

## Abwägungsvorschläge zur Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen für Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
1	<b>Landesdirektion Sachsen Dienststelle Leipzig - Abteilung 3, Referat 34, Raumordnung, Stadtentwicklung  10.01.2013</b>	<p>Auf Seite 12 der Ausarbeitung werden im Punkt 2.2 Übergeordnete Planungen auf radverkehrsrelevante Konzepte eingegangen und der Entwurf des LEP 2012 und der Regionalplan Westsachsen 2008 zitiert. Darin sind die Belange der Raumordnung zwar ausreichend beinhaltet, jedoch sollte der Vollständigkeit halber der seit 01.01.2004 verbindliche Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen (LEP 2003) mit seinen Darstellungen zum Radverkehr ebenfalls einfließen.</p> <p>Seitens des Fachreferates 31 Wirtschaftsförderung ergeht folgende ergänzende Aussage: Unter den zehn Radfernwegen in Sachsen, d.h. Radrouten mit landesweiter Bedeutung, verlaufen Abschnitte des Elberadweges, des Mulderadweges und des Elsterradweges im Landkreis Nordsachsen. Mit dem Ziel, vermarktungsfähige Radfernwege entsprechend der Zielsetzung der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen zu entwickeln, besteht weiterer Bedarf hinsichtlich notwendiger Instandsetzungs- /Ausbaumaßnahmen zur Oberflächenbeschaffenheit, Wegweisungen und ggf. Routenveränderungen der Radrouten nach den in der RVK Sachsen festgeschriebenen Standards für das SachsenNetz Rad. Maßnahmen des Ausbaus bzw. Beschilderung von Radfernwegen können dabei mit entsprechenden Fördermitteln im Bereich der GRW-Infrastrukturförderung unterstützt werden, da diese von landesweiter Bedeutung sind und die Kriterien einer touristischen Basiseinrichtung im Rahmen der GRW erfüllen. Für eine Beantragung sind die hierfür geltenden Voraussetzungen und Bedingungen zu beachten und einzuhalten und die tourismuswirtschaftlichen Auswirkungen und deren Synergieeffekte für die gewerblichen Unternehmen darzustellen. Die Radverkehrskonzeption des Landkreises Nordsachsen wird nachrichtlich ins Digitale Raumordnungskataster übernommen.</p>	X		Wird in Bericht erwähnt.
			-		Wird zur Kenntnis genommen. Ausbau-/Pflegebedarf besteht weiterhin auch im aktuell existierenden SachsenNetz Rad (siehe Liste Bericht S.20)

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
2	<b>Regionaler Planungsverband Westsachsen</b> <b>15.01.2013</b>	<p>Die Abbildung „Schutzgebiete Nordsachsen“ auf S. 10 ist zu präzisieren; insbesondere die Darstellung der FFH- und SPA-Gebiete ist unvollständig.</p> <p>Die im Kapitel 2.2 (S. 12) benannten Festlegungen des LEP-Entwurfs (2011) sind auf Grundlage des geänderten LEP-Entwurfs (2012) zu prüfen und fortzuschreiben bzw. an den noch im Jahr 2013 verbindlich werdenden LEP anzupassen.</p> <p>Darüber hinaus enthält der „Landesverkehrsplan Sachsen 2025“ im Kapitel 5.7 „Fahrrad- und Fußgängerverkehr“ eine Reihe von Aussagen zu zukünftigen Infrastrukturprojekten und Maßnahmenkonzepten für diesen Bereich, die ggf. zu ergänzen wären.</p> <p>Im Kapitel 2.2 – Regionalplan Westsachsen 2008 (S. 13) ist Grundsatz G 8.1.5 zur Erschließung der Tourismusgebiete mit Radwegen zu ergänzen: <i>Tourismusgebiete sind mit einem bedarfsgerechten Radwegenetz auszustatten, das weitestgehend bestehende Wege nutzt, an Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs anknüpft und ausgewählte Berberbergungs-, Gastronomie- und Freizeitmöglichkeiten einbezieht. Dabei sollen thematische Radwander- und Rundrouten angelegt und fortgeführt werden.</i></p> <p>Der Ansatz, das Gesamtnetz durch Mitbenutzung bestehender land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie kommunaler Verbindungen weitgehend bestandsorientiert zu entwickeln, und damit eine Neuversiegelung der Landschaft durch Wegebau zu begrenzen, wird regionalplanerisch mitgetragen und dient insbesondere in landschaftlich sensiblen Gebieten der Konfliktminderung.</p> <p>Der geänderte Entwurf des Landesentwicklungsplans Sachsen 2012 (LEP-E) hat mit Grundsatz G 3.7.1 eine Ergänzung dahingehend erfahren, dass die Regionalplanung nunmehr die Radfernwege und regionalen Hauptradrouten unter Berücksichtigung der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen in geeigneter Form raumordnerisch sichern soll. Umso mehr ist die Vereinbarkeit dieser Radfernwege und regionalen Hauptradrouten mit regionalplanerischen Festsetzungen sicher zu stellen, was insbesondere eine Abstimmung der konkreten Routenführung in ökologisch sensiblen Gebieten (u. a. in Vorranggebieten Natur und Landschaft) beinhaltet. In Plan 5 („Konfliktplan“) sind die betroffenen Wegeabschnitte dargestellt. Hier sind entsprechende Abstimmungen mit den Naturschutzbehörden zu führen.</p>	X		Die zur Stellungnahme vorliegenden Schutzgebiete wurde auf Grundlage des Umweltamtes LK Nordsachsen angefertigt. Ergänzungen werden im Konzept vervollständigt.
			X		Wird im Bericht ergänzt.
			X		Wird im Bericht ergänzt.
					Wird zur Kenntnis genommen.
			X		Wird zur Kenntnis genommen. Eine erste Abstimmung erfolge in Form einer Ämterberatung aber auch durch die Beteiligung an der Stellungnahme. Aufgrund der umfangreichen Bearbeitung in einem beschränkten Zeit- und Finanzierungsrahmen, kann in dem Konzept nur auf Konflikte in naturschutzrechtlich sensiblen Gebieten verwiesen werden (siehe Plan 5 - Konfliktplan). Eine detailliertere Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Konkrete Ausführungen dazu sind Bestandteil des neuen Unterkapitels „Planungsrechtliche Anforderungen“.

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
2	<b>Regionaler Planungsverband Westsachsen</b> <b>15.01.2013</b>	Abschließend möchten wir darauf verweisen, dass im Ergebnis einer Diplomarbeit an der TU Dresden durch Herrn Peter Simon ein Radwegeangebot „Heideradweg Eilenburg-Torfhaus-Dommitzsch“ im Naturpark Dübener Heide konzipiert wurde (siehe Anlage). Die Verbindung soll die vorhandenen Radrouten „Mulderadweg“, „Torgische Radroute“ und „Elberadweg“ verknüpfen und ergänzen sowie landschaftlich interessante Bereiche im Naturpark erschließen. Im Entwurf der „Radverkehrskonzeption für den Landkreis Nordsachsen“ sind zwar Radrouten, welche die Verbindung im groben ermöglichen, enthalten, jedoch fehlen bestimmte (Direkt)Verbindungen, wie ein Radweg Sprotta-Battaune, welche die vorgeschlagene Route attraktiver machen würden. Es wird angeregt, die Ausweisung eines „Heideradweg“ im v. g. Sinne zu prüfen.		X	Zwischen Eilenburg und Dommitzsch besteht im Konzept aufgrund der Entfernung eine Vielzahl von kombinierbaren Radrouten welche durch Freizeit- wie auch Alltagsradfahrer genutzt werden können. Die vorgeschlagene Verbindungsroutenroute wird im Bericht unter dem Punkt „Heidespaß per Rad“ angesprochen (Bericht S.56).

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
3	<b>LA für Straßenbau und Verkehr- LASuV, NL Leipzig</b>  <b>10.01.2013</b>	<p>Der Erläuterungsbericht beinhaltet mehrfach Formulierungen, welche auf höchste Ansprüche abstellen. Beispielhaft seien hierzu aus Abschnitt 1.2 die „lückenlose Anbindung zu Wegenetzen der umliegenden Landkreise“ und aus Abschnitt 3.1 „qualitativ hochwertige Wege“ und die „flächendeckende Wegweisung“ benannt. Diese am oberen Limit angesiedelten Formulierungen berücksichtigen nicht die sich in der Realität des staatlichen und kommunalen Verwaltungshandelns gebotene Konsensfindung aus finanziellen, technischen oder rechtlichen Gründen. Es werden Erwartungen geweckt, welche den Landkreis Nordsachsen später in Erklärungsnot bringen. Zwar werden diese Ziele an anderen Textstellen wieder etwas relativiert, aber es ist eigentlich nicht explizit kurz und knapp formuliert, was das Bekenntnis bzw. der Wille des Landkreises Nordsachsen ist und wo der Landkreis auch ganz bewusst auf Kompromisse setzt.</p> <p>Im Abschnitt 2.1 wird die Döllnitzbahn falsch als Döllnitztalbahn bezeichnet.</p> <p>Im selben Abschnitt ist auf Seite 10 von „ausgedehnten Wald- und Landschaftsgebieten“ die Rede. Sollten hier naturschutzrechtlich festgesetzte Schutzgebiete gemeint sein, ist der Text aussagefähig umzuformulieren. Der Hinweis auf Schutzgebiete von europäischer Bedeutung (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete) fehlt völlig und ist, verbunden mit daraus resultierenden Restriktionen, unbedingt nachzuholen. Damit wäre auch ein Bezug zum Konfliktplan 3 herzustellen, welcher als Anlage zur Radverkehrskonzeption unkommentiert relativ verloren wirkt.</p> <p>So fehlen analog zum Querverweis der in dem Konfliktplan 3 benannten Maßnahmennummern auf die Maßnahmenliste (Anlage 3) im Gegenzug in dieser Liste Hinweise auf naturschutzfachliche Konflikte der dort aufgeführten Maßnahmen.</p> <p>Zugleich wäre hier ein Statement angebracht, wie die Landkreisverwaltung sich in der Konfliktbewältigung zwischen der Fülle der in der Maßnahmenliste aufgeführten Aus- und Neubaumaßnahmen und den Schutzgebietsregimen positionieren will. Anderenfalls könnte der Konfliktplan 3 zum Plan der nicht baubaren Maßnahmen werden.</p>		X	Die im Bericht beschriebenen Fakten und Ziele stehen für die Förderung des Radverkehrs im Landkreis Nordsachsen. Dabei sollte für eine umfassende nachhaltige Förderung zunächst immer von gesamtheitlichen und hochwertigen Qualitätsanforderungen ausgegangen werden.
			X		Wird im Bericht korrigiert.
			X		Wird im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“ ergänzt. Hier wird auch auf Konflikte im Bezug auf Naturschutz eingegangen.
				X	Der Konfliktplan wurde erstellt, damit eine Prüfung seitens des Umweltamtes auf Konflikte mit umweltschutzrechtlichen Gesichtspunkten erfolgen kann. Die Maßnahmenliste ist somit im Zusammenhang mit dem Konfliktplan zu sehen. Eine konkrete Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsverbindungen erfolgen. Dabei muss die jeweilige Betroffene immer im konkreten Planungsprozess geprüft und berücksichtigt werden. In der Maßnahmentabelle müsste also nicht nur auf Naturschutz eingegangen werden, sondern auch auf die Belange Wasserrecht, Kampfmittelbeseitigung usw. Dies ist hier im Konzept nicht leistbar.
			X		Wird im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“ ergänzt. Hier werden auch auf Konflikte im Bezug auf Naturschutz eingegangen.

