

## Abwägungsprotokoll zur Radverkehrskonzeption Bitterfeld-Wolfen

### Erläuterung der Kennzeichnung:

- |   |   |                                     |
|---|---|-------------------------------------|
| X |   | Wird berücksichtigt                 |
|   | X | Wird nicht berücksichtigt           |
| - |   | Ist bereits berücksichtigt          |
|   | - | Ist nicht Gegenstand des Verfahrens |
|   |   | Zur Kenntnis genommen               |

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
1.1	Stadt Bitterfeld-Wolfen, <b>SB Stadtplanung,</b> 23.01.2019	S. 10 letzter Absatz Führung an Bundesstraßen auch 184 als problematisch mit benennen (Innenstadt Wolfen!!)	x		Wird berücksichtigt.
1.2		S. 13, StVO, 4. Anstrich: Die Aussage ist verwirrend. Klarstellung einfügen; z.B. S-Pedelecs 45 sind nur auf der Straße erlaubt.	x		Wird berücksichtigt. Siehe 8.22
1.3		S. 18/19 Parameter für RSW aufnehmen: Mindestbreite und Mindestzahl an Radfahrern muss vorhanden sein	x		Wird berücksichtigt. Die Breitenangabe lt. Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 wird im Bericht ergänzt.
1.4		S. 23 Radrouten Klasse 3 - Kohle-Dampf-Licht fehlt oder ist das ATW-Tour?	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt.
1.5		S. 24 oben <u>HNF</u> Nicolai	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht geändert.
1.6		S. 33 oben <u>Asphaltweg</u> , <u>Betonsteinpflaster</u>	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht geändert.
1.7		Lassen sich zu den jeweiligen Abschnitten in der Maßnahmetabelle der Übersichtlichkeit halber Fotos einfügen?		x	Wird nicht berücksichtigt. Es liegen nicht für jede Maßnahme Fotos vor. Alternative: <u>Siehe 8.57</u>
1.8		Es gibt einige Vorschläge für die Anordnung von „gemeinsamen Geh-/Radwegen“ an Straßen mit Tempo 50, z. B. Puschkinstraße BTF, wo die Gehwege meines Erachtens mit Breiten von rund 2 - 2,50 m sowie Bäumen jedoch zu schmal für eine derartige Anordnung sind.	x		Wird berücksichtigt. Wird geprüft und angepasst.
1.9		Für die Leopoldstraße wurde eine Ausschilderung als gemeinsamer Geh-/Radweg aufgrund der schmalen Breiten, Abschüssigkeit und Kurvenlagen bereits mündlich durch SB Verkehr abgelehnt			Zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmen 7.105, 7.182, 8.075, 8.077 beinhalten die Verbreiterung des bestehenden Weges auf 3,00 m mit der <u>Anordnung Gemeinsamer Geh/Radweg</u>
1.10		Die Lindenstraße Bitterfeld wurde nicht betrachtet. (Hierfür gab es allerdings bereits Anfragen seitens einer Stadträtin). Sollte ins Nebennetz aufgenommen werden aufgrund der zahlreichen Ziele und der Anbindung <u>des Bahnhofs</u> .	x		Wird berücksichtigt.
1.11		2.010 Reuden: In der Dorfstraße und Lange-Feld-Str. gilt Tempo 50. Wäre hier Tempo 30 (Zone) als Maßnahme sinnvoll?	x		Die Maßnahme Tempo-30 entlang der Dorfstraße (Abschnitt Am Tiergehege bis Fuhneradweg) wird in die Maßnahmenübersicht mit aufgenommen. Die Anordnung von Tempo-30 entlang einer Hauptstraße ohne verdichtete Bebauungsstruktur (Lange-Feld-Str.) ist gegenüber der Straßenverkehrsbehörde nicht argumentierbar..

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
1.12		2.015 Reuden: Wozu eine Querungshilfe an dieser Stelle? Müsste die nicht eher am Fuhnetalweg liegen?	<b>x</b>		Wird berücksichtigt. Die Querungshilfe auf Höhe des Fuhneradweges wird als sinnvoll erachtet und als Maßnahme 2.011 ergänzt.  Die Querung dient dem Radverkehr in Richtung Wolfen, welcher auf den nördlich gelegenen Gemeinsamer Geh-/Radweg geführt werden muss.
1.13		3.100 Steinfurth: Gemeinsamer Geh-/Radweg in kommunaler Straßenbaulast	<b>x</b>		Wird berücksichtigt. Wird in der Maßnahmentabelle sowie in der Grobkostenschätzung korrigiert.
1.14		3.145 Krondorfer Str.: Warum nicht Schutzstreifen und Haltverbot als optionale Maßnahme?		<b>x</b>	Wird nicht berücksichtigt. Siehe dazu Begründung zu Punkt 1.15
1.15		Was, wenn nicht Tempo 30 kommt? Hier sollte auch perspektivisch ein Straßenausbau mit Geh-/Radweg vorgeschlagen werden.	<b>x</b>		Die Erweiterung der Tempo-30-Zone in der Krondorfer Straße wird als passende Maßnahme gesehen. Eine Umsetzung der Maßnahmen kann natürlich nicht garantiert werden, es handelt sich um Empfehlungen. Ergänzung langfristige Maßnahme: Straßenausbau der Krondorfer Straße mit beidseitigemeinsamer Geh-/Radweg.
1.16		Die Krondorfer Straße sehe ich sogar im Hauptnetz.		<b>x</b>	Die Relation Damaschkestraße – Reudener Straße wurde in der AG Rad im Zuge der Netzentwicklung als Hauptnetz identifiziert und abgestimmt. Diese Wegstrecke wird von Bürgern/Innen und besonders von Schülern genutzt und muss daher als wichtige Wegstrecke behandelt werden. So werden die derzeitigen Falschfahrer aufgrund fehlender Querungsstellen vermieden und Sicherheit geschaffen.
1.17		3.215 Jahnstraße, Wolfen: Wie soll hier die Freigabe für den RV in Gegenrichtung genau aussehen? Ich habe meine Zweifel, dass bei der vorhandenen Fahrbahnbreite, dem Verkehrsaufkommen Kfz und bergauf die Fahrbahn genutzt werden würde.		<b>x</b>	Wird nicht berücksichtigt. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist ein übliches und kostengünstiges Instrument und wird auch in dieser Situation befürwortet. Der entgegenkommende Radverkehr kann darüber hinaus zu einer Verkehrsberuhigung beitragen. Im Zuge einer möglichen Anordnung ist in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde zu überlegen, ob die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr durch ein entsprechendes Zusatzzeichen für den Kfz-Verkehr stärker hervorgehoben werden sollte bzw. als zu gefährlich eingestuft wird. Alternativ kann auch die Freigabe des Gehwegs für Radfahrer entgegen der Fahrrichtung geprüft werden, dies sollte jedoch nur bei einer nicht möglichen Freigabe der Einbahnstraße in Erwägung gezogen werden.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
1.18		4.005 Guardianstraße: Priorität eher 2-3, der Weg ist weitgehend in Ordnung		<b>x</b>	Wird nicht berücksichtigt. Aufgrund einheitlicher Systematik der Einstufung von entsprechenden Prioritäten können Einzelbetrachtungen nicht vorgenommen werden.
1.19		6.105 Heraeusstraße: Teilweise bereits fertig gestellt bzw. im Bau befindlich	<b>x</b>		Wird berücksichtigt. Wird in der Maßnahmenübersicht vermerkt.
1.20		6.040 <u>Straße</u> Am Klärwerk		<b>x</b>	Wird nicht berücksichtigt. Laut Straßenverzeichnis „Am Klärwerk“
1.21		7.005 Parsevalstraße: Gehört größtenteils der Stadt (Landkreis nur von Salegaster Chaussee bis Heraeusstraße)...	<b>x</b>		Wird berücksichtigt. Wird in der Maßnahmentabelle sowie in der Grobkostenschätzung korrigiert. Ergänzung um den Maßnahmenabschnitt 7.006.
1.22		7.005: ...das Hauptproblem auf der Strecke sind aus meiner Sicht die hohen Borde	-		Ist bereits berücksichtigt. Wird im Pilotprojekt 0-cm-Bordabsenkung behandelt.
1.23		8.050 Holzweißig: Am südlichen Ende kommt es häufig zu Vernässungen. Dort sollte der Radweg auf einem Damm geführt werden. Bitte entsprechend in der Kalkulation berücksichtigen!	<b>x</b>		Wird berücksichtigt. Wird in der Maßnahmenübersicht unter der Maßnahmennummer 8.050 ergänzt. Da die Grundursache (Grundwasser, Biber,...) derzeit noch nicht geklärt ist, können die Kosten nicht kalkuliert werden. Dies soll in der weiterführenden Planung vertieft werden.
1.24		Im Goitzschebereich fehlen aus meiner Sicht Sanierungsmaßnahmen; z.B. zwischen Zöckritzer See und Ludwigsee.		<b>x</b>	Wird nicht berücksichtigt. Es liegen keine flächendeckenden Befahrungsdaten des entsprechenden Abschnittes vor. Im Rahmen der Netzentwicklung lag der Fokus auf dem Haupt- und Nebennetz für den Alltagsradverkehr, auf touristischen Routen mit direktem Bezug zum Stadtgebiet sowie auf die Anbindung der Nachbarkommunen. Eine Betrachtung der touristischen Radwege im Bereich des nördlichen Leipziger Neuseenlandes in Abstimmung mit den betreffenden Kommunen und Landkreisen kann angeregt werden.
1.25		Ist der Neubau entlang Klärwerk unbedingt notwendig? Evtl. aus Nebennetz rausnehmen?		<b>x</b>	Wird nicht berücksichtigt. Der Streckenabschnitt wurde im Zuge der Netzentwicklung aufgenommen und hat erschließende Funktion im Bereich Bahnhof sowie Gewerbe. Die Verbreiterung des Gehwegs zur gemeinsamen Nutzung für Fuß- und Radverkehr orientiert sich an der im Bestand vorgefundenen Situation. Eine mögliche Umsetzung obliegt den entscheidenden Gremien in der Stadt Bitterfeld-Wolfen. An der vorgeschlagenen Maßnahme wird festgehalten.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
1.26		B 184 OL Wolfen keine Baumaßnahmen???	-		Ist bereits berücksichtigt. Siehe Maßnahmen: 3.110 und 3.105
1.27		Den Neubau in Siebenhausen in Richtung Westen kann ich nicht definieren!	x		Wird berücksichtigt. Neuer Streckenabschnitt über Kreisstraße Siebenhausen und L140 nach Salzfurkapelle.
1.28		Es sollte noch eine Übersicht der 10-20 dringlichsten Maßnahmen geben. Evtl. in der Zusammenfassung darstellen, unterteilt in Neubau/Sanierung/Markierung		x	Wird nicht berücksichtigt. Durch die Priorisierung der Maßnahmen wurde bereits eine Gewichtung vorgenommen. Zusätzlich existieren sog. Sofortmaßnahmen.
1.29		Schwarzer Weg BTF nicht in der Netzklassifizierung enthalten – das ist möglicherweise problematisch für die beabsichtigte EFRE-Förderung. Der Schwarze Weg stellt eine gute autofreie Anbindung des Bahnhofs Bitterfeld für Fußgänger und Radfahrer dar. Damit besteht eine gute Verbindung Richtung Norden über die Querstraße, Sommerstraße und Puschkinstraße. <u>Daher muss der Schwarze Weg Teil des Nebennetzes werden!!!</u>	x		Wird berücksichtigt. Netzergänzung: Schwarzer Weg - Sommerstraße - Puschkinstraße als Nebennetz. Keine RVA notwendig, da bereits Tempo-30-Zone. Maßnahmenergänzung in der Maßnahmenübersicht mit Grobkostenschätzung.
1.30		Die Burgstraße in BTF wurde in keiner Kategorie berücksichtigt, ist aber die wichtigste (!) Erschließungsstraße für die Innenstadt (Einzelhandel, Markt, Hist. Rathaus BTF)	x		Wird berücksichtigt. Netzergänzung: Burgstraße als Nebennetz. Lückenschluss der Durchquerung der Bitterfelder Altstadt. Maßnahmenergänzung in der Maßnahmenübersicht mit Grobkostenschätzung.
