

Abwägungsvorschläge zur Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen Beteiligung zusätzlicher Betroffener

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
55	Landratsamt Meißen 08.01.2013	<p>Belange des Landkreises Meißen werden durch die Konzeption nur insofern berührt, dass unsererseits angestrebt wird, eine sinnvolle und für den Tourismus vermarktungsfähige Fortführung ihres geplanten Wegenetzes auf dem Gebiet des Landkreises Meißen im Bereich zwischen Strehla und Riesa zu erreichen.</p> <p>Der Landkreis Meißen wird sich noch in diesem Jahr mit der Erarbeitung einer touristischen Wegekonzeption (Rad-, Wander- und Reitwege) befassen. Gegenstand der Planung wird die Erstellung eines Gesamtkonzeptes auf dem Gebiet des Landkreises Meißen mit einem umsetzungsorientierten Maßnahmenplan sein. Dabei werden auch die Möglichkeiten einer lückenlosen Anbindung an das geplante Radwegenetz des Landkreises Nordsachsen und der anderen benachbarten Landkreise geprüft.</p> <p>Anhang mit GIS-Daten des RIO-Radwegs</p>			Wird zur Kenntnis genommen.
56	Landkreis Mittelsachsen 21.12.2012	<p>Die Übergänge der Radrouten aus dem SachsenNetz Rad (Reg. Haupt- radrouten) und die geplante Hauptroute des Kreisradroutennetzes sind ordnungsgemäß dargestellt.</p> <p>Die geplante Route (im SachsenNetz Rad) über Lüttmitz – Schrebitz – Kiebitz – Mockritz - Döbeln ist konzeptionell nicht in der touristischen Radwegekonzeption des Landkreis Mittelsachsen verankert.</p> <p>Die Aufnahme der geplanten „Obstlandroute“ in das SachsenNetz Rad als „Regionale Hauptradroute“ sollte noch einmal überprüft werden (s. Beratungen der AG zur „Obstlandroute“). Bei Umsetzung / Realisierung von Maßnahmen sollte nochmals eine Abstimmung erfolgen.</p>		<p>X</p> <p>X</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Laut RVK Sachsen 2005 wird ist die Relation Döbeln - Oschatz als nicht existierende Hauptzielverbindung mit Potenzialen dargestellt. Somit scheint eine Planung der entsprechenden Route wichtig. Die dargestellte Verbindung kann deshalb als Vorschlag für eine direkte Verbindung zwischen Döbeln und Oschatz über Mügeln gesehen werden. → <i>Darstellung im Zielplan wird angepasst!</i></p> <p>Das dargestellte Konzept ist kein ausschließliches touristisches Konzept. Um die Belange des Radverkehrs im Alltag und in der Freizeit zu berücksichtigen, wurden touristische Routen nicht immer komplett übernommen, sondern sinnvolle Teilstücke zur möglichst direkten Verbindung von Hauptzielen verwendet. Auf die Obstlandroute wird im Bericht verwiesen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
57	Landkreis Leipzig 14.01.2013	<p>Mit Blick auf die Anbindepunkte/Verknüpfungspunkte zum Landkreis Leipzig geht aus Sicht des Landkreises die vorliegende Radverkehrskonzeption mit den Zielen des Kreisentwicklungskonzeptes und des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Leipzig, Beschlussfassung durch den Kreistag, einher.</p> <p>Der Landkreis Leipzig unterstützt und fördert die qualitative Entwicklung der touristischen Infrastruktur innerhalb des Landkreises Leipzig, u.a. des Radwegenetzes. Aus diesem Grund wird dem Schreiben eine Übersichtskarte mit den vorhandenen Anbindepunkten beigelegt. Sollte es diesbezüglich Rückfragen geben, wenden Sie sich bitte direkt an Frau Haunstein, Tel. 034332411055.</p> <p>Dem Vorschlag, die Stadt Dahlen als neues Hauptziel zu definieren, wird zugestimmt. Ebenso die damit verbundene Aufnahme der geplanten Zielverbindung Wurzen-Dahlen (Plan 0.4)</p> <p>Bitte im Plan 0.2 den eingezeichneten Verlauf des Mulderadweges zwischen Wurzen und Thallwitz wie folgt korrigieren: die Hauptroute verläuft östlich der Mulde entlang der S 11 (fett darstellen). Eine Alternativstrecke verläuft westlich der Mulde (nicht fett darstellen)</p> <p>Aus den Unterlagen geht hervor, dass die neu konzipierte „Obstland-Radrouten“ (Plan 6) als „Lokale touristische Radrouten“ aufgenommen wurde. In den Beratungen der AG „Obstland-RR“ ist der Vorschlag angenommen worden, die RR in die Kategorie „Regionale Haupt-RR“ zu heben. Hierzu haben sich 3 Landkreise und deren betreffende Regionalmanagements sowie die beteiligten Kommunen verständigt. Auch das Landesamt für Straßenbau (Herr Koch) ist involviert.</p> <p>Der Erlebnisradweg „Via Regia“ verläuft auf vorhandenen Radrouten des Sachsen Netz Rad (vom LK Leipzig auf der Mulde-Elbe-RR in den LK NOS). Aus welchen Gründen findet sie keine Erwähnung. Ggf. könnte ein sachsenweites Wegweisungsprojekt positive Auswirkungen auf die Routen des Sachsen Netz Rad haben.</p> <p>Da sich der vorliegende Entwurf vorrangig auf die Entwicklung eines landesweiten zusammenhängenden Radverkehrsnetzes, unter Berücksichtigung der Anforderungen des Alltagsradverkehrs, des Schülerradverkehrs und des Radtourismus sowie die Nutzung von vorhandenen forst- und landwirtschaftliche Wege bzw. öffentliche Straßen mit geringer Verkehrsstärke bezieht, wird die Straßenverkehrsbehörde erst mit Beschilderung und Markierung gemäß Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) als Anordnungsbehörde für das o.g. klassifizierte Straßennetz tätig.</p>			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Sachverhalt wird im Plan 0.2 vervollständigt.</p> <p>Die Obstlandroute mit ihrer in Planung befindlichen Routenführung und unterschiedlichen Varianten wurde nicht vollständig in das Zielnetz integriert. Die typischen nichtlinearen Streckenführungen reiner touristischer Radrouten (teilweise als Rundroute) entsprechen nicht in Gänze den hauptzielverbindenden Anforderungen an Routen im Konzept. Allerdings wurden u.a. der Abschnitt 2a (Mügeln – Klosterbuch) als Verbindung aufgenommen.</p> <p>Auf die Via Regia wird im Bericht verwiesen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
57	Landkreis Leipzig 14.01.2013	<p>Für die Ausweisung, die Planung und den Bau der unterschiedlichen Radwege ist der jeweilige Träger der Straßenbaulasten/Eigentümer zuständig.</p> <p>Die Forderungen, hauptsächlich zur Verbesserung der Fahrbahnqualität, aber auch zur Routenoptimierung bzw. Routenkombinierung, beispielsweise für den Mulderadweg, den Elsterradweg, Parthe-Mulde-Radrouten sowie der Dahleener-Heide-Radrouten, werden befürwortet.</p> <p>Informativ ist mitzuteilen, dass die Beschilderung der (touristischen) Rad- und Wanderwege gemäß Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und Verlautbarungen des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMBW) nicht an amtlichen Verkehrszeichen gemäß StVO i.V.m. dem Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) angebracht oder mit ihnen kombiniert werden darf.</p> <p>Die Aufstellung der Schilder erfolgt i.d.R. an eigenen Rohrpfeuern. Ausnahmsweise können, wenn die Zustimmung der Träger der Straßenbaulasten bzw. der Medienbetreiber vorliegen, auch vorhandene Masten (für Beleuchtung, Elt, Telefon etc) genutzt werden.</p> <p>Die Unterkante der Beschilderung beträgt 2,25m vom Boden.</p> <p>Die Beschilderung ist i.d.R. immer rechts unter Beachtung des Lichtraumprofils an Straßen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innerorts <= 0,50m oder - Außerorts <= 1,50m (gemessen jeweils von Fahrbahnkante/Bord bis Schildkante) <p>Aufzustellen</p> <p>(Karte in .pdf enthalten)</p>			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
58	Stadt Leipzig 16.01.2013	<p>Ich habe wie vereinbart am 14.01.2013 mit Herrn Tröger bzw. Herrn Oegel vom Stadtlabor telefoniert um die noch offenen Punkte bezüglich der Netzgestaltung und der Maßnahmen zu besprechen. Sie sicherten mir zu, die gewünschten Änderungen einzuarbeiten.</p> <p>1.1 Potentiale des Radverkehrs: Im Endbericht wird auf der Seite 3 auf die Potentiale des NRVP 2020, bezüglich der Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split eingegangen. Dabei wurden in Ihrem Bericht die Potentiale zwischen den städtischen Kommunen und ländlichen Gebieten vertauscht. Natürlich sollte der Radverkehrsanteil in städtischen Kommunen höher sein, als in ländlichen Gebieten sowohl von der Ausgangslage, als auch bei einer potentiellen Zielgröße.</p> <p>3.2 Radverkehrsinfrastruktur: Im Abschnitt Wegweisung sollte auch auf die Unterhaltung und kontinuierliche Prüfung der wegweisenden Beschilderung eingegangen werden. Gerade in dieser Hinsicht ist die Arbeit des Kreiswegewarts unerlässlich und sollte daher auch an der Stelle erwähnt werden.</p> <p>3.4 Öffentlichkeitsarbeit: Für die Etablierung des Landkreises Nordsachsen als Radfahrregion ist der Ausbau des Serviceangebotes um das Thema Radverkehr unerlässlich. Insbesondere das Übernachtungsangebot sowie das Angebot an fahrradfreundlicher Gastronomie gilt es dabei weiter zu entwickeln und zur Vermarkten. Daher wäre es unter Umständen vielleicht hilfreich eine Broschüre bzw. ein Faltblatt für Hotels und Pensionen, bzw. gastronomische Einrichtungen zu entwickeln, was auf die Vorteile des Radverkehrs aus wirtschaftlicher Sicht aber auch auf die speziellen Anforderungen von touristischem Radverkehr hinweist.</p> <p>Plan 0.2 Bestandsnetz: Für die Unterscheidung der verschiedenen Routenkategorien sollten unterschiedliche Farben verwendet werden und nicht unterschiedliche Strichstärken. Die Kategorien der touristischen Radrouten sind sonst sehr schwer erkennbar.</p>	X		Wird im Bericht korrigiert.