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>LA für Straßenbau und Verkehr- LASuV, NL Leipzig</b>  <b>10.01.2013</b>	<p>Im Abschnitt 2.2 wird eingangs umfangreich der LEP zitiert. Es ist aber nicht erkennbar, ob und wie sich der Landkreis Nordsachsen mit den Aussagen im zitierten Ziel 3.7.2 identifiziert bzw. die dort genannten Prüfkriterien „Verkehrsstärke“ und „Sicherheitsbedürfnis“ bei der Aufstellung der Maßnahmenpläne bzw. -listen herangezogen worden sind. In unseren nachfolgenden Hinweisen zur Maßnahmenliste haben wir zahlreiche Vorhaben aufgelistet, wo nach uns vorliegenden Werten aus Landesverkehrsprognose 2025 und den vorhandenen Geschwindigkeitsprofilen die Einsatzgrenzen nach Tabelle 19 der ERA 2010 für baulich angelegte Radverkehrsanlagen im Zuge der freien Strecken nicht erreicht werden.</p> <p>Die pauschale Formulierung im letzten Satz auf Seite 34 ist unangemessen und zu unkonkret. Auf die planerischen und straßenverkehrsrechtlichen unterschiedlichen Herangehensweisen für baulich angelegte Radwege innerorts und außerorts an den freien Strecken wird nicht eingegangen. So finden sich Maßnahmen wieder, welche bereits im Rahmen von Baurechtsverfahren als nicht erforderlich bewertet worden sind.</p> <p>Im Abschnitt 2.2 wird auf Seite 13 mit Bezug zur „Kreisentwicklungskonzeption“ eine Aussage zur Abstufung von Straßen getroffen, welche nicht unkommentiert stehen bleiben kann. Zunächst ist festzustellen, dass nach Sächsischem Straßengesetz § 7 Voraussetzungen und Zuständigkeiten für die Auf- oder Abstufung von Straßen und Wegen klar geregelt sind. Sofern in der Kreisentwicklungskonzeption, welche unser Haus nicht geprüft hat, tatsächlich Formulierungen zu diesem, dem pflichtgemäßen Ermessen unterworfenen Verwaltungshandeln enthalten sein sollen, wäre ein korrektes Zitat mit Quellenangabe geboten. Eine Formulierung „nach Meinung des Straßenbauamtes“ hat in der Radverkehrskonzeption des Landkreises Nordsachsen nichts zu suchen.</p> <p>So sind auch die im Abschnitt 5.2 Projektideen Unterabschnitt 1 genannten „Straßensperrungen zugunsten des Radverkehrs“ Ansatzpunkte für mögliche Überlegungen, die aber immer nur im Kontext mit dem Straßenrecht (Straße als öffentliche Sache, widmungsgemäßer Gemeingebrauch usw.) und dem Straßenverkehrsrecht zu sehen sind.</p>	X		Grundsätzlich haben die Gemeinden den neuen Bedarf für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen gemeldet, da eine Befahrung der Straße mit dem Fahrrad zurzeit nicht möglich bzw. zu gefährlich ist. Ursachen dafür sind u.a. zu hohe Geschwindigkeiten, zu hohe Verkehrsstärken, unsichere Trassierung, zu geringe Fahrbahnbreiten. In der ERA, welche eine Empfehlung und kein Regelwerk darstellt, werden nur auf Einsatzgrenzen von straßenbegleitenden RVA mittels Verkehrsstärke und die Vmax hingewiesen. Über Schwerverkehrsanteile, Schülerverkehre und oben aufgeführte auf die Sicherheit einflussnehmende Faktoren wird nicht verwiesen. Somit müssen separate Untersuchungen an den klassifizierten Strecken durchgeführt werden, ob eine RVA errichtet werden kann oder nicht.
			X		Siehe obenstehende Ausführung.
			X		Wird im Bericht angepasst. Quellenangaben werden vervollständigt.
			X		Wird im Bericht angepasst.

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>LA für Straßenbau und Verkehr- LASuV, NL Leipzig</b>  <b>10.01.2013</b>	<p>Im gesamten Erläuterungsbericht (beispielhaft Abschnitt 2.2 Seite 15 vorletzter Absatz) ist Klarheit in Formulierungen herzustellen. Die Termini „Regionaler Radfernweg“ und allein stehend „Hauptadradrouten“ sind in der RVK des Freistaates Sachsen nicht aufgeführt, auch nicht im NRVP 2020. An anderen Stellen ist von „überregionalen Radfernwegen“ die Rede. Empfohlen wird, nur die Begriffe aus der RVK des Freistaates Sachsen 2005 zu verwenden.</p> <p>Im Abschnitt 2.3 Seite 19 sind im ersten Anstrich die Aussagen zur Qualität der radtouristischen Wegweisung verwirrend. Einerseits werden Mulderadweg, Elsterradweg und die KOHLE I DAMPF I LICHT-Radroute als Beispiele für eine Wegweisung nach der sächsischen Richtlinie zur Fahrradwegweisung benannt, andererseits folgt dann die Feststellung, dass der Elberadweg den besten Ausbauzustand aufweise. Das steht im Widerspruch zu den Ergebnissen des so genannten 3. Elberadweg-Gipfels vom 21.03.2011, wo im Protokoll die Überarbeitungsbedürftigkeit der wegweisenden Beschilderung am Elberadweg im Landkreis Nordsachsen festgestellt wurde (Punkt 3 Situationsanalyse). Eine Textänderung ist erforderlich, weil bereits in der nachfolgenden Tabelle auf Seite 20 auf die Erneuerung der Beschilderung hingewiesen wird.</p> <p>Abschnitt 2.3 Seite 22 enthält den Begriff „Befahrungsqualität“, welcher auch in Anlage 3 zur Beurteilung ausgewählter Routenabschnitte verwendet wird. Eine Erläuterung dieses Begriffes und der Bewertungskriterien ist jedoch an keiner Stelle der Radverkehrskonzeption zu finden.</p> <p>Im Abschnitt 2.3 wird auf den Seiten 23 und 24 die Ist-Situation zur Kombination von Fahrrad und ÖPNV korrekt beschrieben. Es wird aber nicht ansatzweise zum Ausdruck gebracht, ob der Landkreis Nordsachsen als Mitglied im Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig und als unmittelbarer Besteller von straßengebundenem Personennahverkehr auf eine – auch mit Kosten verbundene – Veränderung der aufgezeigten Mängel oder Unvollkommenheiten Einfluss nehmen will oder ob er sich mit dem aufgeschriebenen, aber nicht zufriedenstellenden Status Quo zufrieden gibt.</p> <p>Der Hinweis gilt auch für den Abschnitt 5.1, welcher mehr oder weniger lehrbuchhaft Idealzustände beschreibt, ohne klar aufzuzählen, was der Landkreis Nordsachsen tatsächlich im Rahmen seiner Zuständigkeiten und der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel tatsächlich verändern will.</p>	X		Begriffe werden angepasst: Regionaler Radfernweg = Radfernweg Hauptadradrouten = Regionale Hauptadradrouten
			X		Wird im Bericht angepasst. KDL ist kein Radfernweg und muss somit im Bericht korrigiert werden.
			X		Auf eine Definition ist im Bericht verwiesen (Siehe Plan 1: Bestandsplan). Um Klarheit zu schaffen wird am Ende der Maßnahmentabelle selbige Definition ergänzt.
			X		Wird zur Kenntnis genommen.
				-	Erfolgt ein Beschluss im Kreistag wird das Konzept als Handlungsanleitung verstanden um Ziele der Radverkehrsförderung umzusetzen.

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>LA für Straßenbau und Verkehr- LASuV, NL Leipzig</b>  <b>10.01.2013</b>	<p>Zur Netzplanung ist grundsätzlich anzumerken, dass sich die klare Struktur der Zielverbindungen aus der Karte auf Seite 29 bzw. Plan 04 leider in der viel zu kleinteiligen Planung der Zielpläne 3A bzw. 3B nicht wiederfindet. Es ist nicht Aufgabe dieser Radverkehrskonzeption nahezu jeden Ortsteil in eine Radroute zu integrieren, weil dafür das öffentliche Straßennetz in seiner Grundstruktur zur Verfügung steht. So ist z. B. östlich Oschatz oder im Raum zwischen Delitzsch, Schkeuditz in Eilenburg eine Routenvielfalt entstanden, aus der die mit der Zielkarte eigentlich verbundene Konzentration auf Schwerpunktstrassen nicht abgeleitet werden kann. Zudem werden mit einer derartigen kleinteiligen Darstellung auch hinsichtlich des Ausbaues Erwartungen geweckt (siehe Maßnahmenliste), welche nicht realistisch sind.</p> <p>Mehrfach werden Routenoptimierung bei den touristischen Radfernwegen bzw. den regionalen Hauptradrouten angesprochen und finden sich in den Kartendarstellungen der Pläne 3A und 3B wieder. Aus der Sicht als Zuwendungsbehörde für die 2012 realisierten neuen Wegweisungen im Zuge des Mulderadweges und der Radroute KOHLE I DAMPF I LICHT verweisen wir auf die Bindefrist für die Zuwendungen und lehnen derartige Überlegungen für die beiden genannten Zuwendungsvorhaben ab.</p> <p>Zu hinterfragen sind die auf den Seiten 50 bis 52 enthaltenen Vorschläge für Radschnellwege und die Metro-Radroute zwischen Leipzig und Halle. Beide Themen stehen zwar auf der Agenda der lokalen Akteure des ADFC, es wird aber aus hiesiger Sicht bezweifelt, dass es der politische Wille des Landkreises Nordsachsen ist, Radrouten zu befördern, welche maßgeblich über die Kreisgrenzen hinausgehen. Zudem ist zweifelhaft, ob es neben der komplett mit Radverkehrsanlagen versehenen B 87 zwischen Taucha und Leipzig eines weiteren Radschnellweges zwischen beiden Städten bedarf.</p> <p>Bezüglich der skizzenhaften Darstellung der Metro-Radroute sei angemerkt, dass die von der Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen ausgebaute radfahrtaugliche Wegeverbindung zwischen Schkeuditz und der Gemeinde Kabelsketal südlich der Eisenbahnstrecke vom Haltepunkt Schkeuditz-West die A 9 unterquert und der Trassenverlauf nördlich der Eisenbahnstrecke mit hoher Wahrscheinlichkeit auf Grund des dort errichteten Frachtzentrums Süd nicht realisierbar ist.</p>	-		<p>Im Konzept sind einerseits die Hauptverbindungen (SachsenNetz Rad) und die verdichtenden Landkreisrouten dargestellt. In diesem Netz erfolgt die Verbindung der Hauptziele (siehe Plan 0.4) durch SachsenNetz Rad-Routen. Die Verbindung der regionalen Ziele erfolgt größtenteils durch die Landkreisrouten. Hierbei werden meist schon bestehende Straßen/Wegeverbindungen genutzt. Somit entsteht ein Netz welches in dieser Art für den Radverkehr ein sinnvolles Angebot darstellt und, wenn qualitativ angepasst, flächendeckend beschildert werden sollte.</p> <p>X Da die Optimierungsstrecken für eine verbesserte Führung des Alltags bzw. Freizeitverkehr sorgen können, sind diese für eine planerisch/politische Diskussion sinnvoll. Zukünftig, ob mittel- oder langfristig, sollten diese Verbindungen realisiert werden. In Einzelfallprüfungen, gerade auch im Zuge von Voruntersuchungen zur Beschilderung, sollten bestehende Führungen kritisch betrachtet und angepasst werden.</p> <p>X Radschnellwege stellen eine sinnvolle Möglichkeit dar um Radverkehrsrelationen umfassend zu fördern. Siehe Bericht S.49 ff.</p> <p>Die angestrebte Städtekette soll straßenbegleitende Radverkehrsanlagen an der B87 als direkte schnelle Verbindung nutzen.</p> <p>Das Gewerbegebiet „Watschenbreite“ hat keine Anbindung zum nördlich der S-Bahntrasse gelegenen Wegeverlauf, der sich im Saalekreis in einem sehr guten Zustand befindet. Dieser wird auch von der Stadt Halle favorisiert. Ohne Not sollten bestehende Verbindungen nicht gekappt werden. Die genannte Alternative scheint nicht schlüssig und verlagert das Problem nur in den Nachbarkreis.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>LA für Straßenbau und Verkehr- LASuV, NL Leipzig</b>  <b>10.01.2013</b>	<p>Ein guter Ansatz ist die Entwicklung der „Radelkette“ Leipzig – Eilenburg – Torgau. In gleicher Weise ist die noch ausbauwürdige Achse für den Alltagsradverkehr zwischen (Leipzig -) Wurzen – Oschatz – Riesa aufzuwerten. Allerdings sollte dann auf den Vorschlag für eine Nachnutzung der ehemaligen Eisenbahnstrecke von Oschatz nach Strehla verzichtet werden, weil die Routenvielfalt östlich Oschatz weder dem Bedarf noch der radtouristischen Bedeutung dieses von intensiver landwirtschaftlicher Nutzung geprägten Raumes entspricht.</p> <p>Bedauerlich ist, dass für einen rechtseibischen Radweg keine verbindliche Aussage auf Seite 55 der Radverkehrskonzeption enthalten ist.</p> <p>Nicht optimal und inhaltlich teilweise falsch ist die tabellarische Zusammenstellung der Möglichkeiten zur Projektfinanzierung auf den Seiten 43 und 44 bezüglich der von unserem Haus zu betreuenden Zuwendungen nach den Richtlinien RL-KStB und RL Radverkehr. So sind z.B. die in den Ziffern 2.1.3 und 4.1.2 der RL-KStB genannten Förder Voraussetzungen aus der Tabelle nicht zu entnehmen und mit der „Verkehrsberuhigung“ ist fehlerhaft ein Fördertatbestand aufgeführt, welcher <b>nicht</b> in der RL-KStB enthalten ist. Da Förderrichtlinien auch dem politischen Gestaltungswillen unterliegen und damit angepasst, geändert oder gar mitunter aufgehoben werden, sollte die Tabelle unbedingt nochmals inhaltlich mit den genannten Förder- und Finanzierungsquellen abgeglichen und auf ihre befristete Aktualität verwiesen werden.</p> <p>Wichtiger ist die Aufnahme eines Hinweises, dass es mittlerweile mit dem Internetportal des Nationalen Radverkehrsplanes/Förderfibel, aber auch im Internetauftritt des Freistaates Sachsen leicht zugängliche Quellen für die aktuell zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten gibt.</p> <p>Hinweise zum Maßnahmenplan und zur Maßnahmenliste (Plan 4 und Anlage 3):</p> <p>Es wird der Bau von insgesamt 281,3 km straßenbegleitenden Radwegen empfohlen, davon - nach unseren Ermittlungen anhand der tabellarischen Auflistung – ca. 231 km an Bundes- und Staatsstraßen. Unter Heranziehung unserer Erfahrungswerte der durchschnittlichen Herstellungskosten für 1 km Radweg ergeben sich damit Investitionskosten für die Niederlassung Leipzig des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr von ca. 75 (!) Mio. Euro mit Priorität 1.</p>		X	Die Route Oschatz-Strehla stellt ein Optimierungspotenzial zur bestehenden Verbindung auf Straßen dar und sollte gerade auch aus touristisch gut vermarktbar Gründen verfolgt werden. Zudem wurde die Routenaufnahme durch die Gemeinde Liebschützberg angeregt.
			X		Bericht wird angepasst.
			X		Tabelle wird geprüft und der Text um Hinweise ergänzt.
			-		Die Tabelle beruht auf Angaben der Förderfibel, der Hinweis ist bereits enthalten.
					Wird zur Kenntnis genommen.



Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>LA für Straßenbau und Verkehr- LASuV, NL Leipzig</b>  <b>10.01.2013</b>	<p>Die Maßnahmenliste stellt eine nicht gewertete Wunschliste der Kommunen dar, die ein nicht mehr zeitgemäßes Sicherheitsverständnis für den Radverkehr verfolgt und diesen flächendeckend an Bundes- und Staatsstraßen auf gesonderten Anlagen führen soll. Die empfohlene Maßnahme „Bau eines straßenbegleitenden Radweges“ an Bundes- und Staatsstraßen ergibt sich fast durchgängig aus der nicht definierten „schlechten Befahrungsqualität“ und dem „nicht vorhandenen Radweg“.</p> <p>Ein Bezug zu Art und Umfang von bereits jetzt absehbarem natur-schutzrechtlichem Konfliktpotenzial muss hergestellt werden.</p> <p>Außerdem blieben die Kriterien des technischen Regelwerks und die straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben als Grundlage für die jeweils innerorts und außerorts zu wählende Art der Radverkehrsführung bei den Maßnahmenempfehlungen völlig unberücksichtigt. Herausragendes Beispiel dafür ist die Maßnahmennummer 24.010. In dem unter Beteiligung des Landkreises und der Stadt Schildau durchgeführten Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der S 23 in der Ortslage war die Art der Radverkehrsführung maßgeblicher Planungs- und Diskussionsgegenstand. Im Ergebnis stellt unter Berücksichtigung der ERA und der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr die einzig vertretbare Lösung dar.</p> <p>Allgemein sei darauf hingewiesen, dass in der Tabelle einige Fehler bei Straßenbezeichnungen und Abschnitts-Nr. vorhanden sind. Wir bitten, dies nochmals sorgfältig zu prüfen (z.B. verläuft die S 2 nicht durch die Gemeinde Krostitz, die S 11 nicht durch die Gemeinde Liebschützberg). Die Gemeinde-Nr. 27.000 und 28.000 beziehen sich nicht auf Wermsdorf (Nr. 26.000) sondern auf Mügeln (27.000) und Naundorf (28.000). Die Abschnittsnummern sind auf dem Plan 4 (Maßnahmenplan) aufgrund von überlagerter Darstellung mit den Streckenverläufen in vielen Fällen nicht immer erkenn- und zuordenbar.</p>	X	X	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe Konfliktkarte und Ausführungen „Planungsrechtliche Anforderungen“</p> <p>Das hier dargestellte Konzept stellt keinen Ersatz für eine konkrete Planung dar. Grundlegende Richtlinien und ähnliche Regelwerke sind durch die ausführenden Ämter bzw. Planer zu berücksichtigen. Aufgrund der zeitlichen und kostenseitigen Eingrenzung des Auftrages wurde eine makroskopische Untersuchung durchgeführt, welche sich auf Netzverbindung und Qualitätseinschätzung durch die Kommunen beschränkte.</p> <p>Der Bedarf bleibt in der OL Schildau erhalten, da dieser nicht von der Stadt nicht bemängelt/aktualisiert wurde.</p> <p>Wird in Konzept eingearbeitet.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
LA für Straßenbau und Verkehr- LASuV, NL Leipzig  10.01.2013	Zu einzelnen Abschnittsnummern ergeben folgende konkrete Hinweise:				
	<b>Nr.</b>	<b>Hinweis</b>	<b>Begründung</b>		
	1.130	Kein Bedarf	Als Radverkehrsverbindung zwischen der S 8alt in Freiroda und der S 8a südlich der A 14 ist ein vorhandener Wirtschaftsweg, der über die A 14 führt, mit finanzieller Beteiligung des Freistaates ausgebaut worden. Für eine zusätzliche Verbindung von Freiroda zur S 8a mit Überquerung der A 14 im Bereich der AS Schkeuditz (Radweganbau an vorhandene Straße) besteht daher keine Notwendigkeit.		
	1.205	Parallele Wegführung über kommunales Netz (siehe 1.210) möglich			
	2.015	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 1.000 Kfz/24h		
	4.050	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 1.000 Kfz/24h		
	6.045 6.050	Innerorts! – Festlegung der Art der Radverkehrsführung gemäß RAST, ERA und StVO im Zuge der Straßenausbauplanung			
	7.065	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 1.000 Kfz/24h		
	9.060 9.070 12.045	Kein Bedarf	Alternativverbindung über K 7430 für Anbindung der OT an Kerngemeinden		
	13.075	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> < 2.500 Kfz/24h		
14.015 14.020	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 1.000 Kfz/24h			
15.055	in Abhängigkeit von Fortschreibung BVWP – B 6n				
			X		<p>Wird in Konzept angepasst.</p> <p>Alle weiteren sich in Planung bzw. Bau befindlichen Strecken werden als aktueller Bedarf dargestellt.</p> <p><b>Begründung zu den Teilbereichen:</b></p> <p><b>1. keine Bedarfe an straßenbegleitenden RVA aufgrund von zu geringen Belegungsprognosen.</b></p> <p>Begründung: Es wurden keine Prognosedaten zum Verfassen des Konzeptes überstellt.</p> <p>Grundsätzlich haben die Gemeinden den neuen Bedarf für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen gemeldet, da eine Befahrung der Straße mit dem Fahrrad zurzeit nicht möglich bzw. zu gefährlich ist. Ursachen dafür sind u.a. zu hohe Geschwindigkeiten, zu hohe Verkehrsstärken, unsichere Trassierung, zu geringe Fahrbahnbreiten usw. In der ERA, welche eine Empfehlung und kein Regelwerk darstellt, werden nur auf Einsatzgrenzen von straßenbegleitenden RVA mittels Verkehrsstärke und die Vmax hingewiesen. Über Schwerverkehrsanteile, Schülerverkehre und oben aufgeführte auf die Sicherheit einflussnehmende Faktoren wird nicht verwiesen. Somit müssen separate Untersuchungen an den klassifizierten Strecken durchgeführt werden, ob eine RVA errichtet werden kann oder nicht.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme			Berücksichtigung		Begründung
					Ja	Nein	
LA für Straßenbau und Verkehr- LASuV, NL Leipzig  10.01.2013		<b>Nr.</b>	<b>Hinweis</b>	<b>Begründung</b>			<p><b>2. Naturschutzrechtliches Konfliktpotenzial</b></p> <p>Der Konfliktplan wurde erstellt, damit eine Prüfung seitens des Umweltamtes auf Konflikte mit umweltschutzrechtlichen Gesichtspunkten erfolgen kann. Die Maßnahmenliste ist somit im Zusammenhang mit dem Konfliktplan zu sehen. Eine konkrete Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsverbindungen erfolgen.</p> <p><b>3. Konkrete Festlegung der Art der Radverkehrsführung nach Richtlinien</b></p> <p>Dieser Punkt muss durch eine Detailbetrachtung berücksichtigt werden. Eine solche Betrachtung war nicht Bestandteil des Konzeptes.</p> <p>Alle sich in Planung bzw. Bau befindlichen Strecken werden als aktueller Bedarf dargestellt.</p>
		15.080	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> < 2.500 Kfz/24h			
		15.135	Innerorts; Kriterien ERA beachten				
		15.145	Im Bauprogramm 2013 enthalten				
		15.150 15.155	Hohes naturschutzrechtliches Konfliktpotenzial (FFH!); Kriterien ERA				
		17.055	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 1.000 Kfz/24h			
		17.070	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 2.000 Kfz/24h			
		18.000	Hohes naturschutzrechtliches Konfliktpotenzial (FFH!); Kriterien ERA				
		21.005	Hohes naturschutzrechtliches Konfliktpotenzial (FFH!); Kriterien ERA; Alternativroute vorhanden				
		21.030 21.040 22.000 22.040	In Abhängigkeit der Fortschreibung BVWP – B6n				
		23.000 24.145	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 1.000 Kfz/24h; S 24 als Alternativroute			
		23.040	Im Bau !				
		23.070	Die Streckenlänge ist zu korrigieren	Im Bereich Torgau-Schwarzer Bär ist im Bereich des dreistreifigen Ausbaus der B 87 die besondere Führung des Radverkehrs bereits z. T. baulich umgesetzt. Die B 87 alt in der Ortslage Schwarzer Bär ist zukünftig für den Radverkehr nutzbar, so dass dort keine weiteren Maßnahmen notwendig sind. Der Anschlussabschnitt nach Torgau befindet im Rahmen des Ersatzneubaus des Bauwerks über die Bahn derzeit im Bau.			