1.31		Die Querstraße-Bornweg-Anhalter Str. in Bobbau wurden in keiner Kategorie erfasst – sie stellen aber eine wichtige Verbindung zwischen Wolfen-Nord – Bobbau – Jeßnitz dar. Daher in Nebennetz aufnehmen.	x		Wird berücksichtigt. Querstraße-Bornweg-Anhalter Str. werden als Hauptnetz kategorisiert. Abschnitt B184 ab Umgehungsstraße bis Knotenpunkt Anhalter Str. wird als Nebennetz kategorisiert. Vermeidung der Führung vom Hauptnetz entlang der Engstelle an der B184. Bobbauer Dorfstraße und Abschnitt Anhalter Str. ab Knotenpunkt B184 bis Bornweg als Nebennetz.
1.32		Der „Fuhne-Goitzsche Radweg“ ist im südlichen (Bitterfelder) Teil nicht als touristische Radroute enthalten.	x		Wird berücksichtigt. Ergänzung des Mulderadwegs bzw. Goitzsche-Rundwegs
1.33		In Wolfen-Nord nördlichen Bereich Nordpark bis an Siebenhausener Straße mit als Nebennetz definieren (bisher nur bis Wittener Straße von Fuhnerandstraße).	x		Wird berücksichtigt. Geradlinige Weiterführung des Nebennetzes durchs Grün wird als sinnvoll erachtet. Maßnahmenergänzung in der Maßnahmenübersicht mit Grobkostenschätzung.
1.34		Es fehlt ein Teilstück zwischen Wasserwerk und Tiergehege in Greppin	x		Wird berücksichtigt. Ergänzung des Teilstücks im Zielnetz. Maßnahmenergänzung in der Maßnahmenübersicht mit Grobkostenschätzung.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
1.35		Weiterhin möchte ich den Weg vom Dichterviertel BTF über die Leine an der KGA "Goldene Aue" vorbei zum Altlauf Mulde mit ausgewiesen wissen (Teil des Fuhne-Goitzsche-Radwegs) mit Stich zum Krankenhaus.	x		Wird berücksichtigt. Weder der Fuhneradweg noch die Radwege rund um die Goitzsche „Große Runde u. Die große 8“ liegen auf diesem Streckenabschnitt. Quellen: LRVN 2011 Übersichtskarte Anhalt-Bitterfeld, Sachen-Anhalt-Viewer (Verkehr), <a href="https://www.goitzsche-tourismus.de/sport-goitzsche/112-fahrradtouren">https://www.goitzsche-tourismus.de/sport-goitzsche/112-fahrradtouren</a> . Ergänzung des touristischen Netzes um den Streckenabschnitt Dichterviertel bis Altlauf Mulde.
2.1	Stadt Bitterfeld-Wolfen, <b>SB Verkehr</b> , 14.01.2019	anbei die Stellungnahme des SB Verkehr zum Entwurf Radverkehrskonzept für die Stadt Bitterfeld-Wolfen: Unklar ist für mich, - was die unter der auf Seite 84 zum Thema Planung/Umsetzung festgeschriebene Zuordnung SB Verkehr LPH 1-2 beinhaltet,	x		Wird berücksichtigt. Wurde im Bericht im Unterkapitel Qualitätsmanagement auf korrigiert. SB Verkehr wurde durch SB Stadtplanung ersetzt.
2.2		Unklar ist für mich, - in welchem Zusammenhang auf Seite 89 Knotenpunkte – Kreisverkehre Punkt 3. Zebrastreifen vorgesehen sind und			Zur Kenntnis genommen. Das Vorsehen von Zebrastreifen an Kreisverkehren stützt sich auf die Empfehlung der ERA 2010. In der Praxis (Bsp. Kreisverkehr in Wolfen-Nord) wird teilweise davon abgewichen und positiv bewertet.
2.3		Unklar ist für mich, - ist vorgesehen, die Problematik Beleuchtung der Radwege einzubinden und zu vertiefen?	x		Wird berücksichtigt. Das Thema Beleuchtung wird im Kapitel 4.3 Pilotprojekt ergänzt.
2.4		Die Aussage, dass die Beibehaltung der AG Radverkehr mit den bislang eingebundenen Verantwortlichen Bestand haben sollte und ein Kontakt zur Stadt Dessau zum Austausch empfohlen wird, findet meine volle Zustimmung. Zwingend notwendig erachte ich aber vor allem die Feststellung, dass es einen verantwortlichen Radverkehrsbeauftragten geben muss, der dieses komplexe Thema in vollem Umfang bearbeitet und begleitet. Begründet ist dies darin, dass nur durch eine Bündelung der Aufgaben und Verantwortlichkeit, eine effektive und wirksame Umsetzung erzielt werden kann.	-		Ist bereits berücksichtigt.
2.5		Wie im Entwurf beschrieben, wäre auch für die Gremien ein Ansprechpartner vorhanden, welcher einen Gesamtüberblick hat und somit auch die entsprechenden Aussagen zum Sachstand erteilen kann bzw. Hinweise und Probleme einzuordnen weiß.	-		Ist bereits berücksichtigt.
2.6		Inwieweit die einzelnen Maßnahmen und Vorschläge zur Beschilderung bzw. Markierung umsetzbar und umfangreich sind, kann nur bei einer detaillierten Antragstellung beurteilt werden.			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
2.7		Ergänzend wichtig erachte ich jedoch die durch den ADFC initiierte Selbsthilfe in Form einer kostenlosen App Wegeheld. Hierbei geht es um die Freilegung von Radwegen, -fuhrten und -streifen durch parkende Fahrzeuge. Über diese App ist es unkompliziert möglich, eine OWiG-Anzeige direkt an die Behörde zu versenden. Allerdings ist eine Einbindung der Stadt Bitterfeld-Wolfen durch den Oberbürgermeister noch nicht entschieden (in OB DB im Februar 2019 vorgesehen). Die App ist jedoch ein wichtiges Mittel, die zur Nutzung für den Radverkehr geschaffenen Möglichkeiten ungehindert zur Verfügung zu stellen. Eine bereits erfolgte Rücksprache mit Mitgliedern des ADFC sicherte eine Unterstützung auch für die Öffentlichkeitsarbeit zu.			Zur Kenntnis genommen. Die Möglichkeit, appgestützt Mängel und Hindernisse direkt an die entsprechenden Ämter zu übermitteln, wird begrüßt. Eine mögliche Einführung des Systems kann die Umsetzung der vorliegenden Radverkehrskonzeption weiter unterstützen.
3.1	Landkreis Anhalt-Bitterfeld, <b>Amt für Wirtschaftsentwicklung, Marketing und ÖPNV,</b> SB Verkehrsentwicklung / Genehmigungsbehörde Linienverkehr, 29.01.2019	Vielen Dank für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Entwurf des Radverkehrskonzeptes der Stadt Bitterfeld-Wolfen.			Zur Kenntnis genommen.
3.2		Aus Sicht des Aufgabenträgers ist bezüglich einer möglichen Umnutzung der Busspur im Bereich der Parsevalstraße und Farbenstraße nicht zu begrüßen bzw. eine vorherige Abstimmung notwendig.			Zur Kenntnis genommen.
3.3		Hinweis: Auf Seite 37 ist die Haltestelle Bitterfeld, ZUP aufgeführt. Mit der Fahrplanänderung ab 09.12.2018 erfolgte die Umbenennung der Haltestelle in Bitterfeld, Markt.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht korrigiert.
4.1	Land Sachsen-Anhalt, <b>Landesstraßenbaubehörde LSBB,</b> 24.01.2019	Zum Entwurf des Radverkehrskonzeptes Bitterfeld-Wolfen gebe ich folgende Stellungnahme ab.			Zur Kenntnis genommen.
4.2		Im Ergebnis der Betrachtung des Zielnetzes und der Maßnahmenliste, bezogen auf die Straßen der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, erkennt die LSBB die darin enthaltenen Aussagen zur Sanierung bzw. Erneuerung als Handlungsempfehlungen an.			Zur Kenntnis genommen.
4.3		Die in den als „Neubau“ aufgelisteten Vorschlägen mit den Maßnahmennummern 7.220; 7.225; 7,230 sind aus Sicht der LSBB im Rahmen der Anbindungen Wasserfront durch die Stadt Bitterfeld-Wolfen zu realisieren.	x		Wird berücksichtigt. Wird in der Maßnahmenübersicht bzw. in der Grobkostenschätzung geändert. In dem Falle sind die Knotenpunkte durch die Stadt zu realisieren, da sie der Erschließung der Bauflächen dienen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
4.4		Die Maßnahmen 7.055; 7.245; 7.247; 7.275; 7.265 sind Bestandteil der Um- und Ausbaumaßnahme B100 Bitterfeld Bismarckstraße-Friedensstraße-Wittenberger einschließlich B183 Dürener Straße.	x		Wird berücksichtigt. In der Maßnahmenübersicht werden die hier aufgezählten Maßnahmen mit dem Hinweis „Bestandteil der Um- und Ausbaumaßnahme B100 Bitterfeld Bismarckstraße-Friedensstraße-Wittenberger einschließlich B183 Dürener Straße“ ergänzt.
4.5		Im Hinblick auf die im Konzept enthaltenen Vorschläge und Maßnahmen-skizzen müssten die dafür erforderlichen Planunterlagen bei der LSBB als Baulastträger eingereicht werden.			Zur Kenntnis genommen.
4.6		Zu den als Anlage beigefügten Maßnahmenskizzen wird seitens der LSBB in diesem Rahmen keine Stellungnahme abgegeben.			Zur Kenntnis genommen.
5.1	Land Sachsen-Anhalt, <b>Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr</b> , 30.01.2019	<u>Seite 6 letzter Absatz</u> [Textvorschlag in grau] ...Bund ( <del>LSBB</del> ) und Land sowie Landkreis sind ebenfalls als Baulastträger auf Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen für den Radverkehr verantwortlich....	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht korrigiert.
5.2		<u>Seite 11 zweiter Absatz</u> [Textvorschlag in grau] ...Die wesentliche Grundlage für das landesweite Radverkehrsnetz bilden bisher die vorhandenen 18 überregionalen touristischen Radwege, die von landesweiter Bedeutung sind und mit einer Gesamtlänge von 2.407 km das Land <del>radverkehrsseitig</del> radtouristisch erschließen... Innerhalb des Radverkehr-Gesamtsystems <del>wird</del> wurde ein Landesradverkehrsnetz (LRVN) entwickelt....	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht korrigiert.
5.3		<u>Seite 11 dritter Absatz</u> [Textvorschlag in grau] ... <del>Im Herbst 2018 startete die Fortschreibung des Landesradverkehrsplans.</del> Der Koalitionsvertrag 2016-2021 gibt nun eine ganz neue Zielrichtung vor. Im Mittelpunkt steht die Entwicklung eines ganzheitlichen Radverkehrssystems für den touristischen, aber vor allem auch für den Alltags- und Freizeitradverkehr. Deshalb startete im Herbst 2018 die Neuaufstellung des Landesradverkehrsplans, der künftig viel stärker auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet sein wird. Dies beinhaltet u.a. auch die Planung eines neuen alltagstauglichen und baulastträgerübergreifenden Landesradverkehrsnetzes.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt.



Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
5.4		<p><u>Seite 16-17 Absatz „Schutzstreifen außerorts“ [Hinweis]</u> Hinweis zum aktuellen Sachstand der Diskussion: Der Bund lehnt nach der Modellstudie die Schutzstreifen außerorts als Führungsform ab, der Modellversuch sei gescheitert und er lehnt auch die Aufnahme dieser Führungsform in die StVO ab. Die am Modellversuch beteiligten Bundesländer üben gegen die Position des Bundes massiv Druck aus, da aus Sicht der Bundesländer der Modellversuch keineswegs negativ verlaufen ist und die Schutzstreifen außerorts gut von der Bevölkerung angenommen werden. Die Testländer werden die Modellversuche voraussichtlich in eigener Verantwortung weiterführen, wie dies vom Gutachter empfohlen wurde. Sachsen-Anhalt prüft derzeit die Möglichkeit, sich der Testreihe in eigener Verantwortung anzuschließen. Eine Entscheidung hierüber steht jedoch noch aus. Die Bundesländer sehen die Diskussion um die Aufnahme der Schutzstreifen außerorts in die StVO auch noch nicht als beendet an.</p> <p>Insofern würde ich den Absatz mit folgendem Satz beenden: Es bleibt abzuwarten, bis vom Gesetzgeber die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Einsatz für Schutzstreifen außerorts geschaffen werden.</p>			Zur Kenntnis genommen.
