt, Teuchern Busbahnhof).	X		Hinweis auf B+R an Bushaltepunkten findet sich bereits auf S. 55 des Berichts. Wurde durch die konkreten Beispiele ergänzt.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
29.10		<p>Behindertenbeauftragte In den vorliegenden Unterlagen sind keine Hinweise zur Barrierefreiheit.</p> <p>Gemäß § 13 Abs. 1 Behindertengleichstellungsgesetz Sachsen-Anhalt - BGG LSA, vom 16. Dezember 2010, sind bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.</p> <p>Eine Zugangsvoraussetzung zur Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Umsetzung von LEADER besteht darin, dass bei der Umsetzung aller Vorhaben im öffentlichen Bereich grundsätzlich auf die Barrierefreiheit zu achten ist.</p> <p>Angesichts der bestehenden Nutzungsschwierigkeiten von Radwegen durch Menschen mit Behinderungen auf der einen Seite und der z. T. bewegten Topographie mancher Regionen auf der anderen, wird nicht jeder Weg im Freiraum barrierefrei gestaltbar, nicht jedes touristische Ziel erreichbar sein. Oft werden nur Teile des Wegenetzes an die Bedürfnisse bestimmter Gruppen von Nutzern anpassbar und damit selbstständig nutzbar sein. Dabei sind bei den Planern Einfühlungsvermögen in der Zusammenarbeit mit Betroffenen und Kreativität gegenüber den Gegebenheiten vor Ort erforderlich.</p> <p>Für Rücksprachen steht Ihnen die Behindertenbeauftragte, Frau Prassler (Telefon: 03445/73 2317) gerne beratend zur Verfügung.</p>	X		<p>Allgemeiner Hinweis auf das Thema Barrierefreiheit wurde im Bericht auf S. 46/47 im Kapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“ ergänzt.</p> <p>Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen. Vor einer entsprechenden Umsetzung ist zu klären, ob die Belange der Barrierefreiheit ausreichend berücksichtigt worden.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
30	Burgenland- kreis 14.01.2019	<p>Das Kreistagsmitglied, Frau Dorothea Berthold, regt seit längerem an, dass die Kreisstraße K2189 zwischen Schweßwitz und Kreisgrenze zum Saalekreis (Richtung Ellerbach) als Radweg auszubauen ist. Dies stellt eine Verbindung zwischen den Saaleradweg und den Elsteradweg dar und ist zudem bereits im aktuellen Fahrradplan als eigenständiger Radweg (Sole-Kohle-Geschichte-Radweg) ausgewiesen.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen auf der Kreisstraße K 2189 ist sehr gering. Diese Verkehrsanlage wird gemäß unseren Verkehrszählungen zum überwiegenden Teil von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt. Diese Verkehrsanlage dient damit nicht überwiegend den Verkehr zwischen benachbarten Kreisen.</p> <p>Nach Inaugenscheinnahme der örtlichen Verhältnisse ist erkennbar, dass der überörtliche Verkehr von der Landstraße L184 aufgenommen wird.</p> <p>Auch bei Maßnahmen zur Verbesserung der Befahrbarkeit die vorgenannten Kreisstraßenabschnitte wird das Verkehrsaufkommen nicht zunehmen, da im Gegensatz zur Landstraße L184 diese Kreisstraße sowie die im Saalekreis weiterführende Kreisstraße mehrere Ortsdurchfahrten aufweist.</p> <p>Um die von den Gemeinden angestrebte selbstständige Radverkehrsanlage planerisch vorbereiten zu können, ist es notwendig, dass ein straßenrechtliches Verfahren zur Abstufung des Teilabschnittes der Kreisstraße K 2189 von Ortsausgang Schweßwitz bis zur Kreisgrenze Saalekreis zum Radweg der Stadt Lützen durchgeführt wird.</p> <p>Aus den o. g. Gründen befürworten wir die im o. g. Radwegekonzept aufgeführten Maßnahmen Nr. 1.040 und Nr. 5.085. Hier ist uns jedoch eine Diskrepanz zwischen der Bezeichnung in der Anlage 2 - Zusammenfassung der vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen im RVK LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd, wo die Straße als kommunale Straße aufgeführt ist, und dem zugehörigen Maßnahmenplan, aus dem hervorgeht, das von den oben aufgeführten Maßnahmen die Kreisstraße K2189 betroffen ist.</p> <p>Sollte die betroffene Kreisstraße sich derzeit nicht in Ihrem Maßnahmenplan enthalten sein, möchten wir Sie bitten die Anregung der Frau Berthold in das o. g. Konzept aufzunehmen.</p> <p>Um Einzelheiten zur Schaffung der geplanten außerörtlichen Radverkehrsanlage zu erörtern, würden wir einen gemeinsamen Besprechungstermin anstreben.</p>	X		Bezeichnung der Straße in der Maßnahmentabelle wurde berichtigt. Siehe dazu auch Stellungnahme Ifd. Nr. 28.3

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
31.1	Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH 20.12.2018	Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns zu o. g. Entwurf der Radverkehrskonzeption äußern zu können und nehmen wie folgt Stellung.			Zur Kenntnis genommen.
31.2		<u>Zu 2.1 Untersuchungsgebiet/Strukturwandel, S. 11</u> Die Sätze 1 bis 3 bitten wir wie folgt zu formulieren: „Von der politisch gewollten und forcierten Abkehr von der Nutzung fossiler Energierohstoffe wird auch die Montanregion Sachsen-Anhalt Süd direkt und indirekt betroffen sein. Gegenwärtig beschäftigen die Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH (MIBRAG) und ihre Tochterunternehmen etwa 2.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Insgesamt stehen rund 8.000 Menschen direkt bzw. indirekt als Beschäftigte von Partnerunternehmen, als Kunden, Handwerker, Gewerbetreibende oder andere Dienstleister in wirtschaftlicher Beziehung zum Braunkohlenbergbau. Entsprechend den derzeitigen Planungen werden die zum Abbau genehmigten Lagerstättenvorräte in den Grenzen des genehmigten bergrechtlichen Rahmenbetriebsplanes für den Tagebau Profen um das Jahr 2035 erschöpft sein.“	X		Wurde leicht angepasst übernommen.
31.3		<u>Zu 2.2 Planerische Grundlagen/REK Hohenmölsen, S. 15</u> Die Erweiterung des Recarbo-Kohleradwegs mit Anbindung an den Elster-Radweg geht vom Ansatz her konform mit unserem Grundkonzept der länderübergreifenden Wegebeziehungen in der Bergbaufolgelandschaft des Tagebaues Profen. Wir verweisen an dieser Stelle auf unseren Einwand zum Pkt. 3.1, S. 40.			Zur Kenntnis genommen.
31.4		<u>Zu 3.1 Planung des Radnetzes/Netzstruktur/Optimierungspotenzial, S. 35</u> Bezüglich der Einbeziehung „... derzeit noch aktive(r) Werkbahntrassen ...“ als potentielle Strecken für Bahnradwege weisen wir darauf hin, dass aus planerischer Sicht zum jetzigen Zeitpunkt keine verbindliche zeitliche Abschätzung zu perspektivischen Stilllegungs- und Rückbaumaßnahmen bzw. -terminen der unter Bergaufsicht stehenden Werkbahntrassen der MIBRAG getroffen werden kann.	X		Hinweis wurde auf S. 44 eingearbeitet

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
31.5		<p><u>Zu 3.1 Planung des Radnetzes/Netzstruktur/Klasse 3+4: Routenoptimierungen und Überlegungen/2. Neue Routenvorschläge/Hohenmölsen - Lützen, S. 39</u></p> <p>Die geplante bergbauliche Inanspruchnahme eines Teilstückes der Kreisstraße K2196 durch den Tagebau Profen machte es notwendig, deren Trassenverlauf neu zu konzipieren, um die bestehende Verkehrsfunktion aufrecht zu erhalten. Die in diesem Kontext erfolgte Aufstellung des gemeinsamen Bebauungsplans S09 Verbindungsstraße L191 - K2196 - L189 der Städte Hohenmölsen und Lützen wurde in enger fachlicher Abstimmung mit der MIBRAG realisiert.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen des Unternehmensflurbereinigungsverfahrens entsteht derzeit ein Gewässer- und Wegeplan. Hier werden die Kommunen ihre Vorstellungen zu möglichen Radroutenverläufen einbringen.</p>
31.6		<p><u>Zu 3.1 Planung des Radnetzes/Netzstruktur/Klasse 3+4: Routenoptimierungen und Überlegungen/2. Neue Routenvorschläge/Recarbo-Radroute, S. 40</u></p> <p>Die „Grüne Magistrale“ stellt straßenverkehrsrechtlich eine für eine öffentliche Nutzung frei gegebene Betriebsstraße dar, über welche u. a. ein umfangreicher betrieblicher und öffentlicher Güterstraßenverkehr abgewickelt wird. Das Anlegen von Schutzstreifen für Radverkehr auf der Fahrbahn wird unter diesen Verkehrsbedingungen als kritisch gesehen. Ein Ausbau der Straße zur Gewährleistung eines sicheren Radverkehrs ist unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten aus unserer Sicht erst im Rahmen der Gestaltung der Bergbaufolgelandschaft realistisch.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Sowohl im Bestand als auch auf längere Sicht stellt die „Grüne Magistrale“ die einzig nutzbare Ost-West Verbindung zwischen Hohenmölsen und Profen/Pegau dar. Im Rahmen der Diskussionen und Gesprächen während der Konzepterstellung war das Thema „Grüne Magistrale“ häufig sehr präsent, sowohl für Alltagsradverkehr als auch für das Thema touristischen Randverkehr. Es wird daher weiterhin an dem Maßnahmenvorschlag festgehalten.</p>
31.7		<p><u>Zu 5.5 Sichere Verbindung Profen - Mondsee, S. 75/76</u></p> <p>Wir verweisen an dieser Stelle auf unseren obigen Hinweis zu Pkt. 3.1, S. 40, begrüßen jedoch ausdrücklich die avisierte enge Abstimmung und Zusammenarbeit mit MIBRAG im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung bzw. Alternativenprüfung.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
31.8		<p>Wir bitten zu beachten, dass als „Grüne Magistrale“ nur der Straßenabschnitt innerhalb der Grenzen des Rahmenbetriebsplanes Tagebau Profen vom Ortsausgang Profen bis zur Einmündung in die L191 bezeichnet wird. Die Ausbindung aus der L191 zum Mondsee liegt außerhalb bergrechtlicher Grenzen der MIBRAG.</p>	X		<p>Formulierung war tatsächlich etwas irreführend und wurde angepasst.</p>
31.9		<p>Den Firmennamen auf S. 75, 1. Abs. möchten Sie bitte korrigieren in Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH.</p>	X		<p>Wurde geändert.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
31.10		<p><u>Zu 5.6 Vorausschauende Gestaltung der Tagebaufolgelandschaft, S. 77/78</u> Der auf S. 77 im 1. Abs. unter den Übersichtsbildern des Tagebaus Profen dargestellte Zusammenhang zwischen der Auskohlung des Abbaufeldes Profen-Süd und dem Beginn der Flutung des Abbaufeldes Schwerzau ist sachlich nicht korrekt. Nach Auskohlung des Abbaufeldes Süd/D1 erfolgt zunächst dessen weitere Verkippung mit Abraummassen aus dem Abbaufeld Domsen. Entsprechend der aktuellen Planungen erfolgt die Endgestaltung der Randböschungen des Abbaufeldes Schwerzau etwa bis Ende 2029. Der Beginn der Flutung des Schwerzauer Sees ist für 2028/2029 geplant.</p>	X		Wurde geändert.
