



## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordnete Cornelia Lüddemann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### **Status quo der Planung von Radwegen an Landes- und Bundesstraßen in Sachsen-Anhalt**

Kleine Anfrage - KA 7/367

#### **Vorbemerkung des Fragestellenden:**

Im Koalitionsvertrag 2016 wurde die Förderung des Radverkehrs explizit festgeschrieben. Insbesondere Radwege an Landesstraßen sollen durch einen Mittelaufwuchs im Landeshaushalt 2017/2018 gefördert werden, um Sachsen-Anhalt an das Niveau von vergleichbaren Bundesländern anzupassen und grundsätzlich die Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern zu erhöhen.

#### **Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr**

- 1. Welcher gegenwärtige Planungsvorlauf in der Landesstraßenbaubehörde (LSBB) ist gegeben, um die Erhöhung der finanziellen Mittel für den Radwegebau ab 2017 in bauliche Maßnahmen umzusetzen? Bitte alle Radwege an Landes- und auch Bundesstraßen (außer- und innerorts) - inklusive genauer Ortsangabe, Länge der Radwege in km sowie einer vorläufigen Kostenschätzung - aufführen, für welche gegenwärtig bzw. absehbar im I. Quartal 2017 Baurecht vorliegt.**

In der in Anlage 1 enthaltenen Tabelle 1.1 sind alle entsprechenden Radwegvorhaben aufgelistet.

Alle Radwegvorhaben, für die gegenwärtig Baurecht vorliegt, befinden sich in der baulichen Umsetzung.

*Hinweis: Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung. Die Anlage ist in Word als Objekt beigefügt und öffnet durch Doppelklick den Acrobat Reader. Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen oder die gedruckte Form abgefordert werden.*

(Ausgegeben am 11.01.2017)

- 2. Welche Radwege an Landes- und Bundesstraßen Sachsen-Anhalts (außer- und innerorts) befinden sich bereits in vorgelagerten Planungsstufen (Vor- und Entwurfsplanung)? Bitte auch hier die genaue Ortsangabe, die Länge der Radwege in km sowie eine vorläufige Kostenschätzung angeben.**

In den in Anlage 2 enthaltenen Tabellen 2.1 und 2.2 sind alle weiteren (über die zu Frage 1 genannten) in der Landesstraßenbaubörde (LSBB) in Planung befindlichen Radwegvorhaben aufgelistet.

Bei dieser Auflistung sind neben den Vorhaben in den Planungsstufen Vor- und Entwurfsplanung auch diejenigen Vorhaben in fortgeschrittenen Planungsstufen aufgelistet, für die jedoch das Baurecht nicht im I. Quartal 2017 erwartet wird.

Für die innerörtlichen Radwegvorhaben sind teilweise die Länge und die Kosten der Gesamtmaßnahme und nicht nur der Radverkehrsanlage angegeben.

- 3. Werden alle Radwege an Landes- und Bundesstraßen in Sachsen-Anhalt (außer- und innerorts) auf Basis der seit dem 31. Dezember 2011 auch in Sachsen-Anhalt verbindlichen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ geplant? Wenn nein, bei welchen Radwegvorhaben gibt es Abweichungen und wie wird dies begründet? Welche Führungsformen und welche Breiten wurden für die Radverkehrsanlagen vorgesehen?**

Grundsätzlich wird bei allen Planungen der LSBB das jeweils aktuelle Regelwerk beachtet. Dies gilt auch für die ERA 2010. Aufgrund der zum Teil sehr langen Planungszeiträume gibt es jedoch Vorhaben, die zum Zeitpunkt der Einführung der ERA 2010 bereits einen weit fortgeschritten Planungsstand hatten, zur Planfeststellung eingereicht oder bereits genehmigt waren. Aufgrund des erheblichen Aufwandes zur Überarbeitung der Planung und der zu erwartenden erheblichen zeitlichen Verzögerungen bei den Planfeststellungsverfahren infolge höherer Grundstücksbetroffenheiten Dritter wurde keine Anpassung dieser Planung vorgenommen.

Dies betrifft folgende Einzelfälle:

L 138 Ortsdurchfahrt Jeßnitz

Führungsform: Radweg innerorts

Breite: 1,25 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen

Begründung: Der Antrag auf Planfeststellung wurde am 1. Juli 2009 gestellt.