5.5		<p><u>Seite 18 dritter Absatz [Textvorschlag in grau]</u> Aktuelle Planungsparameter und zentrale Qualitätskriterien für RSW finden sich u.a. in: (hier bitte als vierten Unterpunkt aufnehmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 (VV Radschnellwege 2017-2030)</u>, geschlossen zwischen dem Bund und den Bundesländern zur Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes in Verbindung mit § 5b Bundesfernstraßengesetz zum Bau von Radschnellwegen in Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände</li> </ul>	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt.
5.6		<p><u>Seite 40 [Hinweis]</u> Hinweis zur Wegweisung an touristischen Radwegen der Klasse 1 und 2 Das Wirtschaftsministerium stellt über die FSIB m.W. für die überregionalen Radwege (Klasse 1 und 2) kostenlos Wegweiser zur Verfügung. Hier kann gerne der Kontakt vermittelt werden.</p>			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
5.7		<p><u>Seite 42</u> [Hinweis] Hinweis zum Touristischen Leitsystem in Sachsen-Anhalt (Stand 2005) Für die Beschilderung der überregionalen Radwege hat das Land Handlungsempfehlungen herausgegeben „Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt – Einheitliche Wegweisung für überregionale Radwege in Sachsen-Anhalt (EWR)“. Die Handlungsempfehlungen befinden sich derzeit in der Überarbeitung (Entwurf siehe Anlage). Nach Veröffentlichung des Entwurfs erlangt dieser Richtliniencharakter. Beim Aufbau eines flächendeckenden Leitsystems wird die Anwendung der EWR vorausgesetzt. Um die Übersichtlichkeit für die Nutzer zu gewährleisten, ist die Anwendung der EWR auch für die Ausweisung von Routen geboten, die nicht in den Anwendungsbereich der EWR fallen. Darüber hinaus wird nach Planung des neuen Landesradverkehrsnetzes auch ein landesweites Wegweisungskonzept für den Alltagsradverkehr erarbeitet.</p>	-		Ist bereits berücksichtigt. Wird im Bericht erwähnt. Siehe 8.47, 8.48, 8,49
5.8		<p><u>Seite 54 „Aufklärung“</u> [Hinweis] Hinweis zu den vorgeschlagenen Kursen für Schülerkinder und ältere Personengruppen: Diese Themen sind im Verkehrssicherheitsprogramm verankert und werden auch im neuen Landesradverkehrsplan fixiert. Wenn Unterstützung gewünscht ist, kann hier Kontakt zum Referat 35 des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr sowie zum Bildungsministerium und der Landesverkehrswacht hergestellt werden.</p>			Zur Kenntnis genommen.
5.9		<p><u>Seite 55 „Information“ erster Absatz</u> [Hinweis, Textvorschlag in grau] bitte wie folgt ergänzen: Auch der Koalitionsvertrag 2016 – 2021 sieht die Einführung eines landesweiten Radwegemanagements inkl. Mängelmeldesystem vor. Die Umsetzung wird im neuen Landesradverkehrsplan verankert. Darüber hinaus noch ein Hinweis: In 2019 soll die Gründung einer AGFK auch in Sachsen-Anhalt erfolgen. Zum Thema Information und Öffentlichkeitsarbeit sowie vielen anderen Themen wird die AGFK künftig gute Unterstützung leisten. Die Stadt sollte eine Mitgliedschaft in Erwägung ziehen. Bei Interesse können Sie sich gern an mich wenden.</p>	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt. Siehe 8.19
6.0		<p><u>Seite 85</u> [Hinweis] Hinweis: Neben der genannten Arbeitsgruppe und dem Radverkehrsbeauftragten sollte die Stadt ernsthaft über ein Mitgliedschaft in der AGFK nachdenken. Hiermit wäre die Vernetzung mit Nachbargemeinden, dem Landkreis und dem Land gegeben. Der Punkt „AGFK“ könnte dann hier mit aufgenommen</p>	x		Wird berücksichtigt. Wird im Kapitel 4.4 Rahmenbedingungen ergänzt.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
6.1		<u>Seite 87 Tabelle Fördermöglichkeiten</u> Zum Förderprogramm nachhaltige Mobilität sind keine Angaben hinterlegt. Anbei finden Sie den Flyer sowie unter folgendem Link weiterführende Auskünfte zum Förderprogramm: <a href="https://mlv.sachsen-anhalt.de/themen/radverkehr/foerderprogramme-radverkehr/foerderung-von-radverkehrsanlagen-und-infrastruktur/">https://mlv.sachsen-anhalt.de/themen/radverkehr/foerderprogramme-radverkehr/foerderung-von-radverkehrsanlagen-und-infrastruktur/</a>	x		Wird berücksichtigt. Im Bericht wird darauf verwiesen bzw. ergänzt.
6.2		Die Tabelle kann demnach bzgl. „Förderung nachhaltiger Mobilität“ wie folgt ausgefüllt werden: Planungen und Konzepte Zeile 1-3 leer  Innerorts Zeile 1-4 x Zeile 5-6 leer Zeile 7-8 x Zeile 9 (x) Zeile 10 x Zeile 11 (x) Zeile 12 leer  Außerorts Zeile 1-3 x Zeile 4-5 leer Zeile 6-9 x Zeile 10 (x) Zeile 11 leer Zeile 12 x  ÖV-Verknüpfung Zeile 1-3 x Zeile 4 leer Zeile 5-6 x  Sonstige Maßnahmen Zeile 1-4 leer Zeile 5 (x)	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht korrigiert.
6.2		Folgende drei Anlagen waren der Stellungnahme beigelegt: Entwurf EWR, Entwurf EWR Anlagen, „0181128 Flyer Förderprogramm			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
7.1	Landkreis Anhalt- Bitterfeld <b>Polizeirevier Anhalt- Bitterfeld,</b> 15.01.2019	Derzeit und nach dessen Durchsicht gibt es hinsichtlich des Radverkehrskonzeptes keine Einwände bzw. Ergänzungshinweise seitens des Polizeireviers Anhalt-Bitterfeld.			Zur Kenntnis genommen.
8.1	<b>ADFC Regionalverband Dessau,</b> 28.01.2019	Stellungnahme zum Entwurf der Radverkehrskonzeptes für Bitterfeld-Wolfen durch den ADFC Regionalverband Dessau			Zur Kenntnis genommen.
8.2		Grundsatzkommentare Wir bewerten das vorliegende Konzept als sehr fundiert. Es ist eine hervorragende Grundlage, die mit dem Konzept verbundenen Ziele zu erreichen: Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split durch eine schrittweise Verbesserung und Ertüchtigung der Fahrradinfrastruktur mit baulichen Maßnahmen.			Zur Kenntnis genommen.
8.3		Für dieses Ziel wäre zu überlegen eine Zielmarke am Modal Split zu definieren, die es möglich macht Erfolge messen zu können.			Zur Kenntnis genommen. Derzeit liegen keine Zahlenwerte eines Modal Split für die Stadt Bitterfeld-Wolfen vor.
8.4		In der Zukunft hilfreich ist die regelmäßige Teilnahme am Projekt „Mobilität in Städten- SrV“ der TU Dresden. Die zukünftige Teilnahme an diesem Projekt wäre als Maßnahme zu ergänzen.	x		Wird berücksichtigt. Die Empfehlung einer Teilnahme am Projekt „Mobilität in Städten-SrV“ wird berücksichtigt. (siehe Verkehr in Zahlen/ Kapitel 5 Zusammenfassung Empfehlungen). Siehe 8.13, 8.26, 8.27, 8.50
8.5		Erfahrungen zur Umsetzung eines RVK aus Dessau-Roßlau können für die erfolgreiche Umsetzung hilfreich sein, denn ein Konzept wird daran gemessen wie dessen Umsetzung institutionell und politisch verankert ist.			Zur Kenntnis genommen.
8.6		Es bedarf eines „Kümmerers“, der ergänzend zu den bestehenden Hierarchien auf die Umsetzung achtet und die Bearbeitung der Maßnahmenpläne unterstützt. Das darf ein/e Radverkehrsbeauftragte/r sein, der/die in der Pilotphase mit einem entsprechenden Zeitbudget und Kompetenzen ausgestattet ist.	-		Ist bereits berücksichtigt. Die Schaffung einer entsprechenden Personalstelle wird im Bericht (Kapitel 4.4 Rahmenbedingungen und 5 Zusammenfassung Empfehlungen) angeregt.
8.7		Flankiert werden sollte diese Person durch eine AG, die regelmäßig über die Maßnahmen berät und auf Basis festgelegter finanzieller Mittel verteilt auf Zeitscheiben beschließendes Vorschlagsrecht hat.			Zur Kenntnis genommen. Der vorgeschlagene Ansatz wird befürwortet und soll in der weiterführenden Planung und Umsetzung berücksichtigt werden.
8.8		Es empfiehlt sich die Maßnahmen möglichst konkret in Zeitscheiben einzustellen und auf Basis von zwei finanziellen Szenarien nach NRVP zu planen. Dabei könnte neben dem Budget als „Einsteiger“ (wie erfolgt) eine ambitioniertere Variante vorkommen und unter Bezug auf Fördermittel konkret geplant werden.			Zur Kenntnis genommen. Der vorgeschlagene Ansatz wird befürwortet und soll in der weiterführenden Planung und Umsetzung berücksichtigt werden. Das Aufstellen eines Finanzierungsplans und eines Umsetzungsplans wird als Empfehlung im Kapitel 5 Zusammenfassung Empfehlung angeführt.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8.8		Wir empfehlen darüber hinaus die Sofortmaßnahmen monetär zu bewerten und zusammen mit geeigneten Pilotmaßnahmen (z.B. Abstellanlagen, Verbindung Zentrum Bhf. bzw. Zentrum Goitzsche, Fahrradaktionstag) als eigenes Paket haushälterisch und politisch beschließen zu lassen. Die Startmaßnahmen könnten die weitere Umsetzung bewerben und das <u>Konzept kann an Fahrt aufnehmen.</u>			Zur Kenntnis genommen. Der vorgeschlagene Ansatz wird befürwortet und soll in der weiterführenden Planung und Umsetzung berücksichtigt werden. Das Aufstellen eines Finanzierungsplans und eines Umsetzungsplans wird als Empfehlung im Kapitel 5 Zusammenfassung Empfehlung angeführt. Siehe 8.20, 8.87
8.10		Ein RVK steht und fällt mit prominenter und öffentlicher Unterstützung sowie mit der Motivation der Verwaltung insgesamt. Kurz: Die Umsetzung darf Spaß machen und alle mitnehmen. Geeignet wäre dafür die jährliche Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, die „Alle“ einlädt mitzumachen: „Mit's Rad“!	x		Wird berücksichtigt. Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ wird im Bericht unter dem Kapitel Kommunikation und öffentlichkeitswirksame Aktionen angeführt.
8.11		1.1 Zielstellung Wir empfehlen statt „zu Lasten des MIV“ den Passus „deutliche Radverkehrssteigerung am MIV erzielen sollte“. Warum: Weil die Formulierung <u>positiver ist und niemandem etwas wegnimmt. (S.3, letzter Satz)</u>	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht korrigiert.
8.12		1.2 Grundsätze In der einführenden Aufzählung darf das Wort „gesund“ vorkommen.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht entsprechend angepasst.