			X		Wird im Bericht berücksichtigt.
			X		Wird im Bericht berücksichtigt.
				X	Da es sich hier um eine schematische Karte handelt wird die Darstellung nicht weiter angepasst.

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
58	Stadt Leipzig 16.01.2013	Plan 3B Zielplan Gesamtnetz: Im Stadtgebiet Leipzig wurde das Hauptnetz Rad aus dem RVEP 2010-2020 nicht vollständig übernommen. Auch wenn an der Schnittstelle zum Landkreis Nordsachsen alle Bestandteile des Netzes berücksichtigt wurden, sollte zur korrekten Darstellung das Hauptnetz Rad komplett dargestellt werden.	X		Wird im Konzept eingearbeitet.
		Plan 4 Maßnahmenplan: Anschlussplanung Verbindung Hohenheida/Hohenleina: Im Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Leipzig für 2010-2020 ist im Ortsteil Seehausen eine netzergänzende Maßnahme (E41, Verbindung von Hohenheida in nördliche Richtung bis zur Stadtgrenze) dargestellt. Um eine Anbindung der Maßnahme an das Radverkehrsnetz des Landkreises Nordsachsen zu ermöglichen, sollte daher der Ausbau des anschließenden Wirtschaftsweges an die K7424 (Mutzschlenaer Straße, Maßnahme 9.045) als Maßnahme ergänzt werden.	X		Wird im Konzept eingearbeitet.
		Bau eines Radweges entlang der S2 (Maßnahme 9.015): Prinzipiell wird die dargestellte Radverkehrsverbindung entlang der S 2 begrüßt. Jedoch ist die Maßnahme 9.015 im Plan nur bis an die dargestellte Stadtgrenze Leipzig eingezeichnet. Der bestehende Radweg entlang der S2 auf dem Stadtgebiet Leipzig verläuft bis zur S9 (Regensburger Straße). Zwar verläuft die Stadtgrenze entlang der S2, es sollte aber zur Vermeidung von Netzlücken, die Maßnahme bis zur S9 eingezeichnet und die Längenangaben in der Anlage 3 (Maßnahmenliste) geändert werden.	X		Wird im Konzept eingearbeitet.

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
59	Landkreis Saalekreis 04.01.2013	<p>Geplante Route Delitzsch-Halle: Grundsätzlich wird diese geplante Verbindung befürwortet, wobei die Führung durch den Saalekreis noch einer genauen Abstimmung auch mit den Gemeinden bedarf. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist jedoch eine Parallelführung zur geplanten Radroute Halle-Goitsche-Dübener Heide nicht realisierbar. Vorstellbar ist hier Nutzung unseres geplanten Radweges über Gollma-Landsberg-Hohenthurm-Pleißener-Halle. Auch ist eine Anbindung über einen Teil des Lutherweges vorstellbar (nördlich Doberstau, Richtung Landsberg)</p> <p>Geplante Verbindung zwischen Leipzig und Zörbig: Diese Verbindung ist noch nicht Teil der Konzeption des Saalekreises. Eine Aufnahme dieser Route in das Radwegekonzept des Saalekreises ist aber vorstellbar.</p> <p>Geplante Route zwischen Elsterradweg/ Wallendorf/ Raßnitzer See und Werbeliner See/ Delitzsch: Diese geplante Verbindung wird grundsätzlich befürwortet, bedarf auf dem Gebiet des Saalekreises jedoch einer konkreten Abstimmung. Die Führung der Route auf Kreisstraßen ist aus unserer Sicht zu vermeiden.</p>	X		<p>Plandarstellung wird angepasst.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
60	Landkreis Anhalt-Bitterfeld 05.01.2013	Zum vorliegenden Entwurf der Radverkehrskonzeption des Landkreises Nordsachsen, gibt es unsererseits keine Einwände.			Wird zur Kenntnis genommen.