L 141 Ortsdurchfahrt Zörbig

Führungsform: Radweg innerorts (auf einer Länge von ca. 500 m)

Breite: 1,60 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen

Begründung: Das Projekt hatte zum Zeitpunkt der Einführung der ERA 2010 bereits einen weit fortgeschrittenen Planungsstand.

**B 182 Landesgrenze Sachsen Pretzsch**

Führungsform: Radweg außerorts

Breite: 2,00 m

Begründung: Das Projekt hatte zum Zeitpunkt der Einführung der ERA 2010 bereits einen weit fortgeschrittenen Planungsstand.

**B 2 Kropstädt - Landesgrenze Brandenburg**

Führungsform: Radweg außerorts

Breite: 2,00 m

Begründung: Dieser Radweg weist aufgrund beengter Verhältnisse (vorhandene Bebauung) in einem Bereich von ca. 130 m eine Breite von 2,00 m auf.

- 4. In welcher Höhe wurden in den Jahren 2011 bis 2015 die im Landeshaushalt eingestellten Mittel für Radwege an Landesstraßen abgerufen? Bitte die eingestellten Landesmittel dem realen Mittelabfluss gegenüberstellen.**

In der nachstehenden Tabelle sind der Mittelansatz und der Mittelabfluss der Jahre 2011 bis 2015 dargestellt:

Haushaltsjahr	Kapitel	Titel	Mittelansatz [€]	Mittelabfluss [€]
2011	14 12	734 61	3.000.000,00	1.380.980,05
2012	14 12	734 61	1.000.000,00	913.071,00
2013	14 12	734 61	1.000.000,00	1.300.006,94
2014	14 09	734 65	1.200.000,00	1.830.731,05
2015	14 09	734 65	1.000.000,00	1.044.431,84

Die Zweckbestimmung des Titels 734 65 (ehem. 73461) im Kapitel 14 09 (ehem. 14 12) umfasst die Planung, die Instandsetzung sowie den Ersatz und Neubau von begleitenden Radwegen an Landesstraßen.

- 5. Wieviel Vollzeitäquivalente in der Landesstraßenbaubehörde sind gegenwärtig für die Planung und die Umsetzung von Radverkehrsprojekten an Landesstraßen verantwortlich? In welchem Maße muss ein Aufwuchs an Stellen erfolgen, um die im Koalitionsvertrag vorgesehenen Mittel für den Bau von Radwegen an Landesstraßen abzurufen?**

Die Planung und Umsetzung von Radwegen an Landesstraßen ist eine Teilaufgabe auf den für Planung und Umsetzung von Straßenbauprojekten an Bundes- und Landesstraßen in der LSBB eingerichteten Arbeitsplätzen und Dienstposten. Ein rechnerischer Nachweis über die Erledigung der einzelnen Teilaufgaben wird in der LSBB nicht geführt, so dass eine Aussage über die für diese Teilaufgabe eingesetzten sowie für die vollständige Umsetzung der Mittel benötigten Vollzeitäquivalente nicht möglich ist.

6. In der Antwort der Bundesregierung (Drs. 18/9961) auf eine Kleine Anfrage (Drs. 18/9727) der Bundestagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat der Bundesverkehrsminister angekündigt, eine Änderung des Bundesfernstraßengesetzes mit dem Ziel vorzubereiten, zukünftig Radverkehrsprojekte direkt fördern zu können (Antwort Frage 5 bzw. 6). In dieser Antwort wird ausgeführt, dass die Veranschlagung von Zuweisungen an die Länder zum Bau von Radschnellwegen, es geht um eine Gesamtsumme von 25 Mio. Euro, Gegenstand der laufenden parlamentarischen Beratungen zum Bundeshaushalt 2017 sind.