31.11		<p>Bezüglich der angedachten Seerundwege ist folgendes anzumerken. Im Rahmenbetriebsplan für den Tagebau Profen sowie im Sonderbetriebsplan Natur und Landschaft ist für den Schwerzauer See als vorrangiges Ziel „Baden und Wassersport (Erholung)“ definiert, welches einen Seerundweg einschließt. Nur im nördlichen Bereich des Sees soll nach unserer Planung auf einen befahrbaren Weg verzichtet werden, da hier beruhigte Zonen für Natur- und Artenschutz entstehen sollen.</p> <p>Für den Domsener See ist in den o. g. Betriebsplänen eine Hauptnutzung als Natur- und Landschaftssee definiert, so dass es hier keinen direkten Uferweg geben wird. Lediglich am West- und Ostufer wird unter diesem Aspekt Besucherverkehr möglich sein. Im weiteren Umland können unter Nutzung und Ergänzung vorhandener Wegeverbindungen Möglichkeiten für eine Umrundung geschaffen werden.</p>		X	<p>Gerade für die angestrebte thematische Ausrichtung des Schwerzauer Sees auf „Baden und Wassersport (Erholung)“ ist ein durchgängiger und qualitativ hochwertiger Rundweg, wie an vielen anderen mitteldeutschen Tagebaurestseen erfolgreich umgesetzt, unerlässlich.</p> <p>Auch naturschutzrechtlich geschützte Uferbereiche vieler mitteldeutscher Seen werden durch einen asphaltierten Uferweg erschlossen (z. B. Nordbereich Cospudener See).</p> <p>Gerade für die Montanregion, mit den zahlreichen, durch den Braunkohletagebau gekappten Wegeverbindungen, stellen die Rundwege um die künftigen Seen sowie deren sinnvolle Anbindung an umliegende Städte und Gemeinden einen wichtigen Baustein für regionale und grenzüberschreitende Verknüpfung dar.</p> <p>Daher wird an dem Leitprojekt „Vorausschauende Gestaltung der Tagebaufolgelandschaft“ und den darin beschriebenen Forderungen festgehalten.</p> <p>Empfehlung: Kommunen, Landkreise und weitere Betroffene sollten sich zukünftig dringend und fortlaufend mit dem Bergbauunternehmen über die Gestaltung der Bergbaufolgelandschaft verständigen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
31.12		Generell sehen wir einen durchgängigen Ausbau in Asphalt nicht für erforderlich an, vielmehr ist aus unserer Sicht eine wassergebundene Trag-Deckschicht ausreichend. Ebenso erscheint uns die angestrebte Mindestbreite von 6 m überdimensioniert. Zum Vergleich ist der Rundweg um den Cospudener See ca. 3,5 m breit.		X	<p>Eine besonders gute Asphaltqualität entspricht der üblichen Bauweise an mitteldeutschen Tagebauseen, von diesem Niveau sollte keinesfalls zurückgewichen werden.</p> <p>Neben einer besseren Beständigkeit und damit geringeren Folgekosten gegenüber wassergebundenen Decken, haben asphaltierte Wege auch einen geringeren Rollwiderstand. Vor allem Freizeitnutzungen, wie z. B. Radfahren, Inlineskaten, Rollski, Pe-delec sind im Gegensatz zu Kraftfahrzeugen auf Asphalt angewiesen.</p> <p>Wegebreiten sind im Rahmen detaillierter Planungen zu diskutieren. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Rundweg um den Cospudener See keineswegs durchgängig 3,50 m breit ist. Vor allem in den hoch frequentierten Abschnitten am Nord- und Ostufer des Sees finden sich überwiegend Wegebreiten zwischen 4 m und 6,5 m.</p>
31.13		Auf Grund veränderter Planungen, insbesondere auch zur Gestaltung der Bergbaufolgelandschaft, ist eine Fortschreibung des Regionalen Teilgebietsentwicklungsprogramms für den Planungsraum Profen (TEP Profen) initiiert worden, in deren Rahmen das Konzept künftiger Wegebeziehungen im Zusammenspiel mit den weiteren Folgenutzungsarten zu diskutieren und abzuwägen ist.			Zur Kenntnis genommen.
31.14		<p><u>Allgemeiner Hinweis:</u> Wir würden Ihnen gern unser Wegekonzept in der Bergbaufolgelandschaft des Tagebaues Profen vorstellen und begrüßen ausdrücklich die avisierte enge Abstimmung und künftige Zusammenarbeit.</p> <p>Vorsorglich weisen wir darauf hin, im Rahmen künftiger projektbezogener Ausführungsplanungen frühzeitig eine Auskunft zum Leitungs- und Anlagenbestand der MIBRAG einzuholen.</p>			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
32.1.1	Landkreis Saalekreis 07.01.2019	<p>01. SG Städtebau und Raumordnung:</p> <p>Der vorgelegte Entwurf ist eine gute Planungsgrundlage für den Ausbau der Radverkehrswege in der Montanregion, vorausgesetzt, die entstandenen Abstimmungsprozesse bleiben weiter bestehen. Insofern wird die Empfehlung, dass die AG Rad auch weiter über die reine Projektbearbeitungszeit hinaus beizubehalten, um den zukünftigen Umsetzungsprozess zu begleiten, unbedingt befürwortet.</p> <p>In der Abschlussveranstaltung oder in einem nachfolgenden Treffen zum vorliegenden Konzept sollte sich daher verständigt werden, wie diese AG Rad weiterarbeiten könnte. Ggf. könnte die zukünftige AGFK im Land Sachsen-Anhalt dienlich sein. Die in der Konzeption unter Punkt 3.5 aufgezeigten Möglichkeiten zur Verbesserung der administrativen Rahmenbedingungen sollten verfolgt werden, um die in den Punkten 4.1 und 5.1 herausgearbeiteten Maßnahmen und Pendlerrouuten umsetzen zu können.</p>	X		<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.</p>
32.1.2		<p>Das Konzept sollte bei der Neuaufstellung/ Fortschreibung des Landesradverkehrsplans des Landes Sachsen-Anhalt Beachtung finden, wobei die in der vorliegenden Konzeption abgestimmten Wegeführungen in der Routenführung flexibel bleiben sollten, so dass auf noch nicht bekannte Konflikte in den jeweiligen Entwurfsplanungen reagiert werden kann.</p>	X		<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Vorschläge werden ausdrücklich begrüßt und unterstützt.</p> <p>Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.</p>
32.1.3		<p>Zum vorgelegten Entwurf gibt es derzeit keine Ergänzungen. Die beschriebenen Routen und Routenvorschläge wurden in den AG-Sitzungen besprochen und abgestimmt.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
32.2.1		<p>02. SG Kultur und Tourismus:</p> <p>Von großer Bedeutung ist die Erkenntnis, dass ein Radwegenetz überwiegend für den Alltags- und Freizeitverkehr relevant ist (2.3. Seite 21 ff, Punkt 3.1. Seite 33, Punkt 5.1. Seite 69). Das heißt, dass es gute, sinnvolle und effektive Verbindungen von A nach B über C geschaffen werden müssen (z.B. Schulweg, Arbeitsweg, Einkauf). Hier sind die landschaftliche Attraktivität sowie die Lage an touristischen und gastronomischen Einrichtungen eher untergeordnet.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
32.2.2		<p>Gleichzeitig kann ein für (auswärtige) Touristen attraktives Radwegenetz mit all den vorab beschriebenen Kriterien (Def. Punkt 3.2. Seite 55) natürlich ein Aushängeschild für eine Region sein. Aber: die "echte" touristische Relevanz eines Radwegenetzes ist im Vergleich gering.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
32.2.3		Von insgesamt 14 untersuchten, bestehenden Radrouten wurden 11, also die große Mehrheit, den Klassen 3 und 4 zugeordnet. Genau für diese beiden Klassen sind die Landkreise u.a. für Wegweisung und Erhaltungsmanagement verantwortlich (Punkt 3.2, Seite 52).			Zur Kenntnis genommen.
32.2.4		Die Empfehlung unter Punkt 6.4. zur Schaffung einer Personalstelle rein für den Radverkehr bei den Landkreisverwaltungen befürworten wir. Deren potentielle Aufgabengebiete sind umfangreich beschrieben. Vorab sollte jedoch klar definiert werden, wo eine Ansiedlung dieser Stelle sinnvoll und effektiv ist. Denn es ist erfahrungsgemäß eine Querschnittsaufgabe, die zahlreiche Bereiche betrifft (u.a. Planung, Bau, Straßenverkehr, ÖPNV, Tourismus...).			Zur Kenntnis genommen. Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.
32.2.5		Damit einhergehend ist die entsprechende finanzielle Ausstattung zwingend erforderlich, folgend der Empfehlung unter Punkt 6.6.			Zur Kenntnis genommen. Hinweise dieser und ähnlicher Art wurden im Rahmen des TÖB-Umlauf von mehreren Seiten genannt und wurde daher in den Bericht (S. 64) aufgenommen.
32.3.1		<p>03. SG Straßenbau:</p> <p>Das Untersuchungsgebiet umfasst im Landkreis Saalekreis die Gemeindegebiete der Stadt Bad Dürrenberg, Stadt Leuna und Gemeinde Schkopau. Nach dem o. g. Konzept sind bauliche Maßnahmen im Gebiet der Stadt Leuna im Zuge der K 2172, K 2174 und K 2178 erforderlich.</p> <p>Seitens des Bauamtes, SG Straßenbau, sind zurzeit keine neuen Radwege im o. g. Untersuchungsgebiet geplant.</p> <p>Hinweis: Gemäß der Erläuterung „Radverkehrskonzeption vom Oktober 2018, Punkt 2.3 Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen, Seite 23, ist vermerkt, dass für die Planung, Bau, Unterhaltung von Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen in Sachsen-Anhalt die Straßenverkehrsämter zuständig sind. Im Landkreis Saalekreis ist das Bauamt, SG Straßenbau der zuständige Baulastträger für Radwege.</p> <p>Diesbezüglich werden die in der Anlage 2 „Zusammenfassung der vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Maßnahmenplan Plan 3 im Bauamt, SG Straßenbau überprüft und ggf. zur Realisierung vorbereitet.</p>	X		Hinweis wurde auf S. 24 des Berichts eingearbeitet.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
32.3.2		<p>Weiterhin erfolgt eine Berührung mit der B 91, L 183, L 184, L 170 und mit Gemeindestraßen.</p> <p>Diesbezüglich sind Abstimmungen mit den zuständigen Straßenbau- lastträgern, der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Süd, An der Fliederwegkaserne 21, 06130 Halle sowie mit der Stadt Bad Dürrenberg, Fichtestr. 6, 06231 Bad Dürrenberg, der Stadt Leuna, Rathausstr. 1, 06237 Leuna und der Gemeinde Schkopau, Schulstr. 18, 06258 Schkopau, erforderlich.</p>	-		Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Süd, Stadt Bad Dürrenberg, Stadt Leuna und Gemeinde Schkopau wurden in Konzepterarbeitung (AG Rad bzw. Regionalworkshops) und TÖB-Umlauf einbezogen.