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme			Berücksichtigung		Begründung
					Ja	Nein	
LA für Straßenbau und Verkehr- LASuV, NL Leipzig  10.01.2013		<b>Nr.</b>	<b>Hinweis</b>	<b>Begründung</b>			
		23.085	Innerorts! – Festlegung der Art der Radverkehrsführung gemäß RAST, ERA und StVO im Zuge der Straßenausbauplanung				
		23.155 23.160 34.125	umfasst Innerorts- und Außerortsabschnitte – Festlegung der Art der Radverkehrsführung gemäß RAST, RAL, ERA und StVO im Zuge der Straßenausbauplanung				
		23.165 34.020	nördlich B 183: kein Bedarf (Kriterien ERA) südlich B 183: vorhanden	DTV <sub>2025</sub> ca. 1.000 Kfz/24h			
		24.010	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 1.000 Kfz/24h; Ergebnis des abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens			
		25.040	Kein Radweg vorhanden; Straßenbau einschl. Anbau eines Radweges in Planung	Multikriterienanalyse mit Nachweis für Bedarf eines straßenbegleitenden Radweges ist erfolgt			
		25.090	Kein Bedarf	parallele Alternativroute über kommunale Wege/Straßen bzw. Bahnseitenweg möglich			
		26.015	innerorts Kriterien ERA, RAST und StVO beachten; Abstufung zur Ortsstraße mit Verkehrsfreigabe OU Wermsdorf				
		26.030	Innerorts: Kriterien ERA, RAST und StVO beachten Außerorts: bereits im Bau mit OU Wermsdorf				
		26.100	Kein straßenbegleitender Radweg erforderlich	Alternative Parallelverbindung bereits 2008 ausgebaut und durch den Bund finanziert.			
26.155	Nutzung durch Alltagsradverkehr fraglich	Große, ortslagenfreie Streckenlänge					

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme			Berück- sichtigung		Begründung
					Ja	Nein	
LA für Straßen- bau und Ver- kehr- LASuV, NL Leipzig  10.01.2013		<b>Nr.</b>	<b>Hinweis</b>	<b>Begründung</b>			Wird im Plan ergänzt.
		27.000 27.040 27.045	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 1.000 Kfz/24h			
		27.060 27.065	Innerorts! – Festlegung der Art der Radverkehrsführung gemäß RAST, ERA und StVO				
		27.155	innerorts Kriterien ERA, RAST und StVO beachten; Abstufung zur Ortsstraße mit Verkehrsfreigabe OU Mügeln/Schweta				
		28.167	Nr. im Plan nicht vermerkt; deshalb nicht eindeutig zuordenbar wenn Innerorts -> Festlegung der Art der Radverkehrsführung gemäß RAST, ERA und StVO				
		28.180 29.110 30.140	Nutzung durch Alltagsradverkehr fraglich	Große, ortslagenfreie Streckenlänge			
		29.115	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 1.000 Kfz/24h			
		29.205 30.145	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 1.000 Kfz/24h			
		30.010	Betrifft nicht S 11, sondern S 28; kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> < 2.500 Kfz/24h			
		30.025	Betrifft nicht S 11, sondern S 31; Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> < 2.500 Kfz/24h			
		30.035	Betrifft nicht S 11, sondern S 31				
		30.045	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> < 2.500 Kfz/24h			
		30.200 31.075	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 1.000 Kfz/24h			
		32.045 32.060	Innerorts! – Festlegung der Art der Radverkehrsführung gemäß RAST, ERA und StVO				
		33.060	Innerorts! – Festlegung der Art der Radverkehrsführung gemäß RAST, ERA und StVO				
33.065	nördlich Triestewitz bis B 183 ist Radweg vorhanden zwischen Triestewitz und Arzberg befindet sich Straßenausbau mit Anbau Radweg in Planung		Gebaute Strecke wird im Plan ergänzt. Alle sich in Planung bzw. Bau befindlichen Strecken werden als aktueller Bedarf dargestellt.				

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme			Berücksichtigung		Begründung
					Ja	Nein	
	<b>LA für Straßenbau und Verkehr- LASuV, NL Leipzig</b>  <b>10.01.2013</b>	<b>Nr.</b>	<b>Hinweis</b>	<b>Begründung</b>			
		34.050	Kein Bedarf (Kriterien ERA)	DTV <sub>2025</sub> ca. 2.000			
		34.060		Kfz/24h			
		34.115	In Abhängigkeit von B 87n				
		<p>Bestandserfassung (Plan 2) Die gesonderte Darstellung von Bestandsstrecken, die im Bauprogramm der RVK des Freistaates Sachsen 2005 als Bedarf enthalten sind (zwischenzeitliche Realisierung), ist nicht erforderlich. Dies würde auch zu einer besseren Verständlichkeit bzgl. der Gegenüberstellung von Bestand und Bedarf beitragen. Folgende Korrekturen sind notwendig:</p> <p>Bestand vorhanden: B 2, nördlich Bad Düben zwischen B 107 und OT Hammermühle B 87, östlich Torgau OZ Schwarzer Bär (siehe Anlage) B 186 südlich Schkeuditz Radweg verläuft bis Einmündung Grundorfer Linie, Bestand auch schon auf dem Brückenbauwerk über die Luppe S 25, zwischen B 183 und Triestewitz</p> <p>Bedarf/kein Bestand: S 24, zwischen Schmannewitz und Sitzenroda S 8, Ortslage Schkeuditz-Freiroda streichen, zur Ortsstraße abgestuft</p> <p>Abschließend möchten wir festhalten, dass sich für die sächsische Straßenbauverwaltung der konkrete Bedarf für den Bau von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen aus der derzeit in Fortschreibung befindlichen Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen ergeben wird und auch künftig die Umsetzung dieser Konzeption eine, aber keine besondere Aufgabe des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr darstellt.</p>			X	Die Bedarfe aus dem RVK Sachsen sind wichtig um einerseits den kompletten Bedarf alt und neu zu erkennen, aber auch um im Zielplan eingetragene Radverkehrsverbindungen zu rechtfertigen.	
				X	Wird im Konzept geprüft und ggf. angepasst.		
				X	Wird im Konzept geprüft und ggf. angepasst.		
4	<b>LA für Denkmalpflege Sachsen</b>	Keine Rückmeldung					Wird zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
5	<b>LA für Archäologie Sachsen</b> <b>14.12.2012</b>	<p>Das LA für Archäologie weist darauf hin, dass auch archäologische Kulturdenkmäler mit zu touristischen Sehenswürdigkeiten gehören und diese mit in der Beschilderung integriert werden sollten. Infotafeln an Denkmälern erhöhen in jedem Fall die Vielfalt des Angebotes und stellen eine erhebliche Bereicherung des Radnetzes dar (s. S. 38).</p> <p>Vor dem Neubau von Radwegen sind denkmalrechtliche Genehmigungsverfahren und ggf. archäologische Grabungen erforderlich.</p>	X		<p>Wird zur Kenntnis genommen. Grundlage sind zunächst die „Richtlinien zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“. Eine Präzisierung bzw. Einschränkung der Art von touristischen Zielen erfolgt in der Konzeption nicht.</p> <p>Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“</p>

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
6	<b>LA für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie</b>  <b>10.01.2013</b>	<p>Wir weisen darauf hin, dass im LfULG nur die Belange</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fluglärm</li> <li>- Anlagensicherheit / Störfallvorsorge</li> <li>- natürliche Radioaktivität</li> <li>- Fischartenschutz / Fisch- und Teichwirtschaft und</li> <li>- Geologie</li> <li>- Naturschutz wegen der Betroffenheit des Naturschutzgroßprojektes Presseler Heidewald- und Moorgebiet Gegenstand der Prüfung sind. Die Prüfung weiterer Belange ist auf Grund fehlender Zuständigkeit nicht möglich.</li> </ul> <p>Wir haben die Prüfung und Einschätzung auf der Grundlage des Inhalts der nachfolgenden Unterlagen vorgenommen:  [1] Schreiben des Landratsamtes Nordsachsen vom 10.12.2012, Az.: ohne mit [2]  [2] Landkreis Nordsachsen: Endbericht zur Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen vom Dezember 2012 mit Anlagen  [3] Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP 2003), verkündet am 31.12.2003 (SächsGBl. S. 915), Hrsg.: SMI, Dresden, Karte 9: Sicherungswürdigkeit der Steine- und Erden-Rohstoffe, aktiver Bergbau, Braunkohlenressourcen [Basisdaten u. a.: Karte der oberflächennahen mineralischen Rohstoffe des Freistaates Sachsen 1:50 000 (KOR 50)].  [4] Regionalplan Westsachsen 2008, in Kraft am 25.07.2008, Regionaler Planungsverband Westsachsen, Grimma.  [5] Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG): Bohrungsdatenbank und Geodatenarchiv der Abteilung Geologie</p> <p><b>1. Prüfungsergebnis</b>  Im Bereich des Presseler Heidewald- und Moorgebietes stehen der Konzeption aus Sicht des Naturschutzes Bedenken entgegen. Die Bedenken können ggf. ausgeräumt werden, wenn die unter Punkt 3 angeführten naturschutzfachlichen Hinweise und Anforderungen im Rahmen der weiteren Planungen beachtet werden. Aus geologischer Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Wir empfehlen die geologischen Hinweise zu berücksichtigen. Die Belange der Vorsorge vor Fluglärm, Belange der Anlagensicherheit / Störfallvorsorge, Belange des Strahlenschutzes sowie die Belange des Fischartenschutzes bzw. der Fisch- und Teichwirtschaft sind nicht berührt.</p> <p><b>2 Hinweise Geologie Rohstoffsicherung</b>  Durch Neubaumaßnahmen außerhalb des vorliegenden Bestandes sowie durch den höherwertigen Ausbau von unbefestigten Wegen sollte es ggf. nicht zur dauerhaften Blockierung von</p>			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>



Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>LA für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie</b>  <b>10.01.2013</b>	<p>Rohstoffsicherungsflächen kommen. Wir bitten, bei konkreten Neubauplanungen die rohstoffrelevanten Ausweisungen in [3] und [4] zu berücksichtigen.</p> <p><b>Trinkwasserschutzgebiete</b> In [2] ist nicht erkennbar, dass die Belange des Grundwasserschutzes ebenfalls zu berücksichtigen sind. Das gilt insbesondere für die im Planungsraum existierenden Trinkwasserschutzgebiete. Zu den hierzu rechtlich festgesetzten Nutzungsbeschränkungen ist die untere Wasserbehörde zu befragen.</p> <p>Im LfULG vorhandene geologische Daten In Auswertung von [5] liegen im Plangebiet geologische Daten in Form von Schichtenverzeichnissen von Bohrungen vor. Diese können unter der Internetadresse <a href="http://www.geologie.sachsen.de">www.geologie.sachsen.de</a> („Karten und GIS-Daten“ _interaktive Karte „Geologische Aufschlüsse in Sachsen“) lage­mäßig recherchiert werden. Nach Anfrage per E-Mail an bohrarchiv.lfulg@smul.sachsen.de ist einer Übergabe dieser Daten an Interessenten möglich. Des Weiteren stehen im geologischen Archiv des LfULG geologische Gutachten aus dem Plangebiet für Recherchezwecke zur Verfügung. Die für das Plangebiet relevanten geologischen Messtischblätter im Maßstab 1 : 25.000 können im geologischen Archiv des LfULG in Freiberg eingesehen oder über den Staatsbetrieb Geobasisinfor­mation und Vermessung Sachsen bezogen werden (vgl. <a href="http://www.landesvermessung.sachsen.de/inhalt/produkte/karten/geol/vgeol/gk25liste.html">http://www.landesvermessung.sachsen.de/inhalt/produkte/karten/geol/vgeol/gk25liste.html</a>). Die allgemeinen geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse lassen sich auch auf den geologischen Themenkarten des LfULG im Internet unter <a href="http://www.geologie.sachsen.de">www.geologie.sachsen.de</a> (Link „Karten und GIS-Daten“ _Link „WMS-Dienste“ mit möglicher Auswahl der interaktiven Karten) einsehen.</p> <p>Staatliche Grundwassermessstellen Im Planungsgebiet befinden sich Grundwassermessstellen des staatlichen Grundwassermessnetzes. Diese können auf der interaktiven Karte Grundwassermessstellen unter <a href="http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/wasser/6241.htm">http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/wasser/6241.htm</a> recherchiert werden.</p> <p>Baugrunduntersuchungen Für die Planung von Neutrassierungen werden standortkonkrete und auf die auf die Bauaufgabe ausgerichtete Baugrunderkundungen empfohlen. Sofern dafür Bohrungen abgeteuft werden, sind die Bohrungsanmelde- und die Bohrergebnismittlungspflicht gegenüber der Abteilung Geologie lt. Lagerstättengesetz einzuhalten.</p>	X		<p>Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>LA für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie</b>  <b>10.01.2013</b>	<p><b>Geotope</b> Im Plangebiet befinden sich laut Geotop-Kataster Sachsens schützenswerte geologische / geohistorische Objekte (Geotope). Diese könnten als wertvolle Naturobjekte in [2] Berücksichtigung finden. Bei Interesse kann das LfULG Informationen aus dem Geotopkataster zur Verfügung stellen, bzw. empfehlen wir, diesbezüglich die Untere Naturschutzbehörde in das Verfahren mit einzubeziehen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass in Steilhang- bzw. Böschungsbereichen teilweise von einer latenten Gefährdung durch Felssturz, Steinschlag bzw. Hangrutschung (= Geogefahren) auszugehen ist. Unter setzt wird diese Aussage durch das vom LfULG/ Referat Ingenieurgeologie geführte Ereigniskataster zur Erfassung von Massenbewegungen im Freistaat Sachsen ("Felssturzdatabank"). So sind an der „Papitzer Schweiz“ in Schkeuditz, in der Gemarkung Cradefeld der Gemeinde Taucha, am Schlossberg in Eilenburg und in der Stadt Belgern Felssturz-, Abbruch-, bzw. Steinschlagereignisse dokumentiert wurden (Ifd. Nr. 267, 268, 256, 404, 245 im LfULG-Ereigniskataster). In der Datenbank werden die o. g. Massenbewegungen als Punktkoordinaten (= Abbruchstelle oder Mittelpunkt eines Abbruch- / Rutschungsbereiches) erfasst. Bei Bedarf können zu den Felssturzereignissen Detailinformationen nachgereicht werden bzw. können allgemein zur Thematik Geogefahren weiterführende Aussagen getroffen werden. Darüber hinausgehende Gefahrenhinweiskarten liegen derzeit für den Freistaat Sachsen noch nicht vor.</p> <p><b>3 Bedenken, Anforderungen und Hinweise Naturschutz</b> Aufgrund der festgelegten TÖB-Zuständigkeit des LfULG u. a. für Naturschutzgroßprojekte wurden lediglich Auswirkungen geprüft, die das Gebiet des Naturschutzgroßprojektes Presseler Heidewald- und Moorgebiet betreffen. Zur Berücksichtigung der Belange des o. g. Naturschutzgroßprojektes ist der das Projektgebiet betreffende Teil der Radverkehrskonzeption mit dem Zweckverband Presseler Heidewald- und Moorgebiet (Geschäftsstelle Weidenhain, Schlossplatz 7, 04860 Weidenhain) abzustimmen. Der Zweckverband engagiert sich für die Erhaltung und Entwicklung des Presseler Heidewald- und Moorgebietes und ist bei Planungen, die z. B. Natur und Landschaft oder die Tourismusentwicklung des Gebietes betreffen, als TÖB zu beteiligen. Grundsätzlich wird die anvisierte (Weiter-)Entwicklung des Radwegenetzes aus Umweltschutz- und auch aus Naturschutzgesichtspunkten begrüßt. In Einzelfällen kann es durch den Aus- und Neubau von Radwegen in sensiblen Bereichen aber auch zu Konflikten mit Naturschutzzielen kommen, wie nachfolgend dargestellt:</p>	X		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“</p>