**Welche Vorbereitungen hat das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (MLV) bezüglich möglicher „Radschnellwege in Sachsen-Anhalt“ getroffen? Welche konkreten Projekte sind für die Zuweisung an Sachsen-Anhalt vorgesehen? Gibt es einen Austausch mit der sächsischen Landesregierung und den Städten Halle und Leipzig zum „Metropolradschnellweg Halle-Leipzig“, da aufgrund der positiven Signale aus beiden Städten, der hohen Pendlerverflechtungen sowie der länderübergreifenden Zusammenarbeit vergleichsweise guten Förderchancen bestehen?**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die Bundesländer am 15. November 2016 im Rahmen des Bund-Länder-Arbeitskreises Fahrradverkehr (BLAK Fahrradverkehr) über seine Aktivitäten zur Beförderung von Radschnellwegen informiert. Danach beabsichtigt der Bund ab 2017 jährlich 25 Mio. € als Bundesfinanzhilfen im Sinne des Artikels 104b Grundgesetz (GG) für den Bau von Radschnellwegen in fremder Baulast bereitzustellen. Die hierfür erforderliche Änderung des Bundesfernstraßengesetzes sowie eine Förderrichtlinie werden derzeit vom BMVI erarbeitet.

Das Land hat im September 2016 dem BMVI auf eine diesbezügliche Anfrage folgende potentielle Radschnellwegrouten gemeldet:

- Strecke von Halle nach Leipzig,
- Strecke von Magdeburg nach Schönebeck sowie
- innerstädtische Strecken in Magdeburg (ohne Angabe der konkreten Streckenführung).

Da es sich bei dieser Meldung um eine erste Einschätzung potentieller Strecken handelte, konnten Fragen nach den Kosten, der Länge und dem Zeitraum der Umsetzung nicht beantwortet werden.

Nach Kenntnis der Landesregierung liegen in Sachsen-Anhalt keine Projekte für eine zeitnahe Abforderung der avisierten Fördermittel vor.

Mit Schreiben vom 29. November 2016 hat das MLV die drei kreisfreien Städte Magdeburg, Halle und Dessau angeschrieben, um von dort weitergehende Informationen zu potentiellen Radschnellwegrouten zu erhalten bzw. den Bearbeitungsstand zu den dem Bund gemeldeten Strecken zu erfragen. Rückmeldungen auf diese Anfrage liegen noch nicht vor. In Abhängigkeit der Rückmeldungen ist die Durchführung eines gemeinsamen Gespräches zum konkreten Informationsaustausch Anfang des kommenden Jahres geplant.

Hinsichtlich des Radschnellweges zwischen Halle und Leipzig (Metropolradweg Halle-Leipzig) erfolgte ein erster Informationsaustausch mit dem Vertreter des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) im Rahmen des BLAK Fahrradverkehrs am 15. November 2016. Darüber hinaus wurde der Vertreter des SMWA mit E-Mail des MLV vom 28. November 2016 sowie die Stadt Halle mit Schreiben des MLV vom 29. November 2016 zu den dort vorliegenden Informationen befragt bzw. um Benennung eines Ansprechpartners gebeten. Eine Rückmeldung steht noch aus.

**7. Gemäß Erlass des MLV vom 14. Februar 2014 werden alle Straßenplanungen des LSBB auf Sicherheitsaspekte geprüft. In welcher Weise wirkt sich dieses Auditing auf die Planungen aus? Bitte anhand der Planungen seit dem 14. Februar 2014 erläutern.**

Bei dem angeführten Schriftsatz des MLV vom 14. Februar 2014 handelt es sich nicht um einen Erlass an die nachgeordnete Straßenbaubehörde, sondern um ein Schreiben an den ADFC Landesverband Sachsen-Anhalt e. V. (ADFC). Dieses Schreiben beinhaltet im Wesentlichen eine Darstellung verschiedener radverkehrsrelevanter Themen. Zur Erhöhung der Transparenz von Radwegeplanungen sowie zur Verbesserung der Kommunikation zwischen der LSBB und dem ADFC wurde dem ADFC in dem Schreiben mitgeteilt, dass dieser als Interessenverband der Radfahrer frühzeitig, auch im Vorfeld formeller Baurechtsverfahren, in Planungen mit radverkehrsrelevanten Belangen beteiligt wird. Darüber hinaus wurde für die Zusammenarbeit zwischen dem ADFC und der LSBB angeregt, die Kommunikation zwischen den örtlichen Vertretern des ADFC und den Regionalbereichen (RB) der LSBB zu planungsbezogenen oder allgemeinen Fragestellungen bzw. zur gemeinschaftlichen Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten als aktives Gespräch zu gestalten.