61	Landkreis Wittenberg 04.01.2013	Hiermit möchte ich Ihnen seitens des Landkreises Wittenberg zur Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen eine Fehlmeldung übermitteln.			Wird zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
62	Landkreis Elbe-Elster 10.01.2013	<p>Die untere Naturschutzbehörde teilt folgendes mit:</p> <p>Der Landkreis Nordsachsen grenzt mit seiner östlichen Grenze an den Landkreis Elbe-Elster. Geplant ist als Hauptziel u. a. die Stadt Herzberg in das Konzept einzubeziehen. Die Städte Falkenberg und Bad Lieberwerda sind bereits als Hauptziele in das Konzept Nordsachsen seit 2005 einbezogen.</p> <p>Der Landkreis Elbe-Elster hat mit dem Ausbau seines Radwegenetzes bereits eine Verbindung mit dem Ausbau/ der Ausweisung des Fernradweges FR 6 in Richtung Sachsen Anschlüsse in den Landkreis Nordsachsen geschaffen.</p> <p>Der Elberadweg innerhalb des Landkreises Elbe-Elster wurde ebenfalls ausgebaut und besitzt überregionale, deutschlandweite Bedeutung.</p> <p>Um ein weiteres Hauptziel – Herzberg – in der Radverkehrskonzeption des Landkreises Nordsachsens anzubinden, sollte mit dem Ausbau der B 87 von Herzberg in Richtung Torgau ein straßenbegleitender Radweg eingeplant werden.</p> <p>Die vom Land Brandenburg vorhandenen Planungen wie LEP Berlin-Brandenburg, das Landschaftsprogramm des Landes Brandenburg und auf kreislicher Ebene der Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Elbe-Elster, einschließlich der Fortschreibung, sind zu berücksichtigen.</p> <p>In der Anlage überlasse ich Ihnen hiermit Band I und II des Landschaftsrahmenplans für den Landkreis Elbe-Elster (1889) und die CD der Fortschreibung des LRP – Biotopverbundplanung (Stand 2010).</p> <p>Das Straßenverkehrsamt (Reg.-Nr. 2012U00383) stimmt dem Entwurf zu. Die Analyse und mögliche Erweiterung in Richtung des Landkreises Elbe-Elster sind zu begrüßen. Vom Straßenverkehrsamt wird neben der gesicherten durchgängigen Führung, nach Möglichkeit auf separaten Flächen, die Wegweisung als wichtiger Aspekt für den Erfolg des Konzeptes gesehen. Das Straßenverkehrsamt ist in die weitere Planung einzubeziehen.</p> <p>Das Sachgebiet Kreisentwicklung bitte bei weiteren Planungen um frühzeitige Abstimmungen mit dem Landkreis Elbe-Elster.</p> <p>Die Gültigkeit von weiteren Rechtsvorschriften bleibt von dieser Stellungnahme unberührt. Sie ersetzt weder erforderliche öffentlich-rechtliche Genehmigungen noch privatrechtliche Zustimmungen und Vereinbarungen. Die Stellungnahme verliert bei wesentlicher Änderung der Planungsgrundlagen ihre Gültigkeit.</p>	-		<p>Die Hauptzielvorschläge existieren nicht im RVK Sachsen 2005. Für Nordsachsen existiert noch kein ganzheitliches Konzept.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
63	Deutsche Bahn AG 05.02.2013	<p>Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die neu zu planenden bzw. zu ändernden Radwege Auswirkung auf bestehende Eisenbahnkreuzungen auslösen können. Im Einzelnen konnte den Unterlagen nicht entnommen werden, in welchen kreuzenden Bereichen bereits Radwege vorhanden sind bzw. deren Anbau/Ausbau vorgesehen ist. Konkrete Aussagen können erst getroffen werden, wenn uns Unterlagen zur Verfügung gestellt werden, aus denen die Bahn-km und Grobausage zur Bestands-situation vorliegen.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass bei den geplanten Maßnahmen im Bereich bestehender oder ggf. neuer Kreuzungen mit der Bahn entweder die Abwicklung des Verkehrs oder die Sicherheit geändert werden sollen. Im weiteren Planungsfortschritt sind hierzu gesondert Abstimmungen erforderlich. In jedem Fall sind die einschlägigen gesetzlichen Regelungen zu Grunde zu legen, hier insbesondere die des Eisenbahn-Kreuzungsgesetzes mit entsprechender Kostenfolge. Die verpachteten Strecken, hier u.a. Strecke Torgau – Pratau, bleibt die DB Netz AG der Kreuzungsbeteiligte.</p> <p>Wir haben die Unterlagen auch der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH zur Stellungnahme übergeben. Die Aussagen von dort liegen uns jedoch noch nicht vor und werden zu gegebener Zeit nachgereicht.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass neben dem rechtlichen Status der Flächen, diese unterliegen in der Regel dem Fachplanungsvorbehalt der Eisenbahn, auch die eigentumsrechtlichen Fragestellungen zu klären sind. Beide Sachverhalte, die erforderliche Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken vor einer Überplanung gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz und die Veränderung von Flächen, bedürfen eines ressourcen- und zeitaufwendigen Verfahrens innerhalb der DB AG.</p> <p>Im weiteren Verlauf sollten auch Fragen des ruhenden Verkehrs, hier besonders im Bereich von Bahnhöfen/Haltepunkten abgestimmt werden. Für Abstimmungen zu den aufgeführten Orten Beilrode, Jesewitz, Torgau, Zschortau stehen wir gern zur Verfügung.</p> <p>Im RVEK sind auch die Strecken 6830 Pratau – Torgau und 6831 Pretzsch – Eilenburg teilweise mit der Planung der Radwege belegt. Diese Strecken wurden an die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH verpachtet und stehen einer Überplanung gegenwärtig nicht zur Verfügung.</p>			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Strecke Eilenburg – Pretzsch ist nicht Bestandteil der Planung. Auf der vorgeschlagenen Verbindung mit Nutzung der alten Bahninfrastruktur zwischen Torgau und Pratau ist keine konkreten Planungen vorgesehen. Hier wird lediglich darauf hingewiesen das eine Nutzung der Strecke sinnvoll wäre. Besitzverhältnisse können sich auch im Laufe der Jahre ändern. Eine konkrete Prüfung ist dann Bestandteil der Detailplanung.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	Deutsche Bahn AG 05.02.2013	<p>Die DB Netz AG verfügt im Bereich des LK Nordsachsen über zahlreiche Strecken, die entweder stillgelegt oder bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt sind. Diese Strecken eignen sich wegen ihres durchgängigen Flächenbandes und der flachen Gradienten hervorragend für eine kommunale Nachnutzung als Radweg.</p> <p>Die DB Service Immobilien GmbH ist mit der Vermarktung dieser Strecken beauftragt. Wir möchten daher gemeinsam mit Ihnen prüfen, in welchem Umfang die von Ihnen geplanten Radwege auf Strecken verlaufen können, die für den aktiven Eisenbahnverkehr nicht mehr genutzt werden. Als Ansprechpartner steht Ihnen Frau Starke unter der Tel.-Nr. 0341-9688691 gern zu Verfügung. Wir werden Ihnen zeitnah eine Aufstellung von allen in Frage kommenden Strecken zu Verfügung stellen und hoffen, Ihr Interesse an einer konstruktiven Zusammenarbeit geweckt zu haben.</p>			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
64	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig 10.01.2013	2.1 Verkehrsinfrastruktur - Bahnverkehr (S. 10) - Hinweis Die Abbestellung des SPNV auf der ehemaligen Kursbuchstrecke 218 im Bereich des heutigen Landkreises Nordsachsen erfolgte zu unterschiedlichen Zeitpunkten: <ul style="list-style-type: none"> • Torgau – Pretzsch (1997) • Eilenburg – Bad Düben (1998) • Bad Düben – Bad Schmiedeberg (2002) 	X		Auf diesen Sachverhalt wird im Bericht verwiesen.
		2.3 Kombination von Fahrrad und ÖPNV (S. 23/24) Die Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im straßengebundenen ÖPNV sind im MDV derzeit nicht bundweit einheitlich geregelt. Es empfiehlt sich eine Präzisierung der Angaben wie folgt: „Im Tarifgebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) können Fahrräder in den Nahverkehrszügen mitgenommen werden, ohne dass ...“ „Hinderlich sind auch die teilweise noch verkehrenden Regionalbahnen der DB, die nicht barrierefrei ausgestattet sind. Diese verfügen zwar über ein separates Fahrradabteil, sind allerdings nur über steile Stufen im engen Eingangsbereich zu überwinden. Vorrausichtlich werden Durch das neue Mitteldeutsche S-Bahnnetz ab 2013 im Zuge der Eröffnung City-Tunnel Leipzig werden diese Bahnen durch neue Fahrzeuge vom Typ „E-Talent 2“ ersetzt. Diese verfügen über einen barrierefreien Zustieg und bieten auch Platz für Fahrräder in begrenzten Umfang. “	X		Auf diesen Sachverhalt wird im Bericht verwiesen.
		3.1 Planerische Anforderungen (S. 27) sowie 3.2 Radverkehrsanlagen (S. 34) Als ergänzende planerische Anforderung (sowohl im Alltags- als auch Freizeitradverkehr) empfehlen wir die Anbindung und Ausschilderung der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV. SPNV-Zugangstellen sollten in lokalen Fahrrad-Verkehrssystemen generell als Ziel berücksichtigt werden und über ausreichend dimensionierte und komfortabel befahrbare Wege erreichbar sein.	X		Auf diesen Sachverhalt wird im Bericht verwiesen.