8.13		Wir empfehlen an dieser Stelle einen Richtwert am MIV zu formulieren. Das kann problematisch sein, eröffnet der Stadt ein Monitoring des Fortschritts. Für diesen Zweck könnte das SrV als geeignetes Instrument für die Abbildung der gesamten Verkehrssituation dienen. Die Teilnahme am SrV könnte in eine gesonderte Beschlussfassung übernommen werden.	x		Wird berücksichtigt. Die Empfehlung einer Teilnahme am Projekt Mobilität in Städten - SrV wird berücksichtigt. Siehe 8.4, 8.26, 8.27, 8.50
8.14		Absatz „Mehr Radverkehr - Mobilität für Alle“ Wir empfehlen den Alltagsradverkehr vor der touristische Radnutzung anzuführen, beginnend mit: „Im Alltag...“. Die Fahrradnutzung im Alltag ist ganz wesentlich mit den positiven Effekten des Radfahrens f. die Stadt und die Menschen verbunden.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht angepasst.
8.15		Absatz Radverkehr ist Bewegungs- und gesundheitsfördernd (...) Wir empfehlen in diesem Absatz die durchschnittliche Reduzierung des Krankenstandes in Betrieben aufzunehmen, da es sich lt. Untersuchungen um einige Tage handelt, die für die Wertschöpfung besonders relevant sind. Für die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ ist diese Tatsache wesentliche Motivation.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt.
8.16		Absatz Tourismus und Wirtschaftsförderung Neben dem Tourismus profitiert die Wertschöpfung im Einzelhandel, da die Attraktivität der meisten Innenstädte/ Zentren steigt, wenn die Ankünfte mit Fahrrädern erfolgen.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt.
8.17		Absatz Radverkehr als System zu S. 7 Infrastruktur: lt. Runderlass des Landes Sachsen-Anhalt aus dem Jahr 2011 ist die Förderung des Baus von Radverkehrsanlagen an die Grundsätze der ERA 2010 explizit gebunden. Der Passus „anzustreben“ wäre demnach entsprechend anzupassen.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht geändert.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8.18		WICHTIG hierbei ist die Unterscheidung zwischen Neubau und Sanierung/Unterhalt, denn besonders f. Sanierung und Unterhalt sollten die Standards entsprechend definiert werden, das schützt vor Enttäuschungen auf der Seite der Nutzenden.			Zur Kenntnis genommen. Die ERA 2010 wird als Grundlage für Neubau und Sanierung/Unterhalt herangezogen.
8.19		zu S. 7 Koordination: derzeit steht eine AG fahrradfreundlicher Kommunen in Sachsen-Anhalt kurz vor der Gründung, dies bitte in geeigneter Weise formulieren (Abk.: AGFK Sachsen-Anhalt)	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt. Siehe 5.9
8.20		1.3 Planerische Grundlagen Absatz Nationaler Radverkehrsplan 2020 (NRVP) Der NRVP nennt wie im Konzept aufgegriffen Kennzahlen zur Radverkehrsförderung je Einwohner/In und Jahr. Im hier vorliegenden Konzept wurde sich am Minimum orientiert. Wir empfehlen gestuft vorzugehen, damit die Umsetzung des Konzeptes nicht zu lange dauert und auf der anderen Seite die finanziellen Ressourcen nicht über den Maßen belastet werden. Zu Beginn an einem mittleren Wert orientieren und ggf. nach ersten Erfolgen senken.	x		Wird berücksichtigt. Diese Empfehlung wird im Kapitel 5 Zusammenfassung Empfehlung angeführt. Die Erstellung eines Stufenplans für die Finanzierung ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Für die Maßnahmen Abstellanlagen, Nicht investive Maßnahmen und Weitere Maßnahmen wurde der Wert dementsprechend geändert. Der vorgeschlagene Ansatz wird befürwortet und soll in der weiterführenden Planung und Umsetzung berücksichtigt werden. Siehe 8.87
8.21		2.1 Aktuelle Entwicklungen Absatz ERA 2010. An dieser Stelle ebenfalls der Verweis auf den Runderlass des Ministeriums von 2011, als Fördervoraussetzung beispielsweise für die Planung der B100, Innenstadt Bitterfeld, die wir als ADFC Landesverband nach den Kriterien der ERA 2010 kommentieren und prüfen werden.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt.
8.22		Absatz StVO 2013 Der Anstrich Zusatzzeichen „E-Bike frei“ bis 25 Km/h für normale innerörtliche Radwege ist vermutlich recherchiert, kommt uns jedoch etwas irreführend vor, da wir der Ansicht sind, dass normale E-Bikes den Radweg benutzen müssen bzw. dürfen wie normale Fahrräder	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt. (Siehe 1.2)
8.23		2.2 Infrastruktur Absatz Fahrradstraßen Hier bereits der Hinweis, dass es im Ermessen der StVB liegt wann eine Fahrradstraße angeordnet werden kann, jedoch durchaus als Mittel der Förderung des Radverkehrs, quasi als Angebot f. die zukünftige Entwicklung einer Route (z.B. von den Zentren zu den Bahnhöfen) und vor allem zur Sicherheit der Radfahrenden. Wenn ohnehin Tempo/ Strecke 30 als Maßnahme geplant ist, wäre zu überlegen welcher Nachteil für alle Verkehrsteilnehmenden entsteht, wenn es eine Fahrradstraße wird.		x	Wird nicht berücksichtigt. Grundsätzlich wird die Anordnung einer Fahrradstraße befürwortet. Für die Anordnung einer Fahrradstraße muss lt. VwV-StVO (Fassung 22.05.2017) das Fahrrad das vorherrschende Verkehrsmittel in diesem Streckenabschnitt sein. Derzeit befindet sich Bitterfeld-Wolfen in der Entwicklungsphase, daher wird die Anordnung von Fahrradstraßen als weiterführendes Planungsinstrument angeführt.
8.24		Absatz „Vermeintlicher Schutz (...) Fehlerteufel: „durch Rädern mit Anhängern“	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht korrigiert.
8.25		3.1 Lage und Einordnung Absatz Räumliche Einordnung und Stadtstruktur Frage: Die Tagebaurestlöcher sind u.E. vor allem im Osten relevant, zumindest aus Sicht des Radverkehrs?	x		Wird berücksichtigt. Text wird angepasst.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8.26		Absatz Fahrradtradition Hier wäre angezeigt eine Prognose zu wagen, ggf. Zahlen zu nennen wie der Radverkehrsanteil derzeit liegt, z.B. im Vergleich zu Dessau-Roßlau, das derzeit übrigens wieder am SrV teilnimmt und/oder Halle/Saale, Leipzig.			Zur Kenntnis genommen. Derzeit liegen keine Zahlenwerte eines Modal Split für die Stadt Bitterfeld-Wolfen vor. Die Empfehlung einer Teilnahme am Projekt „Mobilität in Städten - SrV“ der TU Dresden wird im Bericht ergänzt. Siehe 8.4, 8.13, 8.27, 8.50
8.27		Absatz Verkehr in Zahlen Hier ggf. der Hinweis, dass die Teilnahme am SrV für belastbare Zahlen zum Besitz und zum Verkehrsverhalten im Sinne des Modal Splits sorgt und für weitere Planungen sehr gut geeignet erscheint.			Zur Kenntnis genommen. Die Empfehlung einer Teilnahme am Projekt „Mobilität in Städten - SrV“ der TU Dresden wird im Bericht ergänzt. Siehe 8.4, 8.13, 8.26, 8.50
8.28		3.2 Straßen und Wegenetz Absatz Geschwindigkeitsbegrenzung (...) Tempo 30 als Maßnahme zur Förderung des Fahrens im Mischverkehr. Hierzu ist zu sagen, dass diese Aussage grundsätzlich nicht falsch ist, jedoch die Gewohnheiten der Radfahrenden Bevölkerung vor Ort sehr unterschiedlich sein können. In Dessau-Roßlau wird diese Maßnahme von allen Altersklassen skeptisch gesehen und mit Unverständnis quittiert. Die Menschen haben extreme Vorbehalte im Mischverkehr zu fahren, obwohl es nachweislich nicht gefährlicher ist. Es kann sein, dass diese Maßnahme zu umgekehrten Effekten führt und ggf. flankiert werden müsste (z.B. Hinweisschilder: „Fahren auf der Fahrbahn erlaubt“, Schleusen, Piktogramme).			Zur Kenntnis genommen. Die Erhöhung der objektiven Sicherheit für den Radverkehr aufgrund der Anordnung Tempo 30 findet sich in verschiedenen Fachpublikationen wieder. Flankierende Maßnahmen sollten im Zuge der Ausweitung von Tempo 30 geprüft werden.
8.29		3.3 Infrastruktur Radverkehr Absatz Gemeinsamer Fuß- und Radweg, Zweirichtungsverkehr 11% dieser Führungsform (innerorts) ist sehr viel, bitte in den Maßnahmen schauen, ob diese Art der Führungsform mit geeigneten Maßnahmen verringert werden kann.	x		Wird berücksichtigt. Wird geprüft und ggf. geändert.
8.30		Absatz Gehweg - Rad frei Mit 1,6 % Anteil ist diese Führungsform erfreulich selten. Für diese Führungsform sollte es im Regelfall andere Lösungen geben. Es ist anzustreben diese Zahl nicht zu erhöhen. Im Ausnahmefall nur kurzfristig temporär.			Zur Kenntnis genommen. Zur schnellen Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr wird diese Maßnahme (Anordnung Gehweg - Rad frei) als Sofortmaßnahme in ausgewählten Situationen in der Maßnahmenübersicht vorgeschlagen.
8.40		Absatz Qualitäten der Radverkehrsanlagen In der Kategorie „mittel“ sind Sanierung und Instandsetzung vorgesehen. Hier möge sich die Verwaltung bitte festlegen mit einem ergänzenden Verweis: „nach ERA 2010“. Wir erleben in Dessau, dass Sanierung i.d.R. bedeutet weiterhin zu schmal und ohne Steigerung der Sicherheit, bisweilen halbherzig mit alten Borden. Gleiches gilt für die Kategorie „schlecht“.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt. Die Anwendung der ERA wird als Grundlage angenommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8.41		Grundsätzlich stellt sich uns die Frage, ob die beiden Kriterien Belag und Konformität verknüpft werden bzw. ob beides in den Maßnahmen aufgegriffen wird, wenn beides Maßnahmen erfordert, also Sanierung und/oder <u>Neubau und begleitende Anordnung in z.B. „Benutzungsrecht“?</u>	-		Ist bereits berücksichtigt Sowohl die Belagsqualität als auch die StVO-Konformität fließen in die Maßnahmenplanung ein.
8.42		<u>Absatz Fahrradparken</u> Unter Punkt Anforderung Infrastruktur u. weitere Hier wollen wir ein wenig ausholen, weil es ebenfalls ein Dauerthema in Dessau ist. Fahrradboxen sind diebstahlsicher ebenso wie Fahrradbügel. Die heutigen Nutzenden von Abstellanlagen möchten zusätzlich auf Teilediebstahlsicherheit und Vandalismus Sicherheit vertrauen vor allem an z.B. Bike u. Ride (Bhf.) Orten. Es wäre ratsam dies im Text zu präzisieren oder für bestimmte Orte, um Vandalismus sicher zu ergänzen (z.B. Bahnhofspunkte). Hochwertige Räder und E-Bikes werden i.d.R. tagsüber nicht an Fahrradbügeln angeschlossen, wenn sie von morgens bis in die Nachtstunden dort verbleiben. Die Nutzenden z.B. der Bahn nehmen die Räder im Zug mit oder es wird f. den Weg zum Bahnhof nicht genutzt. Es sollte ergänzt werden an welchen Standorten Fahrradboxen, Fahrradräume und/oder Radstationen nötig sind. Ein Fahrradraum könnte die bisherige Abstellanlage am Bitterfelder Bahnhof werden, wenn diese „eingezäunt“ und abschließbar ist. Schlüssel können an registrierte Nutzer ausgegeben werden. Dem folgend findet sich unter dem Absatz „Öffentliche Einrichtung ÖPNV Verknüpfung“ ab S. 72 auf S. 75 zum Haltepunkt Bitterfeld das Pilotprojekt Radstation mit Reparatur und Verleih sowie vermietbaren Fahrradboxen. Im Bahnhof Bitterfeld gibt es links neben dem Bäcker einen ungenutzten (z.Z. verschlossenen) Raum. Dieser könnte als kurzfristige Lösung nach Anbau einer Rampe zum Fahrrad abstellen genutzt werden, <u>um dann die weiteren Maßnahmen einzuleiten.</u>	-		Ist bereits berücksichtigt Im Unterkapitel „Potential Bike+Ride-Anlagen an S-Bahnhaltepunkten“ wird zu jedem Haltepunkt (Abb. 206-Abb. 209) eine Empfehlung aufgezeigt. Weitere Detailvorschläge sollen in einem separat zu erstellenden Fahrradabstellkonzept erarbeitet werden. Das Erstellen eines Fahrradabstellkonzepts wird als Empfehlung im Kapitel 5. Zusammenfassung Empfehlung aufgeführt. Teilaspekte werden ggf. im Bericht ergänzt.