In dem Schreiben wurde dem ADFC zudem mitgeteilt, dass für alle dem MLV von der LSBB vorlagepflichtigen Landesstraßenbaumaßnahmen grundsätzlich ein Sicherheitsaudit gemäß der Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS 2002) durch einen zertifizierten Auditor durchgeführt wird. Dieses beachtet insbesondere die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Bei einem Sicherheitsaudit handelt es sich um eine systematische und ausschließlich auf die Ermittlung möglicher Sicherheitsdefizite gerichtete Prüfung bei Straßenbaumaßnahmen. Das Ziel des Sicherheitsaudits ist es, Straßen beim Neu-, Um- oder Ausbau so sicher wie möglich zu gestalten und damit Unfallgefahren gering zu halten. Durch das Sicherheitsaudit wird dem Aspekt der Verkehrssicherheit im gesamten Planungs-, Entwurfs- und Bauablauf der Straßenbaumaßnahme eine besondere Beachtung zu teil. Dieser Aspekt ist mit den sonstigen Belangen der Planung abzustimmen. Das Sicherheitsaudit für Straßen ist ein Element der Qualitätssicherung und Bestandteil eines umfassenden Qualitätsmanagementsystems. Die systematische Anwendung des Sicherheitsaudits für Straßen soll für alle Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger) bewirken, dass die neue bzw. um- oder ausgebaute Verkehrsanlage deren Bedürfnissen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit in besonders hohem Maße gerecht wird.

Der Auditor erstellt für vorlagepflichtige Maßnahmen einen schriftlichen Auditbericht für die gesamte Planung, in der er die Belange aller Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger) berücksichtigt. Der Auditbericht führt die ggf. festgestellten Sicherheitsdefizite auf und gibt Hinweise zu deren Beseitigung. Die für die Planung zuständige Stelle in der LSBB stellt den Auditbericht in den Abwägungsprozess zur Findung einer bestmöglichen planerischen Lösung ein und entscheidet über notwendige Änderungen oder Ablehnungen. Ablehnungen von gegebenen Hinweisen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind zusammen mit dem Auditbericht aktenkundig zu machen.

Bei nichtvorlagepflichtigen Maßnahmen wird die Verkehrssicherheit durch die Regionalbereiche der LSBB auf Grundlage der Fragestellungen der im Anhang 2 der ESAS 2002 enthaltenen Checklisten geprüft. Die Verfolgung dieser Prüffeststellungen erfolgt in analoger Weise wie die Verfolgung der Feststellungen eines Sicherheitsauditors.

Wegen des erheblichen Aufwandes der Darstellung vorhabenbezogener Planungsdetails wird die Vorgehensweise an dem vorlagepflichtigen Vorhaben, L 73 Ortsdurchfahrt Köthen (Abschnitt Luisenstraße/Lohmannstraße bis Knoten L 73/B 185), beispielhaft dargestellt. Die im RB Ost der LSBB erstellte Planung wurde einem Sicherheitsaudit durch dafür qualifizierte und zertifizierte Mitarbeiter der LSBB Zentrale unterzogen.

An dieser Planung lässt sich sehr gut der Einfluss des Audits auf die Berücksichtigung der Radverkehrsbelange darstellen. Die wesentlichen Prüffeststellungen sowie der Umgang mit den Prüffeststellungen in der weiteren Planung ist der in Anlage 3 enthaltenen Tabelle 3.1 zu entnehmen.

**8. Welche Planungen erfolgten nach dem 14. Februar 2014 und an welchen davon wurde der ADFC gemäß Erlass des MLV vom 14. Februar 2014 wann beteiligt?**

**An welchen Planungen wurde der ADFC nicht beteiligt und warum nicht? Im Rahmen welcher dieser Planungen wurden mit welcher Begründung Verbote der Fahrbahnnutzung ausgesprochen?**

In den in Anlage 4 enthaltenen Tabellen 4.1 und 4.2 sind alle seit dem 14. Februar 2014 begonnenen Planungen und diejenigen Planungen, für die wesentliche Planungsleistungen ab diesem Zeitpunkt aufgenommen wurden, aufgelistet und die Beteiligung des ADFC vermerkt.

