

## Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Zuge der Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung zum Entwurf des Stadtentwicklungskonzeptes, 4. Fortschreibung, Teilfortschreibung Verkehr (STEK Verkehr) vom 30.04.2014

Fachbereich Stadtentwicklung  
17.03.2015

### Grundlagen der Abwägung:

1. Öffentlichkeitsbeteiligung (21.08. - 26.09.2014)
2. Trägerbeteiligung (bis 31.01.2015)
3. Fraktionssitzungen: CDU (26.08.2014)
4. Ortsgruppensitzungen: Die LINKE (07.10.2014), SPD (04.09.2014), CDU (21.10.2014)
5. Vorstellung STEK Verkehr im Schüler- und Jugendparlament (12.06.2014)
6. Vorstellung STEK Verkehr beim Autoclub Wittenberg (24.09.2014)
7. Diskussion zur Thematik „Einbahnstraßen in Lindenfeld bzw. im Stadtgebiet“ (24.11.2014)

### 1. Hinweise und Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Bürger	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	21.09.2014	Hinweis, dass die als unbefestigt gekennzeichneten Straßen Thomas-Müntzer-Straße und Brauereiweg befestigt sind.	Die Thomas-Müntzer-Straße ist im Abschnitt zwischen Falkstraße und Schillerstraße befestigt und auch als solches dargestellt. Im Abschnitt östlich der Schillerstraße ist sie gemäß STEK Verkehr unbefestigt. Der Brauereiweg ist wie im STEK Verkehr dargestellt im südlichen Abschnitt unbefestigt.	Keine Änderung des STEK Verkehr.
2	09.10.2014	Verlängerung der Annendorfer Straße nicht nur bis zur Weinbergstraße, sondern bis zur Belziger Chaussee. Um die Ziele der Entlastung der Feldstraße zu erreichen, ist eine Verlängerung nur bis zur Weinbergstraße nicht ausreichend.	Die Verlängerung der Annendorfer Straße ist Bestandteil des sich in Aufstellung befindlichen B-Planes N 4. Eine Verbindung bis zur Belziger Chaussee wird angestrebt und ist im in der Überarbeitung befindlichen Flächennutzungsplan enthalten. Es erfolgt eine entsprechende Anpassung im STEK Verkehr.	Anpassung des STEK Verkehr im Kapitel 3.3.

## 2. Hinweise und Anregungen aus der Trägerbeteiligung

Träger öffentlicher Belange		Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	Regionale Planungsgemeinschaft Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg	20.10.2014	Die Teilfortschreibung Verkehr der Lutherstadt Wittenberg formuliert Leitbilder, Handlungsfelder und Schlüsselvorhaben, legt Prioritäten für Bewahrung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fest und stellt die Basis für weiterführende und vertiefende Fachplanungen dar. Im Konzept wurden die Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigt, sodass keine Einwände bestehen.	Kenntnisnahme.	Keine Änderung des STEK Verkehr.
2	Behindertenverband Kreis Wittenberg e.V.	23.10.2014	Die Selbsthilfegruppe stimmt der 4. Fortschreibung, Teilfortschreibung Verkehr zu. Dies betrifft barrierefreie Verkehrswege auf den Seiten 11, 27, 44, 45, 112-114 und 117. Beim Projekt „Grüner Hauptbahnhof“ – Neubau mit der Sanierung Bahnsteige Dessau-Falkenberg muss die Anbindung des Fußgängertunnels bis zu den geplanten Parkplätzen Potsdamer Ring erfolgen.	Kenntnisnahme. Die Maßnahme „Fußgängertunnel“ ist nicht Inhalt des STEK Verkehr.	Keine Änderung des STEK Verkehr.
3	WIGEWWE mbH	06.11.2014	Als kommunales Unternehmen der Lutherstadt Wittenberg ist die WIGEWWE mbH Eigentümerin diverser Objekte, hat jedoch nicht nur die Objektsondern auch die Quartiersentwicklung im Blick. Als wichtiger Baustein für die Quartiersentwicklung in den stadteilen Wittenberg West und Piesteritz wurde als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge das Ärztehaus „An der Christuskirche“ gebaut. Der Neubau bietet v.a. den Bürgern in den Stadtteilen wittenberg-West und Piesteritz die Möglichkeit der ärztlichen Versorgung, ohne dass sie lange Wege in Kauf nehmen müssen. Da das Ärztehaus barrierefrei gebaut wurde, bietet es insbesondere für die älteren Bürger in diesen Stadtteilen die Möglichkeit, die ärztliche Versorgung selbstbestimmt und ohne Einschränkungen wahrnehmen zu können. Zudem kann die Öffnung des Ärztehauses dazu beitragen, die durch den Bach an der Pappelbrücke getrennten Quartiere Wittenberg West und Piesteritz stärker miteinander zu vernetzen. Voraussetzung dafür ist, für die Erschließungsstraße dieses Stadtquartiers An der Christuskirche/ Nussbaumweg eine bessere Anbindung und Erreichbarkeit herzustellen. Soll das Ärztehaus den Beitrag zur Vernetzung der Stadtteile leisten, hängt	Die Achse An der Christuskirche/ Nussbaumweg/ Brauereiweg besitzt aufgrund ihres Zustands bei hoher Verkehrsbedeutung im Konzept eine hohe Sanierungspriorität. Sie ist im ersten Rang nach der Erich-Mühsam-Straße gemeinsam mit der Teucheler Straße zu diskutieren.	Keine Änderung des STEK Verkehr.