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
65	ADFC Leipzig 04.01.2013	Hinweise auf kostengünstige Radfahr-Markierungen auf den Fahrbahnen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) und Knotenpunkten (Aufstellfläche vor den Kfz, Kombispuren, Auffang-Radstreifen, Vorbeifahrstreifen) fehlen. Dahingehend gibt es im Landkreis (wie in vielen ländlichen Regionen) noch ein riesiges ungenutztes Potential.	X		Hinweis wird in Bericht aufgenommen mit Bezug auf innerörtliche Radverkehrsanlagen
		Es fehlt eine klare Ansage bezüglich der Benutzungspflicht von Radwegen. Durch das Grundsatzurteil des BVerwG 2010 und die in Kürze in Kraft tretende StVO-Novelle sind die Behörden verpflichtet, den gesamten Radwege-Bestand innerorts dahingehend zu überprüfen, ob das mit einer Benutzungspflicht verknüpfte Verbot des Radfahrens auf der Fahrbahn nach aktuellen Rahmenbedingungen noch gerechtfertigt ist. Dafür muss ein zeitlicher Rahmen für die Umsetzung definiert werden.	X		Hinweis wird in Bericht aufgenommen mit Bezug auf innerörtliche Radverkehrsanlagen
		Fortsetzung und Etablierung der Bemühungen durch eine kontinuierlich arbeitende AG Rad des Landkreises (Definierung von Prioritäten bzw. Detailabstimmungen) wird ausdrücklich befürwortet. Die Arbeitsweise der (bereits initiierten) AG muss in der zu beschließenden Radverkehrskonzeption durch konkrete Festlegungen festgeschrieben werden.	-		Bereits im Konzept erwähnt.
		Wenn der Radverkehr tatsächlich einen deutlichen Schub bekommen soll, ist die Koordination durch einen/eine Radverkehrsbeauftragten/-beauftragte unverzichtbar, unterstützt durch den bereits jetzt sehr konstruktiv und wirkungsvoll agierenden Kreiswegewart.			Wird zur Kenntnis genommen.
		Die Umsetzung ambitionierter Maßnahmenkomplexe in einem überschaubaren Zeitrahmen können nur dann „funktionieren“, wenn ein erforderlicher Finanzbedarf und Realisierungstermin umgesetzt wird und anschließend vom politischen Gremium beschlossen wurde (Erfahrungen aus zahlreichen Regionen/Kommunen). Daher ist es überaus wichtig den Entscheidern zu vermitteln, dass Investitionen in den Radverkehr das Kosten/Nutzen-Verhältnis um ein Vielfaches (!) günstiger sind als in den motorisierten Individualverkehr – siehe Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Investitionen in den Radverkehr können also gerade Kommunen mit „klammen Kassen“ beim Sparen helfen!	X		Wird im Bericht nochmal angesprochen.

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	ADFC Leipzig 04.01.2013	<p>Ausdrücklich begrüßt wird, dass im vorliegenden Entwurf ein Schwerpunkt auf die Bedürfnisse und Ziele im Alltagsradverkehr gelegt wird. Der Meinung der Gutachter, dass die Maßnahmen-Umsetzung zwingend durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden muss, schließen wir uns vorbehaltlos an. Wenn die Werbung ‚Pro Rad‘ Effekte bringen soll, muss sie jedoch professionell begleitet werden, was ein konkretes und kontinuierliches Budget im Haushalt erfordert.</p> <p>Für die nachhaltige Etablierung des Themas (Alltags-)Radverkehr in der öffentlichen Diskussion sind Initiativen wie die des Regionalmanagements Sächsisches Zweistromland in Zusammenarbeit mit der Oschatzer Allgemeinen Zeitung besonders Erfolg versprechend. Diese Akteure starteten im Sommer 2012 einen Aufruf an die Bevölkerung, Missstände in der Radverkehrs-Infrastruktur zu melden. Als Abschluss fungierte medienwirksam das Rad-Symposium „Radfreundliches Zweistromland“ Ende November. Derartige Aktionen sollten auch in anderen Regionen des Landkreises – und möglichst als kontinuierliche Einrichtung – etabliert werden.</p> <p>Die Schwerpunktsetzung bei der Entwicklung der (touristischen) Radrouten auf die Flussradwege Elbe, Mulde, Elster wird unterstützt. Daneben sollten vor allem diejenigen Radrouten vorrangig entwickelt werden, die eine überdurchschnittliche Nutzungsintensität (und damit auch besondere Maßnahmen-Wirksamkeit) haben – oder für die Zukunft erwarten lassen. Dies sind die aus der Großstadt Leipzig ins Umland führenden Routen (insbesondere: Radweg Berlin Leipzig, Kohle/Dampf/Licht, Parthe-Mulde-Radroute, Metro-Radroute) sowie der für die Naherholung der Großstädter bedeutsame Rundweg „Grüner Ring Leipzig“.</p> <p>Bezüglich des Mulderadweges sollte über folgenden Ansatz beraten werden: Im angrenzenden Landkreis Leipzig gibt es seitens des Landrates Überlegungen, die dieser gegenüber dem ADFC geäußert hat, den Flussradweg als radtouristisches Produkt so weit zu voranzubringen, dass er zur Zertifizierung gemäß der ADFC-Kriterien angemeldet werden kann. Das Potenzial für eine solche Einstufung als Premium-Radweg ist zweifellos vorhanden, jedoch müssten zunächst alle Zuständigen an einen Tisch gebracht werden. Diese müssten konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der Ergebnisse der Schwachstellenanalyse beschließen, die der ADFC seinerzeit im Auftrag des TV Sächsisches Burgen- und Heidefeld durchgeföhrt hatte.</p>			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ist bereits im Bericht im Absatz „Öffentlichkeitsarbeit“ enthalten.</p> <p>Wird im Kapitel „Stärkung des touristischen Radverkehrs“ integriert.</p> <p>Wird im Kapitel „Stärkung des touristischen Radverkehrs“ integriert.</p>
			-		
			X		
			X		

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	ADFC Leipzig 04.01.2013	<p>Zum jetzigen Zeitpunkt ist nach unserer Auffassung die Vermarktung der Kohle/Dampf/Licht-Radrouten etwas kritisch zu sehen – auch wenn es aus Sachsen-Anhalt schon verschiedenes Werbematerial gibt und sie besser ausgeschildert ist und bessere Radfahrbedingungen als andere Routen im SachsenNetz Rad hat. Trotz der Vermarktbarkeit der Route im Landkreis Nordsachsen, ist für NutzerInnen die Qualität des touristischen Gesamtproduktes entscheidend. Die Wegweisung Außerhalb des Landkreises muss zunächst komplettiert werden und dies sowohl im Südabschnitt als auch im benachbartem Bundesland. Die Routenführung – wie im Entwurf des Endberichts erwähnt – in der Ortslage Delitzsch und im Stadtgebiet von Leipzig (v. a. im Bereich Gohlis-Süd) muss optimiert werden. In Leipzig ist vom ADFC auf der Beratung der städtischen AG Rad am 13.11.12 eine gemeinsame Befahrung mit dem Ziel einer Verlaufsoptimierung und der Ermittlung von Schwachstellen angeregt worden.</p> <p>Hinsichtlich der Umnutzung ehemaliger Bahntrassen zu Radfahrverbindungen sollte der Aspekt der Flächensicherung für eine langfristig mögliche Wiederbelebung des Schienenweges in den Planungen thematisiert und berücksichtigt werden. Ein für uns abschreckendes, reales Beispiel dazu: Auf dem Elster-Saale-Radweg werden Radtouristen im Stadtgebiet von Lützen inzwischen umwegig über Straßen mit Kopfsteinpflaster geschickt, weil die Bahnfläche an Private verkauft worden ist.</p> <p>In die Liste der geplanten neuen Zielverbindungen (S. 29) sollte eine Route von Kleinliebenau bei Schkeuditz nach Merseburg aufgenommen werden. Das Fehlen dieser Relation (ab Leipzig) in der Sächsischen Radverkehrskonzeption war schon 2005 über eine kleine Anfrage im Landtag bemängelt worden. Das trotz Kriegs- und Nachkriegsschäden von Radtouristen gut frequentierte Ziel könnte mit dieser Verbindung variabel – und sogar ohne die Kombination Rad/Bahn – als Tagesausflug abseits der B 181 z. B. auf der Salzstraße über Luppenau bequem als Tagesausflug erreicht werden – mit Rückfahrt beispielsweise über Burgliebenau mit seinen nahe liegenden Badeseen. Die Route könnte auch über die alte Heerstraße ins Geiseltal fortgesetzt werden und noch weiter bis an die Unstrut führen.</p> <p>Die Überlegungen zur Etablierung als Radfahrregion (S. 56 des Berichtes) werden ausdrücklich unterstützt. Diese sollte vielleicht aber nicht auf Nordsachsen beschränkt sein, sondern auch den Landkreis Leipzig und die Stadt Leipzig einschließen. Damit würden sich weitere Potenziale zur Förderung aber auch zur Vermarktung erschließen.</p>			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dieser Punkt wird im Kapitel 5.2 „Projektideen...“ - Umnutzung alter Bahntrassen integriert.</p> <p>Skizze illustriert die Entwicklung der Zielverbindungen nach SachsenNetz Rad seit 2005. Merseburg war im RVK Sachsen 2005 nicht als Hauptziel definiert. Die Verbindung Merseburg-Schkeuditz-Leipzig ist jedoch Bestandteil des Radverkehrsplans Sachsen-Anhalt 2010 und wurde somit im Zielplan übernommen.</p> <p>Wird im Bericht ergänzt.</p>