Sofern bei den Projekten bisher keine Beteiligung des ADFC an der jeweiligen Planung erfolgte (Angabe „noch offen“), ist dies im noch frühen Planungsstand begründet. Die Beteiligung des ADFC an diesen Planungen ist noch vorgesehen.

Grundsätzlich wird bei allen durch die LSBB baulich errichteten Radwegen planerisch eine Benutzungspflicht angestrebt. Eine sichere Entflechtungswirkung und damit die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer können in der Regel nur gewährleistet werden, wenn der Radweg Benutzungspflichtig im Sinne der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist. Die Anordnung der Benutzungspflicht respektive von Verboten der Fahrbahnnutzung obliegt jedoch

nicht der LSBB als Planungsbehörde, sondern der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde, die ihre Entscheidung in Abstimmung mit dem Vorhabenträger trifft. Die Anordnung der Benutzungspflicht eines Radweges erfolgt regelmäßig erst nach der baulichen Fertigstellung der Verkehrsanlagen durch eine verkehrsbehördliche Anordnung der Straßenverkehrsbehörde und das Aufstellen der entsprechenden Verkehrszeichen (VZ), i.d.R. VZ 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Geh-/ Radweg) und 241 (getrennter Geh- und Radweg).

Eine Anordnung der Benutzungspflicht und damit des Verbotes der Fahrbahnenbenutzung wurde für die hinterfragten Vorhaben, mit Planungsbeginn ab dem 14. Februar 2014 oder der Aufnahme wesentlicher Planungsleistungen ab diesem Zeitpunkt, bisher nur in einem Fall, dem innerörtlichen Radwegevorhaben B 1 Ortsdurchfahrt Burg (Konrad-Tack-Ring), mit o. g. Begründung vorgenommen. Der ADFC wurde an dieser Planung am 7. September 2015 beteiligt.

- 9. Gemäß der Antwort zu Frage 7 der Drs. 6/880 (Kleine Anfrage 6/7358) ist die ERA 2010 mit Runderlass des MLV vom 29. August 2011 Förder Voraussetzung für nach dem Entflechtungsgesetz geförderte Projekte. Welche Projekte wurden seitdem gefördert? Welche Breiten von Radverkehrsanlagen wurden jeweils realisiert und wie wurde die Einhaltung der ERA 2010 sichergestellt?**

In der in Anlage 5 enthaltenen Tabelle 5.1 sind alle in den Jahren 2012 bis 2015 gemäß § 3 Abs. 1 Entflechtungsgesetz sowie den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (Strukturfondperiode IV, 2007 - 2013) geförderten Radwegprojekte, mit Angabe der jeweiligen Breite(n), aufgeführt.

Die förderrechtliche und baufachliche Prüfung (Breite des Radweges) erfolgt vor der Bewilligung auf der Grundlage der einzureichenden Entwurfsunterlage (Erläuterungstext zum Vorhaben sowie Planunterlagen nach der Richtlinie für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen). Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen erfolgt jeweils eine Vor-Ort-Überprüfung der baulichen Anlage bzw. der hergestellten Radwegbreite.

Zur Begründung der Abweichung von den Regelbreiten:

Radweg Kröllwitzer Straße einschl. Giebichensteinbrücke (Stadt Halle)

Die Abweichung von der ERA 2010 resultiert aus der örtlichen Geländesituation mit der Felswand auf der einen und der vorhandenen Fahrbahn einschließlich der Gleisanlagen der HAVAG auf der anderen Seite. Bei der Giebichensteinbrücke lässt die vorhandene Brückenbreite in Verbindung mit der Fahrbahnbreite (ebenfalls mit Gleisanlagen) keinen breiteren Radweg zu.

Radweg an der K 2037 (Landkreis Anhalt-Bitterfeld)

Der Radweg wurde in 2012 ausgebaut, die Planung erfolgte jedoch noch nach der alten ERA. Aufgrund der zusätzlichen Kosten für eine Umplanung und den notwendigen Grunderwerb entschied sich der Landkreis für den bis dahin geplanten Ausbau. In die Erwägung floss ebenfalls mit ein, dass der Radweg zur Fahrbahn einen Sicherheitsstreifen von ca. 1,30 m aufweist.