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>dies auch vom Zustand des städtischen Straßennetzes ab. Hierfür benötigt das Ärztehaus eine angemessene Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, nicht nur über die Dessauer Straße, sondern auch über die Rothemark/ Dobschützstraße. Hier sehen wir die Erschließungsstraße An der Christuskirche/ Nussbaumweg/ Brauereiweg im Hinblick auf die Bedeutung für das Stadtquartier im vorliegenden Stadtentwicklungskonzept in ihrer Wertigkeit gegenüber anderen Stadtstraßen nicht hinreichend berücksichtigt. Insbesondere die Nord-Süd-Anbindung des Wohnquartiers in Wittenberg-West muss zukünftig hergestellt werden.</p>		
4	Amt für Landwirtschaft, Forsten und Flurneuordnung Sachsen-Anhalt	<p>31.10.2014</p> <p>1. Da das STEK Verkehr Grundlage für vertiefende Fachplanungen und zur Prioritätensetzung des auszubauenden Verkehrsnetzes dient, wird mit Erstaunen festgestellt, dass das ländliche Wegenetz nur kurz erwähnt wird. Eine Untersuchung der landwirtschaftlichen Wege und ihres Ausbaustandards ist nicht enthalten. Das Stadtgebiet umfasst nicht nur die direkten Ortschaften, sondern auch die umliegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen. Wie das Straßennetz für die wirtschaftliche Entwicklung von Industrie und Gewerbe eines Ortes von Bedeutung ist, so ist das ländliche Wegenetz mit seinem multifunktionellen Ansatz für die Landwirtschaft sowie für den ländlichen Raum nicht zu vernachlässigen. Daher sind nicht nur finanzielle Mittel für das städtische Verkehrsnetz einzuplanen, sondern auch für das ländliche Wegenetz.</p> <p>2. Den Unterlagen kann nicht entnommen werden, dass bei den Untersuchungen sämtliche Durchlässe und Brücken im Bereich aller ländlichen Wege einbezogen wurden. Erfahrungsgemäß besteht gerade an diesen Bauwerken ein Unterhaltungsrückstau, der eine Gefahr für die Agrarstruktur inkl. der bebauten Bereiche darstellt. (...) Es sind ebenso Untersuchungen aller Brücken und Durchlässe im ländlichen Bereich durchzuführen und finanzielle Mittel für die Sanierung bereitzustellen.</p> <p>3. Hinsichtlich der betrachteten Bauwerke wird der Hinweis gegeben, dass</p>	<p>1./2. Ländliche Wege wurden im Kapitel 5 (Radverkehrsnetz) betrachtet. Hier wurden Vorschläge zu Netzergänzungen und Lückenschlüssen für Radwege, vor allem Zwischen Kernstadt und Ortschaften - unterbreitet, die auf dem Instrument des „ländlichen Wegebaus“ basieren. Aufgrund der Vielzahl vorhandener ländlicher Wege im Stadtgebiet und dem Fokus des STEK Verkehr auf Erhalt und Verbesserung des Straßen-, Geh- und Radwegenetzes können die ländlichen Wege sowie deren Brücken und Durchlässe im Zuge des STEK Verkehr nicht vollständig und umfassend thematisiert werden.</p> <p>3. Kenntnisnahme und Mitteilung an</p>	<p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Keine Änderung des</p>

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>diese bei der konkreten Planung so zu bemessen sind, dass sie auch bei Starkniederschlägen und großen Abflüssen keinen Rückstau verursachen</p> <p>4. In Bezug auf die im Konzept explizit dargestellten Straßenneubauvorhaben sowie der Planstraßen in Bebauungsplänen behält sich das ALFF vor, bei den konkreten Einzelplanungen Stellungnahmen abzugeben.</p> <p>Bei diesen Straßenbauvorhaben ist eine erhebliche Betroffenheit der Landwirtschaft zu erwarten. Insbesondere im nordwestlichen Bereich der Stadtlage Wittenberg wurden die Landwirtschaftsflächen als Vorranggebiet Landwirtschaft ausgewiesen. (...) Bei der konkreten Planung ist der flächenschonendsten Variante Vorzug zu geben.</p> <p>5. Bei sämtlichen infrastrukturellen Baumaßnahmen sind die Aspekte des Klimawandels mit zu betrachten. So sollten z.B. Straßenentwässerungen mindestens an einem 30jährigen Niederschlagsereignis bemessen werden. Außerdem sollten an Straßen Entwässerungssysteme so ausgelegt werden, dass Landwirtschaftsflächen nicht beeinträchtigt werden. Je nach Ausgangsbedingung auf Landwirtschaftsflächen ein nicht vermeidbarer oberflächlicher Abfluss erfolgen. Dies ist bei der Straßenplanung mit zu bemessen.</p> <p>6. Die geplanten Straßen- bzw. Wegebaumaßnahmen im Bereich Rothemark führen zur Aufwertung des Gebietes. Es ist sicherzustellen, dass dieses Gebiet dann nicht durch weitere Wohnbebauung zersiedelt wird.</p> <p>7. Die Stadt muss sich bei möglichen Schließungsplänen der Bahn für die Beibehaltung der Bahnübergänge positionieren und dies auch im Konzept zum Ausdruck bringen.</p> <p>Flurneuordnungsverfahren nach Landwirtschaftsanpassungsgesetz und/oder Flurbereinigungsgesetz sind vom STEK Verkehr gegenwärtig nicht betroffen. Anträge zum ländlichen Wegebau außerhalb von Bodenordnungsverfahren sind für den dargestellten Betrachtungsraum im ALFF Anhalt weder anhängig noch geplant. Ferner gibt es aus der Sicht des</p>	<p>das zuständige Fachamt.</p> <p>4. Kenntnisnahme. Die Beteiligung des ALFF erfolgt im Zuge der jeweiligen Trägerbeteiligung.</p> <p>5. Kenntnisnahme und Weiterleitung an das zuständige Fachamt.</p> <p>6. Kenntnisnahme.</p> <p>7. Kenntnisnahme. Keine verallgemeinernde Aussage im Konzept, da Einzelfallentscheidung.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	<p>STEK Verkehr.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p>