8.43		Zum Absatz „ÖPNV Verknüpfung“ ab S. 36 empfehlen wir zu jedem Haltepunkt noch den Unterpunkt „Potential“.	-		Ist bereits berücksichtigt. Die Potentiale je Haltepunkt werden im Kapitel Konzeption angeführt (siehe 8.42). Im Kapitel Analyse soll bzw. wird der derzeitige Bestand beschrieben und ein kurzes Fazit gegeben.
8.44		Dieser sollte beim Haltepunkt Bitterfeld enthalten: „Vor Erweiterung des Park-and-Ride-Platzes sollten Vandalismus- und Teilediebstahl sichere Abstellanlagen wie Fahrradboxen, Fahrradräume oder eine Radstation die Erweiterung überflüssig machen und/oder neue Nutzende erschließen.“	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht angepasst. Siehe 9.9



Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8.45		Der Standort der Fahrradabstellanlage Haltepunkt Jeßnitz macht wegen seiner unsicheren Lage Fahrradboxen erforderlich. Die derzeit wenig nachgefragten Abstellmöglichkeiten könnten eine Folge des schlechten Angebotes z.B. in Jeßnitz sein. Es erscheint ratsam das Angebot zweistufig zu verbessern und bei steigender Nachfrage nachzulegen. Das bedeutet die Neuanlage von Abstellmöglichkeiten sollte räumlich auf Zuwachs geplant sein.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht angepasst.
8.46		Absatz Wegweisung Unterpunkt Ausweisung v. Strecken S. 41, Fehlerteufel: „Radwege inne“	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt.
8.47		Absatz Fahrradwegweisung - allgemein geltender Standard Unterpunkt Richtlinien Es wird immer wieder bemängelt, dass in der Tat der Standard des LRVP (alt) (Tour. Leitsystem Sachsen-Anhalt) beim Radverkehr nicht konform zum FGSV-System ist. Entsprechend wird in Zukunft darauf zu achten sein.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Fazit ergänzt. Im Kapitel 4.3 Pilotprojekte wird unter dem Absatz Gestaltung der Wegweiser und Schilder die Anpassung an die Standardrichtlinie der FGSV 245 empfohlen. Siehe 8.48, 8.49
8.48		Unterpunkt Wegweisungstypen Es ist bedauerlich, dass sich der Zweckverband nicht f. das FGSV-System entschieden hat, zumal inzwischen FGSV- Konformität gefördert wird.			Zur Kenntnis genommen. Siehe 8.47, 8.49, 5.7
8.49		Unterpunkt Bestand Wegweiser, Infotafeln Nach Möglichkeit an FGSV-System anpassen. Ist das in den Maßnahmen berücksichtigt?	-		Ist bereits berücksichtigt Siehe 8.47, 8.48, 5.7
8.50		3.4 Nutzerbefragung Absatz Fahrradklima-Test „Es liegen keine Zahlen f. d. Modal Split“ vor. Wir möchten unsere Empfehlung zur Teilnahme am SrV erneuern.			Zur Kenntnis genommen. Die Empfehlung einer Teilnahme am Projekt „Mobilität in Städten - SrV“ der TU Dresden wird im Bericht ergänzt. Siehe 8.4, 8.13, 8.26, 8.27
8.51		Die Ergebnisse des FKT 2018 werden im Frühjahr veröffentlicht. Bit-Wolfen wird wieder in der Bewertung sein.			Zur Kenntnis genommen.
8.52		Absatz Umfrage zum Radverkehr per Fragebogen Letzter Anstrich des Resümees: Die offensichtlich gegensätzlichen Wahrnehmungen von Jugendlichen und Personen über 18 Jahre bezgl. der Radverkehrssituation sind wichtig. Wir wünschen uns diese kurz beschrieben im Text, wenn diese bekannt sind. Den ADFC und die StVB interessiert dieser Sachverhalt sehr, weil es eine Frage der Nutzungspräferenz ist, denn offensichtlich haben junge Leute ebenfalls Angst z.B. auf der Fahrbahn zu fahren.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8.53		3.7 Kommunikation Absatz Information Zum ersten Absatz regen wir an, die BürgerInnen zweimal im Jahr zu einem Bürgertreff einzuladen, bei dem Baumaßnahmen vorgestellt werden, Neuerungen und Fragen sowie Anregungen aufgenommen werden können. Im Prinzip Themen der Sonderseite (WEB) aufgegriffen werden. Wir regen ergänzend zur Sonderseite die Auflage eines Faltblattes an, das die wichtigsten Regeln, Führungsformen und Wissenslücken aufgreift und anhand von Bildmaterial aus dem Stadtgebiet illustriert (z.B. nach Vorlage ADFC-Faltblatt oder Faltblatt der StVB in Dessau-Roßlau).	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt.
8.54		Absatz Motivation In Sachsen-Anhalt führt die Polizei u.E. keine Fahrrad-Codierung mehr durch. Jedenfalls nicht regelmäßig, höchstens auf Anfrage.			Zur Kenntnis genommen.
8.55		3.8 Fazit Anstrich bitte ergänzen: Die Umsetzung eines RVK bedarf eines Kümmers. Diese Rolle sollte ein/e Radverkehrsbeauftragte/r einnehmen.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht angepasst. Siehe 8.83
8.56		4.1 Netzentwicklung Absatz Netzkategorisierung Wären die Netzkategorien ggf. anders anzusetzen: + AR/ IR II - regionales Netz zwischen Mittelzentren z.B. nach Dessau-Roßlau unabhängig von einer Radschnellwegverbindung, darunter würde Z.B. die Beseitigung der Engstelle auf der Bundesstraße in Bobbau fallen. + das Hauptnetz erfüllt IR III? statt IR IV + das Nebennetz erfüllt IR IV? statt IR V		-	Wird nicht berücksichtigt.
8.57		4.2 Maßnahmen Grundsätzlich: Es wäre sehr wünschenswert, wenn bei allen Abbildungen bzw. Fotos die jeweilige Maßnahmennummer der Anlage ergänzt werden könnte. Das erleichtert die Vorstellung bzw. die Verknüpfung zu den manchmal sehr abstrakten Maßnahmen und umgekehrt wäre es hilfreich, wenn im Katalog (Anlage) in einer Spalte der Hinweis auf das Foto bzw. die Abbildungsnummer stünde.	x		Wird berücksichtigt. Siehe 8.65
8.58		Absatz Maßnahmen Umsetzungspriorität Unterpunkt Sofortmaßnahmen Sind alle Sofortmaßnahmen im Maßnahmenkatalog gelistet (z.B. Wegweisung und Fahrradparken)? ...Und sind diese Maßnahmen 1zu1 die Pilotprojekte wie im Text beschrieben? Das ist ein wenig missverständlich. Bitte überlegen, ob die Begrifflichkeiten nicht unterschiedliches suggerieren, zumal wir diese Art Projekte in eine gesonderte Finanzierung bzw. Beschlussfassung einordnen würden.	x		Wird berücksichtigt. Sofortmaßnahmen sind sowohl Bestandteil der Pilotprojekte, als auch der Netzentwicklung. In der Maßnahmenübersicht mit der Grobkostenschätzung sind ausschließlich Sofortmaßnahmen enthalten, die im Bezug zur Netzentwicklung bzw. zu Radverkehrsanlagen stehen. Wird im Bericht im Kapitel 4.2 Maßnahmen genauer erläutert.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8.59		Das Fazit beschreibt sehr viel guten Zustand, was erfreulich ist. Entspricht das „gut“ der Beschreibung in Kapitel 3.3 zum Belag und betrifft es ebenfalls die StVO-Konformität, bzw. keinen Handlungsbedarf im Hinblick auf Anordnungen? Die ca. 40 km mit Handlungsbedarf entsprechen dann den Zustandsstufen „mittel“ und „schlecht“? Wenn dem so ist wäre es wünschenswert, das im Text zu ergänzen.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht erläutert.
8.60		4.3 Pilotprojekte Wenn die Pilotprojekte identisch mit den Sofortmaßnahmen sind, empfehlen wir wie bereits beschrieben eine eigene Kostenschätzung und gesonderte Beschlussfassung mit konkretem Zeithorizont je nach Höhe der Kosten.			Zur Kenntnis genommen. Pilotprojekte sind zum Teil Sofortmaßnahmen und sonstige Maßnahmen. Siehe 8.58 Der vorgeschlagene Ansatz wird befürwortet und soll in der weiterführenden Planung und Umsetzung berücksichtigt werden. Das Aufstellen eines Finanzierungsplans und eines Umsetzungsplans wird als Empfehlung im Kapitel 5. Zusammenfassung Empfehlung aufgeführt.
8.61		Unterpunkt Ergänzung/ Erweiterung Tempo 30 Zonen Sind die beschriebenen Maßnahmen im Maßnahmenkatalog enthalten?	-		Zur Kenntnis genommen. Ist bereits berücksichtigt. Pilotprojekte sind grundsätzlich nicht in der Maßnahmenübersicht enthalten. Siehe 8.58 Sofern die Ergänzung/ Erweiterung Tempo-30-Zone im Bereich des Zielnetzes liegt, ist diese in der Maßnahmenübersicht enthalten.
8.62		Unterpunkt Öffnung Einbahnstraßen Sind die beschriebenen Maßnahmen im Maßnahmenkatalog enthalten?	-		Zur Kenntnis genommen. Ist bereits berücksichtigt. Sofern die Öffnung der Einbahnstraßen im Bereich des Zielnetzes liegt,... Siehe 8.61, 8.58
8.63		Wie viel Kilometer des Zielnetzes würde durch die umfangreiche Freigabe v. Einbahnstraßen in beide Richtungen befahrbar werden? Diese Zahl wäre hilfreich.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt.
8.64		Unterpunkt Markierungsarbeiten Sind die beschriebenen Maßnahmen im Maßnahmenkatalog enthalten?	-		Zur Kenntnis genommen. Ist bereits berücksichtigt. Sofern die Markierungsarbeiten im Zielnetzes liegen,... Siehe 8.61, 8.58 Markierungen sind ein wesentlicher Bestandteil des Maßnahmenplans (Führungsformen: Radfurten, Schutzstreifen,...). Markierungsmaßnahmen werden übersichtlich im Plan 3 Maßnahmenplan dargestellt.
8.65		Wenn ja wie bereits erwähnt bitte im Text die Nummern ergänzen und ggf. in Maßnahmenkatalog aufnehmen.	x		Wird berücksichtigt. Siehe 8.57

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8.66		Unterpunkt Umnutzung Busspur Sind die beschriebenen Maßnahmen im Maßnahmenkatalog enthalten?	-		Zur Kenntnis genommen. Ist bereits berücksichtigt. Sofern die Umnutzung bzw. Umbau der Busspur im Zielnetz liegen,... Maßnahmen: 6.035, 7.005, 7.006 Nicht in der Grobkostenschätzung beinhaltet. Siehe 8.61, 8.58
8.67		Farbenstraße und Parsevalstraße: Wir plädieren für die beidseitig geführten Radfahrstreifen in überbreiter Ausführung, ggf. durch Baken abgetrennt (PBL), weil die Führung im Bereich der Knotenpunkte sicherer und übersichtlicher ist und die Maßnahmen kostengünstiger sind, Zweirichtungsradwege innerorts sind immer eine suboptimale Lösung.			Zur Kenntnis genommen. Sowohl die Umnutzung der Busspur durch beidseitig geführte Radfahrstreifen, als auch der Umbau zu einem Zweirichtungsradweg sind umsetzbare und sinnvolle Maßnahmen. Im Kapitel 4.3 Pilotprojekte werden die Vorteile je Maßnahme angeführt.