Radwege an der K 1091 und K 1120 (Altmarkkreis Salzwedel)

Zwangspunkte in der Örtlichkeit, wie die teilweise Dammlage der Straße, die Lage zwischen einer zweireihigen Allee und der Erhalt des vorhandenen Baumbestands allgemein verhinderten einen durchgehend regelkonformen Ausbau.

Radweg auf der ehemaligen Bahnstrecke Zeitz-Camburg (Stadt Zeitz) und Harzvorland-Radweg (zwei Teilstücke, Goldene Aue)

Die Radwege wurden auf den Trassen ehemaliger Eisenbahnstrecken gebaut. Auf der dadurch nur beschränkt verfügbaren Grundfläche ließ sich jeweils nur eine Breite von 2,00 m realisieren.

**10. Aktuell wird in Halle die grundhafte Sanierung des Steintors mit Fördermitteln realisiert. Welche Fördermittel des Landes wurden hierfür bewilligt? Soweit die ERA 2010 Fördervoraussetzung ist, warum wurden nur Radwegbreiten von 1,50 m und nicht von mindestens 1,60 m realisiert?**

Die grundhafte Sanierung des Steintors erfolgt im Rahmen eines Großprojektes der Straßenbahn „Stadtbahnprojekt Halle“ im GVFG-Bundesprogramm. Im Zuge der Gesamtmaßnahme wurden neben den Gleisanlagen der Straßenbahn auch umfangreiche Folgemaßnahmen an den übrigen Verkehrsanlagen wie Fahrbahn und Nebenanlagen (Geh- und Radwege) durchgeführt. Dies führt zu erheblichen Verbesserungen gegenüber dem vorherigen Bestand. Für Radverkehrsanlagen werden in diesem Projekt ca. 380.000,00 Euro (netto) investiert. Die Maßnahme wird mit insgesamt 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben durch den Bund (60 %) und das Land (30 %) förderseitig unterstützt.

Für dieses Vorhaben wurden sowohl die ERA 2010 als auch die Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) angewendet, welche Hinweise für die Bauweise z. B. bei Verengung an Haltestellen gibt.

Die in den ERA 2010 empfohlenen Regelbreiten wurden im Vorhaben Steintor vollständig umgesetzt. Es gibt jedoch einen Unterschied zwischen nutzbarer Breite und mit Asphalt gestalteter Breite.

Die Radwege innerhalb der Platzfläche entlang der Gleise haben eine nutzbare Breite von 1,60 m. Das entspricht der Breite des Breitbordes zuzüglich des Asphaltstreifens. Bord und Asphaltstreifen befinden sich außerhalb des Licht- und Sicherheitsraumes der Straßenbahn. Gegenüber der angrenzenden Gehwegfläche gibt es einen taktilen Trennstreifen von 30 cm aus Kleinpflaster, der in der Regel nicht von Fußgängern genutzt wird. Die tatsächlich nutzbare Breite für Radfahrer ist höher, als die mit Asphalt gestaltete Streifenbreite.

Im Bereich der Haltestellen-Bahnsteige wurde eine angehobene Radverkehrsführung gewählt. Die in Asphalt ausgeführte Breite entspricht hier 1,50 m im Haltestellenbereich. In Richtung Bahnsteigkante sind notwendige Schutz- und Kontraststreifenbreiten sowie die Boreinspannung des Asphaltstreifens zu beachten. Die Breite des Asphaltstreifens von 1,50 m ist auch hier nicht mit der tatsächlich nutzbaren Breite als Radverkehrsanlage gleichzusetzen. Die tatsächlich nutzbare Breite für Radfahrer reicht bis an das Rillenplattenelement für Blinde und Sehschwache. Die gestalterische Differenzierung liegt in der Not-



wendigkeit zur Ausbildung der Bahnsteigkante, des Kontrastbegleitstreifens und der Einspannung des Asphaltbelags.

An den Rändern der Platzfläche haben die Radfahrstreifen, abmarkiert auf dem Niveau der Fahrbahn, eine Breite von 1,85 m.