	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Programms über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der regionalen Entwicklung in Sachsen-Anhalt (RELE) keine Einwände.</p>		
5	Landkreis Wittenberg	12.11.2014	<p>-Der ab 1.1.2015 gültige Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Wittenberg 2015 bis 2020, beschlossen vom Kreistag am 8.7.2013, bildet die Grundlage für den öffentlichen straßengebundenen Nahverkehr in Stadt und Landkreis Wittenberg. Die im STEK Verkehr definierten Grundsätze sind inhaltlich ähnlich wie die für den Landkreis festgelegten Rahmenbedingungen.</p> <p>-Die Ausführung zur Entwicklung des ÖPNV-Netzes im Wittenberger Stadtgebiet – ein 30-Minuten-Takt in Richtung Nordosten – widerspricht jedoch den Festlegungen aus dem NVP. Ein 30-Minuten-Takt ist hier nicht vorgesehen. Im Abschnitt 3.2.1 des NVP werden die Anforderungen an die Verbindungsachsen definiert, die der Landkreis als Mindestbedienung und somit als ausreichend betrachtet festgelegt hat.</p> <p>Sofern die Stadt es wünscht, können verdichtet Verkehre angeboten werden, wenn hierfür die Finanzierung aus Eigenmitteln der Stadt gesichert ist.</p> <p>Im Übrigen stehen die wesentlichen Inhalte – den ÖPNV betreffend – mit den Zielvorgaben des kreislichen NVP überein.</p>	<p>-Kenntnisnahme. Siehe hierzu auch lfd. Nr. 18.</p> <p>-Anpassung gemäß Kapitel 3.2.1 des Nahverkehrsplanes.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	<p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Anpassung der STEK Verkehr in Kapitel 2.3.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p>

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
6 teilAuto-Mobility Center GmbH	23.10.2014	Bitte prüfen Sie die Aufnahme von Carsharing in das Dokument als weitere Möglichkeit zur Umsetzung der im STEK Verkehr vorbildlich benannten Strategien der Verkehrsentwicklung. Wittenberg verfügt seit über 15 Jahren über ein Carsharing-Angebot. Dieses ist mit zwei Stationen mit zwei Fahrzeugen zwar minimal, jedoch gehört Wittenberg zu den wenigen Städten in Sachsen-Anhalt, die über diesen Mobilitätsbaustein verfügen.	Aufnahme der Maßnahme „Förderung des Mobilitätsbausteins Carsharing“.	Ergänzung des STEK Verkehr in Kapitel 2.3.
7 ADFC Sachsen-Anhalt	24.10.2014	<p>Der ADFC begrüßt die Absicht der Stadt, den motorisierten Individualverkehr zu begrenzen, vermisst aber quantifizierte Ziele für den zukünftigen Modal Split.</p> <p>Der ADFC begrüßt auch ausdrücklich die Absicht der Stadt, eine Stellplatzsatzung für Fahrräder zu beschließen, begleitet könnte ein Förderprogramm für die Nachrüstung von kommunalen Liegenschaften, Schulen und Wohnungsbaugesellschaften vorgesehen werden. (...)</p> <p>Die Verkehrssicherheit erfordert eine konsequente Anwendung moderner Baustandards, wie sie in der ERA 2010 formuliert werden. Die Stadt könnte diese verbindlich für ihre Planungsbehörde einführen. Der ADFC sieht z.B. den Neubau der B 187 kritisch. An dieser Haupttrasse für den Radverkehr wurden keine Regelbreiten realisiert (2m) und ein gefährlicher Zweirichtungsweg eingerichtet. Unnötige gepflasterte Rinnen mindern den Fahrkomfort bei der Querung von Einmündungen, die Nullabsenkung ist hier der moderne Standard gemäß ERA 2010.</p> <p>Kurzfristig und kostengünstig können Verbesserungen durch die konsequente Anwendung der StVo erreicht werden. Das heißt z.B., dass die Radwegebenutzungspflichten überprüft werden sollten. Es hat sich erwiesen, dass Radwege generell nicht sicherer sind als die Nutzung der Fahrbahn. Damit wird die große Zahl durch rechtsabbiegende Kfz verursachte Unfälle reduziert. (...) Es sei daran erinnert, dass die Nutzung der Fahrbahn für den Radfahrer die Regel sein sollte, die Benutzungspflicht muss eng begrenzten Ausnahmen vorbehalten bleiben. Wahlfreiheit sollte die Devise sein. Keinesfalls sollte der Radverkehr auf Kosten des Fußverkehrs auf gemeinsame Fuß-/Radwege gezwungen werden. Radfahrstraßen in Anliegerstraßen, die Öffnung möglichst aller</p>	<p>Ergänzende Aussagen zum Modal Split auf Grundlage der Mobilitätsbefragung (SrV). Kenntnisnahme.</p> <p>Aufnahme der Anmerkung: „Die ERA 2010 ist als anerkanntes fachliches Regelwerk, das bei der Entscheidungsfindung zu Planung und Bau von Radverkehrsanlagen ergänzend heranzuziehen“.</p> <p>Aufnahme der Anmerkung: „Zur Verbesserung der Bedingungen des Radverkehrs sind die Maßnahmen „Prüfen der Radwegebenutzungspflicht in Zusammenarbeit mit Baulastträger und Polizei“ sowie „Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr“ situationsabhängig zu berücksichtigen“.</p>	<p>Ergänzung des STEK Verkehr in Kapitel 1 bzw. 5. Keine Änderung des STEK Verkehr</p> <p>Ergänzung des STEK Verkehr in Kapitel 5.</p> <p>Ergänzung des STEK Verkehr in Kapitel 5.</p>