32.4.1		<p>04. SG Verkehr: Die untere Verkehrsbehörde nimmt den Entwurf zur Kenntnis. In der Erarbeitung des Entwurfs ergingen bereits fachliche Hinweise. Weitere Bemerkungen sind nicht erforderlich.</p>			Zur Kenntnis genommen.
32.5.1		<p>05. SG Gewässerschutz: Gemäß dem vorliegenden Entwurf der Konzeption sind im Landkreis Saalekreis Ortsteile der Städte Leuna, Bad Dürrenberg und Merseburg sowie der Gemeinde Schkopau von den Planungen betroffen. Das Vorhaben umfasst neben der Sanierung vorhandener Radwege vordergründig die Herstellung neuer Wegetrassen. Bei der weiteren Bearbeitung und der späteren Umsetzung des kreisübergreifenden Entwicklungskonzepts sind aus Sicht der Wasserbehörde des Saalekreises nachfolgende Schwerpunkte zu berücksichtigen:</p> <p>1) In den Planunterlagen sind bisher lediglich vorhandene Wasserschutzgebiete als wasserrechtlich relevante Konfliktpotenziale dargestellt. Parallel bedarf es einer Ergänzung um die durch Verordnung festgesetzten Überschwemmungsgebiete für die Gewässer Saale, Weiße Elster und Bach. Die konkrete Abgrenzung der Überschwemmungsgebiete ist der Veröffentlichung auf der Homepage des Landesverwaltungsamtes zu entnehmen bzw. kann für den Einzelfall bei der unteren Wasserbehörde abgefragt werden. Die Errichtung von baulichen Anlagen in Überschwemmungsgebieten unterliegt gemäß § 78 Abs. 1 WHG Einschränkungen. Die Zulassung bedarf einer Ausnahmegenehmigung.</p> <p>2) Besondere Beachtung sollten der Erhalt bzw. die ökologische Aufwertung der im Plangebiet vorhandenen Stand- und Fließgewässer finden. Alle entsprechenden Planungen sind mit den Eigentümern der Gewässer bzw. den Unterhaltungspflichtigen abzustimmen. Baumaßnahmen in oder an Gewässern sowie in den Uferrandbereichen (z. B.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen. Vor einer entsprechenden Umsetzung sind die Belange des Gewässerschutzes zu berücksichtigen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung																					
			Ja	Nein																						
		<p>Brücken, Rastplätze, Infotafeln) bedürfen nach § 49 Abs. 1 WG LSA einer Genehmigung der Wasserbehörde.</p> <p>3) Weiterhin kann aufgrund der hier vorliegenden konzeptionellen Planung eine Betroffenheit von Hochwasserschutzdeichen nicht ausgeschlossen werden. Die Festlegungen der §§ 96 und 97 WG LSA zur Nutzung und zum Schutz der Deichanlagen und deren Randstreifen sind zu beachten und erforderliche Befreiungen zu beantragen.</p> <p>Angabe der Fundstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Juli 2009, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2193) <p>Wassergesetz für das Land Sachsen-Anhalt (WG LSA) vom 16. März 2011 (GVBl. LSA S. 492), zuletzt geändert am 17. Februar 2017 (GVBl. LSAS. 33)</p>																								
32.6.1		<p>06. SG Immissionsschutz:</p> <p>Den in Anlage 2 zusammengefassten vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen kann aus immissionsschutzrechtlicher Sicht unter Einhaltung folgender Forderungen zugestimmt werden:</p> <p>1) Während der einzelnen Bauphasen sind an den nächsten Wohnbauungen die entsprechend der Gebietseinstufung des Bauabschnitts außerhalb von Gebäuden zulässigen Immissionsrichtwerte einzuhalten. Diese betragen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Gebietseinstufung</th> <th>Immissionsrichtwert tags</th> <th>Immissionsrichtwert nachts</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Industriegebiet</td> <td>70 dB(A)</td> <td>70 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>Gewerbegebiet</td> <td>65 dB(A)</td> <td>50 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>Kern-, Dorf-, Mischgebiete</td> <td>60 dB(A)</td> <td>45 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>allgemeine Wohngebiete</td> <td>55 dB(A)</td> <td>40 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>reine Wohngebiete</td> <td>50 dB(A)</td> <td>35 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflegeanstalten</td> <td>45 dB(A)</td> <td>35 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die genauen Gebietseinstufungen der einzelnen Bauabschnitte sind bei den Gemeinden zu erfragen. Dabei gilt als Nachtzeit entsprechend</p>	Gebietseinstufung	Immissionsrichtwert tags	Immissionsrichtwert nachts	Industriegebiet	70 dB(A)	70 dB(A)	Gewerbegebiet	65 dB(A)	50 dB(A)	Kern-, Dorf-, Mischgebiete	60 dB(A)	45 dB(A)	allgemeine Wohngebiete	55 dB(A)	40 dB(A)	reine Wohngebiete	50 dB(A)	35 dB(A)	Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflegeanstalten	45 dB(A)	35 dB(A)			<p>Hinweise werden zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen. Vor einer entsprechenden Umsetzung sind die Belange des Immissionsschutzes zu berücksichtigen.</p>
Gebietseinstufung	Immissionsrichtwert tags	Immissionsrichtwert nachts																								
Industriegebiet	70 dB(A)	70 dB(A)																								
Gewerbegebiet	65 dB(A)	50 dB(A)																								
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	60 dB(A)	45 dB(A)																								
allgemeine Wohngebiete	55 dB(A)	40 dB(A)																								
reine Wohngebiete	50 dB(A)	35 dB(A)																								
Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflegeanstalten	45 dB(A)	35 dB(A)																								

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
		<p>den Bestimmungen der AW Baulärm die Zeit von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr.</p> <p>2) Das anfallende Aushubmaterial ist so zu lagern und zu transportieren, dass Staubbelaestigungen entsprechend dem Stand der Technik für die Nachbarschaft vermieden werden (z. B. Abdeckung oder Befuchtung des Materials).</p> <p><u>Begründung:</u> Nach § 22 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen zu denen gemäß § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG Grundstücke auf denen Arbeiten durchgeführt werden, zählen, so zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die Forderungen sind notwendig, um dieser Vorschrift Rechnung zu tragen. Sie dienen dem Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen, welche durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Geruch, entstehen können. Die dazu festgelegten Immissionsrichtwerte ergeben sich aus Punkt 3.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AW Baulärm).</p> <p><u>Hinweis:</u> Für die zum Einsatz kommenden Geräte und Maschinen sind die Bestimmungen der 32.BImSchV einzuhalten.</p> <p><u>Bezugsquellen:</u> BImSchG Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I Nr. 25 vom 27. Mai 2013, S. 1274 ff.), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771)</p> <p>32. BImSchV 32.Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) vom 29. August 2002 (BGBl. I, S. 3478), zuletzt geändert durch Art. 83 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474, 1488)</p> <p>AW Baulärm</p>			

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
32.7.1		<p>Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm - Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01. September 1970)</p> <p>07. SG Abfall und Bodenschutz: Es wurde das Radwegekonzept in einer frühen Planungsphase vorgelegt. In den textlichen Ausführungen sind keine Aussagen zu Altlasten und Boden nach dem Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) enthalten.</p> <p>Die Prüfung betroffener Altlastenverdachtsflächen kann erst nach Vorlage detaillierter Planungsunterlagen erfolgen.</p> <p>Bei bestimmten Maßnahmen kommt es zu einer Neuversiegelung und wertvolle Bodenfläche geht verloren. Nach § 1 BBodSchG soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden. Sind Beeinträchtigungen des Bodens nicht zu vermeiden, sind diese durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Erforderliche Flächenversiegelungen können durch Entsiegelung an anderer Stelle ausgeglichen werden. Dies sollte bei der Planung mitberücksichtigt werden.</p>	X		<p>Hinweise auf BBodSchG wurde im Bericht auf S. 47 ergänzt.</p> <p>Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen. Vor einer entsprechenden Umsetzung sind die Belange des Immissionssschutzes zu berücksichtigen.</p>
32.8.1		<p>08. SG Naturschutz: Die untere Naturschutzbehörde hat zu der Planung folgende Anmerkungen und Hinweise:</p> <p>Die geplanten Neu- und Ausbauten der Wege Nr. 6.100/4.060 (Kiesgruben Wallendorf/Schladebach), 6.050/4.005 (Horburg-Ermlitz), 4.045 (nordwestlich Zweimen), 1.025 (südlich Goddula) sowie die Alternativroute des Saaleradwanderweges rechts der Saale bei Trebnitz sind im Rahmen der weiteren Planung detailliert auf die Auswirkungen auf Natur und Landschaft hin zu prüfen. Aufgrund der Lage dieser Abschnitte in besonders geschützten Gebieten sind die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege von besonderer Bedeutung. Bei einem Ausbau sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft möglich, die im Einzelfall auch zu einer Ablehnung führen können. Dies gilt insbesondere für den Neubau bzw. den asphaltierten Ausbau in Waldbereichen, die zugleich als Natura 2000-Gebiet gemeldet sind.</p>			<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen. Vor einer entsprechenden Umsetzung sind die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
32.8.2		Der Routenvorschlag auf der Bahntrasse Leutzsch - Merseburg lässt sich in den Ortslagen Zöschen und Wallendorf nicht mehr durchgehend auf der Bahntrasse realisieren. Grundsätzlich sollte die Strecke jedoch alternativ zum Radweg Salzstraße ausgebaut werden, ein weiterer Ausbau des Radweges Salzstraße - insbesondere für die Bedürfnisse von Pendlern oder E-Bike-Fahrern - in den naturschutzrechtlich besonders geschützten Bereichen könnte dann unterbleiben. Östlich von Zöschen ist dann jedoch eine parallele Führung zum geplanten Radweg am Saale-Leipzig-Kanal absehbar, die vermieden werden sollte.		X	Vorschläge sind nachvollziehbar und werden begrüßt. Die Ertüchtigung der Salzstraße wurde jedoch im Rahmen der projektbegleitenden AG Rad ausgiebig diskutiert und mehrheitlich befürwortet.
32.8.3		Bei den planungsrechtlichen Anforderungen (S. 44) sind die artenschutzrechtlichen Verbote unzureichend bzw. unvollständig wiedergegeben. So fehlt z.B. bei dem Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG die für die Vogelwelt im Saalekreis bedeutsame Rast- und Zugzeit.	X		Wurde ergänzt.