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>LA für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie</b>  <b>10.01.2013</b>	<b>3.1 Bedenken</b> Es bestehen Bedenken gegenüber dem geplanten Neubau eines Straßen begleitenden Radweges entlang der B 183 (Nr. 15.145, 15.150, 15.155, 18.000, 21.005 in Anlage 3: Maßnahmenliste, vgl. auch Plan 4: Maßnahmenplan) und des Ausbaus von Radwegen im Gebiet des Naturschutzgroßprojektes mit bituminöser Deckschicht (u. a. Nr. 16.185, 17.120, 18.005, 21.010 in Anlage 3: Maßnahmenliste, vgl. auch Plan 4: Maßnahmenplan). Diese geplanten Maßnahmen führen aller Voraussicht nach zu Beeinträchtigungen insbesondere von Zielstellungen des o. g. Naturschutzgroßprojektes als auch von FFH-Lebensraumtypen und – Arten im gleichnamigen FFH-Gebiet sowie des bestehenden Naturschutzgebietes und des Biotopverbundes. Deshalb sind die im Plan 5 dargestellten Konfliktbereiche im weiteren Planungsverfahren detailliert abzu prüfen. Die Bedenken können ggf. ausgeräumt werden, wenn innerhalb des Gebietes des Naturschutzgroßprojektes auf bituminösen Ausbau verzichtet wird und wenn keine naturschutzfachlich relevanten zusätzlichen Zerschneidungseffekte oder Lebensraumverluste eintreten. Begründung: Die B 183 zerschneidet zwar schon jetzt das Naturschutzgroßprojekt und die weiteren o. g. Schutzgebiete mit entsprechenden negativen Folgewirkungen. Der versiegelte Trassenbereich ist aber relativ schmal und das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße im Bereich des Naturschutzgroßprojektes begrenzt. Jeder weitere Ausbau dieser Trasse und jede zusätzliche Flächenversiegelung in den o. g. Schutzgebieten, auch infolge von Radwegebau, würde die Zerschneidungseffekte vergrößern	X		Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>LA für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie</b>  <b>10.01.2013</b>	<p>Und hätte weitere nachteilige Folgen, z. B. für den Wasserhaushalt der im Gebiet liegenden Moorflächen von überregionaler bis landesweiter Bedeutung (u. a. Wildenhainer Bruch, Zadlitzbruch). Wir empfehlen darüber hinaus, in der weiteren Planung nachfolgende Hinweise zu berücksichtigen.</p> <p><b>3.2 Hinweise Naturschutz</b> In dem Endbericht zur Radverkehrskonzeption Landkreis Nordsachsen werden mögliche Konflikte mit Naturschutzziele in sensiblen Gebieten nicht geprüft / nicht thematisiert (außer in dem schon oben erwähnten Plan 5). Dies sollte sobald wie möglich nachgeholt und im Bericht dokumentiert werden.</p> <p>In der Radverkehrskonzeption ist vorgesehen, relativ viele bisher anscheinend nicht versiegelte Wege mit Teer-Deckschicht aus- oder neu zu bauen („Wegeausbau mit bituminöser Deckschicht“). Dies steht im Widerspruch zu den erklärten Zielstellungen des Freistaates zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und Versiegelung. Wo möglich, sollten Alternativen geprüft werden (z. B. geschlämmte Deckschichten).</p>	X		<p>Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“. Im Konfliktplan wird auch auf eventuelle Konflikte mit sensiblen Gebieten verwiesen.</p> <p>Ausbauf orm entspricht der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005 (siehe auch „Technische Anforderungen“ S. 38).</p>
7	<b>Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH - LMBV</b>  <b>03.01.2013</b> <b>04.02.2013</b>	<p>Wir stellen fest, dass im Sanierungsbereich Lausitz keine Berührungspunkte zu geplanten baulichen Maßnahmen gem. Radverkehrskonzeption bestehen.</p> <p>Da lt. Verteilerliste zur Verfahrensbeteiligung der Sanierungsbereich Mitteldeutschland mit Sitz in Leipzig nicht angefragt wurde, haben wir heute den Vorgang zur Prüfung und Erstellung einer Stellungnahme an VS35 Frau Lohse weitergeleitet.</p> <p>Die geplanten Baumaßnahmen betreffen kein wirtschaftliches Eigentum der LMBV mbH. In einigen Abschnitten sind Verkaufsflächen, für die der Besitzübergang bereits vollzogen wurde, betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o nördlich des Schladitzer Sees - Verkauf an die Stadt Schkeuditz (UR-Nr. 1099/2009)</li> <li>o nördlich des Werbeliner Sees - Verkauf an die Stadt Delitzsch (UR-Nr. 824/2010)</li> <li>o westlich des Seelhausener Sees - Verkauf an den BUND Sachsen (UR-Nr. 977/2002)</li> </ul> <p>Die teilweise über wirtschaftliches Eigentum der LMBV verlaufenden, schon bestehenden Wege sollten nicht weiter ausgebaut, sondern nur an das Radwegenetz angebunden werden.</p>			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH - LMBV</b>  <b>03.01.2013</b> <b>04.02.2013</b>	<p>Die Radverkehrswegekonzeption liegt teilweise innerhalb der Grenzen von Abschlussbetriebsplänen der LMBV mbH (siehe Anlage 1). Die Sanierung ist in diesen Bereichen noch nicht abgeschlossen. Die Flächen stehen unter Bergaufsicht.</p> <p>Bis zur Beendigung der bergrechtlichen Verantwortung ist zu gewährleisten, dass noch ausstehende Verpflichtungen aus der Umsetzung der Abschlussbetriebspläne und der wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren jederzeit uneingeschränkt und ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand für die LMBV mbH umgesetzt werden können. Aus den Vorhaben dürfen sich keine Gefährdungen für den Bergbaubetrieb oder Dritte ergeben.</p> <p>Für die Umsetzung der Einzelmaßnahmen gemäß der „Liste der baulichen Maßnahmen“ innerhalb der Abschlussbetriebsplanbereiche sind generell Einzelzustimmungen der LMBV mbH einzuholen.</p> <p>Für die Abschlussbetriebsplanbereiche Tagebau Breitenfeld und Delitzsch-Südwest werden generell die Maßnahmen zur Radverkehrskonzeption befürwortet. Vor Umsetzung der Einzelmaßnahmen gemäß "Liste der baulichen Maßnahmen" sind jedoch auch hier Einzelzustimmungen der LMBV einzuholen, da Wegetrassen gemäß Zulassung der Abschlussbetriebspläne betroffen sind.</p> <p>Für die Abschlussbetriebsplanbereiche Tagebau Goitzsche, Holzweißig-West und Rösa wurden in die Radverkehrskonzeption die Wirtschaftswege der LMBV mbH im Nord/Ost/Süduferbereich des Tagebaurestloches Holzweißig-West (Neuhauser See) und im Ost/Süd/ Westuferbereich des Tagebaurestloches Rösa (Seelhauser See) integriert. Es erfolgt eine Nutzung dieser Wege zur Pflege und Bewirtschaftung im Rahmen des Monitoring und der wasserwirtschaftlichen Nachsorge durch Auftragnehmer der LMBV und die LMBV selbst. Diese Nutzung muss weiterhin gewährleistet bleiben. Auf den asphaltierten 3,5 m breiten Wegen zeigen sich stellenweise Wurzelschäden im Asphalt. Teilbereiche wurden als Gefahrenstelle beschildert. Im Bereich der Ortslage Sausedlitz ist der Weg auf ca. 100 m Länge durch Hochwasser zerstört (siehe Anlage 4). Der Weg soll voraussichtlich 2013 wieder hergestellt werden. Bei intensiver öffentlicher Nutzung ist eine Verkehrssicherungspflicht insbesondere auf LMBV-Eigentum erforderlich. Die Kosten sind dafür im Konzept einzuplanen.</p>	X		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird in Bericht verwiesen.</p> <p>Wird in Bericht verwiesen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<b>StadtLabor</b> <small>Stadt- und Kreisentwicklung</small>					21