8.68		Unterpunkt 0-cm-Bordabsenkung Sind die beschriebenen Maßnahmen im Maßnahmenkatalog enthalten?	-		Zur Kenntnis genommen. Diese Maßnahmen sind in der Maßnahmenübersicht nicht expliziert angeführt. Diese sind bei Sanierungs- und Neubaumaßnahmen inkludiert.
8.69		Bei gemeinsamen Fuß-/Radwegen wäre die Alternative eine taktile Kennzeichnung, wir bitten von 3-cm-Borden bei dieser Führungsform abzusehen.			Zur Kenntnis genommen. Bedarf einer Abstimmung.
8.70		Bild 198 stellt einen weiteren Punkt dar, der auf der B100 z.B. relevant ist.			Zur Kenntnis genommen.
8.71		Bordabsenkungen nur rechtwinklig zur Fahrtrichtung als echte Rampen ausführen. Bitte nicht spitzwinklig oder rund, wie es z.B. die Entwurfsplanungen für die B100 in der Innenstadt von Bitterfeld wieder aufweisen.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht ergänzt.
8.72		Unterpunkt Fahrradparken siehe Bemerkungen u.a. beim Bestand. Sind die beschriebenen Maßnahmen im Maßnahmenkatalog enthalten?			Zur Kenntnis genommen. Die Maßnahme Fahrradparken wird ausschließlich am Ende der Maßnahmenübersicht in Form von Finanzierungsempfehlungen pro Jahr behandelt. Weitere Detailvorschläge sollen in einem separat zu erstellenden Fahrradabstellkonzept erarbeitet werden. Das Erstellen eines Fahrradabstellkonzepts wird als Empfehlung im Kapitel 5. Zusammenfassung Empfehlung aufgeführt.
8.73		Wenn möglich Fahrradparken zeitnah in Abstellsetzung regeln nach Vorbild z.B. von Halle/Saale. Die Landesbauordnung ermächtigt dazu. Eine Richtlinie ist gut, jedoch letzten Endes nur empfehlend.	x		Zur Kenntnis genommen. Wird berücksichtigt. Wird im Kapitel 5 Zusammenfassung Empfehlung ergänzt. Siehe 8.82

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8.74		Grundsätzlich empfehlen wir Fahrradbügel wie am Kulturhaus mit solider Rohrstärke. In z.B. DB grau gepulvert sehr haltbar zum Anstellen von zwei Fahrrädern rechts und links. Bei dieser Art gibt es bei genügendem Abstand kein Problem mit den Lenkern, niemand muss das Fahrrad hochheben wie z.B. bei einigen Orion-Varianten. Den Platzdarf zunächst <u>so planen, dass an Standorten noch nachgerüstet werden kann.</u>			Zur Kenntnis genommen. Weitere Detailvorschläge sollen in einem separat zu erstellenden Fahrradabstellkonzept erarbeitet werden. Das Erstellen eines Fahrradabstellkonzepts wird als Empfehlung im Kapitel 5 Zusammenfassung Empfehlung aufgeführt.
8.75		Dessau-Roßlau legt derzeit ein Merkblatt für die Anlage von Fahrradabstellanlagen f. Bauherren und private Anbieter auf. Ein Merkblatt flankiert <u>die Einführung zeitgemäßer Abstellanlagen.</u>			Zur Kenntnis genommen.
8.76		Grundsätzlich begrüßen wir die Anlage von Abstellbügeln durch Privatpersonen nach Vorbild des Leipziger Bügels.			Zur Kenntnis genommen.
8.77		Unterpunkt Wegweisung Sind die beschriebenen Maßnahmen im Maßnahmenkatalog enthalten?			Zur Kenntnis genommen. Nein. Pilotprojekte sind grundsätzlich nicht in der Maßnahmenübersicht enthalten. Siehe 8.58
8.78		Unterpunkt städtebauliche Empfehlungen Sind die beschriebenen Maßnahmen im Maßnahmenkatalog enthalten?			Zur Kenntnis genommen. Nein. Pilotprojekte sind grundsätzlich nicht in der Maßnahmenübersicht enthalten. Siehe 8.58
8.79		Den Punkt begrüßen wir sehr! Wir empfehlen, eine der vier Verbindungen zusammen mit den Sofortmaßnahmen als Pilotprojekt gesondert (s. oben) beschließen zu lassen. Auf Grund des tourist. Potentials spricht viel f. Bhf. Bitterfeld - Markt - Goitzsche.			Zur Kenntnis genommen. Der vorgeschlagene Ansatz wird befürwortet und soll in der weiterführenden Planung und Umsetzung berücksichtigt werden. Das Aufstellen eines Finanzierungsplans und eines Umsetzungsplans wird als Empfehlung im Kapitel 5. Zusammenfassung Empfehlung aufgeführt.
8.80		Unterpunkt Sofortmaßnahmen Erneut die Frage: Sind die beschriebenen Maßnahmen im Maßnahmenkatalog enthalten?			Zur Kenntnis genommen. Siehe 8.58
8.81		Dieser Beschreibung folgend sollten die Kosten f. alle Sofortmaßnahmen und alle Pilotprojekte gesondert aufgelistet werden und in eine gesonderte Beschlussfassung für alle Sofortmaßnahmen und einen Teil der Pilotmaßnahmen übernommen werden, die in einem Zeitraum von 1 bis 2 Jahren umsetzbar erscheinen und alle Teile des Systems Radverkehr abdecken.			Zur Kenntnis genommen. Der vorgeschlagene Ansatz wird befürwortet und soll in der weiterführenden Planung und Umsetzung berücksichtigt werden. Das Aufstellen eines Finanzierungsplans und eines Umsetzungsplans wird als Empfehlung im Kapitel 5 Zusammenfassung Empfehlung aufgeführt.
8.82		4.4 Rahmenbedingungen Absatz Rechtliche Grundlagen Im Rahmen der Landesbauordnung ist die Einführung einer Fahrradabstellsatzung als eigener Beschlussvorschlag anzustreben.	x		Wird berücksichtigt. Siehe 8.73

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8.83		Absatz Qualitätsmanagement Plädoyer f. eine/n Radverkehrsbeauftragte/n, weil eine Person gefragt ist, der/die zumindest zu Beginn alle Aspekte betrachtet und die vielen beteiligten Ämter und Institutionen koordiniert. Alleine die Koordination von Öffentlichkeitsarbeit, Planungen und Management von Fördermitteln entspricht i.d.R. nicht dem gängigen Handeln von Mitarbeitenden der beteiligten Ämter.	-		Ist bereits berücksichtigt. Siehe 8.55
8.84		Bei der Unfallanalyse (Verkehrsunfallkommission) wäre es wünschenswert, wenn die Verbände (u.a. ADFC, ADAC) beteiligt werden könnten.			Zur Kenntnis genommen.
8.85		Absatz Umsetzung Die Arbeitsgruppe in Dessau-Roßlau tagt vierteljährlich. Selbst vier Termine im Jahr reichen i.d.R. nicht alle TOP's abzuarbeiten. Es ist vorher zu klären in welche Beschlusskette die AG eingereiht ist. Vorlagen, die in der AG unter Beteiligung aller Ämter und Institutionen bearbeitet werden, sollten beschließenden Charakter haben. Beim Thema Öffentlichkeitsarbeit will sich der ADFC nicht aus der Pflicht nehmen. Wir bitten zu berücksichtigen, dass uns keine finanziellen Mittel und kein hauptamtliches Personal für diese Arbeit zur Verfügung steht. Als kleiner Landesverband sind wir anders aufgestellt als die gängigen Interessenvertretungen oder großen Landesverbände.			Zur Kenntnis genommen. Der vorgeschlagene Ansatz wird befürwortet und soll in der weiterführenden Planung und Umsetzung berücksichtigt werden.
8.86		Absatz Finanzierung und Förderung Die Kostenaufteilung hat einen großen Block bei der Sanierung. Es erscheint uns wichtig zu schauen, was davon tatsächlich förderfähig ist, weil in Anbetracht der anvisierten Mittel nach NRVP die Umsetzung ein Jahrzehnt dauern könnte. Wir regen an den Block Sofortmaßnahmen (mit Fahrradparken, Wegweisung) ergänzt um Pilotprojekte (z.B. Direktverbindung) als gesonderten Block auszuweisen und einen konkreten Umsetzungszeitrahmen zu planen. Diesen Block gesondert zur Beschlussfassung zu stellen und wenn notwendig in investiv und nicht investiv zu trennen für den Haushalt 2020.			Zur Kenntnis genommen. Der vorgeschlagene Ansatz wird befürwortet und soll in der weiterführenden Planung und Umsetzung berücksichtigt werden. Das Aufstellen eines Finanzierungsplans und eines Umsetzungsplans wird als Empfehlung im Kapitel 5 Zusammenfassung Empfehlung aufgeführt.
8.87		Neben der „Einsteiger“-Variante f. den Mittelansatz regen wir eine Variante an, die den Mittelansatz ambitionierter plant (mittlerer Bereich der Spannweite). Das eröffnet eine konkretere Perspektive auf den Zeithorizont und kann dem RVK zu Beginn den nötigen Nachdruck und einen schnellen Erfolg verleihen.	x		Wird berücksichtigt. Für die Maßnahmen Abstellanlagen, Nicht investive Maßnahmen und Weitere Maßnahmen wurde der Wert dementsprechend geändert. Siehe 8.20
8.88		5. Zusammenfassung Wir bitten unsere Empfehlungen eher allgemeiner Art und zu speziellen Punkten (z.B. Farbenstr., Parsevalstr.) nach Prüfung in die Anstriche der Zusammenfassung aufzunehmen.	x		Wird berücksichtigt. Wird geprüft und ergänzt.
8.89		Erneut der Hinweis, dass wir den Sofortmaßnahmen und ausgewählten Pilotprojekten eine sehr hohe Strahlkraft zutrauen, die es so z.B. in Dessau-Roßlau nicht gab und die nicht konkret benannt wurden.			Zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
8.90		Den Anstrichen unter Umsetzung und Finanzierung, besonders dem Umsetzungsplan und Finanzierungsplan kommt eine zentrale Bedeutung zu, die es in dieser Weise in Dessau-Roßlau ebenfalls nicht gab, so dass vieles an der Umsetzung und dem Zeithorizont unklar blieb und ist.			Zur Kenntnis genommen.
8.91		Anlage Maßnahmenübersicht Sind alle Maßnahmen (incl. Sofort- und Pilotmaßnahmen) enthalten? Es wäre ggf. hilfreich eine solche Liste zu den Sofortmaßnahmen und Pilotmaßnahmen zu haben, bzw. in einer eigenen Spalte diese zu kennzeichnen und in den jeweiligen OT zuerst zu nennen oder farblich abzusetzen.			Zur Kenntnis genommen. In der Maßnahmenübersicht mit der Grobkostenschätzung sind ausschließlich Sofortmaßnahmen und Pilotprojekte enthalten, die im Bezug zur Netzentwicklung bzw. zu Radverkehrsanlagen stehen.
8.92		Zu den Abkürzungen regen wir an, die Prioritäten nach S. 64 kurz zu beschreiben, weil uns beim Durchsehen die Bedeutung von 1A, 1B usw. nicht mehr im Gedächtnis war.	x		Wird berücksichtigt. Verweis wird entsprechend ergänzt.
8.93		Die Qualitätseinschätzung nach S. 32 ist unklar, bitte ggf. kurz erläutern was gemeint ist bzw. welche Spalte gemeint ist.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht geprüft und ggf. genauer erläutert.