Träger öffentlicher Belange		Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Einbahnstraßen sollte die Regel werden. Der ADFC begrüßt auch, dass die Stadt Tempo 30-Zonen als adäquates Mittel der Verkehrssicherheit begreift. (...) Der Fahrradtourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Wittenberg. Neben dem weiteren Aufbau der Fernradwege macht sich hierfür ein aktives Wegemanagement erforderlich. Radwege müssen gepflegt werden, die Beschilderung muss kontinuierlich überwacht und unterhalten werden. (...) Der Radwegecheck des Kreisverbandes Bündnis 90/Grüne und des ADFC beinhaltet konkrete Hinweise für die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in Wittenberg. Der ADFC bittet um Überprüfung.</p>	<p>Kenntnisnahme. Ergänzung „Fahrradtourismus als wichtiger Wirtschaftsfaktor“.  Der Radwegecheck wird geprüft und geeignete Maßnahmen im Zuge der Umsetzung der Sanierungsprioritäten berücksichtigt.</p>	<p>Keine Änderung des STEK Verkehr Ergänzung des STEK Verkehr in Kapitel 5.2.  Keine Änderung des STEK Verkehr.</p>
8	GDMcom Gesellschaft für Dokumentation u. Telekommunikation	03.11.2014	<p>Im Untersuchungsbereich befinden sich keine vorhandenen und geplanten Anlagen der VNG Gasspeicher GmbH (VGS). Aus Sicht der VGS bestehen keine Einwände gegen das Vorhaben. Im angefragten Verfahrensgebiet befinden sich Anlagen der ONTRAS Gastransport GmbH, die vormals im Eigentum der VNG (Verbundnetz Gas AG Leipzig) standen. Die Anlagen liegen in der Regel mittig in einem Schutzstreifen, der von Art und Dimensionierung der Anlage abhängig ist. (...) Die „Allgemeinen Verhaltensregeln und Vorschriften zum Schutz von Anlagen der ONTRAS“ sind zu beachten und einzuhalten. Im Schutzstreifen dürfen für die Dauer des Bestehens der Anlagen keine baulichen Anlagen errichtet oder sonstige Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder Betrieb der Anlagen vorübergehend oder dauerhaft beeinträchtigen/gefährden können. Die Stellungnahme beinhaltet keine Zustimmung zu jeglichen Baumaßnahmen, sie hat nur informativen Charakter.</p>	Kenntnisnahme.	Keine Änderung des STEK Verkehr.
9	Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt	24.10.2014	<p><u>Obere Luftfahrtbehörde (Ref. 307)</u> Dem Vorhaben stehen aus ziviler luftverkehrsrechtlicher Sicht keine Einwände entgegen. <u>Obere Abfall- und Bodeschutzbehörde (Ref. 401)</u></p>	<p>Kenntnisnahme.  Kenntnisnahme.</p>	<p>Keine Änderung des STEK Verkehr.  Keine Änderung des</p>

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Durch das geplante Vorhaben werden keine Belange der oberen Abfallbehörde betroffen. Die Belange des Bodenschutzes werden durch die untere Bodenschutzbehörde des Landkreises wahrgenommen.  <u>Obere Behörde für Wasserwirtschaft (Ref. 404)</u>  Wahrzunehmende Belange in Zuständigkeit des Referates 404 werden nicht berührt.  <u>Obere Behörde für Abwasser (Ref. 405)</u>  Zu den öffentlichen Belangen dieses Referates liegt keine Stellungnahme vor. Die Stellungnahme wird nachgereicht, sofern die Hinweise und Anregungen für die eingereichte Bauleitplanung von fachlicher Relevanz sind.  <u>Obere Naturschutzbehörde (Ref. 407)</u>  Vom hier benannten Konzept werden derzeit keine Belange der oberen Naturschutzbehörde berührt.  Hinweis: Umweltschadensgesetz und Artenschutzrecht sind zu beachten. Verweis auf § 19 BNatSchG i. V. m. Umweltschadensgesetz sowie §§ 44 und 45 BNatSchG.  <u>Obere Landesplanungsbehörde (Ref. 309)</u>  Aus Sicht der oberen Landesplanungsbehörde ergeben sich keine Hinweise.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	<p>STEK Verkehr.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p>
10	03.11.2014	<p>Durch das geplante Vorhaben werden Belange der UNESCO-Weltkulturerbestätten Luthergedenkstätten in Wittenberg nicht berührt.</p>	Kenntnisnahme	Keine Änderung des STEK Verkehr.
11	23.10.2014	<p>Ergänzungen (<i>kursiv</i>):  Seite 28 Absatz 6: Die Ortsumfahrung bildet eine notwendige Voraussetzung, um den Industriestandort Agrochemiepark dauerhaft zu sichern, <i>seine Entwicklung zu garantieren</i> und die angrenzenden Wohnquartiere nachhaltig zu entwickeln.  Seite 29 Absatz 3 - Ergänzung nach Satz 1: <i>Mit der Ortsumfahrung B 187n wird der Bau einer Ost-West-Trasse unterstützt, deren verkehrsstrategische</i></p>	Ergänzungen werden übernommen.	Ergänzung des STEK Verkehr in Kapitel 2.1 bzw. 2.4.



Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p><i>Auswirkungen nationale und internationale Bedeutung erlangen. Deshalb unterstützt die Lutherstadt Wittenberg die Bemühungen des Landes Sachsen-Anhalt, die Ortsumgehung Coswig und die Ortsumgehung B 187 Wittenberg als ein Projekt im Zusammenhang mit dieser strategischen Linienführung zu sehen.</i></p> <p>Seite 33 Absatz 1: Über den Industriehafen Piesteritz besteht ein direkter Wasserweg bis zum Hamburger Überseehafen sowie großen Teilen des europäischen Binnenwasserstraßennetzes.</p>		
12 Landesstraßenbaubehörde Regionalbereich Ost	27.11.2014	<p>Bei der Stadtentwicklung geht es um die Frage nach der räumlichen Gesamtentwicklung eines Stadtgebietes. Dies erfolgt vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, des Klimawandels, sich verändernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und dem Ziel einer nachhaltigen Planung. Darin begründet sich die Hauptaufgabe der Stadtentwicklung. Zur Berücksichtigung der Zielsetzung der Stadtentwicklung wird die Straßenbaubehörde dies als Leitbild im Rahmen ihrer Handlungsfelder aufnehmen und berücksichtigen.</p> <p>Das Konzept dokumentiert die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes und die des Landesverkehrswegeplanes. Darüber hinaus auch weitere Neubaumaßnahmen sowie Sanierungsmaßnahmen im Bestandsnetz. Die Analyse der Verkehrsbelastung basiert dabei auf dem Verkehrsmodell von 2002 und damit auf einer Prognose von 2015. Das Verkehrsmodell der Stadt Wittenberg wurde im Jahr 2007 mit der Verkehrsprognose für das Jahr 2020 fortgeschrieben. Weiterhin stimmt die vorgenommene Straßenkategorisierung nach RIN nicht mit dem Abschlussbericht zur Kategorisierung des Straßennetzes für Bundes- und Landesstraßen vom Nov. 2012 überein. Das STEK Verkehr ist auf den neusten Stand zu bringen, sodass sich die jetzigen Gegebenheiten widerspiegeln und Rückschlüsse auf die nachhaltige Planung gezogen werden können.</p> <p>Im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung sollten neue innovative</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Aufgrund des langen Bearbeitungszeitraums, der sich aus dem hohen Analyseaufwand zum Straßenzustand und den thematischen Erweiterungen ergab, sind unterschiedliche Redaktionsschlüsse für die Datenerhebungen zu den einzelnen Betrachteten Sachverhalten entstanden. Im Hinblick auf den Straßenzustand ergeben sich täglich Änderungen, sodass das STEK Verkehr kontinuierlich fortzuschreiben ist.</p> <p>Aufnahme neuer, innovativer</p>	<p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Überarbeitung der Datengrundlagen des STEK Verkehr in Kapitel 1.1.</p> <p>Ergänzung des</p>