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH - LMBV</b>  <b>03.01.2013</b> <b>04.02.2013</b>	<p>Bei Inanspruchnahme unserer Eigentums- oder Betriebsplanflächen ist vor Baubeginn ein Schachtschein bei der LMBV mbH, Markscheiderei Mitteldeutschland, zu beantragen (Ansprechpartner: Herr Lange, Tel.: 0341 / 2222-2241).</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass eine Anmeldepflicht für das bauausführende Unternehmen besteht. Der Beginn und das Ende der Arbeiten in Betriebsplanbereichen sind mindestens 14 Tage vorher der LMBV mbH unter der FAX-Nr.: 0341 / 2222-2300 anzuzeigen. Dies gilt auch für vorbereitende Leistungen (Vermessungsarbeiten u. ä.).</p> <p>Die Entscheidung über eine bergrechtliche Bestellung durch die LMBV mbH bei der bauausführenden Firma für Arbeiten in Betriebsplanbereichen erfolgt durch den bergrechtlich Verantwortlichen der LMBV mbH objektkonkret.</p> <p>Die nachfolgend aufgeführten, geplanten Maßnahmen der LMBV mbH können für das Radverkehrskonzept von Bedeutung sein, im Sinne einer Einbindung der geplanten Wegetrassen in das Konzept des Radwegenetzes bzw. die Erschließung touristischer Ziele durch Fahrradwege.  Gebiet: Delitzsch-Südwest/Breitenfeld:  o „Herstellung Sportstrand –Schladitzer Bucht“; „Strand Zwochau – Südverbindung Schaufelrad“; „Nördlich-östlicher Straßenanschluss an den Werbeliner See“; „Strand Hayna am Südufer des Schladitzer Sees“</p> <p>Gebiet: Goitsche/Rösa:  o „Errichtung eines Badestrandes mit zugehörigem Parkplatz an der S12-Seelhausener See“; „Erschließung Badestrand Sausedlitz Nord“; „Wiederherstellung Verbindungsstraße Laue-Sausedlitz“</p> <p>Von dem geplanten Konzept sind Wasserbaumaßnahmen der LMBV mbH betroffen. Im Bereich Breitenfeld erfolgt die Errichtung neuer Vorfluter ab den Jahr 2016, wobei in diesem Zusammenhang neue Kreuzungsbauwerke mit den vorhandenen Wegen entstehen werden. Teilweise werden auch schon fertig gestellte Vorfluter gekreuzt. Die dort befindlichen Brückenbauwerke befinden sich noch in der Baulast der LMBV mbH. Eine Übertragung an die jeweiligen Kommunen ist vorgehen.</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/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH - LMBV</b>  <b>03.01.2013</b> <b>04.02.2013</b>	<p>Die vorhandenen und geplanten Radwege verlaufen durch Territorien, für die bereits Wasserrechtsverfahren abgeschlossen wurden, sowie durch Bereiche in denen diese noch ausstehen:  Der Planfeststellungsbeschluss „Flutung und Vorflutanbindung des Tagebaurestlochkomplexes Goitsche – Sächsischer Teil“ wurde durch die LD Leipzig am 04.07.2007 der LMBV mitgeteilt.  o Der Planfeststellungsbeschluss „Gewässerbauvorhaben Flutung und Vorflutanbindung des Tagebaurestlochkomplexes Delitzsch-Südwest/Breitenfeld – Abschnitt Delitzsch-Südwest,“ wurde durch die LD Leipzig am 11.05.2007 der LMBV mitgeteilt.  o Mit Schreiben vom 13.08.2007 wurde der LMBV mbH durch die LD Leipzig die Entscheidung zur Zulassung des vorzeitigen Beginns gemäß §9a WHG in Verbindung mit §31 Abs.4 S 2 WHG für die Herstellung des Schladitzer Sees durch Grundwasseraufgang bzw. Flutung bis zu einem Zwischenwasserstand von 103,0 m NHN mitgeteilt. Die Zulassung des vorzeitigen Beginns ist bis zum Zeitpunkt der Bestandskraft eines Planfeststellungsbeschlusses, der den Antragsgegenstand regelt, befristet.</p> <p>Die Umsetzung der Wasserbaumaßnahmen ist an eine Vielzahl von Nebenbestimmungen (NB) gebunden. Zur Einhaltung und Erfüllung der NB sind die Territorien sowie der Zugang zu den Gewässern und den wirtschaftlichen Anlagen für die LMBV mbH sicherzustellen. Mit Beendigung der Umsetzung der NB ist durch die LMBV mbH eine wasserrechtliche Abnahme bei der LDS-Leipzig zu beantragen. Auch im Ergebnis dessen kann von Seiten der Behörde, die LMBV mbH mit weiteren Auflagen verpflichtet werden.</p> <p>Ein Teil der Maßnahme liegt im Bereich der ursprünglich bergbaulich beeinflussten Grundwasserabsenkung und unterliegt im Zusammenhang mit der Außerbetriebnahme der bergbaulichen Entwässerungsmaßnahmen dem Grundwasserwiederanstieg. Der Grundwasserwiederanstieg ist erst teilweise abgeschlossen, in tagebaunahen Gebieten dauert dieser noch an.</p> <p>Im Untersuchungsgebiet ist teilweise mit flurnahen Grundwasserständen zu rechnen. Dies trifft vor allem auf die ehemaligen Tagebaubereiche (Delitzsch, Breitenfeld) sowie die Flussauen zu.</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/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH - LMBV</b>  <b>03.01.2013</b> <b>04.02.2013</b>	<p>Für die Größe des Betrachtungsgebietes sind keine Aussagen zu den aktuellen bzw. prognostischen Grundwasserständen möglich. Für Einzelmaßnahmen können Auskünfte zu Grundwasserständen in den LMBV betreuten Bereichen (Delitzsch, Breitenfeld) unter Angabe von Hoch- und Rechtswert bei der Abteilung Geotechnik eingeholt werden.</p> <p>Im Antragsbereich befinden sich Übergangsbereiche von gewachsenen/gekippten Böden. Im Bereich von Tagebaugrenzen und Kippen liegen komplizierte Baugrundverhältnisse vor. Kippenböden sind grundsätzlich als Risikobaugrund einzustufen (wechselnde Festigkeiten auf engstem Raum, bei Wasserzutritt stark konsistenzempfindlich, gering tragfähig, setzungs- und sackungsempfindlich). Hier ist mit erhöhten Bauaufwendungen zu rechnen. Bei Nutzung des Geländes mit Lasteintragung sind unbedingt aktuelle orts- und bauobjektbezogene geotechnische Untersuchungen notwendig.</p> <p>Infolge des Grundwasserwiederanstieges ist auf den Kippenflächen mit Sättigungssetzungen und Sackungen zu rechnen.</p> <p>In den Gemeinden (Delitzsch, Krostitz, Schönwölkau, Rackwitz, Zwochau, Neukyhna, Wiedemar und Schkeuditz) befindet sich eine Vielzahl an Grundwassermessstellen, vor allem auch im Straßenrandbereich. Diese unterliegen einem Grundwassermonitoring mit regelmäßigen Messzyklen. Die Grundwassermessstellen sind während der Baumaßnahmen vor Beschädigung zu schützen und zu erhalten. Eine Zuwegung muss ständig gewährleistet sein. Sollte eine Grundwassermessstelle auf einer der zukünftigen Trassen für Radwege stehen, ist die LMBV (Abteilung Geotechnik) zu informieren. In Absprache mit der LMBV mbH besteht die Möglichkeit, dass Grundwassermessstellen unterflur gesetzt werden.</p> <p>Es ist eine Vielzahl von Filterbrunnenstandorten von der Radverkehrskonzeption betroffen. Diese Brunnen sind an der Geländeoberfläche nicht mehr sichtbar, müssen aber nach Stand der Technik noch verwahrt werden. Für konkrete Angaben hierzu sind die Einzelmaßnahmen der LMBV mbH entsprechend anzuzeigen</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/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH - LMBV</b>  <b>03.01.2013</b> <b>04.02.2013</b>	<p>Des Weiteren sind mehrere Altbergbaugebiete sowie Entwässerungsstrecken vorhanden. Im Bereich der Radverkehrskonzeption befinden sich die ehemaligen Tagebaue Goitsche, Holzweißig West, Delitzsch-Südwest und Breitenfeld einschließlich untertägige Grubenbaue in Rechtsverantwortung der LMBV mbH. Im Weiteren liegen die Grube Gemeinsinn, für die in 2012 eine bergschadenskundliche Dokumentation erarbeitet wurde, sowie die Schachanlage Grube Martha innerhalb des Gebietes der Radverkehrskonzeption. Bei beiden Gruben handelt es sich um Bergbau ohne Rechtsnachfolger.</p> <p>Vor Beginn der geplanten Baumaßnahme empfehlen wir objektkonkrete Baugrunduntersuchungen unter Berücksichtigung der aktuellen und prognostischen hydrogeologischen Randbedingungen und zur Untersuchung der Beschaffenheit des Grundwassers (Betonaggressivität).</p> <p>Aufgrund des Maßstabes der Radverkehrskonzeption können zurzeit keine detaillierten Hinweise gegeben werden, sondern es sollte im Zuge der einzelnen Baumaßnahmen separate Anfragen sowie streckenbezogene Abstimmungen erfolgen. In der beigefügten thematischen Karte sind die uns bekannten technischen Anlagen dargestellt. Die Vollständigkeit kann nicht garantiert werden.</p>			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8	<b>IHK Leipzig</b> <b>10.01.2013</b>	<p>Der vorliegende Entwurf der Radverkehrskonzeption bietet aus unserer Sicht eine tragfähige Basis für die Ausgestaltung des Radverkehrs im Landkreis Nordsachsen. Diese Einschätzung begründet sich durch die genauen Analysen von Bestand, Optimierungs- und Planungsbedarf des Radwegenetzes. Die Radwegebeziehungen gehen aber auch weiterüber die Gemeinde- und Landkreisgrenzen Nordsachsens hinaus. In der Konzeption wird deutlich, dass eine intensive Abstimmung mit den umgebenden Landkreisen in Brandenburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt stattfindet. In den Kapiteln 1.2 und 6 ist allerdings nicht ersichtlich, in welcher Form die benachbarten kreisfreien Städte Halle/Saale und Leipzig in den Prozess eingebunden sind. Sinnvoll erachten wir die Empfehlung für die dauerhafte Einrichtung der Stelle eines Radverkehrsbeauftragten in der Kreisverwaltung unter der Voraussetzung, dass das Aufgabenspektrum nicht allein durch den vorhandenen Kreiswegewart zu bewältigen ist und sich die neue Personalstelle haushaltstechnisch darstellen lässt.</p> <p>Der strategischen Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern und -mitteln kommt zusammen mit den eigentlichen Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur eine besondere Bedeutung zu. Angesprochen sind dabei der Schienenpersonen- und Busverkehr, aber auch der motorisierte Individualverkehr. Die Entwicklung eines Verkehrsmittels darf nicht einseitig zu Lasten anderer Verkehrsmittel erfolgen, zumal Innovationen wie u. a. Pedelecs, Hybridfahrzeuge – E-Mobilität generell – den Verkehr der Zukunft beeinflussen werden. Die künftige Verkehrsplanung muss darauf ausgerichtet sein, gleichberechtigt die Vorteile aller Verkehrsmittel miteinander zu verbinden. Dass es in Regionalbussen bislang keine Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder gibt, muss in diesem Zusammenhang als Mangel angesehen werden (Kapitel 2.3). Gerade im ländlichen Raum geht der Trend im ÖPNV von der Bahn zum Bus. Allerdings müssen auch technische und sicherheitsrelevante Aspekte bei der Beförderung von Fahrrädern beachtet werden. Zudem sind auch Fahrgäste mit Handicap oder mit Kinderwagen in Bahn und Bus auf Barrierefreiheit angewiesen. Die Gleichberechtigung des Radverkehrs innerhalb der Verkehrsinfrastruktur ist ein Ziel im komplexen Verkehrsprozess (siehe Kapitel 3.2)</p>			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8	<b>IHK Leipzig</b> <b>10.01.2013</b>	<p>Es gibt aus der jüngeren Vergangenheit Beispiele in Deutschland, wo Entscheidungen zur Stilllegung und Entwidmung von Eisenbahnstrecken und deren Umbau zu Radwegen, zurückgenommen wurden (u. a. Ilztalbahn/Bayern). Durch bürgerschaftliches Engagement konnte der Bahnverkehr erfolgversprechend wieder aufgenommen werden. Vor dem Treffen diesbezüglicher Entscheidungen muss im Landkreis Nordsachsen ein intensiver Abwägungsprozess durchlaufen werden, um nicht vorschnell vollendete Tatsachen zu schaffen (Kapitel 5, Punkt 3)</p> <p>Der sich dynamisch entwickelnde Radtourismus stellt eine Säule der touristischen Angebotspalette im Landkreis Nordsachsen dar. Das nördliche Leipziger Neuseenland, die Dübener und Dahleener Heide sind die bestimmenden Naturräume im Landkreis. Wichtig ist, dass in den Abstimmungsprozess zur Radverkehrskonzeption über die Tourismusvereine Anregungen der Wirtschaft eingeflossen sind. Es wird deutlich, welche wirtschaftlichen Impulse der Radtourismus für Unternehmen bietet. Gleichzeitig wird aber auch offengelegt, wie die Rahmenbedingungen (z.B. Wegequalität, Wegweisung, Dienstleistungen und Angebote rund um Fahrrad und Fahrer) für einen funktionierenden Radverkehr auszusehen haben und welche Defizite noch bestehen.</p> <p>Im Kapitel 6 wird hervorgehoben, dass der Landkreis Nordsachsen sich das Ziel setzt, zu einer Radfahrregion gemäß den Kriterien der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen aufzusteigen. Diese Vision ist zweifellos ambitioniert, aus unserer Sicht aber langfristig zu kurz gegriffen. Wir regen an, den räumlichen Umgriff der Radfahrregion in Abstimmung mit der Stadt Leipzig sowie dem Landkreis Leipzig auszuweiten. Gemeinsame Anknüpfungspunkte sind z.B. mit dem Leipziger Neuseenland vorhanden. Vor dem Hintergrund, dass die künftige Förderung des Freistaates Sachsen im Tourismusbereich auf größere Destinationen abzielt, ergeben sich auch im Radtourismus sinnvolle Kooperationen. In der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen (2005) ist potentiell u. a. die nordsächsische Planungsregion (Name ist diskutabel) als Radfahrregion vorgesehen. Deshalb sehen wir es als realistische Chance, dass bei der Fortschreibung der sächsischen Radverkehrskonzeption diese Region mindestens den Planungsstatus erhält. Weitere Projekte, wie u. a. der Aufbau einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Mitteldeutschland (unter Einbeziehung des Landkreises Nordsachsen), sehen wir als Ergänzung für die Zukunft</p>	X		<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die aufgeführten Vorschläge betreffen allerdings meist Strecken, die nicht nur stillgelegt sondern sogar demontiert sind.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Durch die Ausweisung einer Fahrradregion können zusätzliche Potenzialen im Tourismus ausgeschöpft werden. Hier ist eine Erweiterung des Gebietes auf den Landschaftsraum Heide und Neuseenland denkbar – wird im Bericht ergänzt.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8	<b>IHK Leipzig</b> <b>10.01.2013</b>	<p>Die Einrichtung einer Internetplattform für den Radverkehr als Kommunikationsplattform zwischen Verwaltung und Bürgern ist zu begrüßen. Allerdings gibt es diesbezüglich einzubeziehende Erfahrungen anderer Regionen. Beispielsweise haben in der Stadt Frankfurt/Main die Bürgerhinweise zu Schäden an Radwegen und Beschilderungen einen Umfang angenommen, der personellen Zusatzaufwand in der Verwaltung nötig machten. Kartenaktualisierungen im Internet benötigen einen hohen Pflegeaufwand. Den Hinweisen und Kritiken muss auch ernsthaft nachgegangen werden. Für den Fahrradfahrer ist die Internetplattform von Nutzen, wenn die im Kapitel 3.4. genannten Serviceinformationen, inkl. Bett+Bike, Fahrrad-Verleihstationen und GPS-Routenplanung, abrufbar sind. Möglicherweise ergeben sich Anknüpfungspunkte mit bereits etablierten Unternehmen, wie sie z.B. in Leipzig tätig sind.</p> <p>Mitte 2012 wurde Akteuren der Region das Projekt „Installation von Radwanderhäusern als saisonale, kostengünstige und familienfreundliche Unterkünfte entlang der Radwanderrouten – Stärkung eines ganzheitlichen Radwandertourismus durch Integration aller Bevölkerungsgruppen“ vorgestellt. Es eignet sich insbesondere für dünnbesiedelte, strukturschwache und vom demographischen Wandel betroffene Gebiete. Leider erhält das Projekt keine finanzielle Förderung über die Robert-Bosch-Stiftung. Ungeachtet dessen empfehlen wir eine Prüfung und Aufnahme von Kernpunkten des Projekts in die Radverkehrskonzeption.</p>	X		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird im Bericht als innovative Möglichkeit zur Aufstockung der von Bett+Bike Unterkünften eingefügt.</p>
9	<b>Sächsische Bildungsagentur</b> <b>19.12.2012</b>	Die Sächsische Bildungsagentur gibt allgemein keine Stellungnahmen ab.			Wird zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
10	<b>Mitteldeutscher Verkehrsverbund - MDV</b>  <b>04.01.2013</b>	- (Einführung S. 2/3): Die Mitnahmemöglichkeit in öffentlichen Verkehrsmitteln ist aus <i>Kapazitätsgründen</i> in den Fahrzeugen oft eingeschränkt. Aus diesem Grunde sollte der ausreichenden Dimensionierung sicherer Radabstellanlagen an den SPNV-Zugangsstellen sowie des bedarfsgerechten Ausbaus von Fahrradverleihsystemen der Vorrang eingeräumt werden. Dadurch kann eine verbesserte Platzauslastung in den Bahnen erzeugt werden und eine Reduzierung der Aufenthaltszeiten der ÖV-Fahrzeuge an den Halten erfolgen was wiederum zu einer Beschleunigung führt.	X		Wird im Bericht ergänzt.
		- (Verkehrsinfrastruktur – Bahnverkehr S. 10): Die Abbestellung auf der ehemaligen Kursbuchstrecke 218 im Bereich des heutigen LK Nordsachsen erfolgte zu unterschiedlichen Zeitpunkten: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Torgau-Pretzsch (1997)</li> <li>➤ Eilenburg-Bad Düben (1998)</li> <li>➤ Bad Düben-Bad Schmiedeberg (2002)</li> </ul>	X		Wird im Bericht ergänzt.
		- (Verkehrsinfrastruktur – ÖPNV S. 10): Eine Direktverbindung mit Leipzig besteht im Zuge der Achse Bad Düben – Leipzig mit dem regionalen Busverkehr (Linie 196)	X		Wird im Bericht ergänzt.
		- (Kombination von Fahrrad und ÖPNV S.23/24): Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im MDV ist nicht einheitlich geregelt- es sollte eine Präzisierung erfolgen: „Im Tarifgebiet des ... (MDV) können Fahrräder in den <b>Eisenbahnen</b> mitgenommen werden, ohne das ...“ Die Mitnahme von Fahrrädern im Stadt- und Regionalbusverkehr des Kreises Nordsachsen ist gegen Entgelt (MDV Extra-Karte) in Abhängigkeit des verfügbaren Platzes in den meisten Fällen möglich. Eine Ausnahme bilden die Linien des Verkehrsunternehmens OHV (Fahrradmitnahme ausgeschlossen). Im Straßenbahnverkehr dürfen Fahrräder gegen ein Entgelt (MDV Extra-Karte) mitgenommen werden.	X		Wird im Bericht ergänzt.
		- (Planerische Anforderungen S.27 und Radverkehrsanlagen S. 34): Als ergänzende planerische Anforderung empfehlen wir die Anbindung und Ausschilderung der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV. Diese Haltepunkte sollten in lokalen Verleihsystemen generell als Ziel berücksichtigt werden und über ausreichend dimensionierte und komfortabel befahrbare Wege erreichbar sein.	X		Wird im Bericht präzisiert.