32.8.4		Ob bei jedem Radwegausbau und Betroffenheit eines Naturschutzgebietes oder eines Natura 2000-Gebietes eine UVP erforderlich ist, ist nach Auffassung der unteren Naturschutzbehörde fraglich. Naturschutzfachlich und -rechtlich reichen oft auch eine FFH-Verträglichkeitsprüfung, eine artenschutzrechtliche Prüfung sowie die Durchführung der Eingriffsregelung. Der durch eine UVP entstehende Verfahrensaufwand sollte nicht unterschätzt werden.	X		Formulierung wurde angepasst.
32.8.5		Auch Landschaftsschutzgebiete können im Einzelfall gegen einen Radwegausbau sprechen, wenn der Schutzzweck des Gebietes auch den Schutz der Lebensräume von Tier- und Pflanzenarten umfasst, so z. B. beim LSG „Kiesgruben Wallendorf/ Schladebach (Maßnahmennr. 6.100/4.060). Die Darstellung auf S. 45 sollte daher ergänzt werden.	X		Wurde ergänzt.
32.8.6		Eine räumlich begrenzte bauliche Einengung eines Radweges auf 2 m Breite und eine entsprechende verkehrsrechtliche Beschilderung (siehe S. 50) sind nach Erfahrung der unteren Naturschutzbehörde keine geeigneten Mittel zur Verhinderung von Pkw-Verkehr auf Fahrradwegen. Auf wirksamere physische Hindernisse kann in der Regel nicht verzichtet werden. Derartige Sperrungen können jedoch auch ohne große Behinderungen des Radverkehrs realisiert werden.			Zur Kenntnis genommen. Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die Empfehlungen sind im Rahmen von weiterführenden Planungen im Einzelfall zu untersuchen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.1	Bürger 27.11.2018	Maßnahme Nr. 5.010: Oeglitzsch liegt nicht an der Radacht	X		Sowohl im Übersichtsplan zum LRVN Stand 061211 als auch im WMS Server des Geodatenportal Sachsen-Anhalt (Stand 08.02.2019) wird die Verbindung zwischen Dehlitz (Saale) und Kleinkorbetha als „Klasse 3 - Saale-Unstrut-Elster Rad-Acht“ geführt. Nichtsdestotrotz ist die Bezeichnung der Route tatsächlich irreführend. Da der Routenabschnitt einen wichtigen Lückenschluss auf der Ostseite der Saale in der Verbindung Hohenmölsen-SRW-Bad Dürrenberg bildet, muss er erhalten bleiben. Denkbar wäre z. B. eine Bezeichnung als Saaleradweg-Ost/Alternative. Thema sollte bei der Neuaufstellung des LRVP berücksichtigt werden.
33.2		Seite 4: Abschlußbericht Evaluations des Radverkehrsplanes fehlt hier und ist erst S 17 aufgeführt. Die zu Grunde gelegten Dokus sollten vollständig und an einer Stelle aufgeführt werden.	X		Wurde ergänzt.
33.3		S. 4: VwV zur STVO fehlt	X		Wurde ergänzt.
33.4		Seite 15 und andere: bitte immer Radwege und Radrouten auseinanderhalten: „...durch eine steigende Zahl der Radwandertouristen ein ausbaufähiges touristisches Potential. Der Anschluss der vorhandenen Radwege an den Saaleradweg und den Elsterradweg wird angestrebt. Derzeit ist eine solche“... Richtig wäre: Der Anschluss vorhandener Radrouten	X		Auf S. 15 wird das REK Hohenmölsen in dessen eigenen Wortlaut zusammengefasst. Dennoch wurde die Begriffsunterscheidung zwischen Radweg und Radroute im Dokument noch einmal überprüft und geschärft.
33.5		S.15: Auch wenn es falsch bei INSEK Merseburg steht: der Saaleradweg heißt nicht Saaleradwanderweg.	X		Wurde geändert.
33.6		Seite 17: es gibt nicht 18, sondern 16 Radrouten Klasse 1 und 2 in LSA: (die Radroute Deutsche Einheit und D3 laufen auf der Trasse des R1) https://lwa.sachsen-anhalt.de/?id=3086	X		Wurde geändert.
33.7.1		Seite 20: Zuckerbahnradweg Zeitz-Camburg und Lauchgrund-Schwarzeiche fehlen.	X		Zuckerbahnradweg wurde ergänzt, Lauchgrund-Schwarzeiche-Radweg waren in der Aufzählung bereits enthalten.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.7.2		Floßgrabenradweg ist kein Radweg, sondern ein Wanderpfad. Genau wie der Floßgrabenweg Pegau. Ein Ausbau als Radweg ist, aus Naturschutzgründen, nie möglich und kann deshalb auch nicht empfohlen werden.		X	<p>Der Floßgrabenradweg wird im Zielnetz als „Ergänzungsroute“, also noch unter der niedrigsten Netzkategorie des LRVP, aufgeführt. Ein Ausbau wurde im Rahmen des Maßnahmenplans und der zugehörigen Maßnahmentabelle nicht vorgeschlagen.</p> <p>Im Rahmen der Konzeptbearbeitung wurden von Ihnen zahlreiche Fotos zur Verfügung gestellt, auf denen bestehende Beschilderung und Informationstafeln zu sehen sind, unter anderem auch das folgende:</p>  <p>Zum Thema Floßgrabenradweg siehe Stellungnahme 6.2</p>
33.7.3		Eine Stadtroute Zeitz gibt es auch nicht.	X		Wurde geändert.
33.7.4		Radroute Naumburg Henne-Lobitzsch-Weißenfels, Saale linksseitig gehört zwar nicht zur Montanregion, wäre aber evtl. erwähnenswert und ist nach FGSV ausgeschildert. Ebenso ist Weißenfels-Südfeldsee nach FGSV ausgeschildert - wie dann auch auf S. 27 aufgeführt.	-		Verbindung Weißenfels-Südfeldsee ist in der Aufzählung bereits unter dem Namen „Weißenfels-Großkaynaer See“ enthalten. Route Naumburg Henne-Lobitzsch-Weißenfels wird nicht aufgenommen.
33.7.5		Bitte vollständig aufführen und nur die, die auch echt existieren (Wegweisung, etc.). Später im Text werden einige weitere genannt. Die Übersichtlichkeit leidet so erheblich.		X	<p>Aufgeführt werden auf S. 21 diejenigen Radrouten, die nach LRVP festgeschrieben sind, sowie zusätzliche bestehende lokale touristische Routen und Routen aus anderen Konzepten (Verbindung Weißenfels - Großkaynaer See, Radweit Leipzig-Erfurt, Floßgrabenradweg (Wüsteneutzsch - Schladebach - Nempitz), Gellert- und Schellbach- Rad- und Wanderweg.</p> <p>Wie unter Stellungnahme Ifd. Nr. 33.7.3 aufgeführt, wurde Stadtroute Zeitz, Grüne Linie und Zeitz-Thüringen aus der Aufzählung der bestehenden Radrouten entfernt und dafür in den Konzeptuellen Teil übernommen.</p>
33.8		Seite 24: Seit November 2016 sind die Fernziele in LSA ebenfalls festgeschrieben: „Zielketten“. Angewendet bisher nur beim Unstrutradweg.	X		Wurde geändert in: „Fernziele teilweise nicht konsequent verfolgt“. Weitere Hinweise zum Leitsystem finden sich auf S. 53.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.9		Drei Städte Tour ist nur zwischen Merseburg und Querfurt ausgeschildert. Zwischen Querfurt und Eisleben gibt es die Route nicht.			Zur Kenntnis genommen.
33.10		Seite 25: Qualität: es ist zwar ein Bild für Hindernisse vorhanden, fehlt aber im Text: gefährliche und überflüssige Umlaufsperrern und Polleranlagen, z. B. am Elsterradweg (Poller) Zuckerbahnradweg (Umlaufsperrern.)	X		Wurde ergänzt.
33.11		Seite 25: wichtig: bei erforderlicher Querung von Straßen, bzw. am Ende von Radwegen fehlen Aufstellflächen, u.a. z. B. an der R8 bei Webau und B87 Weißenfels. Positives Beispiel einer Aufstellfläche gibt es in Schkopau für Linksabbieger.	X		Hinweis zu Aufstellflächen wurde ergänzt.
33.12		Seite 36, Elsterradweg: Es ist nicht sinnvoll, eine Variante des ERW bei Predel anzulegen. Der Elsterradweg sollte umverlegt werden, die Ortsdurchfahrt kann ausgeschildert werden, aber nicht als Elsterradweg. Varianten sind immer problematisch!! Aus diesem Grund wird der linksseitige Weg an der Saale: Naumburg Weißenfels auch nicht als linksseitiger Saaleradweg geführt werden. Das Gleiche gilt dann für Bad Dürrenberg- Leuna. Ausnahmen gibt es diesbezüglich in LSA nur am Elberadweg. Man kann also die Ortsdurchfahrt ausschildern, aber nicht als Elsterradweg.		X	In der projektbegleitenden AG Rad und mit der Kommune wurde das Thema so abgestimmt, wie es im Konzept auf S. 37 steht. <i>„Optimierungspotential in Predel: Nutzung des neuen Deichverteidigungsweges als alternatives Angebot zur gepflasterten Ortsdurchfahrt. Zusätzliches Angebot, keine Streichung der bisherigen Ortsdurchfahrt.“</i> Im Zielplan als „Optimierung“ gekennzeichnet. Konkreter Umgang wird im Rahmen des RVK Montanregion nicht geregelt und sollte bei Bedarf in einem gesonderten Projekt geplant werden. Siehe dazu auch Stellungnahmef Ifd. Nr. 10.6.1.
33.13		Elsterradweg ist größtenteils (im BLK) nur 1,50 m breit ausgebaut. Ausbau auf 2,5 m, mindestens 2,0 m erforderlich nach StVO und ERA. Bei Grobosida fehlt ein Stück und muss ausgebaut werden. Ich hatte ihnen m.W. die Notiz dazu geschickt. Das ist sehr wichtig!	X		Siehe dazu Stellungnahme Ifd. Nr. 10.6.2 und 11.4.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.14		Seite 37: Rippachradweg Einbahnstraße öffnen: hierzu hat eine Verkehrsschau stattgefunden: Ergebnis: nicht möglich, wegen geringer Breite der Straße und Busverkehr, Gehweg ebenfalls viel zu schmal. Sehen sie Möglichkeiten lt. StVO? Nur dann Empfehlung aussprechen.			Zur Kenntnis genommen. Im Bericht wird eine Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen in Teuchern vorgeschlagen. Eine konkrete Prüfung der Sachlage wurde im Rahmen des Projektes nicht durchgeführt. Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind daher im Rahmen von weiterführenden Planungen zu qualifizieren und zu vertiefen. Hinweis: nach VwV-StVO müssen folgende Voraussetzungen gegeben sein: <ul style="list-style-type: none"> • zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt max. 30 km/h • eine ausreichende Begegnungsbreite ist vorhanden, Engstellen sind zulässig • bei Linienbusverkehr oder stärkerem Lkw-Verkehr mind. 3,50 m Begegnungsbreite erforderlich • Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen ist übersichtlich. • Bei geringem Kfz-Verkehr und Ausweichmöglichkeiten können auch schmalere Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden
33.15		Seite 38: südliche Schlachtfelder und Lützen gehören zu Sole Kohle Geschichte und wurden zwischen SK und BLK so abgestimmt. „Geschichte“ steht für Schlachtfelder. Lützen und Südliche Schlachtfelder waren Arbeitstitel, nie Radrouten. Sie müssen wissen, die Karten im LRVP wurden wiederholt ausgetauscht, ohne dies zu vermerken.			Zur Kenntnis genommen. Formulierung wurde im Bericht S. 39 angepasst.