			X		
			-		
			X		

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	ADFC Leipzig 04.01.2013	<p>Hinsichtlich der Bedeutung des Radtourismus als Wirtschaftsfaktor sollte in den Begründungen für entsprechende Maßnahmen auch die Lebensqualität der Einwohner mit ihren wachsenden Fitnessbedürfnissen hervorgehoben werden. Wo Alltagswege zur Arbeit, zu Besuchen oder sonstigen Besorgungen per Rad erfolgen können, steigen erfahrungsgemäß Wohlbefinden und Leistungsfähigkeit – unabhängig von den natürlich nicht zu vernachlässigenden wirtschaftlichen Aspekten.</p> <p>Zum Lutherweg sollte es seitens des Landkreises eine klare, auch öffentlich artikuliert Position dahingehend geben, dass dieses touristische Zwitterprodukt kritisch gesehen und nicht beworben wird, da es weder Konkretes gibt, noch eine Zielgruppe vorhanden ist. Begründung: Im Interesse der Konfliktminimierung zwischen Rad und Fuß müssen Rad- und Wanderwegenetze – wo irgend möglich – getrennt geführt werden. – Radwege sind keine Wanderwege!</p> <p>Die Vorschläge im Bericht zur Etablierung der neuen Kategorie Radschnellwege werden voll unterstützt. Eine besonders gute Wirksamkeit ist dabei für die Verbindung Oschatz – Riesa und die Metro-Radrouten Leipzig – Halle zu erwarten. Die sehr interessanten Überlegungen zur „Radelkette Nordsachsen“ Leipzig – Taucha – Eilenburg – Torgau sollten planerisch weiter verfolgt werden. Insbesondere im Abschnitt Taucha – Eilenburg ist, und dass seit Längerem schon, der Handlungsbedarf zwar anerkannt. Leider gibt es dazu aber bisher keine absehbaren Lösungen. Die Notwendigkeit zur Einleitung entsprechender Aktivitäten sollte im Radkonzept festgeschrieben werden.</p> <p>Die Maßnahmenliste in Anlage 3 enthält leider nur Maßnahmen zum Radwegbau und zur Deckensanierung. Sehr wünschenswert wäre es, wenn es weitere Maßnahmenlisten gäbe, sinnvollerweise unterteilt mit dem erforderlichen Finanzbedarf und einem erwarteten bzw. erwünschten Realisierungszeitraum. Mit solchen Maßnahmenlisten können – und müssen – weiterführende konkrete Planungen angeschoben werden, z. B. für - bauliche und/oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen für bessere Querungsbedingungen von Hauptstraßen - bauliche und/oder verkehrsrechtliche Maßnahmen (Beschilderung) zur Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs - die ja sowieso anstehende Überprüfung des gesamten Radwegbestandes im Landkreis hinsichtlich des Erfordernisses einer Benutzungspflicht für Radfahrende</p>	-		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Lutherweg wurde im Konzept explizit ausgespart, da es sich um einen Wanderweg handelt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>X Aufgrund des begrenzten Zeit- und Kostenvolumens des Auftrags in Verbindung mit einem sehr großen Netz konnte keine flächendeckende Qualitätsanalyse in allen Facetten erfolgen. Deshalb erfolgte die Maßnahmenableitung anhand der von den Kommunen gelieferten Qualitätsangaben der Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortslagen. Belange des Radverkehrs in geschlossenen Ortschaften bzw. in inneren Stadtgebieten waren nicht Gegenstand der Untersuchung.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	ADFC Leipzig 04.01.2013	<ul style="list-style-type: none"> - Straßen mit für den Radverkehr zu öffnenden Einbahnstraßen sowie für die Aufhebung anderer (aus Verkehrssicherheitsgründen nicht nötiger) Fahrverbote für Radfahrer, z. B. Verkehrszeichen 260 statt 250 - Straßenabschnitte und Knotenpunkte mit Radfahr-Markierungen innerorts, wie das bereits in Delitzsch vorbildhaft begonnen wurde - Zielpunkte des Radverkehrs mit vorhandenem oder zu erwartendem Bedarf an nutzergerechten Abstellanlagen oder wo ein zur Fahrradnutzung einladendes Angebot gemacht werden soll, ergänzt mit speziellen Angeboten für (Behinderten-)Dreiräder sowie mit Ladestationen für Elektro-Räder - Zielpunkte des Radverkehrs, an denen die zum Fahrradparken schlecht geeigneten Vorderradhalter („Felgenkiller“) durch nutzerfreundliche Anlagen (mit Anlehn- und Anschlussmöglichkeit des Fahrradrahmens) ersetzt werden - Aufstellung solcher nutzergerechter Fahrradparker an allen kommunalen Einrichtungen – als Vorbild für andere Akteure - Bahnhöfe bzw. Haltepunkte als Verknüpfungspunkte von Rad und ÖV, an denen (weiterer) Bedarf an Bike+Ride existiert und ein leichter Zugang zum Bahnsteig erforderlich ist <p>Beim Lesen der neun Beschlusspunkte am Ende des Berichts-Entwurfes drängt sich der Eindruck auf, dass diese so formuliert sind, dass eine breite Zustimmung des Kreistages sicher ist. Leider aber fehlen verbindliche, abrechenbare und kontrollierbare Zielstellungen. Und ebenso fehlen Zeitvorgaben für die geplante Umsetzung. Keinerlei Festlegungen gibt es z. B. zu folgenden Dingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wann soll welcher Radverkehrsanteil am Modalsplit im Landkreis Nordsachsen erreicht werden? - Wann sollen welche neuen Verbindungen des SachsenNetz Rad gebaut werden? - Wann ist die Sanierung welcher Streckenabschnitte geplant, und wann sollen welche Netzlücken geschlossen werden? - Ein jährliches Monitoring zur Kontrolle des Umsetzungsstandes der Maßnahmen sollte nicht nur empfohlen sondern muss beschlossen werden. - Wie sieht die Prioritätenliste für geplante radverkehrsrelevante Projekte aus? - Welche Maßnahmen-Schwerpunkte gibt es für den Alltags-Radverkehr? - Wo sollen für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit die Maßnahmen-Schwerpunkte liegen? - Die Ernennung des/der Radverkehrsbeauftragten sowie die Fortführung der AG Rad darf nicht nur als eine Möglichkeit beschrieben werden 			<p>Die Beschlusspunkte sollen im Kreistag nachvollziehbar sein und eine breite Zustimmung finden.</p> <p>Die Radverkehrskonzeption ersetzt kein detailliertes Bauprogramm. Die AG Radverkehr wird, auch aufgrund angestrebten des jährlichen Monitorings, Ziele und Maßnahmen konkreter fassen und dem Kreistag empfehlen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
66	AG Seen Nord- raum, Seekoordinator 07.01.2013	Plan 0.4: Eine Verbindung zwischen Delitzsch - Schkeuditz ist „vorhanden“ (über K-D-L-Route und Querverbindung).	X		Plandarstellung wird angepasst.
		Plan 1: Zuordnung der Beschriftung zu Trassenabschnitten nicht immer erkennbar (ein Pfeil könnte dabei helfen).	X		Plandarstellung wird angepasst.