Träger öffentlicher Belange		Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Verkehrssysteme Berücksichtigung finden. Dies trifft auch für den ÖPNV, den Pkw-Verkehr und die dienstlichen und gewerblichen Fahrten zu.	Verkehrssysteme, z.B. Carsharing, Elektromobilität.	STEK Verkehr in Kapitel 2.3 bzw. 2.5.
13	Abwasserzweckverband Elbaue / Heiderand	16.10.2014	Keine Einwände. Im Bereich der Ortsteile Pratau sowie Seegrehna sind die zentralen schutzwassertechnischen Erschließungsmaßnahmen seitens des AZV abgeschlossen. Der Bereich Wachsdorf sowie Einzelanwesen (z.B. Bodemar, Heinrichswalde) verbleiben dauerhaft dezentral.	Kenntnisnahme.	Keine Änderung des STEK Verkehr.
14	Landesamt für Vermessung u. Geoinformation	17.10.2014	Keine Bedenken oder Anregungen.	Kenntnisnahme.	Keine Änderung des STEK Verkehr.
15	Unterhaltungsverband „Fläming-Elbaue“	23.10.014	Keine besonderen Hinweise und Forderungen. Grundsätzliche Hinweise für kommunale Planungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gewässer der 2. Ordnung haben eine wichtige ökologische Funktion und bei der Beseitigung des Niederschlagswassers von Straßen, Wegen und Plätzen und eine wichtige Funktion als Vorflut.</li> <li>- Der Bau von Anlagen an und im Gewässer ist immer genehmigungsbedürftig. Anlagen sind auch Bepflanzungen, Bäume, Zäune, Mauern, Wege u. a.</li> <li>- Bei Einleitungen von Niederschlagswasser in die Gewässer 2. Ordnung sind die Mengen im Vorfeld zu ermitteln und ein Fremdstoffeintrag (Sand, Schadstoffe) zu vermeiden.</li> <li>- Bei Grundstückskäufen ist immer die Zugänglichkeit zu den Gewässern zu überprüfen und ein Unterhaltungsstreifen freizuhalten.</li> <li>- Erschwerungen bei der Gewässerunterhaltung sind durch die Eigentümer der Anlagen im und am Gewässer zu tragen (§ 64 WG LSA).</li> </ul>	Kenntnisnahme und Mitteilung an das zuständige Fachamt.	Keine Änderung des STEK Verkehr.
16	Polizeidirektion Sachsen-Anhalt Ost, Polizeidirektion WB	24.10.2014	Keine Einwände.	Kenntnisnahme.	Keine Änderung des STEK Verkehr.

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
17 Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	24.10.2014	<p>Aufgabe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist die Erhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie des ordnungsgemäßen Zustands der Wasserstraße für den Wasserabfluss. Erforderlichen Änderungen und Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• unter Zusammenfassung S.9 Unterhaltung der Wasserstraße Elbe</li> </ul> <p>Der Hafen Wittenberg ist Bestandteil der Bundeswasserstraße. Seine Funktion als Schutz- und Betriebshafen ist im Rahmen der Stadtentwicklung zu berücksichtigen. Nach § 1 Abs.1 Nr.1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) sind Bundeswasserstraßen dem allgemeinen Verkehr dienende Binnenwasserstraßen. Sie stehen gem. Art. 87 Abs.1 Satz 1 i.V.m. Art. 89 GG im Eigentum und in der Verwaltungszuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Die Unterhaltung von Bundeswasserstraßen ist dem Bund als Hoheitsaufgabe übertragen (§ 7 Abs. 1 WaStrG).</p> <p>Um einen ganzjährigen Fahrbetrieb für die Schifffahrt auf der Elbe zu sichern, finden derzeit Unterhaltungsarbeiten in der Geschiebemanagement und an den Regulierungsbauwerken statt. Diese Arbeiten werden intensiv mit den zuständigen Behörden einschließlich der an der Elbe zuständigen Biosphärenreservatsverwaltungen abgestimmt. Diese o.g. Vorgehensweise wurde zwischen dem BMVI und dem BMU und seinen nachgeordneten Behörden in einem Fachkonzept zur Unterhaltung der Elbe eingeführt. Damit ist sichergestellt, dass die verkehrlichen und ökologischen Belange noch stärker zusammengeführt werden. Ein Konsens zwischen der Nutzung der Wasserstraße Elbe durch die Binnenschifffahrt und den Zielen des Umweltschutzes sollte somit zukünftig gewährleistet sein.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• unter Verkehrsentwicklungsplanung: Im vorliegenden Entwicklungskonzept hat die Wasserstraße Elbe für die Stadt Wittenberg als Wirtschaftsstandort nur eine untergeordnete Bedeutung. Eine Ausweitung über die bisher vorhandene Nutzung in Piesteritz wird nicht angesprochen. Aufgeführt werden sollte jedoch auch das wirtschaftliche Potential der Wasserstraße im Freizeitsektor.</li> </ul>	Änderungen und Ergänzungen werden übernommen, es erfolgen stellenweise Kürzungen.	Anpassung des STEK Verkehr in Kapitel 2.4.