33.16		Seite 46: Bitte nicht: Ausschilderung nach TLS 2005: Lt. Evaluationsbericht war es bis Ende 2017 zu überarbeiten. Zweiter Entwurf des Teiles Radverkehr liegt vor und lehnt sich an FGSV 245 an. Wenn, dann: FGSV und dem überarbeiteten TLS LSA. Schon jetzt und zukünftig ist auch das Knotenpunktsystem zur Anwendung empfohlen. Zurzeit läuft dazu ein Großprojekt in der Altmark.	X		Wurde geändert. Querverweis: Stellungnahme 24.3 und 29.7.7.
33.17		Seite 50: m.W. hat sich ihr Beispiel der Querung in Hessen nicht durchgesetzt. Musterbeispiel ist der Radweg Rotkäppchenland: komplett und durchgängig. Leider gibt es dafür, auch in Hessen nicht, keine Empfehlung zur Anwendung.	X		Bild wurde getauscht, zusätzliches Beispielbild für eine Lösung mit Pollern.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.18		S. 51: Trassenänderungen sind nicht mit der LSBB, sondern beim Landesverwaltungsamt zu beantragen. Das LSBB interessiert sich dafür gar nicht. https://lvwa.sachsen-anhalt.de/das-lvwa/wirtschaft-bauwesen-verkehr/wirtschaft/trassenaenderungsverfahren-ueberregionale-rad-wege/	X		Wurde geändert.
33.19		Nur zur Info: „Radverkehrsbeauftragte“ sind zahnlose Tiger, wenn die Politik nicht die Weichen stellt. Siehe Leipzig, SK (Frau Kautz) und BLK (Schirmer). M.E. geht es im Primat auch nicht um Radverkehrs, sondern Umbau des gesamten Verkehrs in Deutschland. Ein Radverkehrsbeauftragter kann keine Infrastruktur schaffen, die aber essentiell für die Umgestaltung des Verkehrs ist. In Holland gibt es keine Radverkehrsbeauftragte! Solche Posten kosten viel Geld, nützen aber fast nichts und sind deshalb eher Alibistellen.			Zur Kenntnis genommen.
33.20		Die StVO und das Straßenverkehrsamt kommen zu kurz. Dies ist wesentlich, um die Sicherheit und Flüssigkeit des Radverkehrs zu gewährleisten. Lt. StVO sind regelmäßige Verkehrsschauen vorgeschrieben, die aber oft nur für den KFZ-Verkehr erfolgen. Im SK haben wir bereits vor 5 Jahren den SRW „beschaut“, im BLK alle wichtigen Punkte der Radrouten Klasse 1 und 2 und fast alle Hindernisse ausgeräumt. In beiden Kreisen sind Mitarbeiter im Straßenverkehrsamt benannt, die ganz besonders den Radverkehr im Blick haben. In den Gemeinden selbst gibt es da allerdings erheblichen Qualifizierungsbedarf.			Zur Kenntnis genommen. Straßenverkehrsämter der Landkreise waren in projektbegleitende AG Rad sowie in den TÖB Umlauf einbezogen.
33.21		Seite 58 Radroutenplaner: Laut Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH wird das Portal „naturfreude-erleben“ als Radroutenplaner angesehen; basiert auf outdooractive. Man kann auch Radrouten damit planen. Ganz persönlich glaube ich aber, dass der Teil „Planung“ bei fast keinem Radroutenplaner genutzt wird. Ich habe noch nie einen Radtouristen sprechen können, der damit wirklich eine mehrtägige Radroute geplant hat. Genutzt werden die touristischen Radrouten der RR Planer. Einen echten Nutzen haben Portale, wie gpsies, bei denen man die Kartengrundlage wählen und waymarked cycles nutzen kann. So intelligent kann das kein Radroutenplaner.			Zur Kenntnis genommen. Auf S. 60 im Bericht finden sich Anregungen und Vorschläge zum Thema Tourismus/ Internetpräsenz. Es besteht keine Verbindlichkeit diese umzusetzen.
33.22		Seite 60: das TT-SIB LRVN scheint ungeliebt zu sein. Es ist weder aktuell, noch interessiert sich jemand der Radwege Zuständigen dafür. Es macht nur Arbeit, ohne Nutzen.			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.23		Seite 67 Kosten Wegweisung: m.E. ab und zu doppelt gerechnet. Re-carbo verläuft zu 100% auf Radacht und Zuckerbahnradweg, so dass nur die Routeneinschübe zus. erfassen sind. Auf dem Zuckerbahnradweg bereits 100% berücksichtigt.	X		Wurde geändert.
33.24		Seite 68: Saaleradweg Klassifizierung: Thema mit Seite 79 zusammenfassen und nicht wiederholen. Es wäre sinnvoll vorzuschlagen, als Erstes eine Befahrung der gesamten Radroute mit Verantwortlichen der jeweiligen Region, unter Leitung eines Insiders durchzuführen, um Qualitätsschwerpunkte zu erfassen.		X	Auf S. 68 im Kapitel „4.2 Grobkostenschätzung“ werden grob der Ablauf und vor allem die zu erwartenden Kosten einer Klassifizierung von Radrouten als ADFC-Qualitätsradrouten vorgestellt. Bereits im ersten Abschnitt dieses Kapitels findet sich ein Verweis auf das „Leitprojekt 5.7 Saaleradweg als touristisches Highlight“. Im Rahmen dessen werden auch Hinweise bzgl. der notwendigen Umsetzungsschritte gegeben.
33.25.1		Seite 74 Umsetzung: <ul style="list-style-type: none"> Ob das TT-SIB einen Nutzen generiert scheint zumindest fraglich, sonst würde man es nutzen. Der BLK hat sich ein eigenes Datenbanksystem für die Wegweisung angelegt. Das zeigt, dass das TT-SIB zu einseitig und nicht universell ist. Lt. LRVP Evaluationsbericht ist eine einheitliche Lösung für das Land zu erarbeiten. Daran wird bisher nicht gearbeitet, weil der Aufwand größer, als der Nutzen wäre. (Ministerium für Wirtschaft) 			Zur Kenntnis genommen.
33.25.2		<ul style="list-style-type: none"> Personalstellen für die Radwege/ Radrouten existieren im SK und BLK bereits, werden im SK durch die ASG unterstützt. Ist m.E. ausreichend, aber nicht effektiv genug. 			Zur Kenntnis genommen.
33.25.3		<ul style="list-style-type: none"> Mehr Kontrollfahrten, als 1-mal pro Jahr, sind nicht effektiv. Ich wüsste nicht, was kontrolliert werden soll. Man findet ganz selten wirkliche Mängel, die auf fehlende Kontrollfahrten zurückzuführen sind. Wichtig ist, die Wege ordnungsgemäß herzustellen und zu erhalten. Die jahrelang bekannten Wurzelaufbrüche, unbefestigten Abschnitte und unrechtmäßigen Poller und andere Hindernisse werden z. B. nicht durch Kontrollfahrten beseitigt. Defekte Wegweiser sind ebenfalls äußerst selten, wenn sie ordnungsgemäß (hoch genug z.B.) montiert sind. 		X	Im LRVP werden zum Thema Befahrung folgende Maßnahmen und Empfehlungen beschrieben: <ul style="list-style-type: none"> regelmäßige Wegekontrolle touristischer Radrouten, mindestens jährlich Befahrung, Dokumentation der Kontrollergebnisse und kurzfristige Mängelbeseitigung (siehe S.50) regelmäßige Kontrollbefahrungen, i. d. R. zweimal pro Jahr, und fortlaufende Wartung der Wegweisung (siehe S. 55) So wird es auch im RVK für die Montanregion empfohlen.
33.25.4		<ul style="list-style-type: none"> Servicenummern an Pfosten von Wegweisern haben sich m.W. nirgends wirklich bewährt und sind nur Scheinaktivitäten. Im SK hatte sich die anfängliche Euphorie (Pizzabestellungen) nach 3 Wochen gelegt. Danach kamen keine Mängelmeldungen mehr an. Ein georeferenziertes Bild mit Smartphon ist oft effektiver. Am Elberadweg in LSA wurde das System ebenfalls getestet, absolut erfolglos. Gespräche in Hessen und Thüringen ergaben ein ähnliches Bild. 	X		Der Koalitionsvertrag der Landesregierung Sachsen-Anhalt 2016 – 2021 sieht die Einführung eines landesweiten Radwegemanagements inkl. Mängelmeldesystem vor. Die Umsetzung wird voraussichtlich im neuen Landesradverkehrsplan verankert. Der Abschnitt zur Mängelmeldung wurde im Bericht angepasst und allgemeiner formuliert.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.25.5		<ul style="list-style-type: none"> Bürgermeister Radtour: wenig effektiv: es gibt nur sehr wenige, die das Thema verstehen. Es würde nach hinten losgehen: mehr Poller, Findlinge, und andere Hindernisse. Effektiv sind Verkehrsschauen nach Bedarf, da nur dort die Entscheider zusammenkommen. 	X	X	Hinweis auf Verkehrsschau (nach § 45, Randnummer 57 VwV-StVO) wurde im Bericht ergänzt. Öffentlichkeitswirksame, gemeinsame Radtouren und regelmäßig durchzuführende Verkehrsschauen schließen sich nicht gegenseitig aus.
33.25.6		<ul style="list-style-type: none"> Punkt 7 ist der entscheidende Punkt, der leider oft vernachlässigt wird. Auch der Inhalt der Infotafeln ist oft inhaltslos und nicht zielführend. 			Zur Kenntnis genommen.
33.26		Seite 79 Saaleradweg (Thema wird wiederholt!???) 2-mal jährliche Befahrung ist überflüssig, weil nach 6 Monaten nicht so viele neuen Mängel entstehen, dass sich das lohnen würde. Alle 2 bis 3 Jahre wäre völlig ausreichend.		X	Siehe dazu Stellungnahme Ifd. Nr. 33.24. Zum Thema Befahrung siehe Stellungnahme Ifd. Nr. 33.25.3.