8.94		Beim Bestand/ Problem sind ggf. einige Abkürzungen zu erläutern bzw. es wäre hilfreich für nicht mit den Themen vertraute Menschen.	x		Wird berücksichtigt. Der Maßnahmenplan richtet sich grundsätzlich an die entsprechenden Fachleute. Die Abkürzungen werden in das Abkürzungsverzeichnis aufgenommen.
8.95		Schlussbemerkung Das RVK kann die Stadt Bitterfeld-Wolfen in den Stand versetzen eine Fahrradstadt zu werden, wenn das Konzept entsprechend flankiert wird. Wir haben flankierende Maßnahmen beschrieben, die in Dessau-Roßlau nicht bedacht bzw. nicht konkret geplant wurden. Das möge als weitere Motivation für die Arbeit der Stadtverwaltung und die beschlussfassenden Organe dienen. Wir wünschen viel Erfolg und viel Motivation bei der Umsetzung. Wo möglich bieten wir gerne unsere Unterstützung und kritische Begleitung an.			Zur Kenntnis genommen.
9.1	<b>DB Station &amp; Service AG</b> , Anna Meyer, 16.01.2019	Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) GmbH plant, bestellt und finanziert im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land. Zusätzlich gestaltet die NASA GmbH im Rahmen des Bahn-Bus-Landesnetzes auch landesbedeutsame Busverbindungen.			Zur Kenntnis genommen.
9.2		Zur vorliegenden Entwurfsfassung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Bitterfeld-Wolfen erhalten Sie nachfolgend unsere Rückmeldung.			Zur Kenntnis genommen.
9.3		Grundsätzlich begrüßen wir die Erstellung des Radverkehrskonzeptes sowie die angestrebte Stärkung des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad- und Fußverkehr). Zu den Kapiteln 3.3 und 4.4 möchten wir Ihnen im Einzelnen folgende Rückmeldung geben:	x		Wird berücksichtigt. Siehe 9.4 - 9.10


Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung															
			Ja	Nein																
9.4		<p><b>zu Kapitel 3.3 Infrastruktur Radverkehr</b> (Fahrradparken – ÖPNV-Verknüpfung) Für den Fall, dass Sie ihre Daten aktualisieren möchten, finden Sie die aktuellen Ein- und Aussteigerzahlen in folgender Tabelle:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Verkehrsstation</th> <th>Ein-/Aussteiger pro Tag (Mo-Fr)</th> <th>Anmerkung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jeßnitz</td> <td>ca. 300 - 350</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Wolfen</td> <td>ca. 800</td> <td>deutlicher Anstieg ggü. den Vorjahren</td> </tr> <tr> <td>Greppin</td> <td>ca. 150 - 200</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bitterfeld</td> <td>ca. 4.800 – 5.000</td> <td>zahlreiche Umsteiger</td> </tr> </tbody> </table>	Verkehrsstation	Ein-/Aussteiger pro Tag (Mo-Fr)	Anmerkung	Jeßnitz	ca. 300 - 350		Wolfen	ca. 800	deutlicher Anstieg ggü. den Vorjahren	Greppin	ca. 150 - 200		Bitterfeld	ca. 4.800 – 5.000	zahlreiche Umsteiger	x		Wird berücksichtigt. Die Ein- und Aussteigerzahlen werden im Bericht aktualisiert.
Verkehrsstation	Ein-/Aussteiger pro Tag (Mo-Fr)	Anmerkung																		
Jeßnitz	ca. 300 - 350																			
Wolfen	ca. 800	deutlicher Anstieg ggü. den Vorjahren																		
Greppin	ca. 150 - 200																			
Bitterfeld	ca. 4.800 – 5.000	zahlreiche Umsteiger																		
9.5		Außerdem übersenden wir Ihnen anbei die Dokumentation unserer Erhebungen für Jeßnitz und Bitterfeld. In diesen Fällen wurden im Jahr 2018 weitere Erhebungen durchgeführt.	x		Wird berücksichtigt Die Erhebungen werden im Bericht lt. Anhang aktualisiert.															
9.6		<p>Haltepunkt Jeßnitz [Textvorschläge in grau] Um Missverständnissen vorzubeugen, bitten wir den folgenden Abschnitt anzupassen (Änderungen in blau): „Dieser Haltepunkt bildet die Grenze zwischen OT Stadt Wolfen und Anhalt-Jeßnitz und ist somit in seiner Infrastruktur aufgeteilt. Sowohl die Bahnsteige als auch das Gebäude gehört zur liegen auf dem Gebiet der Stadt Raguhn-Jeßnitz. Die Bahnsteige sind durch eine Fußgängerbrücke miteinander verbunden, diese wurde im Jahr 2017 saniert und modernisiert.“</p>	x		Wird berücksichtigt Wird im Bericht korrigiert bzw. ergänzt.															
9.7		Zur Gestaltung des Bahnhofsumfeldes auf der Seite der Stadt Raguhn-Jeßnitz befinden wir uns in Gesprächen mit der Stadt, welche Interesse am Vorhaben (unter Förderung über Schnittstellenprogramm des Landes) signalisiert hat.	x		Wird berücksichtigt Wird im Bericht eingearbeitet.															
9.8		<p>Bahnhof Bitterfeld [Textvorschläge in grau] Der Vollständigkeit halber wäre hier im ersten Satz auch der RE 13 zu erwähnen: „Am Bahnhof Bitterfeld halten neben den S-Bahnen sowie dem Regionalexpress auch ICE-Züge.“</p>	x		Wird berücksichtigt Wird im Bericht ergänzt.															
9.9		Zum Vorhaben der Erweiterung des P+R-Platzes an der Mittelstraße liegt uns noch keine Anmeldung für das Schnittstellenprogramm vor. Wie ist hier der aktuelle Stand (Grundstücksverfügbarkeit)?		-	Ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Siehe 8.44															



Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
9.10		<b>zu Kapitel 4.4 Rahmenbedingungen</b> (Finanzierung und Förderung) Im Rahmen des Schnittstellenprogramms fördert das Land Sachsen-Anhalt den Bau, Ausbau und die Umgestaltung von Fahrradabstellanlagen an aktiven Zugangsstellen zum SPNV. Das Land gewährt Zuwendungen in Höhe von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Zweck der Förderung ist die Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV-Systems durch die die Verknüpfung der Mobilitätskette Fahrrad – öffentlicher Verkehr sowie die Erhöhung der Qualität und der Sicherheitsstandards der Fahrradabstellung.	x		Wird berücksichtigt. Wird im Bericht auf ergänzt.
10.1	<b>Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH,</b> Jan Opitz, 16.01.2019	Vielen Dank für Ihre Mail und für die Möglichkeit der Beteiligung der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland am Entwurf des „Radverkehrskonzeptes Bitterfeld-Wolfen“.  Hiermit möchten wir Ihnen gern eine Rückmeldung seitens der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland dazu geben.			Wird zur Kenntnis genommen.
10.2		Wir haben den Entwurf vor allem hinsichtlich des Themas Radschnellweg geprüft und es bestehen keine Änderungs-/Ergänzungswünsche.			Wird zur Kenntnis genommen.
10.3		Auch zu andere Inhalten bestehen keine Änderungs-/Ergänzungswünsche.			Wird zur Kenntnis genommen.
10.4		Wenn aus Ihrer Sicht nichts dagegen spricht, würden wir unserem Auftragnehmer, der die Studie zum Radschnellweg erstellt, den Entwurf des Radverkehrskonzeptes Bitterfeld-Wolfen zur Kenntnis geben. Die Inhalte Ihres Radverkehrskonzeptes sind für die Studie Radschnellweg zwar nur punktuell von Relevanz, dennoch sollte unserem Auftragnehmer bekannt sein, welche „Gedankenspiele“ es in der Region gibt.  Wenn Sie mir dazu eine kurze Rückmeldung geben würden, wäre das hilfreich. Gern auch telefonisch unter 0341 600 1621.			Wird zur Kenntnis genommen.
11.1	<b>Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)</b> Ron Böhme 09.01.2019	Besten Dank für die Übersendung des Entwurfs des Radverkehrskonzeptes der Stadt Bitterfeld-Wolfen und die uns eingeräumte Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme.  Unsererseits liegen keine Bedenken zum Entwurf des Konzeptes vor.  Wir möchten darauf hinweisen, dass der Landkreis Anhalt-Bitterfeld derzeit noch kein Mitglied im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) ist. Die SPNV-Linien im Landkreis werden im Dezember 2019 in den MDV-Tarif integriert. Für eine weitergehende Integration des straßengebunden ÖPNV liegt derzeit keine Beschlussfassung vor.			Wird zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
12.1	<b>Bürger 1,</b> 25.01.2019	Sehr geehrte Damen und Herren, die im Konzept aufgeführten Vorschläge sind ja sehr umfangreich und offensichtlich arg finanzabhängig.			Zur Kenntnis genommen.
12.2		Ich habe einen Vorschlag, der im Konzept auch kurz erwähnt wird, aus meiner Sicht jedoch schnell, ohne viel Kosten und einfach umgesetzt werden kann. Es geht um die Krondorfer Straße. Wir finden dort folgende total unlogische Situation vor: vom Kreisel in die Stadt- kein Schulweg, kein Busverkehr, keine Schwimmbadzufahrt, aber Tempo 30 und teilweise Parken verboten!			Zur Kenntnis genommen.
12.3		Vom Kreisel zur Turmpassage- Schulweg zur Grundschule (!), Schulweg zum Gymnasium, Anfahrt zum Woliday und zur Kita Fuhnetal und nach Reuden, mehrere Buslinien, schlechte Straßen und diese einseitig zugeparkt. Hier ist also einseitig das Parken und Tempo 50 erlaubt. Für Fußgänger und Radfahrer besonders in den Stoßzeiten teilweise lebensgefährlich. Hier gehört das Tempo 30 sofort eingeführt. Zweite Maßnahme - das Parken verbieten oder zur Hälfte auf den Fußweg.	-		Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrer sind im Maßnahmenplan enthalten. Siehe Maßnahmen 3.145 und 3.135
12.4		Des Weiteren finde ich die Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer nicht richtig. Ich nutze diese Gelegenheit zur Zeit auch, versuche sie aber oft zu vermeiden. Weil: im Erich-Weinert-Ring, in der G.-Hauptmann-Straße und in der Goethestraße ist bei Autoverkehr überhaupt kein Platz für Radfahrer. Und in den Kurven ist es beim forschen Fahrstil einiger Autofahrer ebenfalls lebensfähig. Schauen Sie sich doch das Chaos speziell zum Schulbeginn und Ende einfach einmal an.			Zur Kenntnis genommen. Siehe Bericht Seite 28; hier werden die entsprechenden Effekte der Einbahnstraßenöffnung aufgeführt.
13.1	<b>Bürger 2,</b> 25.01.2019	Mitte der 1990er Jahren wurde der Radweg am Bahndamm von Holzweißig nach Bitterfeld durch Sanierung, und den Zaun des Betriebsgeländes zur unterirdischen Grundwasserreinigung, gekappt. Siehe Plan 3 - Maßnahmenplan: geradlinige Verbindung von 8.060 zu 7.135 existiert nicht mehr!			Zur Kenntnis genommen.
13.2		In Folge wurde als Ersatz der Fuß-/ Radweg der Strecke 8.070/7.125 ausgebaut, mit dem Ziel die Strecken 7.125 und 7.135 zu verbinden, wenn die Maßnahme des Bundes abgeschlossen ist. Leider ist dies bisher nicht geschehen. Mittlerweile wird das Gelände von der Evangelischen Freikirche „Impuls“ genutzt und der Zaun steht immer noch.			Zur Kenntnis genommen. Bestandteil der Maßnahme 8.060 ist der Neubau der Brücke und damit perspektivisch die Führung abseits der Hauptstraße.