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>Mitteldeutscher Verkehrsverbund - MDV</b> <b>04.01.2013</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (Radrouten des Landkreises S.33): Konkretisierung: „Die attraktiven Mitnahmebedingungen im <b>Schienerpersonennahverkehr</b> (kostenlos im MDV und in Sachsen-Anhalt) ermöglichen eine Vielzahl von Kombinationsmöglichkeiten“</li> <li>- (Radverkehr und ÖPNV S.38): Relativierung der Aussage das viele kleine Gemeinden im LK Nordsachsen nicht oder nur unzureichend an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind: Gemäß Nahverkehrsplan (PTV 2011) sind zusammenhängend bebaute Flächen mit mehr als 200 Einwohnern möglichst durch den ÖPNV zu erschließen. Diese Festsetzung ist im Bestand i.d.R. erfüllt. Es sollte zwischen „nicht vorhandener“ bzw. „unzureichender“ ÖPNV Anbindung differenziert werden. Weiterhin sollte sich die Aussage zutreffender auf „Orts-teile“ anstelle der „kleinen Gemeinden“ beziehen.</li> <li>- (Radverkehr und ÖPNV S.39 und RV im ländlichen Raum S. 47): Verweis auf Ausführung im Punkt 1 der Stellungnahme.</li> <li>- (Information und Kommunikation S. 41): Der MDV setzt sich als Partner im Umweltverbund für die Stärkung einer umweltgerechten Mobilität im Alltags- und Freizeitverkehr ein. Mit diesem Ziel und um vorhandene Synergien optimal zu nutzen wird eine Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen Landkreisen und dem MDV ange-regt.</li> </ul>	X		Wird im Bericht präzisiert.
			X		Wird im Bericht präzisiert.
			X		Wird im Bericht präzisiert.
			X		Wird im Bericht ergänzt.
11	<b>Wehrbereichs- verwaltung Ost</b> <b>18.12.2012</b>	Es bestehen seitens der Bundeswehr keine Einwände gegen das Kon-zept.			Wird zur Kenntnis genommen.
12	<b>Naturpark Dübener Heide</b> <b>29.12.2012</b>	Von Eilenburg in Richtung Dübener Heide ist neben dem Mulderadweg aktuell kein Radweg vorhanden. Aus diesem Grund sollte als Zielstel-lung die Ausweisung einer Radverbindung von Eilenburg (Bahnhof) nach Dommitzsch (Elbe-Radweg) in das Konzept aufgenommen wer-den.	-		Zwischen Eilenburg und Dommitzsch besteht im Konzept aufgrund der Entfernung eine Vielzahl von kombinierbaren Radrouten. Die kürzeste Verbindung zum Elbe-Radweg ist über Torgau.

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
13	<b>Landestalsperrungsverwaltung Sachsen</b> <b>02.01.2013</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baumaßnahmen in Gebieten mit LTV-Zuständigkeit sind grundsätzlich im Vorfeld mit der LTV abzustimmen</li> <li>- Bei Neubau von Radwegen auf landeseigenen Grundstücken muss eine Widmung und darüber hinaus der Abschluss eines Gestattungsvertrages über die Grundstücksbenutzung sowie die Unterhaltungslast und Verkehrssicherungspflicht erfolgen</li> <li>- Die Neuerrichtung von Wegen im Bereich der Gewässerstreifen bedarf einer Ausnahmegenehmigung der zuständigen Wasserbehörde gemäß §50 Abs. 4 SächsWG</li> <li>- Eine Ausnahmegenehmigung der zuständigen Wasserbehörden ist gem. § 100 d SächsWG erforderlich, sofern Wege auf bestehenden oder noch zu errichtenden Hochwasserschutzanlagen oder im Bereich ihrer Schutzstreifen hergestellt werden oder derartige Anlagen queren sollen.</li> </ul>	X		Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“
			X		Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“
			X		Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“
			X		Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“
14	<b>Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr</b> <b>17.12.2012</b>	Stellungnahme erfolgt durch das LASuV in Abstimmung.			Wird zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
15	<b>LRA Nordsachsen- Ordnungsamt  19.12.2012</b>	<p>Forstrechtliche Sicht: Eine Auseinandersetzung mit Konfliktpotenzialen in Waldgebieten fehlt. Selbiges ist jedoch in umfänglichem Maße vorhanden und wurde bereits in einem Schreiben des Forstbezirkes Taura vom 15.05.2007 zur „Touristischen Radverkehrskonzeption des Landkreises“ dargelegt.</p> <p>Als erstes Problem wäre diesbezüglich eine mögliche Ablastung der Verkehrssicherungspflicht und Unterhaltungspflicht auf die Waldbesitzer zu nennen. In relativ umfangreichem Maße wurden Radwege in Waldgebieten auf nicht öffentlichen Waldwegen geplant. Waldwege sind jedoch Bestandteil des Waldes, oft keine separaten Flurstücke und dem Wald dienende Elemente. Sie gehören dem Waldbesitzer. Er kann und darf im Zusammenhang mit einer möglichen Ausweisung eines Radwegs auf seinem Grund und Boden keine Belastungen durch damit verbundene Unterhaltsmaßnahmen oder Verkehrssicherungspflichten auferlegt bekommen.</p> <p>Weiterhin ist das Radfahren auf Waldwegen ein Teil des Betretungsrechtes nach Sächsischem Waldgesetz. Das Betretungsrecht nach Sächsischem Waldgesetz steht in seiner Priorität aber erst nach der Waldbewirtschaftung und dem Waldschutz. Der Waldbesitzer legt in seinem Wege an (oder baut sie zurück!!), je nach dem welche Variante er zur Bewirtschaftung seines Waldes braucht. Das Radfahren auf diesen Waldwirtschaftswegen stellt nur eine vorrangige Mitbenutzung dar, die den eigentlichen Zweck und die Existenz des Weges nicht in Frage stellen oder beeinträchtigen kann. Die Priorität hat sich den ursprünglichen Wegebestimmungen unter zu ordnen. Als Konsequenz müssen die Sicherung der Wegeführung für den ausgewiesenen Radverkehr privatrechtlich geregelt werden. Der Maßstab einer Radwegequalität kann dabei nicht angelegt werden.</p> <p>Im Landkreis Nordsachsen wird eine Sperrung von Wäldern und Waldwegen bei Waldbrandwarnstufe 3 und 4 veranlasst, was problematisch für einige Wegeverbindungen sein kann. Das Thema „temporäre Sperrung“ von Wald und damit auch von allen Waldwegen ist bei dem Konzept ein wesentlicher und bisher nicht berücksichtigter Faktor. Der Wald(weg) kann auch vom Eigentümer aus wichtigen Gründen (Holzernte- und Abfuhrmaßnahmen sein, Wegebau, Jagtbetrieb,...) ohne Publikation gesperrt werden bzw. er ist nicht befahrbar. Dieses Konfliktpotential wurde in der aktuellen Konzeption nicht berücksichtigt und muss dringend eingearbeitet und gelöst werden.</p>	X		Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“
			X		Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“



Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>LRA Nordsachsen- Ordnungsamt  19.12.2012</b>	Zur Einordnung der Kampfmittelbelastung in der weiteren Planung geben wir Ihnen eine Plankarte zur Hand, aus welcher übersichtlich die Kontamination mit Kampfmitteln im Landkreis Nordsachsen ersichtlich ist. → Karte Kampfmittelbelastung_Übersicht_12-12-18  Bei allen konkreten Bauvorhaben und Nutzungsänderungen sind die Untere Forstbehörde als auch die Kreispolizeibehörde, Bereich Kampfmittelfreigabe, als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen, um im Zuge der jeweiligen Einzelfallprüfung abschließend entscheiden zu können, ob öffentlich-rechtliche Belange des jeweiligen Fachbereichs betroffen sind und wie diese ausgeglichen werden können.		X    X	Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“    Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“
16	<b>LRA Nordsachsen- Straßenverkehrsamt</b>	Keine Stellungnahme.			Wird zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
17	<b>LRA Nordsachsen- Umweltamt, SG Naturschutz  20.12.2012</b>	<p>Im vorliegenden Endbericht unter Kapitel Naturräumliche Bedingungen (S. 10), wird richtigerweise ausgeführt: „Im gesamten Landkreis existiert aufgrund ausgedehnter Wald- und Landschaftsgebiete eine Vielzahl von Naturschutzräumen. In Folge dessen entstehen naturschutzrechtliche Belange, welche bei der Planung von neuen Radverkehrsverbindungen in solchen Gebieten beachtet werden müssen“. In welcher Art und Weise dies bei der vorliegenden Konzeption erfolgte, bleibt im Weiteren (außer in der kartenmäßigen Darstellung der Schutzgebiete) jedoch offen. Die UNB weist deshalb nochmals ausdrücklich darauf hin, dass in Umsetzung des Radverkehrskonzeptes in naturschutzrechtlich geschützten Gebieten jeder Radwegneubau und jede Veränderung des derzeitigen Ausbauzustands vorhandener Wege unter dem Vorbehalt der Vereinbarkeit mit den Schutzziele des jeweils betroffenen Schutzgebietes steht und damit im Einzelnen der Beteiligung und Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde bedarf. In Natura 2000 –Gebieten gilt gemäß § 33 BNatSchG: „Alle Veränderungen und Störungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Natura 2000 – Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen können, sind unzulässig“</p> <p>In diesem Zusammenhang ist die unvollständige kartenmäßige Darstellung der im Landkreis befindlichen naturschutzrechtlich geschützten Gebiete im Endbericht (S. 10) aber auch im Konfliktplan (Plan 5) zu bemängeln. Insbesondere die Darstellung der Natura 2000 – Gebiete ist unvollständig und in dieser Form nicht zu akzeptieren.</p> <p>Aus diesem Grundsatz ergibt sich ein zwingendes Prüferfordernis für Pläne und Projekte gemäß § 34 BNatSchG. „Projekte sind vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000 – Gebietes zu prüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, dass Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dienen“. Gemäß § 36 Nr. 2 BNatSchG gilt dies auch für Pläne, die bei behördlichen Entscheidungen zu beachten oder zu berücksichtigen sind. Die vorliegende Radverkehrskonzeption ist ein solcher Plan und unterliegt deshalb diesem Prüferfordernis. Inhaltlich lässt die vorliegende Konzeption eine Auseinandersetzung mit diesem Erfordernis nicht erkennen. Ohne diese Prüfung kann die vorgelegte Radverkehrskonzeption jedoch keine Genehmigungsreife i.S.v. § 36 i.V.m. § 34 BNatSchG erlangen.</p>	X		Aufgrund der umfangreichen Bearbeitung in einem beschränkten Zeit- und Finanzierungsrahmen, kann in dem Konzept nur auf Konflikte in naturschutzrechtlich sensiblen Gebieten verwiesen werden (siehe Plan 5 - Konfliktplan). Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“
			X		Im Plan 5 – Konfliktplan wurden alle durch das Umweltamt Nordsachsen gelieferten Daten im GIS eingearbeitet und konnten überlagert so dargestellt werden, dass alle Schutzgebiete zu erkennen sind. Nachträglich wurden diese Daten durch das Umweltamt nachgeliefert (am 09.01.2013) und werden eingearbeitet.
			X		Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“.

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
	<b>LRA Nordsachsen-Umweltamt, SG Naturschutz</b>  <b>20.12.2012</b>	<p>Klärungsbedürftig ist, warum ein gleicher Legendeninhalt (Naturschutzrechtliche Detailbetrachtung erforderlich) mit unterschiedlicher Signatur in der Konfliktkarte (Plan 5) versehen ist. Dies erschwert die Lesbarkeit.</p> <p>Unter Bezugnahme auf die vorangegangenen Ausführungen sollte in Anlage 3 (Maßnahmenliste), in Spalte „Bemerkung“ die jeweilige Schutzgebietsbetroffenheit ergänzt werden, um auf ein mögliches naturschutzrelevantes Konfliktpotential in Umsetzung der Maßnahmen bereits im Rahmen der Radverkehrskonzeption hinzuweisen.</p>	-	X	<p>Signaturen der Naturschutzrechtliche Detailbetrachtung:            Unterbrochener Strich= <u>Wege-/Straßenneubau</u>            Durchgezogener Strich= <u>Ausbau</u> von bestehenden Wegen/Straßen</p> <p>Bezeichnungen in Legende werden angepasst in:  <u>Neubau</u> von Wegen/Verbindungen  <u>Ausbau</u> von bestehenden Wegen/Verbindungen</p> <p>Der Konfliktplan wurde erstellt, damit eine Prüfung seitens des Umweltamtes auf Konflikte mit umweltschutzrechtlichen Gesichtspunkten erfolgen kann. Die Maßnahmenliste ist im Zusammenhang mit dem Konfliktplan zu sehen. Eine konkrete Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsverbindungen erfolgen. Dabei muss die jeweilige Betroffen immer im konkreten Planungsprozess geprüft und berücksichtigt werden.</p>

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
18	<b>LRA Nordsachsen-Umweltamt, untere Wasserbehörde</b>  <b>19.12.2012</b>	<p>Unsere Stellungnahme vom 15.10 behält weiterhin ihre Gültigkeit, Einwände werden nicht erhoben:</p> <p><b><u>SB Oberflächenwasser (Bearbeiter: Frau Dreßler):</u></b> Nach Sichtung der vorliegenden Unterlage sind Radwege am Gewässer geplant bzw. liegen in Überschwemmungsgebieten. In den Auebereichen der Überschwemmungsgebiete sind Versiegelungen von Flächen nicht zulässig. Dies gilt ebenfalls für die festgesetzten Gewässerrandstreifen, die innerhalb bebauter Ortsteile 5 m und außerhalb bebauter Ortsteile 10 m betragen.</p> <p><b><u>SB Abwasser (Bearbeiter: Frau Willner):</u></b> Aus abwasserrechtlicher Sicht gibt es zum o.g. Vorhaben keine Einwände.</p> <p><b><u>SB Grundwasser und wassergefährdende Stoffe (Bearbeiter: Herr Zenker):</u></b> Die geplanten Radwege führen durch einen Großteil der Trinkwasserschutzgebiete des LK Nordsachsen. Dabei sind die TWS-Zonen II und III betroffen. Bei eventuellem Neubau von Radwegen sind die Ver- und Gebote der jeweiligen Schutzzonenverordnung zu beachten, insbesondere das Verbot von Baumaßnahmen in der Trinkwasserschutzzone II. Bei einem Neubau ist dann eine Einzelfallprüfung durch die untere Wasserbehörde erforderlich.</p>	X		Überschwemmungsgebiete und Trinkwasserschutzzone müssen bei Neu- bzw. Umbaumaßnahmen von Radwegen beachtet werden. Dabei ist die untere Wasserbehörde bei der Bauplanung von Radverkehrsverbindungen in betroffenen Gebieten mit einzubeziehen. Eine Prüfung muss bei der Bauplanung der Radverkehrsanlagen erfolgen. Ist Bestandteil im neuen Unterkapitel „Planungsrechtliche Anforderungen“

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
19	<b>LRA Nordsachsen- Bauordnungs- und Planungs- amt, SG Planung  07.01.2013</b>	<p>Die bereits im Rahmen der Anhörung zugearbeiteten Hinweise in unserer Hausmitteilung vom 19.10.2012 behalten auch weiterhin ihre Gültigkeit.</p> <p>Zum Plan 2 – Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen: Der als vorhanden dargestellte Radweg entlang der B 87 zwischen Mockrehna und dem sog. „Stern“ (Abzweig Klitzschen/Süptitz) ist nur von Mockrehna bis zum Abzweig Gräfendorf/Niederaudenhain realisiert worden. Das übrige Teilstück müsste folglich weiterhin als Bedarf dargestellt werden. Auch im Plan 1 - Bestandsplan - ist diesbezüglich die Darstellung zu ändern.</p> <p>Als bereits bestehende Radverkehrsanlage ist ein straßenbegleitender Radweg an der B 182, südlich von Torgau in der Karte eingetragen. Dieser Abschnitt ab dem neu gebauten Kreisel B 182/S 24 ist jedoch noch nicht realisiert und befindet sich gegenwärtig noch in der Planung.</p> <p>Zum Plan 4 – Maßnahmeplan: Im Plan 4 sind fast alle Ortslagen über das Netz angebunden – im Bereich Krippenhna, Naundorf, Rödgen erscheint es diesbezüglich lückenhaft, obwohl auch Schülerverkehr nach Eilenburg zu erwarten ist. Dies wäre nochmals zu prüfen bzw. ist die gemeindliche Stellungnahme dazu zu beachten.</p> <p>Die Notwendigkeit eines straßenbegleitenden Radweges von Serbitz über Pohritzsch nach Zschernitz im Plan 4 - Maßnahmeplan - erschließt sich nicht sofort. Er müsste dann mindestens bis zur S 4 (weiter in Richtung Kyhna) und/oder bis zum Bahnhof Klitschmar führen.</p> <p>Zum Plan 5 – Konfliktplan Die Vollständigkeit insbesondere der FFH- und SPA-Gebiete ist im Moment nicht gegeben, deshalb besteht Korrekturbedarf. Demzufolge ist davon auszugehen, dass sich eine weitaus höhere Betroffenheit von Maßnahmen in Schutzgebieten ergeben wird.</p> <p>Aus Sicht des SG Bauordnung bestehen keine Bedenken zum Entwurf der Radverkehrskonzeption.</p>	X		Wird im Konzept angepasst.
			X		Wird im Konzept angepasst.
				X	Das gesamte Straßennetz steht dem Radverkehr zur Verfügung und kann allumfassend genutzt werden. Entwickelte Linien bzw. Verbindungen sollen überregional aber auch inner-/interkommunale wichtige Verbindungen als Hauptrelationen stärken. Es wurde kein Bedarf der Gemeinde gemeldet.
			X		Eine Änderung wird im Konzept erfolgen. Konkret wird der Bedarf bis zum Bahnhof Klitschmar verlängert.
				X	Im Plan 5 – Konfliktplan wurden alle durch das Umweltamt Nordsachsen gelieferten Daten im GIS eingearbeitet und konnten überlagert so dargestellt werden, dass alle Schutzgebiete zu erkennen sind. Nachträglich wurden diese Daten durch das Umweltamt nachgeliefert (am 09.01.2013) und werden eingearbeitet.

Ifd. Nr.	Amt/ TÖB Datum	Stellungnahme	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
20	<b>LRA Nordsachsen-Amt für ländliche Neuordnung</b> <b>02.01.2013</b>	Aus Sicht des ALN gibt es keine Hinweise und Ergänzungen zum Entwurf des Radverkehrskonzeptes.			Wird zur Kenntnis genommen.
21	<b>LRA Nordsachsen, SG Kultur</b> <b>08.01.2013</b>	Fehlmeldung			Wird zur Kenntnis genommen.
22	<b>LRA Nordsachsen, SG Landwirtschaft</b> <b>08.01.2013</b>	Fehlmeldung			Wird zur Kenntnis genommen.
23	<b>LRA Nordsachsen-Straßenbauamt</b> <b>03.01.2013</b>	Ohne das große Ganze im Blick und geprüft zu haben, sind aus unserer Sicht auch Radwege im Bereich der K 8946 von der Kreisstraße/B 6 – Hof B 169 und im Bereich der K 8993 von der Kreisstraße/S 31 Zaußwitz – Sahlassan sinnvoll.		<b>X</b>	Der vorliegende Planungsstand wurde durch Abstimmung mit den Gemeinden entwickelt und ist durch die überregionale Verbindung von wichtigen Quellen/Zielen gekennzeichnet. Die vorgeschlagenen Verbindungen sind daher nicht planungsrelevant.

**Erläuterung der Kennzeichnung:**

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