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>Touristische Anbindungen sind gegeben durch zahlreiche Sportbootanlagen, die Nutzung des Muldensteiner Hafens als Sportboothafen sowie mehrere Anlagen der Fahrgast- bzw. Kreuzschiffahrt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Handlungsfelder/Schlüsselvorhaben: Der Hafen Wittenberg ist Bestandteil der Bundeswasserstraße. Seine Funktion als Schutz- und Betriebshafen ist im Rahmen der Stadtentwicklung zu berücksichtigen. Nach § 1 Abs.1 Nr.1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) sind Bundeswasserstraßen dem allgemeinen Verkehr dienende Binnenwasserstraßen. Sie stehen gem. Art. 87 Abs.1 Satz 1 i.V.m. Art. 89 GG im Eigentum und in der Verwaltungszuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Die Unterhaltung von Bundeswasserstraßen ist dem Bund als Hoheitsaufgabe übertragen (§ 7 Abs. 1 WaStrG). Eine Überplanung der dem allgemeinen Verkehr gewidmeten Bundeswasserstraße Elbe einschließlich ihres Zubehörs ist grundsätzlich unzulässig, wenn dadurch die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben der WSV beeinträchtigt wird.</li> <li>• Aktueller Sachstand Um mit einer Fahrrinntiefe von 1,60 m einen ganzjährigen Fahrbetrieb für die Schifffahrt auf der Elbe zu sichern, sind Unterhaltungsarbeiten an den Regulierungsbauwerken und in der Geschiebemanagement erforderlich. Im Jahr 1992 hatte die Bundesregierung an punktuellen Engstellen (u.a. Coswig) zugesichert, diese Planungen umzusetzen. Inzwischen ist das Projekt jedoch aus ökologischen Gründen hoch umstritten. Die Arbeiten zum Elbeausbau wurden 2002 gestoppt. Im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans ist der Ausbau der mittleren Elbe nicht mehr enthalten. Das aktuelle Verkehrsaufkommen spiegelt die gegenwärtig unzureichenden Fahrrinnenverhältnisse wieder, kennzeichnet aber nicht die möglichen Potentiale für die wirtschaftliche und ökologisch verträgliche Nutzung der Elbe für die Binnenschifffahrt. Im Frühjahr 2013 übernahm das Bundesverkehrsministerium (jetzt</li> </ul>		

	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI) die Initiative für ein Gesamtkonzept zum Elbeausbau, das die unterschiedlichen Standpunkte zu Ökologie und Ökonomie zusammenführen soll. Einen Ausbau allein zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse soll es nicht mehr geben. Vielmehr sollen Umweltverbände und Bürgerinitiativen von vorneherein in die Entscheidungsprozesse eingebunden werden. Aus einem Eckpunktepapier von Bund und Ländern geht hervor, dass angestrebt wird, die Elbe in die mittlere Ausbaukategorie einzustufen. Künftig sollen fünf Prozent der Güter aus dem Überseehafen Hamburg über die Elbe ins Hinterland transportiert werden (bisher 1,5 Prozent). Ob die Initiative des BMVBS BMVI zu greifbaren Ergebnissen führen wird, ist zum Redaktionsschluss der Teilfortschreibung Verkehr nicht absehbar.</p> <p>In den derzeit laufenden Abstimmungsgesprächen über das Entwicklungskonzept der Elbe sind die Verbände vertreten bzw. erhalten Protokolleinsicht.</p>		
18	Vetter GmbH	30.10.2014	<p><b>Seite 9 (ÖPNV):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Handlungsziele, die hier aufgeführt sind, sollten sich am aktuell gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises Wittenberg orientieren, da der Landkreis Wittenberg Aufgabenträger für den gesamten Verkehr, auch in der Lutherstadt Wittenberg ist.</li> <li>Unter Punkt 3.2.1 des gültigen Nahverkehrsplanes ist die Bedienqualität in der Lutherstadt Wittenberg aufgeführt. Dabei sollen die aufgeführten innerstädtischen Verbindungsachsen im Stundentakt Mo-Fr von 5.00 – 20.00 Uhr sowie samstags von 8.00 – 16.00 Uhr bedient werden. An Sonn- und Feiertagen ist ein 2-Stunden-Takt von 8.00 – 16.00 Uhr vorgesehen. Die Aussage des 30-Minuten-Taktes zu den Hauptbelastungszeiten in Richtung Nordosten ist nicht kompatibel mit dem Nahverkehrsplan des LK Wittenberg.</li> <li>- In Punkt 4 ist die Anbindung aller Ortsteile durch den ÖSPV an die Innenstadt erwähnt. Dies wird über Umsteigeverbindungen stets gewährleistet, da gemäß Nahverkehrsplan die Schnittstellenbedienung, im konkreten Fall die Schnittstelle Hauptbahnhof, Vorrang hat.</li> </ul>	<p>Anpassung gemäß Kapitel 3.2.1 des Nahverkehrsplanes. Siehe hierzu auch lfd. Nr. 18.</p> <p>Kennntnisnahme.</p>	<p>Anpassung des STEK Verkehr in Kapitel 2.3.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p>

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		<p>- Die im 5. Punkt erwähnten Schulbusse sollten durch „Schülerfahrten“ ersetzt werden, da es im LK Wittenberg keine Schulbusse gibt. Des Weiteren richtet sich das ÖPNV-Angebot nach dem Nahverkehrsplan, eine Weiterführung von festen Linienangeboten, z.B. durch Schließung von Schulen ist hierin nicht vorgesehen. Das Angebot von flexiblen Bedienformen ist jedoch für alle Wohnplätze ab 50 Einwohner vorgesehen.</p> <p><b>Seite 11 (Barrierefreie Verkehrswege):</b> Gemäß Nahverkehrsplan in der aktuellen Fassung ist lediglich auf den Verbindungsachsen im Kerngebiet der Lutherstadt Wittenberg der Einsatz von Bussen in Niederflurbauart vorgesehen und notwendig. Dies betrifft lediglich die Linien 300, 301, 302 und 303.</p> <p><b>Seite 35 ff. (Öffentlicher Straßenpersonenverkehr):</b> Unseres Erachtens sollte im vorliegenden Entwurf des Stadtentwicklungskonzeptes bereits der ÖSPV ab 1.1.15 (neue Genehmigungslaufzeit) dargestellt werden. Die in Ihrem Abschnitt erwähnten Angebote spiegeln lediglich das aktuelle Angebot bis 31.12.14 dar.</p>	<p>Änderung der Begrifflichkeit „Schulbusse“ in „Schülerfahrten“.</p> <p>Aufnahme des entsprechenden Auszugs aus Nahverkehrsplan.</p> <p>Aufnahme des aktuellen ÖPNV-Angebots.</p>	<p>Anpassung des STEK Verkehr in Kapitel 2.3.</p> <p>Anpassung des STEK Verkehr in Kapitel 2.7.</p> <p>Anpassung des STEK Verkehr in Kapitel 2.3.</p>