33.27		Ich vermissе eine Liste und Übersicht mit der Evaluierung der touristischen Radrouten (Bezeichnung und Verlauf). Es werden Radrouten genannt, die keine sind (Grüne Linie Zeitz, Südliche Schlachtfelder, Floßgraben z. B.) oder lt. INSEK Teuchern soll der Nessaradweg ausgebaut werden, in der Kartenübersicht ist er gestrichen, ohne dass dazu eine verbale und verbindliche Stellungnahme/ Entscheidung getroffen ist. Der S-K-G endet z. Zt. im SK, womit die Geschichte fehlt. Wird er nicht weitergeführt, müsste die Geschichte entfallen. Gibt es eine verbindliche Abstimmung zum (neuen) Verlauf des Rippachradweges (ohne wandern in der Mitte)?	-		Eine Auflistung der vorgeschlagenen Änderungen bzgl. geänderter Routenverläufe und neuer Routenvorschläge finden sich im Bericht unter dem Kapitel „3.1 Planung des Radnetzes“. Zu den meisten Anpassungsvorschlägen, wie z. B. Nessaradweg, gibt es eine Stichpunktartige Begründung. Die Routenänderungen an wurden in der AG Rad, bilateral mit den Kommunen sowie im Rahmen eines TÖB-Umlaufs abgestimmt.
33.28		Es ist falsch, den Abschnitt Meuchen–Kleingörschen zu eliminieren.	X		Wurde geändert.
33.29	13.12.2018	Teil 2 Maßnahmenplan - Ergänzung zur Stellungnahme vom 24.11.2018. Die Optimierung der Rippachradroute sollte fixiert werden; Änderung des südlichen Abschnittes auf gut befahrbaren landwirtschaftlichen Wegen. (Die bisherige Rippachradroute ist übrigens vollständig im METAVER enthalten.)			Zur Kenntnis genommen.
33.30		Südliche Schlachtfelder: wichtiger, als eine Abstimmung mit dem Kreis Leipzig ist die Abstimmung mit dem Saalekreis zur Fortführung der Radroute S-K-G.	X		Formulierung wurde im Bericht S. 38 geändert.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.31		Anbindung Recarbo und ERW an Bahnhof Zeitz: ist praktisch vorhanden und mit einem Wegweiser erledigt: Die R8 ist über den Recarbo mit dem Elsterradweg verbunden. Der Recarbo und der Elsterradweg führen, im Abstand von etwa 100m, am Bahnhof Zeitz vorbei. Man sieht den Bahnhof vom Elsterradweg.			Zur Kenntnis genommen.
33.32		Die vom Naturpark ausgeschilderte Radroute Elsterradweg- Heuckewalde fehlt. Führt allerdings nicht durch die Montanregion.			Zur Kenntnis genommen.
33.33		<p>Zu Punkt 2 Neue Radrouten.</p> <p>Eine Begründung für die neuen Radrouten fehlt meist, ist aber erforderlich. Es wurde auch nicht definiert, ob sie vornehmlich der touristischen oder alltäglichen Nutzung dienen sollen. M.E. ist es erforderlich, diese mit den verantwortlichen Mitarbeitern der beiden Kreise zu diskutieren und zu begründen: touristisch und/ oder für Alltagsradverkehr und nur die aufzunehmen, die wirklich sinnvoll sind.</p> <p>Z.B. sehe ich keinen Sinn für eine Querverbindung Leißling-Langendorf. Für den Alltagsverkehr hätte sie keine Bedeutung, touristisch widerspricht sie den dargelegten Zielen, wäre sehr bergig (fast 100hm) und nicht erforderlich, weil es eine Verbindung über den Rippachradweg zum Saaleradweg gibt. Im Übrigen kann man die vorhandenen Straßen problemlos befahren, weil sie nur gering mit KFZ belastet sind. Zusätzliche Radwegweiser sind nicht erforderlich.</p> <p>Eine Stadtroute Zeitz wurde wiederholt versucht anzulegen, scheiterte aber immer an der komplizierten Geographie der Stadt. Einen nachvollziehbaren Sinn kann ich darin auch nicht erkennen.</p> <p>Statt der vorgeschlagenen und kaum realisierbaren Route Auligk - Göbitz, sollte die vorhandene Verbindung Gatzen- Lützkewitz aufgenommen werden.</p> <p>Die Prämissen für eine erfolgreiche Radroute (Siehe z.B. Punkt 3.2. „Attraktive Radverkehrsinfrastruktur“) sind definiert, aber oft nicht beachtet.</p>		X	<p>Das Zielnetz wurde in Einzelabstimmung mit Kommunen und Landkreisen sowie der projektbegleitenden AG Rad erarbeitet.</p> <p>Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen.</p> <p>Es wurden Ziele für den Radverkehr in der Region definiert und Prioritäten in der Umsetzung herausgearbeitet. Die vorgeschlagenen Netzergänzungen sind im Rahmen von Detailanalyse bzw. Machbarkeitsuntersuchung hinsichtlich Routenführung, Qualität, Sicherheit sowie Ausbauerfordernissen weiter zu qualifizieren.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.34.1		<p>Die Erarbeitung einer umfassenden und 100% verwertbaren Stellungnahme zu dem Teil Maßnahmenplan ist mir aus folgenden Gründen nicht möglich:</p> <p>Es ist nicht bekannt, wie dieser Dokuteil erarbeitet wurde: nur Zuarbeiten der Kommunen? Mit oder ohne Prüfung vor Ort? Nach welchen Kriterien? Erfolgte eine Prüfung auf Relevanz? Wurde auf Durchgängigkeit der Wege/ Routen geachtet? Zugehörigkeit/ Verbindung zu touristischen oder Routen des Alltagsverkehrs? Hat eine Koordination zwischen den Kommunen stattgefunden? Wurden die Routen mit den Verantwortlichen der Kreise abgestimmt und befürwortet. Besonders Letzteres ist erforderlich, wenn das Konzept Bestand haben und zukunftssicher sein soll.</p>		X	<p>Die Erarbeitung des Maßnahmenplanes wurde mehrfach im Rahmen der AG Rad thematisiert, in welcher Sie auch einbezogen waren. Ebenso wird es im Bericht (S.65) beschrieben.</p> <p>Die Erarbeitung erfolgte auf Grundlage der Zuarbeiten/Prüfung der Kommunen, durch die Auswertung von Luftbildaufnahmen, durch stichprobenartige kleinere Befahrungen sowie nicht zuletzt durch Ihr umfangreich zur Verfügung gestelltes Bildmaterial. Eine vollumfängliche Befahrung des gesamten Radroutennetzes war nicht Teil der Beauftragung.</p> <p>Sowohl Burgenlandkreis als auch Saalekreis wurden im Rahmen der AG Rad und dem TÖB-Umlauf beteiligt.</p>
33.34.2		<p>Sehr hoch zu schätzen ist der geleistete Aufwand mit der Übersicht Plan 3 und der Konfliktplan 4. Man kann schnell erkennen, welche Radverkehrsanlagen vorhanden, geplant, noch Lücken vorhanden oder Konflikte erwartet werden. Leider sind die Aussagen in den Bedarfsplänen des Landes terminlich sehr dürftig. Bei der Erarbeitung der Bedarfe schienen die Qualitäts- Dokumente (Pkt. 3.2.) noch nicht vorgelegen zu haben; zumindest wurden einige Grundsätze nicht beachtet.</p>			Zur Kenntnis genommen.
33.34.3		<p>Man erkennt schnell, dass ein Radkonzept für die Montanregion alleine sehr eng gefasst ist. Bei der Fortführung sollte nicht nur der BLK, sondern auch der SK einbezogen werden. Im Harz hatten drei Kreise eine gemeinsame Radverkehrskonzeption erarbeiten lassen.</p>		-	Zur Kenntnis genommen. Gebietsumfang entspricht der beauftragten Aufgabenstellung.
33.34.4		<p>Um zu jeder Radroute aussagefähig zu sein, müsste man die persönlich kennen und den Bedarf für den touristischen und Alltagsverkehr einschätzen können. Dazu ist die Datenlage nicht ausreichend und der Zeitaufwand nicht einzuordnen.</p>			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.35		<p>Aufgefallen sind mir besonders folgende Punkte:</p> <p>Beispiel 1: Verbindung Gewerbegebiet Zorbau nach Weißenfels über Hamburger Zeile: Nr. 5.060 und viermal 8.095 (in der Karte nur 3-mal die Pos. 8.095 gefunden): unbestritten sehr wichtig; vor allem für den Alltagsverkehr. Z.Zt. teilweise unbefestigter oder verschlissener Weg 1,6km bis zur B87, weiter etwa 0,7km bis Kreisverkehr und ersten Radverkehrsanlagen. Als Bedarf wurden 450m der Gemeinde Lützen in Bitumen aufgenommen. Die 3 Abschnitte in Weißenfels (8.095) sind als noch unklar definiert: müssen natürlich auch bituminiert ausgeführt werden! Im LRVP LSA ist der Abschnitt an der B87 unter Pos 60 mit 669m unter „neuer Bedarf“ aufgeführt und nehme an, dass die Pos 721m (8.095) identisch mit der im LRVP ist. Hier liegen mehrere Widersprüche vor, die zu klären sind. Wenn ein Bedarf gemeldet wurde, sollte man voraussetzen, dass auch eine Radroute bekannt ist. Unmittelbar hinter der Ortstafel und vor der Kaserne zweigt ein Weg Ri straßenbegleitender Weg B91 ab. Dieser wurde nicht einbezogen, was aber unbedingt erforderlich ist. Z.Zt. nur geschottert, Befestigung erforderlich.</p>	X	X	<p>Doppelt dargestellte Maßnahmennummern wurden bereinigt. In Weißenfels treffen mehrere, im Rahmen des RVK für die Montanregion definierten Hauptachsen aufeinander, die vor allen Dingen auch für den Alltagsradverkehr eine große Rolle spielen.</p> <p>Die Maßnahmen im Stadtgebiet Weißenfels sind größtenteils als „Innerstädtische Routenführung konkretisieren, Sichere Radverbindung schaffen“ definiert. Die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist eine informelle Planung und als Konzept anzusehen. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen.</p> <p>Es wurden Ziele für den Radverkehr in der Region definiert und Prioritäten in der Umsetzung herausgearbeitet. Die vorgeschlagenen Netzergänzungen sind im Rahmen von Detailanalyse bzw. Machbarkeitsuntersuchung hinsichtlich Routenführung, Qualität, Sicherheit sowie Ausbauerfordernissen weiter zu qualifizieren.</p>
33.36		<p>Beispiel 2: Predel Am Frosch 2.045: Dringlichkeit 1; Pflasterstraße erneuern. Die Dringlichkeit ist durch nichts begründet. Es gibt einen asphaltierten Weg unterhalb des Deiches, dessen Benutzung für den Radverkehr und als Elsterradweg zugelassen und auch gewollt ist: siehe kleine Anfrage der Landesregierung. Wer durch den Ort fahren möchte, kann dies auch auf dem kurzen gepflasterten Abschnitt problemlos. Im Rahmen der Förderung von Radverkehrsanlagen werden keine Ortsstraßen gefördert, was hier anscheinend versucht wird. Eine Radverkehrsanlage neben der gepflasterten Straße anzulegen wäre unsinnig.</p>	X		<p>Auf Grund der möglichen Ausweichstrecke über den Weg unterhalb des Deiches wurde die Priorität auf 3 herabgesetzt.</p>
33.37		<p>Beispiel 3: die vorhandene und ausgebaute Nord-Süd Route Meuchen-Kleingörschen wurde gecancelt und dafür eine Route weiter westlich, außerhalb des BLK'es gewählt, die erst noch ausgebaut werden muss: Werben-Eisdorf-Meyhen. Zusätzlich ist ein straßenbegleitender Radweg an der L189 gefordert. Das ist so nicht nachvollziehbar!</p>	X		<p>Siehe dazu Stellungnahme Ifd. Nr. 33.28.</p>
33.38		<p>Beispiel 4: 5.005 und 5.025 Dehlitz- Oeglitzsch wurde mit Rad Acht begründet, was falsch ist. Wahrscheinlich wurde dem TT-SIB geglaubt. Dies ist aber zu 30% falsch und kann nicht als Arbeitsgrundlage genutzt werden. Diesen naturbelassenen Weg zu asphaltieren ist wenig sinnvoll.</p>		X	<p>Siehe dazu Stellungnahme Ifd. Nr. 33.1.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.39		Beispiel 5: 8.035 und 8.045 (K 2182 Kleinkorbetha): gehört nicht zur Rad Acht. K Straße ist sehr wenig befahren; eine Radverkehrsanlage ist unbegründet.	X	X	Route bleibt erhalten, siehe dazu Stellungnahme Ifd. Nr. 33.1 Bedarf RVA aus Maßnahmenplan gestrichen, siehe dazu Stellungnahme Ifd. Nr. 29.8.14.