13.3		Mit der Aufnahme in den Maßnahmenplan und der Realisierung der Verbindung würde für uns als Radfahrer somit das ein- und mehrmalige Überqueren der Straße Richtung Bahnhof, sowie Innenstadt, Goitzsche und Gymnasium entfallen. Zusätzlich wird der Fuß-/ Radweg Bitterfeld-Holzweißig-Petersroda für Touristen aufgewertet.			Zur Kenntnis genommen. Siehe dazu Begründung zu Punkt 13.2. Die Führung des Radverkehrs auf dem westlichen Gehweg bis zur B100 ist aus Platzgründen im bebauten Gebiet nicht möglich. Für die einfache Lesbarkeit der Radverkehrsführung sowie aus Sicherheitsgründen wird der Radverkehr auf beiden Seiten der Straße geführt.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
14.1	<b>Bürger 3,</b> 16.01.2019	Im Konzept fehlt eine Anbindung des Weges an den Wächtern der Goitzsche vorbei zum anderen bestehenden Radwegesystem der Goitzsche.		-	Die Betrachtung dieser touristischen Route ist nicht Teil der Konzeption. Siehe auch Begründung zu Punkt 14.2
14.2		Die Anbindung des weiterführenden Weges über die Behelfsbrücke zur Brücke über den Ablaufkanal wird vom Ortschaftsrat Holzweißig und meiner Personen schon lange gefordert. Dieser Weg war vor dem Hochwasser 2002 existent. Allerdings haben sich hinter der Behelfsbrücke Vernässungsflächen ergeben, die in den letzten Jahren zunehmend eine Nutzung des Abschnittes – selbst mit Mountainbike - ausgeschlossen haben. In Summe müssten hinter der Behelfsbrücke ca. 150 m Weg aufgeschüttet werden. Bisher sind Maßnahmen dazu vom BUND abgelehnt worden (entsprechende Diskussionen gab es z.B. im Wirtschafts- und Umweltausschuss). In der Zwischenzeit haben wir festgestellt, dass die betroffenen Flächen hinter der Behelfsbrücke gar nicht dem BUND, sondern der Bundesfinanzverwaltung gehören. Mit dem Goitzsche-Zweckverband, dem Ortsbürgermeister und meiner Person gab es entsprechend im letzten Jahr einen Vor-Ort-Termin um ggf. hier eine Lösung zu finden. Die Anbindung muss aus meiner Sicht unbedingt in das Konzept aufgenommen werden, um Alternativrouten für den Fahrradrundweg und eine bessere Anbindung der „Wächter“ zu schaffen.		-	Die Betrachtung dieser touristischen Routen ist nicht Teil der Konzeption. Im Rahmen der Netzentwicklung lag der Fokus auf dem Haupt- und Nebennetz für den Alltagsradverkehr, auf touristischen Routen mit direktem Bezug zum Stadtgebiet sowie auf die Anbindung der Nachbarkommunen. Die entsprechende Information zum Zustand der Verbindung wird im Rahmen dieser Abwägung jedoch weitergegeben.
14.3		Schwieriger wird die aus meiner Sicht als Alternativroute nötige Anbindung von den „Wächtern“ vorbei an den „Exmoor-Ponys“ (soweit mit dem Fahrrad befahrbar) über die Hochkippe zum Verbindungsweg Holzweißig-Bitterfeld.		-	Die Betrachtung dieser touristischen Routen ist nicht Teil der Konzeption.
14.4		Im Konzept ist zwar die Anbindung über die ehemalige Grubenbahn nach Petersroda vorgesehen, allerdings möchte ich 2 Dinge anmerken. a) Der Weg an der ehemaligen Grubenbahn ist momentan komplett vernässt (siehe meine Mail in der vorigen Woche). Hier sollte im Konzept von vornherein ein Ausbau (Höherlegung des Weges) vorgesehen werden.	x		Die entsprechende Maßnahme wird im Maßnahmenplan aufgenommen und findet sich unter der Maßnahmennummer 8.050.
14.5		b) Es ist zu überlegen, ob der momentane Verlauf des „Lutherweges“ besser über diese Anbindung und damit über Holzweißig gelegt werden könnte. Der momentane Verlauf benutzt im Bereich der Querung der Aufschüttung (von der Bahnlinie kommend) nicht die optimalen Wege.		x	Die Führung des Radverkehrs auf der (Wander-)Route wird als nicht optimal eingestuft, da es zu Konflikten zwischen den Benutzern kommen könnte.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
14.6		Straßenanbindung von Bitterfeld nach Holzweißig. Momentan könnte ich vom Bahnhof kommend über die B100 danach den rechten Weg bis zum jetzigen Gelände der Freikirchlichen Gemeinde als Fahrradweg nutzen. Ist es denkbar diesen Weg bis zum Beginn des rechten Fahrradweges (kurz vor der Kurve) auf der rechten Seite weiter zu führen? So würde man eine doppelte Querung des Fahrradverkehrs über die Straße vermeiden.	-		Die Führung des Radverkehrs ist gemäß Maßnahmenplan für beide Richtungen vorgesehen, sodass der unnötige Fahrbahnwechsel möglichst vermieden werden kann.
14.7		<p>Im Zuge des Radwegekonzeptes habe ich vor Ort mit Holzweißiger Bürgern über die Radwegeanbindung nach Petersroda (von der Siedlung Süd kommend) diskutiert und angehangene Fotos aufgenommen. Die Zufahrt zu den ehemaligen Gleisen der Grubenbahn ist momentan komplett vernässt. Ist es möglich von Seiten der Stadt Bitterfeld-Wolfen die Ursachen zu ermitteln und auch für das zukünftige Radwegekonzept eine Lösung zu finden, um diesen Radweg (selbst bei normalen Regenfällen wie jetzt) ungehindert nutzen zu können.</p> 	x		Wird berücksichtigt. Siehe Begründung zu Punkt 14.4
15.1	<b>Bürger 4,</b> 20.01.2019	Größter Schwachpunkt ist die B184 in der Ortslage Wolfen, insbesondere ab Fachmarkt „ Hammer“ bis zur ehemaligen Normaluhr (Straße zum Bahnhof) sowie am alten Markt (Fliesengeschäft Jung) bis „Netto an der Fuhne“. Hier kann einfach nicht gewartet werden, bis sich in Sachen Zuständigkeiten/ Bundesstraße etwas tut.	-		Ist bereits berücksichtigt. In der Maßnahme 3.105 ist ein zweistufiger Ansatz enthalten, welcher im ersten Schritt Markierungsarbeiten und im zweiten Schritt die Anpassung des Straßenquerschnitts anregt.
15.2		Die Straßen nach Krondorf sind ebenfalls problematisch (vom Kreisel MC Donalds am Friedhof).	-		Entsprechende Abschnitte des Radverkehrsnetzes sind mit Maßnahmen hinterlegt.

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
15.3		Die Straßen nach Krondorf sind ebenfalls problematisch (...am Friedhof)	-		Entsprechende Abschnitte des Radverkehrsnetzes sind mit Maßnahmen hinterlegt.
15.4		Man könnte höchstens jeden Inhaber eines Geschäfts noch etwas motivieren, ordentliche Fahrradständer aufzustellen.	-		Ist bereits berücksichtigt. Die Aufstellung eines Fahrradabstellkonzeptes wird im Rahmen dieses Radverkehrskonzeptes angeregt. Des Weiteren regt das Radverkehrskonzept die Aufstellung von jährlich 100 Fahrradbügeln im öffentlichen Raum an.
16.1	<b>Bürger 5,</b> 25.01.2019	An der Reudener Straße Kreuzung Krondorf erzwingen sich die Autos aus der Nebenstraße oft die Vorfahrt ohne Rücksicht auf uns Schüler auf der Hauptstraße. Das gleiche Prinzip herrscht am Eingangstor des Gymnasiums Wolfen.	-		Ist bereits berücksichtigt. Durch die Überprüfung der Anordnung von Parkverboten sowie die Verbreiterung der Wege für den nicht motorisierten Verkehr soll die Situation für diesen verbessert werden (Maßnahme 3.135).
17.1	<b>Bürger 6,</b> 25.01.2019	Kreuzung Weintraube: zweispuriger Radweg aus BTF mündet an der Ampel als ??? nichts beschildert → selbiges passiert am Herminetor Richtung BTF	-		Maßnahmen zur stringenten Führung des Radverkehrs auf beiden Seiten der Fahrbahn sind im Maßnahmenplan aufgeführt.
17.2		Stadt Wolfen → Autohaus Schandert → Richtung „Deutsches Haus“ enge zur Straße hin abfallende, rutschige (bei Nässe) und teilweise unter Wasser stehende Radwege (bei Regen)	-		Ist im Maßnahmenplan enthalten. Siehe dazu Begründung zu Punkt 15.1
17.3		Freigabe der riesigen Fußwege von „Weintraube“ – Hammer Baumarkt → Jahnstr. In beide Richtung für Radfahrer, da es nur 2 Zufahrten zum Wassertrum Rathaus gibt und diese sinnvollste davon ist für Radfahrer aus BTF kommend gesperrt und wenn man in Verkehrsrichtung auf der glatten (im Winter vereisten) Straße fährt stürzt man oder wird bedrängt		x	Gemäß dem Maßnahmenplan soll der Abschnitt der Jahnstraße, welcher als Einbahnstraße geführt wird, für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden. Im weiteren Verlauf der Jahnstraße in Richtung Rathaus sind Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs auf beiden Straßenseiten geplant.
18.1	<b>Bürger 7,</b> 25.01.2019	Radweg entlang der B184 von Kreuzung Saarstr. Bis Penny-Markt	-		Ist im Maßnahmenplan enthalten. Siehe dazu Begründung zu Punkt 15.1
19.1	<b>Bürger 8,</b> 25.01.2019	Damaschkestraße → Kinder müssen auf Straße fahren oder auf kaputtem Fußweg, der viel zu schmal ist! + Konflikte mit Fußgängern		x	Bis zum 10. Lebensjahr ist es Kindern gestattet, den Fußweg zu benutzen. An Kreuzungen und Einmündungen müssen diese Absteigen und Schieben (siehe dazu StVO §2, Absatz 5). Der beidseitige getrennte Geh/Radweg sowie die Schutzstreifen im Verlauf der Damaschkestraße werden, für Erwachsene, als gut nutzbar eingestuft.
19.2		Leipziger Straße → absoluter Horror! Ein einziges vernünftiges Stück nur vorhanden, Rest davor und danach ist kaputt, zu schmal, zu schief, kein sicheres Radfahren durch Kinder möglich	-		Entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrer sind im Maßnahmenplan enthalten (Maßnahme 3.105, siehe auch Begründung zu Punkt 15.1)

Ifd. Nr.	Amt/ Betroffener Datum	Stellungnahmen	Berücksichtigung		Begründung
			Ja	Nein	
19.3		Grundschule Steinfurth parken Autos auf Gehweg-Straße → Straße zu schmal, um überhaupt sicher zu Schule zu kommen		-	Im Bereich der Grundschule Steinfurth liegt die Straße der Chemiearbeiter im konzipierten Radverkehrsnetz. Auf dieser sind die Neumarkierungen von Radfurten sowie die stringente Anordnung der Radverkehrsanlagen vorgesehen (Maßnahme 3.090). Die weiteren Straßen im Nebennetz rund um die Schule sind nicht Teil des Netzes und können so nicht betrachtet werden. Entsprechende Problemlagen sollten daher an die Schulleitung herangetragen werden.
19.4		Grundschule Weinert: Autofahrer drängen Radfahrer entgegenkommend immer ab und erzwingen sich Vorfahrt → keine Sicherheit für Kinder		-	Die Straßen im Bereich Grundschule Weinert sind ebenfalls nicht Teil des Radverkehrsnetzes. Entsprechende Problemlagen sollten daher an die Schulleitung sowie an die Polizeidirektion herangetragen werden. Die Grundschule befindet sich in einer Tempo-30-Zone, sodass die Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links zu beachten ist.
19.5		Reudener Straße: wo sollen denn die Schüler überhaupt langfahren??? Holperstraße mit ständigem Abdrängen von Autos? Fußweg, der mit Bäumen säumt ist? + Kreuzung Turmapotheke nehmen Autos ganz oft die Vorfahrt!	-		Die Verbesserung der Situation für den Radverkehr im Bereich Reudener Straße ist Teil der Konzeption. Siehe dazu Maßnahmen 3.170, 3.140, 3.135, 3.130 sowie Begründung zu Punkt 16.1