### 3. Hinweise und Anregungen aus den Fraktionssitzungen

Fraktion	Datum des Vermerks	Im Zuge der Abwägung zu berücksichtigende Inhalte	Abwägung	Maßnahme
CDU	12.09.2014	<p>- Zur Klärung des Für und Wider von Einbahnstraßen: Wunsch nach zeitnaher Beratung mit Fraktionen, den Fachbereichen BS, ÖB und SE sowie Planungsbüro.</p> <p>- Berücksichtigung des Umleitungsverkehrs bei der Prioritätensetzung der Straßen (beispielsweise temporäre Umleitung des LKW-Verkehrs als Maßnahme der Luftreinhalteplanung).</p>	<p>Termin hat am 24.11.2014 stattgefunden. Siehe 7. Ergebnisse der Diskussion zur Thematik „Einbahnstraßen im Stadtgebiet“.</p> <p>Die Belastung der Straßen durch Umleitungsverkehr ist indirekt in der Zustandserfassung enthalten. Wird eine Straße durch häufige Umleitungen stark beansprucht bzw. beschädigt, rückt sie aufgrund ihres daraus resultierenden schlechten Bauzustands in einer Fortschreibung des STEK</p>	<p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p>

		- Aufnahme bzw. stärkere Beachtung der Thematik Finanzierung bei der Umsetzung der Sanierungsprioritäten. Die Notwendigkeit der Erschließung jeder Finanzierungsquelle (z.B. Ausbaubeiträge, Stellplatzablösebeträge), um die Größenordnung der Prioritätenumsetzung zu beeinflussen.	Verkehr in eine hohe Sanierungspriorität. Ergänzende Anmerkung zu Finanzierungsquellen.	Ergänzung des STEK Verkehr in Kapitel 6.
--	--	---	--	--

#### 4. Hinweise und Anregungen aus den Ortsgruppensitzungen

Ortsgruppe	Datum des Vermerks	Im Zuge der Abwägung zu berücksichtigende Inhalte	Abwägung	Maßnahme
Die Linke	06.11.2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es besteht dringender Bedarf für straßenbegleitenden Radweg entlang der B2 Richtung Kropstädt.</li> <li>- Grundsätzlich sollen in der Straßenplanung Kreisverkehre den Lichtsignalanlagen vorgezogen werden.</li> <li>- Die Planung zur Verlängerung der Annendorfer Straße sollte zur Entlastung der Feldstraße vorangetrieben werden. Die Feldstraße könnte dann als Fahrradstraße ausgewiesen werden.</li> <li>- Eine Finanzierung der Maßnahmen des STEK Verkehr sollte aus dem Bund-Länder-Programm erfolgen. Ggf. sollte sich die Verwaltung an den Bund wenden und die Bereitstellung weiterer finanzieller Mittel fordern.</li> </ul>	<p>Maßnahme ist Inhalt des STEK Verkehr.</p> <p>Kenntnisnahme und Mitteilung an entsprechendes Fachamt. Kenntnisnahme.</p> <p>Ergänzung zur Finanzierung der Sanierungsprioritäten wird eingefügt.</p>	<p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Ergänzung des STEK Verkehr im Kapitel 6.</p>
SPD	12.09.2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radverkehr: es sollten verschiedene Möglichkeiten genutzt werden, um die Umsetzung der vorgeschlagenen Netzergänzungen bzw. notwendige Sanierungsmaßnahmen an Radwegen zu realisieren (beispielsweise Ländlicher Wegebau), hierbei sollte aus Kostengründen und um nicht unnötig Fläche zu versiegeln auch auf vorhandene Wege zurückgegriffen werden (z.B. ungenutzte Gleise zwischen Reinsdorf und Nudersdorf).</li> <li>- Die Herstellung eines Radweges und entsprechender Winterdienst hat vor allem zwischen Seegrehna und Pratau aufgrund des Schülerverkehrs eine besondere Bedeutung.</li> </ul>	<p>-Die Nutzung und Instandsetzung der ländlichen Wege sowie eine Radwegverbindung auf den Gleisen zwischen Nudersdorf sind Bestandteil der Vorschläge zu Netzergänzungen und Lückenschlüssen im Kapitel 5.</p> <p>-Radweg ist Bestandteil der Vorschläge zu Lückenschlüssen und Netzergänzungen im Kapitel 5.</p>	<p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p>

		- Der Radweg in der Lutherstraße besitzt aufgrund seines Zustands eine besonders hohe Sanierungspriorität.	-Radweg besitzt im STEK Verkehr vordringlichen Sanierungsbedarf (vgl. S.127).	Keine Änderung des STEK Verkehr.
CDU	16.01.2015	Das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ sollte näher erläutert und die Zusammenhänge zur Verkehrsentwicklungsplanung besser herausgestellt werden. Geprüft werden sollte die Maßnahme, zur Verbesserung des Verkehrsflusses Ampelschaltungen mit einer „grünen Welle“ zu versehen. Vermieden werden sollte grundsätzlich die Benachteiligung des Kraftverkehrs, vor allem des Wirtschafts- bzw. Lieferverkehrs.	Ergänzende Beschreibung zur „Stadt der kurzen Wege“ wird eingefügt.  Beispielhafte Aufnahme dieser und anderer Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses. Die Gewährleistung des funktionierenden Wirtschaftsverkehrs ist im Konzept verankert. Da sich die Maßnahmen des Konzeptes auch nach dem Maßstab Mensch und seinem Bedürfnis nach einem lebenswerten Umfeld richten, können Einschränkungen für den Kraftverkehr nicht ausgeschlossen werden.	Ergänzung des STEK Verkehr in Kapitel 1.2.  Ergänzung des STEK Verkehr in Kapitel 1.2.  Keine Änderung des STEK Verkehr.