33.40		Beispiel 6: es werden Streckenabschnitte genannt, die mit Asphalt befestigt werden sollen, naturschutzrechtlich geschützt sind und auch weitgehendst so erhalten bleiben sollten. Siehe Konfliktplan. Nicht jeder Weg einer touristischen Radroute Klasse 3 oder 4 muss eine bituminöse Oberfläche haben. Z.B. 3.030 (RRW).; 3.060 und 7. 015. Dies sollte man schon bei der Bedarfsermittlung beachten, um keine Bedarfe aufzunehmen, die keine Chance auf Umsetzung haben oder auch natürlich bleiben sollten. Wir brauchen auch naturbelassene Wanderwege.		X	<p>Eine Studie der Mecklenburg-Vorpommerschen Landesregierung belegt, „Radwege mit asphaltierter (gebundener) Deckschicht stellen keine Versiegelung der Landschaft dar. Radwege mit ungebundenen Materialien wie Splitt, Schotter, Sand oder Brechgut aus Abrissobjekten sind keine ökologisch begründbaren Alternativen.“ (https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Infrastruktur/Radverkehr/Studie-zur-Versiegelungswirkung-von-Radwegen)</p> <p>Eine gut zusammengefasste Erläuterungen zu Radwegoberflächen finden sich unter: https://www.adfc-sachsen.de/index.php/2-verwaltung-und-politik/176-radwegoberflaechen</p> <p>Es wird angemerkt, dass die Radverkehrskonzeption der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd eine informelle Planung und als Konzept anzusehen ist. Es handelt sich damit nicht um eine Planung im Sinne einer baulichen Umsetzung, sondern liefert für mögliche Maßnahmen den konzeptionellen Rahmen. Es wurden Ziele für den Radverkehr in der Region definiert und Prioritäten in der Umsetzung herausgearbeitet. Die vorgeschlagenen Netzergänzungen sind im Rahmen von Detailanalyse bzw. Machbarkeitsuntersuchung hinsichtlich Routenführung, Qualität, Sicherheit sowie Ausbauerfordernissen weiter zu qualifizieren. Die Belange des Naturschutzes sind dabei zu berücksichtigen.</p>
33.41		Beispiel 7: an wenig befahrenen K Straßen ist i.d.R. keine Radverkehrsanlage erforderlich und wird m.W. auch nicht gefördert. Z.B. K 2203 Teuchern - Krauschwitz u. a. Vergleichbare K Straßen, wie K 2180 Ragwitz-Zöllschen wurden grün, also kein Bedarf, gekennzeichnet. Hier müssen grundsätzliche Regeln gesetzt und beachtet werden. Gegebenenfalls sollte man die Höchstgeschwindigkeit auf 70km/h begrenzen, was nach der neuen StVO auch ohne Begründung mit Unfallschwerpunkt möglich ist.	X		Bedarf RVA aus Maßnahmenplan gestrichen, siehe dazu Stellungnahme Ifd. Nr. 29.8.9.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.42		Beispiel 8: südlich Wallendorf (Luppe) wurde ein straßenbegleitender Radweg an der L 184 nach Wüsteneutzsch/ Schladebach angemeldet. Parallel dazu (600m östlich) ein weiterer Feldweg als Radweg mit bituminöser Deckschicht gefordert. Nr.: 6.100, 4.060. Das ist nicht nachvollziehbar, zumal etwa 600m westlich der L 184 (Friedensdorf) eine sehr wenig befahrene (unklassifizierte) Straße, ebenfalls parallel nach Süden, verläuft.	X		Bedarfsmeldung straßenbegleitende RVA Wallendorf (Luppe)-Schladebach stammt aus den Radwegebedarfsplänen des LSBB und wurde für die Konzeption nachrichtlich übernommen (siehe Legende der Karte). Kritik an der parallelen Führung des Routenvorschlags ist nachvollziehbar. Route wurde daher auf die L184 gelegt und unterstützt damit die Bedarfsmeldung einer straßenbegleitenden RVA an der L 184.
33.43		Beispiel 9: vorhandene und ausgebaute landwirtschaftliche Wege wurden z.T. nicht berücksichtigt, obwohl dies zur abgestimmten Strategie des MW und MULE gehört. z.B.: Osterfeld- Stößen und Aupitz Gerstewitz; sowohl für den touristischen, wie auch den Alltagsradverkehr.		X	Verbindung Osterfeld–Stößen liegt nicht im Untersuchungsgebiet. Die Verbindung Aupitz–Gerstewitz ist für das RVK der Montanregion ohne große Bedeutung für den regionalen/überregionalen Netzzusammenhang und wird daher nicht aufgenommen.
33.44		Beispiel 10: Zwischen Taucha (R8, RRW) und Gerstewitz mit Querverbindung nach Granschütz (landwirtschaftlicher befestigter Weg), besteht eine ausgezeichnete Verbindung über eine asphaltierte sehr wenig befahrene unklassifizierte Straße. Von Gerstewitz ist Zorbau und Weißenfels rel. gut erreichbar, wenn der Weg ab Hamburger Zeile ausgebaut wird. Diese Route sollte in das Konzept aufgenommen werden.	X		Die direkte Verbindung zwischen Taucha und Gerstewitz wurde in das Zielnetz aufgenommen. In Gerstewitz mündet diese dann auf die im Rahmen der Konzeption des RVK Montanregion definierte Hauptachse (Weißenfels–Hohenmölsen). Die Verbindung bietet damit eine sinnvolle und deutlich direktere Alternative zur Nessa-Radroute.
33.45		Beispiel 11: Wichtige Verbindungen zwischen Gewerbegebiet und Weißenfels fehlen: Röhrenweg zwischen Borau - B91- Weißenfels Lalleweg. Weiterhin zwischen B87 (Kaserne) – B91 – Tiefweiden – Borau: nur geringer Aufwand erforderlich, Brücken bereits ausgebaut; werden bereits- trotz unbefestigter Wege- genutzt. Das Gewerbegebiet ist das größte im südlichen LSA mit absolut unzureichenden Radverkehrsanlagen zu den Wohnorten!		X	Verbindung Borau–Weißenfels via Röhrenweg ist sehr umweghaft und wird unter dem Gesichtspunkt der Anbindung des Gewerbegebiets für den Alltagsradverkehr nicht favorisiert. Zwischen Leninstraße und B 91 existiert bereits eine RVA. Fortführung dieser in Richtung Weißenfels-Zentrum wird empfohlen. Für beide vorgeschlagenen Verbindungen gilt: Das vorliegende Radverkehrskonzept für die Montanregion Sachsen-Anhalt Süd befasst sich vordergründig mit der Eruiierung strategischer Ziele für die zukünftige Entwicklung des Themas Radverkehr in der Region. Bezogen auf das Zielnetz liegt der Fokus vor allem auf übergeordneten Zielverbindungen der Region und die Anbindung an das Umland. Detaillierte innergemeindliche Verbindungen konnten daher weniger berücksichtigt werden. Hier werden v. a. die zuständigen Städte, Gemeinden bzw. Verwaltungsgemeinschaften in der Pflicht gesehen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
33.46		Beispiel 12: 6.005: Saaleradweg bei Rattmannsdorf im SK: Zustand völlig unzureichend; es war eine 100%ige Förderung aus Hochwassermitteln bestätigt, der Ausbau vom MW empfohlen, von der Gemeinde Schkopau aber nicht wahrgenommen und die Mittelzusage zurück gegeben (!!). Zwei Schreiben dazu vom ADFC Landesvorstand, mit Angebot zur Unterstützung an den BM, blieben unbeantwortet. Die zuständige Mitarbeiterin im SK lehnte es ab, sich dafür einzusetzen, weil der SK nicht dafür zuständig ist. Nun steht der Weg als neuer Bedarf in der Liste! Größer kann der Widerspruch kaum sein. Ist auch die Folge, wenn es keinen Radverkehrsplan gibt.			Zur Kenntnis genommen.
34	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Referat 24 19.02.2019	<p>Entscheidung über die Art der landesplanerischen Abstimmung gemäß § 13 Landesentwicklungsgesetz Land Sachsen-Anhalt (LEntwG LSA)</p> <p>Das Planungsbüro StadtLabor, welches in Ihrem Auftrag eine Radverkehrskonzeption für die LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd erarbeitet, hat mich mit Schreiben vom 30.01.2019 über den Konzeptentwurf (Stand Okt. 2018) informiert.</p> <p>Die Gemeinden als öffentliche Stellen sind gemäß § 13 Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt (LEntwG LSA) verpflichtet, ihre raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen möglichst frühzeitig der obersten Landesentwicklungsbehörde mitzuteilen und die erforderlichen Auskünfte zu geben. Die oberste Landesentwicklungsbehörde entscheidet dann innerhalb einer Frist von einem Monat nach Einreichung der hierfür erforderlichen Unterlagen, ob zur landesplanerischen Abstimmung der mitgeteilten raumbedeutsamen Planung die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens oder eine landesplanerische Stellungnahme geboten ist. Der obersten Landesentwicklungsbehörde obliegt jedoch gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 10 LEntwG LSA die Abgabe von landesplanerischen Stellungnahmen nur im Rahmen von öffentlich-rechtlichen Verfahren für raumbedeutsame Planungen.</p> <p>Die Erstellung eines RVK als informelle städtebauliche Planung ohne bindende Außenwirkung durchläuft kein gesetzlich vorgeschriebenes öffentlich-rechtliches Verfahren und erreicht auch bei Durchführung eines Beteiligungsverfahrens durch Beschluss der Stadt keine rechtliche Verbindlichkeit. Entsprechend wird von Seiten der obersten Landesentwicklungsbehörde zum geplanten RVK für die Stadt Hohenmölsen keine landesplanerische Stellungnahme ergehen. Die oberste Landesentwicklungsbehörde wird daher zu gegebener Zeit im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zu konkreten</p>			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
		Bauvorhaben/Planungen der Radwege jeweils entsprechende landesplanerische Stellungnahmen abgeben.			