		Der Weg nördlich des Werbeliner Sees (ehemalige Tagesanlagen) kann als „gut“ eingestuft werden (wassergebundene Decke).	X		Sachverhalt wird in Maßnahmenliste und Plan ergänzt.
		Der Weg am Schaufelrad auf der ehemaligen Montageplatzfläche kann bis zur Straße nach Gerbisdorf als „gut“ eingestuft werden (asphaltiert).	X		Sachverhalt wird in Maßnahmenliste und Plan ergänzt.
		Der Weg von Lindenthal nach Hayna kann als „gut“ eingestuft werden (neu: asphaltiert).	X		Sachverhalt wird in Maßnahmenliste und Plan ergänzt.
		Plan 2: Der straßenbegleitende Radweg an der B184 zwischen Zschortau und Brodenaundorf ist als „geplant“ einzustufen (noch nicht realisiert).	X		Plandarstellung wird angepasst.
		Plan 4: Die kurze Verbindung der K-D-L-Route zwischen Schladitzer und Werbeliner See sollte mit aufgenommen werden.	X		Plandarstellung wird angepasst.
		Radweg an Straße von Gerbisdorf zum Schaufelrad sollte mit aufgenommen werden (derzeit sehr schlecht befahrbar).	X		Sachverhalt wird in Maßnahmenliste und Plan ergänzt.
		Nördlicher Teil des Radweges von Zwochau nach Gerbisdorf sollte mit aufgenommen werden (derzeit schlechter Feldweg).		X	Wird nicht geändert, da Weg in asphaltierter Bauweise ausgeführt und befahrbar ist.
Plan 6: Touristische Verbindung zwischen Delitzsch und Seelhausener See fehlt noch. Trasse entlang Lober-Kanal sollte bevorzugt werden.	X		Plandarstellung wird angepasst.		
Anlage 2: Frage: Gibt es keine Bedarfsmeldung von der Stadt Delitzsch?	-		Wird geprüft und vervollständigt.		

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
67	Grüner Ring Leipzig 04.01.2013	<p>1. Die überaus kostengünstigen Möglichkeiten für angepasste Radfahr-Markierungen auf der Fahrbahn sollten geprüft werden.</p> <p>2. Die Installation der Stelle eines Radverkehrsbeauftragten ist überaus wünschenswert und zielführend bei der Größe und dem Zuschnitt des Landkreises. Sie sollte Beschlusspunkt werden. Dies entlastete den bisher sehr konstruktiven und wirkungsvollen Kreiswegewart, der sich auf Wander- und andere Wege konzentrieren könnte.</p> <p>3. Für die Arbeitsweise der AG Rad des Landkreises sollten konkrete Festlegungen getroffen werden. Die Geschäftsstelle GRL sollte eingebunden sein bzw. wenigstens im Nachgang durch ein Protokoll informiert werden, um als Netzwerker regionale Aspekte mit einzubringen, weiterzutragen und zu unterstützen.</p> <p>4. Wichtig ist, dass diejenigen Radrouten vorrangig entwickelt werden, die eine überdurchschnittliche Nutzungsintensität und damit auch besondere Maßnahme-Wirksamkeit versprechen. Dies sind die aus Leipzig ins Umland führenden Routen, besonders Radweg Berlin-Leipzig, Kohle-Dampf-Licht, Parthe-Mulde-Radroute, Metro-Radroute. Dazu gehört auch der für die Naherholung bedeutsame Rundweg „Äußerer Grüner Ring Leipzig“. Dessen Umtrassierung ist im Zeitfenster 2013/2014 geplant. Zwischen Rackwitz und Schkeuditz soll er zukünftig am Schladitzer See vorbei mit einem Stich zum Werbeliner See über Hayna, Kursdorf, Flughafen nach Schkeuditz-West/Schkeuditz-Zentrum geführt werden.</p> <p>5. Zusätzlich zum Wirtschaftsfaktor Radtourismus ist auch die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger mit wachsendem Fitnessbedürfnis hervorzuheben. Wo Alltagswege zur Arbeit, zu Besuchen oder sonstigen Besorgungen per Rad erfolgen können, steigen erfahrungsgemäß Wohlbefinden und Leistungsfähigkeit ganz unabhängig von wirtschaftlichen Aspekten.</p> <p>6. Die Etablierung der neuen Kategorie Radschnellwege unterstützen wir. Es ist wichtig, hier in der Region mit solchen „Pilotprojekten“ infrastrukturelle Pionierarbeit zu leisten. Der Landkreis Nordsachsen könnte dabei eine Vorreiterrolle übernehmen.</p> <p>7. Ein jährliches Monitoring zur Kontrolle des Umsetzungsstandes der Maßnahmen sollte beschlossen werden.</p>	-		<p>Ist bereits im Beschlusspunkt vorhanden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ist bereits im Beschlusspunkt vorhanden.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
68	Landschaftspflegeverband Nordwestsachsen 09.01.2013	<p>Die Konzeption ist aus unserer Sicht sehr gut aufgestellt. Für einzelne Streckenführungen wie Delitzsch – Eilenburg, die momentan sehr schlecht für Radfahrer nutzbar sind, favorisieren wir die parallele Führung zur S4 über Hohenroda-Krensitz –Zschettgau durch Nutzung und Ergänzung vorhandener Wegenetze aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung.</p> <p>Wünschenswert beim Ausbau von Radwegen sind begleitende Baum- oder Strauchpflanzungen, die gleichzeitig Wind- und Sonnenschutz für Radfahrer bieten sowie landschaftliche Aufwertungen bringen. Da Sachsen als Wiege des Obstanbaues bekannt ist, würden wir es begrüßen, wenn wegbegleitende Baumpflanzungen mit Obstbäumen favorisiert werden. Bei der Auswahl der Obstbäume und -sorten können die Landschaftspflegeverbände Unterstützung anbieten. Gleichzeitig wünschenswert sind Hinweise auf Naturdenkmäler und Flächennaturdenkmäler, zu denen Informationsmaterialien vorliegen.</p>	X		Wird zur Kenntnis genommen. Beide Routen sind in der Konzeption enthalten. Bei Umsetzung der Routen steht dem Alltags-, wie auch dem Freizeitradverkehr ein gutes Angebot zur Verfügung.
69	Landschaftspflegeverband Torgau-Oschatz	Keine Rückmeldung			Wird zur Kenntnis genommen.
70	Herr Schilke 04.01.2013	<p>Ich möchte als Privatperson die folgende Ergänzung/Änderung des o.g. Konzeptentwurfes anregen.</p> <p>Für die Kreisstraße K 8959 (Abschnitt Abzweig S 31 – Ortseingang Kemmlitz) sollte der Bedarf für eine Radverkehrsanlage an klassifizierten Straßen (Anlage eines einseitigen Rad- und Fußweges) angemeldet werden. Dieses ist erforderlich, um die Anbindung des Mügelner Ortsteiles Kemmlitz an das Radverkehrsnetz zu gewährleisten. Zudem ist die Anlage eines einseitigen Rad- und Fußweges auch aufgrund des Ausbaustandes, der damit verbundenen hohen Geschwindigkeiten und einem hohen Schwerlastverkehrsanteil (Kaolinwerke) aus Gründen der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer erforderlich. Auch aufgrund verschiedener kommunaler Planungen (Badesees Kemmlitz / Naherholungsgebiet / Wiederinbetriebnahme Endpunkt Kemmlitz Döllnitzbahn / Geopark Porphyryland) ist die vorgeschlagene Anlage einer Radverkehrsanlage im angesprochenen Abschnitt sinnvoll.</p>	X		Wird als neue Bedarfsmeldung eingefügt.

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
71	Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V. 01.10.2013	Wir haben keine weiteren Anmerkungen dazu. Alle Hinweise von uns wurden bereits bei der Erarbeitung berücksichtigt.	X		Wird zur Kenntnis genommen.