#### 5. Hinweise und Anregungen vom Schüler- und Jugendparlament

Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
16.06.2014	Das Treffen, sowie die anschließende Diskussion war sehr aufschlussreich und konnte den Mitgliedern des Schüler- und Jugendparlamentes viele ungeklärte Fragen beantworten. Die STEK halten wir für eine der wichtigsten Beschlussvorlagen, insbesondere die Verkehrsfortschreibung mit den beigefügten Prioritätenlisten. Eine Zustandsbewertung des Radverkehrsnetzes haben wir ebenfalls durchgeführt. Wir weisen der Lutherstraße, der Breitscheidstraße und der Falkstraße, sowie Teilen der Friedrichstraße, der Schillerstraße (Straße der Völkerfreundschaft), der Dessauer Straße, der Berliner Straße und der Berliner Chaussee einen schlechten Zustand zu, damit erhalten sie von uns höchste Priorität. In unsere Überlegungen haben wir vor allem die Schulwege der Kinder und Jugendlichen einbezogen: - Die Schülerinnen und Schüler der Grundschule „Diesterweg“ haben größte Probleme ihren Schulweg anzutreten, viele Eltern wollen ihre Kinder nicht einmal allein zur Schule gehen lassen. Der Zustand der Fuß- und Radwege in der Falkstraße ist katastrophal, die Wege sind nicht nur kaputt, sondern auch vollkommen zugeparkt, sodass die jungen Schülerinnen und Schüler einer	Kenntnisnahme.  Lutherstraße, Breitscheidstraße, Schillerstraße (Teilbereiche) befinden sich im STEK Verkehr im vordringlichen Sanierungsbedarf.  Rückbau des Radweges in der Falkstraße gemäß Beschluss I/141-14-05 im STEK Verkehr enthalten.	Keine Änderung des STEK Verkehr.  Keine Änderung des STEK Verkehr.  Keine Änderung des STEK Verkehr.



Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
	<p>erhöhten Gefahr ausgesetzt sind.</p> <p>- Die Schülerinnen und Schüler des „Luther-Melanchthon-Gymnasiums“ hatten bis vor kurzem große Probleme mit den Rad- und Fußwegen entlang einer Seite der Schillerstraße. Dieses Problem wurde bereits behoben. Trotzdem bestehen weitere Probleme in der Straße der Völkerfreundschaft. Vollgeparkte, kaputte Straßen, gepaart mit einem schlechten Zustand der Rad- und Fußwege – dies ergibt kein gutes Bild, für diese wichtige Sehenswürdigkeit der Lutherstadt Wittenberg und setzt die Schülerinnen und Schüler einer ebenfalls erhöhten Gefahr aus.</p> <p>- Die Schüler des „Lucas-Cranach-Gymnasiums“ haben Probleme die Dessauer Straße zu überqueren, um zu ihrer Bushaltestelle zu gelangen. Die vorhandene 30-Zone wird laut den Schülern des „Lucas-Cranach-Gymnasiums“ einfach nicht beachtet.</p> <p>- Zwischen Reinsdorf und Nudersdorf existiert kein Rad- und Fußweg. Die Einwohner benutzen hier die Bundesstraße und stehen damit unter Lebensgefahr. Dieses Problem besteht zwischen vielen Dörfern im Landkreis Wittenberg.</p> <p>- Die höchste Priorität haben für uns die Schulwege im Landkreis Wittenberg. Vor allem junge Schüler sind einer erhöhten Gefahr ausgesetzt in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, da sie leicht übersehen werden, nicht genug Kraft haben sich abzufangen und/oder die Verkehrsregeln nicht komplett beherrschen. Ältere Menschen haben ebenfalls diese Probleme und stehen unter einer erhöhten Verletzungsgefahr.</p> <p>- Trotz der vielen schlechten Rad- und Fußwege, gerade in Schulnähe, sind wir glücklich auch viele sehr schöne und voll funktionsfähige Straßen, Fuß- und Radwege zu besitzen.</p>	<p>Radwege Dessauer Straße, Friedrichstraße, Straße der Völkerfreundschaft laut Zustandserfassung zum überwiegend in gutem Zustand.</p> <p>Ergänzende Anmerkung zur Vermeidung des Zuparkens von Radwegen.</p> <p>Ergänzende Anmerkung zur Bedeutung vom Geschwindigkeitskontrollen vor Schulen.</p> <p>Dieser und andere Radwege zwischen Kernstadt und Ortschaften sind Bestandteil der Vorschläge zu Lückenschlüssen und Netzergänzungen in Kapitel 5.</p> <p>Ergänzende Anmerkung zur Bedeutung der (Schul-)Wegsicherung in Bezug auf den Fuß- und Radverkehr.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	<p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Ergänzung des STEK Verkehr in Kapitel 5.</p> <p>Ergänzung des STEK Verkehr in Kapitel 2.7.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p> <p>Ergänzung des STEK Verkehr in Kapitel 5.</p> <p>Keine Änderung des STEK Verkehr.</p>

## 6. Vorstellung des STEK Verkehr beim AutoClub Wittenberg am 24.09.2014

Das STEK Verkehr wurde den Vereinsmitgliedern in einer Vereinssitzung vorgestellt. Nachfragen wurden direkt beantwortet. Die Abbildungen zu den Sanierungsprioritäten sind dem Verein zur Kenntnis übergeben worden. Für die Überarbeitung des STEK Verkehr sachdienliche Anmerkungen und Hinweise sind nicht vorgebracht worden.

#### 7. Ergebnisse der Diskussion zur Thematik „Einbahnstraßen in Lindenfeld bzw. im Stadtgebiet“ am 24.11.2014

Im Zuge der Erarbeitung des STEK Verkehr und der im Rahmen diesem Prozesses geführten Abstimmungen mit Fraktionen und Ortsgruppen zur Einbahnstraßenthematik (u.a. Diskussion am 24.11.2014) ist erstmalig eine strukturierte Vorgehensweise zur Behebung der verkehrlichen Missstände des Bestandsnetzes entwickelt worden. Diese Herangehensweise setzt sich aus 5 aufeinander folgenden Phasen zusammen und bildet künftig die Grundlage für eine systematische Qualifizierung des Verkehrsbestandsnetzes bzw. für eine systematische Behebung von bekannten und z. T. in Rahmenplanungen und Handlungskonzepten definierten Problemen in Bezug auf Sicherheit, Parken, Radverkehr, Lärmschutz, Schulwegsicherung, Wohnwert etc. (vgl. S. 53). Für das Quartier Lindenfeld wird auf dieser Grundlage ein Maßnahmeplan entwickelt und im Bauausschuss gesondert vorgestellt.