35.1	Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forst Süd 28.02.2019	Seitens des Amtes für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten (ALFF) Süd wird zum Vorhaben „Entwurf - Radverkehrskonzeption für die LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd“ wie folgt Stellung genommen: Der Entwurf einer Radverkehrskonzeption und deren Umsetzung ist im Hinblick auf die steigende Attraktivität des Fahrrads und die Erhöhung der Sicherheit der Fahrradfahrer eine Maßnahme im öffentlichen Interesse.			Zur Kenntnis genommen.
35.2		Die Realisierung von straßenbegleitenden Radwegen an Land- oder Bundesstraßen ist im ländlichen außerörtlichen Bereich vielfach nur durch eine Inanspruchnahme von angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen möglich. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass gemäß § 15 i. V. m. §§ 1 (1) und 2 LwG LSA ¹ landwirtschaftlich genutzter Boden nur in begründeten Ausnahmefällen der Nutzung entzogen oder in der landwirtschaftlichen Nutzung beschränkt werden darf. Demzufolge besteht für den Vorhabenträger die Pflicht des schonenden und sparsamen Umganges mit dem Schutzgut Boden sowie der minimalen Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen.			Zur Kenntnis genommen.
35.3		Auf die Paragraphen 1a BauGB2 sowie 1 BBodSchG wird ebenfalls verwiesen. Demzufolge ist die Änderung der Trassenführung oder ein Neubau unbedingt so zu planen, dass der Entzug von landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden wird. Zerschneidungen von Ackerflächen sind zu unterlassen.			Zur Kenntnis genommen.
35.4		Weiterhin bestehen folgende Hinweise im Hinblick auf die Bauausführung: Das bei den Baumaßnahmen sowie dem Ausbau von Feld-, Wald- oder Wirtschaftswegen eventuell erforderliche Befahren von angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen mit schwerer Technik darf nur unter trockenen Bodenbedingungen sowie mit bodenschonenden Fahrwerken erfolgen, da sonst schädliche Bodenverdichtungen unvermeidbar sind.			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
		<p>Eventuelle Beschädigungen an Entwässerungsgräben oder Drainageanlagen - infolge der Bautätigkeit - sind durch den Verursacher zu beseitigen.</p> <p>Nachhaltige Strukturschäden in Form von Schadverdichtungen und Bodenvermischungen sind zu beheben oder monetär auszugleichen.</p> <p>Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen zum Zwecke der Zwischenlagerung von Baumaterialien sowie Bodenaushub ist zu vermeiden bzw. zu minimieren.</p> <p>Die Zuwegung zu den Nutzflächen muss stets gewährleistet bleiben. Zur Sicherung landwirtschaftlicher und agrarstruktureller Belange ist eine Zusammenarbeit mit den angrenzend wirtschaftenden Landwirtschaftsbetrieben anzustreben.</p> <p>Den Bewirtschaftern der Flächen ist der Termin, Lage und der Umfang der Inanspruchnahme rechtzeitig vor der Anbauplanung bekannt zu geben, damit die Antragstellung auf Flächenbeihilfe ordnungsgemäß bis 15. Mai erfolgen kann. Sollten nach Antragstellung (15. Mai) beihilfefähige Flächen ohne rechtzeitige Abstimmung mit dem Bewirtschafter durch Dritte in Anspruch genommen werden und dadurch Sanktionen erwachsen, sind diese durch den Inanspruchnehmenden zu tragen.</p> <p>Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass ein weiterer Verbrauch von hochwertiger Ackerfläche für eventuell notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entsprechend § 15 LwG LSA abgelehnt wird.</p>			
35.5		<p>Flächenhaften Kompensationsmaßnahmen kann nur zugestimmt werden, wenn es sich an dem ausgewählten Standort um minderwertige bzw. anthropogen beeinflusste Böden sowie Rest- und Splitterflächen handelt, welche landwirtschaftlich kaum nutzbar sind.</p>			Zur Kenntnis genommen.
35.6		<p>Im Bereich der LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd befinden sich folgende Verfahren der Bodenordnung (nach FlurbG⁴ und LwAnpG⁵):</p> <ul style="list-style-type: none"> - BLK 003 - Grana (OU Zeitz) - BLK 004 - Theißen (OU Zeitz) - BLK 029 - Osterfeld - WSF 001 - Großkorbetha - A 38 - WSF 002 - Rippachtal - A 38 - WSF 003 - Großgörschen - A 38 - WSF 006 - Zorbau/Granschütz 			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
		<ul style="list-style-type: none"> - WSF 007 - Poserna - WSF 009 - Hohenmölsen - MQ 007 - Merseburg-Ost - MQ 013 - Kayna Süd/Großkayna - MQ 018 - Milzau/Klobikau <p>sowie neue, noch anzuordnende Verfahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BLK 045 - Nonnewitz u n d - BLK 047 - Könderitz (Hochwasserschutz). <p>Es wird darauf hingewiesen, dass in Flurbereinigungs- und Bodenordnungsverfahren entsprechend § 34 FlurbG Bauwerke, inkl. Verkehrsbawerke, nur mit Zustimmung der Flurbereinigungsbehörde errichtet, hergestellt, wesentlich verändert oder beseitigt werden dürfen. Werden ohne Zustimmung Änderungen vorgenommen oder Anlagen hergestellt oder beseitigt, so können sie im Flurbereinigungsverfahren unberücksichtigt bleiben. Die Flurbereinigungsbehörde kann den früheren Zustand gemäß § 137 FlurbG wiederherstellen lassen, wenn dies der Flurbereinigung dienlich ist.</p>			
35.7		<p>Weiterhin werden zu dem Konzept durch das ALFF Süd folgende Hinweise gegeben:</p> <p>Nr. 2.2 Zur Vollständigkeit sind das REK und das IEK der Stadt Lützen, sowie das Wegekonzept des Landes Sachsen-Anhalt aufzunehmen, obwohl letztgenanntes seit 2014 keine Aktualisierung erfahren hat.</p>	X		Hinweise auf die Konzepte wurden ergänzt.
35.8		<p>Seite 18, 20 In die Aufzählung der Radwege sind die entsprechenden Abkürzungen einzuarbeiten, da es diesbezüglich in den Schemaplänen 2 und 4 keine Legende gibt.</p>	X		Wurde ergänzt.
35.6		<p>Seite 42 Hinsichtlich der aktiven Bahnstrecken stimmt die Karte nicht mit der Legende überein. Weiterhin wäre eine Ergänzung der Ortsbezeichnungen und die Karte an sich als Anlage zur besseren Lesbarkeit sinnvoll.</p>	X		Wurde geändert.
35.7		<p>Seite 43 Die hier dargestellte Karte ist der Schemaplan 05. Der in den Anlagen enthaltene Schemaplan 04 ist augenscheinlich nicht im Konzept zu finden.</p>	X		Beschriftung des Planes wurde geändert.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung		
			Ja	Nein			
35.8		Seite 45 Die planungsrechtlichen Belange sollten durch die landwirtschaftlichen Belange ergänzt werden. Dies betrifft insbesondere die Nutzung ländlicher Wege sowie die Sicherstellung der Belange Agrarstruktur und der angrenzend wirtschaftenden Landwirtschaftsbetriebe.	X		Wurde ergänzt.		
35.9		Seite 48 Bei den Ausführungen zu den Radrouten durch Waldgebiete sollte, ähnlich wie bei den multifunktionalen ländlichen Wegen, Bezug auf die RELE 2014 - 2020 genommen werden. Hierüber wird auch, wie in der Auflistung auf Seite 61 genannt, der forstliche Wegebau gefördert.	X		Wurde ergänzt.		
35.10		Seite 51 Ein Beispielfoto für das fehlende Hauptziel aus dem Gebiet der Montanregion Sachsen-Anhalt Süd wäre wünschenswert.	X		Foto von einem Wegweiser mit fehlendem Hauptziel Pegau wurde eingefügt.		
35.11		Seite 61 Korrektur der Finanzierungsmöglichkeiten	X		Wurde geändert.		
		RVIS Innerorts					
		Wegweisung, eigenständig				(x)	(x)
		Außerorts					
		Selbstständige Radwege					(x)
		Rastplätze					(x)
		Wegweisung, eigenständig		(x)			
35.12		Seite 64-65 Die Grundlage der ermittelten Länge (km) des Neubaus bzw. der Sanierung/Ausbau ist nicht ersichtlich. Eventuell handelt sich hier um die Tabelle Anlage 2 - Zusammenfassung vorgeschlagener baulicher Maßnahmen. Auch sind hier die km-Angaben in den Tabellen unterschiedlich.	X		km-Angaben wurden nach TÖB-Umlauf überarbeitet.		
35.13		Weiterhin wäre eine zeichnerische Darstellung der Wegestrecken zur Veranschaulichung wünschenswert.	-		Die zeichnerische Darstellung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist Plan 3 – Maßnahmenplan.		

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
35.14		Anlagen Sowohl die Inhalte, als auch die Differenzierung zwischen den Plänen 2 (Bestandsplan) und 3 (Maßnahmenplan) sind unklar. Im Bestandsplan befinden sich auch geplante, noch nicht realisierte Vorhaben.	X		Bezeichnung wurde geändert Plan 2: Oberflächen und Befahrungsqualität, Plan 3: Maßnahmenplan
35.15		Grundsätzlich wäre ein Querverweis aus dem Konzept zu den jeweiligen Anlagen sinnvoll. Auch ist hier auf eine identische Bezeichnung der Karten zu achten (Schemaplan 03).	X		Wurde geprüft und an jeweiligen Stellen eingearbeitet.
35.16		Sollten im Maßnahmenggebiet der Radverkehrskonzeption durch das ALFF Süd geförderte Wegebaumaßnahmen eingebunden werden, zum einen als Zuwegung während der Bauausführung sowie zur Nutzung des Radverkehrs, ist das ALFF Süd zu informieren.			Zur Kenntnis genommen.
35.17		Wege, welche im Rahmen einer Förderung ausgebaut wurden, unterliegen i.d.R. einer Zweckbindungsfrist von 12 Jahren. Innerhalb dieses Zeitraumes ist der Zustand des Weges entsprechend dem Ausbaustandard zu erhalten.			Zur Kenntnis genommen.