72	Verein zur Bewahrung und Förderung des ländlichen Raumes Ostelbien e. V. 09.01.2013	Seite 8: Einwohnerzahl Landkreis Nordsachsen 2011 überprüfen. Ich kenne 204.023 (31.12.2011) / 101 Ew. / km ² Seite 21: Vielleicht sind hier noch die Routen der Mitteldeutschen Kirchenstraße im Landkreis einarbeitbar. Seite 31 / 55: Für rechtselbischer Radweg sollte unbedingt ostelbischer Radweg stehen.	X X		Nach LRA Nordsachsen: 203.463 EW – wird im Bericht ergänzt. Wird im Bericht ergänzt. Bezeichnung wird beibehalten, da sie unabhängig vom Verlauf der Elbe zweifelsfrei auf die richtige Uferseite verweist
73	Sportfreunde Neuseenland e.V. 17.12.2012	Nach meiner Einschätzung halte ich das Konzept für schlüssig und praktikabel. Nicht ganz erschließt sich mir inwieweit es Möglichkeiten zur Querung der Mulde gibt. Gerade auch im Hinblick auf große Radveranstaltungen und stärkerer Einbindung der Dübener Heide als touristischer Anziehungspunkt, halte ich eine Fußgänger/Radfahrerbrücke in Hohenprießnitz und zwischen Bad Düben und Pouch (evtl. auf Höhe Löbnitz) für notwendig. Eine Fähre würde ich für nicht ausreichend halten. Dabei würde ich größten Wert auf die Brücke zw. Bad. Düben und Pouch legen. Die Kombination mit dem Seelhausener und der Dübener Heide in unmittelbarer Nähe könnte Löbnitz hervorragend für den Tourismus nutzen und wir als Verein wiederum für unsere Veranstaltungen. Ohne Brücke dürfte sich der Hauptteil der Radfahrer aus Süden kommend in Löbnitz eher nach Sachsen Anhalt orientieren als in Richtung Bad Düben.		X	Eine zusätzliche Brücke ist aus ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten abzulehnen. Da es sich hierbei um ein landkreisübergreifendes Problem handelt, bedarf es Abstimmung und muss somit konkret geprüft (nicht Bestandteil des Konzeptes).
74	RSV Speiche	Keine Rückmeldung			Wird zur Kenntnis genommen.
75	RV germania Delitzsch	Keine Rückmeldung			Wird zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
76	RSV Eilenburg 06.01.2013	<p>Konzept ist nur dann sinnvoll wenn Kommunen das Konzept als Arbeitspapier verstehen und in ihre Haushaltspläne integrieren</p> <p>Radwegequalität in Eilenburg (Ziegelstr., Sprottaer Landstr.) in sehr schlechtem Zustand</p> <p>Wichtige Radwege zur Verbesserung der Verkehrssicherheit: B 107 aus Richtung Bad-Düben vom Abzweig Rödgener-Landstr. bis Abzweig Stadtzufahrt Fischerweg/Mittelweg sollte komplett für Radverkehr gesperrt werden.</p> <p>Vom Abzweig Rödgener Landstr./Zschepliner-Landstr. Wäre ein straßenbegleitender Radweg zur Winkelstr. Oder am Grünstreifen Caritas entlang zur Winkelstr. Ca. 300 m vorzusehen. Somit wäre eine Verkehrssicherheit für Radfahrer von ca. 1,5 km auf der B 107 gegeben</p> <p>Straßensperrung zugunsten des Radverkehrs: Um die S4 Richtung Delitzsch mit dem Rad nicht zu fahren ist die Sperrung Kospa-Zschettgau für den motorisierten Verkehr ein richtiger Schritt. Der Verkehr könnte hinter Zschettgau wieder auf die Ortsverbindungsstraße fließen (Konzept Seite 48/49)</p> <p>S11 Richtung Bad Düben ab Gewerbegebiet bis Rote Jahne fehlen ca. 1,5 km Radweg (Straßenbegleitend). Die Schaffung eines Radweges wäre eine Verbesserung für den Schulradweg und auch für den Tourismus.</p> <p>Beschilderung: Radtourismus nach Eilenburg funktioniert nur über den Mulderadwanderweg, alle anderen 6 Zufahrten nach Eilenburg sind wenig oder nicht mit Pfeilwegweisern und Entfernungsangaben bzw. Zwischenwegweiser ausgewiesen.</p> <p>Anmerkungen zu Fernzielen Radweg aus Richtung Torgau kommend der B 87 folgend ist bis Schwarzer Bär sehr gut ausgeschildert und endet jedoch in einer Sackgasse. Ein straßenbegleitender Radweg zwischen Krostitz und Delitzsch wäre aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen für die Radfahrer zu schaffen.</p> <p>Weiterhin wäre zu überdenken einen westseitigen Mulderadweg von Lübschütz (vom Leipzig Elbe-Rad-Route) eine Anbindung nach Eilenburg über Püchau, Kossen, Groitzsch, Wedelwitz zu schaffen unter Nutzung von vorhandenen verkehrsarmen Straßen, um damit die Befahrung der B 107 zu umgehen.</p>	X	X	<p>Sprottaer Landstr. Wurde angepasst, bei Ziegelstr. Wird kein Bedarf gesehen</p> <p>Wegeverbindung ist nicht im RVK enthalten.</p> <p>Ist bereits als Bedarfsmeldung erfasst.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ist bereits als Bedarfsmeldung erfasst.</p> <p>Eine Beschilderungsplanung ist nicht Bestandteil des Konzeptes und muss durch die Kommunen bzw. den Landkreis erfolgen.</p> <p>Ist bereits als Bedarfsmeldung erfasst.</p> <p>Auf der Relation Wurzen - Eilenburg sind bereits eine touristische Route sowie zwei Alltagsrouten (B107 und S11) planerisch festgesetzt, weshalb eine weitere Verbindung als nicht zielführend erscheint.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
77	Tourismusverband Sächsisches Burgen- und Heide-land e.V. 20.12.2012	Der Tourismusverband „Sächsisches Burgen- und Heide-land“ e.V. begrüßt das regionale Entwicklungskonzept und die Radverkehrspläne des Landkreises. Durch die fachliche Begleitung der Arbeitsgruppe Radverkehr konnte in intensiver Zusammenarbeit mit allen betroffenen Kommunen eine ansprechende Radverkehrskonzeption erarbeitet werden, die sowohl den öffentlichen als auch den touristischen Belangen gerecht wird. Der Tourismusverband „Sächsisches Burgen- und Heide-land“ e.V. befürwortet diese Konzeption und wünscht bei der Umsetzung gutes Gelingen.			Wird zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
78	Regionalmanagement „Sächsisches Zweistromland“ eG. 10.01.2013	<p>Der Bericht schließt mit neun Beschlusspunkten ab. Dabei sollte der Vorschlag eines jährlichen Monitoring zur Kontrolle des Umsetzungsstandes der Maßnahmen nicht nur empfohlen sondern festgesetzt werden. So sollte im Monitoring verankert sein, welche Zeitschiene und welche konkreten Inhalte z.B. baulichen Maßnahmen zur Umsetzung geplant sind, um die gesetzten Ziele zu erreichen.</p> <p>In die Maßnahmenliste (Anlage 3) können entsprechende Angaben zur Finanzierung und Realisierungszeiträume integriert werden.</p> <p>Über den Umsetzungsstand der konkreten Planungen sollte der Landkreis informieren werden bspw. einmal jährlich zu einer Sitzung des Kreistages oder des Umwelt- und Technikausschusses.</p> <p>Auf regionaler Ebene muss angeregt werden, weitere Arbeitsgruppen, wie bspw. die AG „Radfreundliches Zweistromland“, einzurichten um spezifische Themen besser und zielführender bearbeiten zu können. Das Regionalmanagement Sächsisches Zweistromland kann sich vorstellen diese Thematik zu begleiten und voranzubringen.</p> <p>S. 21 Obstlandroute –geplant- -> Mit der nunmehr vorangetriebenen Initiative zur weiteren Qualifizierung in enger Kooperation der drei Landkreise Nordsachsen, Mittelsachsen und Leipzig sowie der LEADER-/ILE-Regionalmanagements „Sächsisches Zweistromland“, „Sachsenkreuz+“ und „Leipziger Muldenland“ besitzt die konzipierte Obstlandroute das Potential zur Ausweisung als „Regionale Hauptradroute“.</p> <p>S. 33 Korrektur „Stadt Cavertitz“ -> Gemeinde Cavertitz oder Cavertitz S. 43 Korrektur „RL ILE 2007“ -> RL ILE 2011</p> <p>Plan 0.1 Untersuchungsgebiet: seit dem 01.01.2013 haben sich Belgern und Schildau zu einer Kommune zusammengeschlossen -> Stadt Belgern – Schildau</p> <p>Anlage 3: Maßnahmenliste S. 31 Korrektur „Gemeinde Schildau“ -> Fusion zu Stadt Belgern-Schildau S. 36 Korrektur „Gemeinde Wermsdorf“ -> Stadt Mügeln S. 38 Korrektur „Gemeinde Wermsdorf“ -> Gemeinde Naundorf S. 45 Korrektur „Gemeinde Belgern“ -> Fusion zu Stadt Belgern-Schildau</p>	X		<p>Hinweis wird als separater Beschlusspunkt aufgenommen.</p> <p>X Die Angabe von Finanzierung und Realisierungszeiträumen ist nicht Bestandteil des Auftrages.</p> <p>X Auf Sachverhalt beim Beschlusspunkt Monitoring eingegangen.</p> <p>- Es wird bereits im Bericht angeregt die für das Konzept gegründete AG Radverkehr weiterzuführen.</p> <p>X Wird im Bericht ergänzt.</p> <p>X Wird im Bericht korrigiert. X Wird im Bericht korrigiert.</p> <p>X Da die Bestandserfassung sowie Plangrundlagenerstellung bereits 2012, also vor der Fusion, erfolgte, bleibt die Plan-darstellung auf dem Stand 2012.</p> <p>X Wird in der Maßnahmenliste erwähnt. Die Einarbeitung der Fusion in das Konzept wird nicht mehr durchgeführt. X Wird korrigiert. X Wird korrigiert. X Wird in der Maßnahmenliste erwähnt. Die Einarbeitung der Fusion in das Konzept wird nicht mehr durchgeführt. Auf Eingemeindungen wird im Bericht verwiesen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berück- sichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
79	Verkehrswacht Oschatz e.V. 08.01.2013	<p>Da das neue straßenbegleitende Radwegenetz die B 6 und fast alle Staatsstraßen betrifft, ist eine Realisierung unseres Erachtens nur in den nächsten Jahrzehnten möglich. Deshalb sollten hier gezielte Schwerpunktstrecken herausgearbeitet werden, z.B. in Oschatz die S 30 – Leipziger Platz bis Bahnhof.</p> <p>Es müsste auch geprüft werden, ob der vorhandene Radweg zwischen Luppa und Calbitz genutzt und ausgebaut wird und dafür nicht ein zusätzlicher neuer Radweg an der B 6 entsteht.</p> <p>Nach dem grundhaften Aufbau der Heinrich-Mann-Straße in Oschatz (K 8940) sind keine weiteren Verbesserungen eines gesonderten Radweges zu erreichen. Man sollte deshalb den bereits bestehenden Radweg von Altoschatz entlang der Döllnitzbahn bis zum Südbahnhof (Promenadenring) ausbauen.</p> <p>Auch der im Kartenmaterial Plan 2 bereits als fertiggestellter begleitender Radweg Schmannewitz Richtung Sitzenroda sollte weiter vordringlich eingeordnet werden.</p> <p>Für die K-Straße 8933 Borna – Schönnewitz und Schmorkau ist nur eine Fahrbahnverbesserung vorgesehen. Da der Ortsteil Schönnewitz ein Schulstandort ist, müsste perspektivisch ein straßenbegleitender Radweg aufgrund des Fahrverkehrs errichtet werden.</p> <p>Sollte aus wirtschaftlichen Gründen der Fahrzeugverkehr auf der kommunalen Straße Thalheim – Limbach und der K 8941 Naundorf - Altoschatz eingestellt werden, müssten vorher Verkehrszählungen durchgeführt werden. Bei der kommunalen Straße Thalheim – Limbach ist der Radfahr- und Pkw-Verkehr gering. Bei der Kreisstraße Naundorf – Altoschatz schätzen wir ein, dass täglich ca. 500 Pkw und 5-10 Radfahrer diese Verbindung nutzen. Hier sollte nach den Zählergebnissen durch die örtlichen Räte entschieden werden, ob eine Reduzierung der Geschwindigkeit oder eine Vollsperrung erfolgt. Sollte letzteres in Betracht gezogen werden, müsste die Widmung zum Radweg erst dann erfolgen, wenn der fehlende straßenbegleitende Radweg zwischen Naundorf und Schweta hergestellt ist und dann eine sichere Verbindung zwischen Oschatz und Mügeln besteht. Die Radfahrer vorher gezielt auf diesen Straßenabschnitt zu führen, wäre unseres Erachtens nicht zu verantworten, da die jetzige kaum 5 m breite gerade Staatsstraße mit erheblichem Lkw-Verkehr Gefahren mit sich bringt.</p>	X	X	<p>Eine solche Schwerpunktsetzung wäre zu begrüßen, kann allerdings nicht in diesem Konzept abgedeckt werden.</p> <p>Aktualisierte Bedarfsmeldungen zum Bau von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen wurden explizit bei den Gemeinden abgefragt und entsprechend im Konzept übernommen.</p> <p>Heinrich-Mann –Straße ist bereits für die Benutzung vorgesehen.</p> <p>Eine solche Schwerpunktsetzung wäre zu begrüßen, kann allerdings nicht in diesem Konzept abgedeckt werden.</p> <p>Da es sich hier um eine geringfrequentierte Nebenstraße handelt, ist eine zusätzlicher straßenbegleitender Radweg nicht notwendig.</p> <p>Da ist richtig – hier müsste ein Detail- bzw. Umsetzungsprüfung durchgeführt werden. Allgemein ist im RVK eine Beschilderung erst vorgesehen, wenn eine sichere, qualitativ hochwertige und StVO-konforme Befahrung möglich ist.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ Institution Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
80	<p>Michael Seidel, Marketing- und Strategieberater in der Region „Dübener Heide“</p> <p>25.01.2013</p>	<p>Etwas sehr anspruchsvoll finde ich die Zielformulierung, ein lückenloses Radwegenetz zu schaffen. Im ersten Schritte geht es m. E. vor allem um innerstädtische Lösungen und straßenbegleitende Radweg an Bundes- und wichtigen Staatsstraßen, wie es z.B. im Land Brandenburg gut gelöst ist.</p> <p>Weiterhin ist eine verbesserte Schnittstelle zum ÖPNV notwendig, wie es die Städte Delitzsch und Eilenburg gut erkannt haben. Leider sind andere (touristische) Gebiete hier deutlich schlechter angebunden (Bsp. Leipzig - Bad Düben).</p> <p>Vermischen tue ich im Konzept etwas die Sensibilisierung der Bevölkerung zum Thema Radfahren. Dies kann ja im Hinblick auf Verkehrssicherheit schon in den Schulen beginnen.</p> <p>Was die touristischen Vermarktung angeht, muß dies m. E. vor allem über die beiden Flüsse Elbe und Mulde geschehen. Vor allem beim Mulderadweg sehe ich erhebliche ungenutzte Potentiale.</p> <p>Ansonsten würde ich nicht immer neue Produkte und Marken entwickeln, sondern das bestehende qualitativ ausbauen und professionell vermarkten (Bsp. Kohle-Dampf-Licht, Berlin-Leipzig, Torgischer Weg/Luherweg).</p> <p>Ich würde mich daher freuen, wenn es gemeinsam gelingt, daß von der Stadt Eilenburg initiierte Projekt zur Eröffnung der Saison am Mulderadweg am 24. März regional aufzuwerten und evtl. um eine geführte Tour von Bad Düben nach EB zu ergänzen. Zusammen mit Herrn Bühler habe ich mir in den letzten Tagen auch Gedanken gemacht, wie wir das im Bericht erwähnte ILE-Projekt "RADREGION Dübener Heide" in 2013 weiterentwickeln können.</p>			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Im Bericht wird auf dieses Thema verwiesen – Stärkung der drei Flussrouten.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

J	N	(Ja/Nein)
X		Wird berücksichtigt
	X	Wird nicht berücksichtigt
-		Ist bereits berücksichtigt
	-	Ist nicht Gegenstand des Verfahrens