# **Anlage 1** zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage KA 7/367 (**Frage 1**)

Tabelle 1.1 – Radwegevorhaben an Landes- und Bundesstraßen mit erwartetem Baurecht im I. Quartal 2017

Bez. Straße	Landkreis/ kreisfreie Stadt	Abschnitt		Planungs- phase	vorrauss. Baurecht I. Quartal 2017  [ja/nein]	Länge  [km]	geschätzte Kosten  [Mio.€]	Bemerkungen
		von	bis					
L 15	SDL	Schernikau	Steinfeld (Altmark)	AP	ja (2. BA)	3,065	0,83	außerorts; Umplanung 1. BA erforderlich
L 19	SAW	Klötze	Knoten L 19/ K 1394	AP	ja	1,446	0,35	außerorts
L 21	SAW	Kalbe	Wernstedt	AP	ja	2,058	0,31	außerorts
L 63	SLK	Brumby	A14, Radweg	AP	ja	0,710	0,15	außerorts
L 65	SLK	Aderstedt	Bernburg	AP	ja	0,619	0,09	außerorts
L 65	SLK	Bernburg	Altenburg	PFV	ja	1,735	0,20	außerorts
B 71	BK	Wedringen	Haldensleben	AP	ja	0,339	0,50	außerorts
B 71	BK	Vahldorf	Wedringen	AP	ja	2,508	0,62	außerorts
B 71	SAW	Wiepke, Knoten B 71/ L 19	Knoten B 71/ L 21	EP	ja	5,436	1,27	außerorts
B 79	HZ	Knoten B 79/ K 1322	Harsleben	AP	ja	1,509	0,75	außerorts
B 91	BLK	Knoten B 91/ K 2207	Werschen, Knoten B 91/ L 190	AP	ja	1,855	0,18	außerorts
B 107	SDL	Ortsdurchfahrt Hohengöhren		AP	ja	1,100	0,20	innerorts
B 107	SDL	Hohengöhren	Klitz	EP	ja	2,622	0,58	außerorts, nur 3. BA
B 180	SK	Farnstädt	A 38, Anschlussstelle Eisleben	AP	ja	1,651	0,28	außerorts
B 181	SK	Ortsdurchfahrt Merseburg, Neumarkt	Kollenbeyer Weg	AP	ja	0,680	1,37	innerorts
B 189	SDL	Osterburg	Seehausen, Knoten B 189/ B 190	PFV	ja	1,343	0,62	außerorts
B 244	HZ	Vogelsdorf	Dedeleben	AP	ja	1,119	0,17	außerorts
B 246	BK	L 66, Abzweig Flotts-Höhe	Andersleben	AP	ja	1,927	0,53	außerorts
B 248	SAW	Kreisverkehrsplatz B 248/ L 8	Sienau	AP	ja	1,733	0,34	außerorts

Legende: VP - Vorplanung/ EP - Entwurfsplanung/ AP - Ausführungsplanung

## Anlage 2 zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage KA 7/367 (Frage 2)

Tabelle 2.1 – alle weiteren, in der Planung befindlichen Radwegvorhaben an Landesstraßen

Bez. Straße	Landkreis/ kreisfreie Stadt	Abschnitt		Planungs- phase	Länge [km]	geschätzte Kosten [Mio.€]	Bemerkungen
		von	bis				
L 5	SAW	B 190, Radweg	Schrampe	EP	2,308	0,59	teilweise inner- und außerorts
L 11	SAW	Ortsdurchfahrt Beetzendorf	Lindenstraße	EP	0,370	0,07	innerorts
L 12	SDL	Bretsch	Drewitz	AP	0,434	0,09	außerorts
L 12	SDL	Drewitz	Lückstedt	AP	1,630	0,30	außerorts
L 15	SDL	Ortsdurchfahrt Stendal	Uenglinger Str., 3. Bauabschnitt	AP	0,325	0,15	innerorts
L 24	BK	Ortseingang Haldensleben	Knoten K 1653	EP	1,500	0,40	außerorts
L 30	SDL	Knoten B 188/ L 30, Radweg	Tangermünde	PFV	2,067	0,35	außerorts
L 44	BK	Rogätz	Ortsumgehung Loitsche, Knoten L44/ K1175	AP	3,668	0,45	außerorts
L 73	ABI	Köthen (Luisenstr./Lohmannstr)	Knoten L 73/ B 185	GP	0,594	0,15	innerorts
L 83	HZ	Ortsdurchfahrt Halberstadt	Knoten Röderhofer Str.	PFV	0,210	0,04	innerorts
L 113	WB	Annaburg Bahnübergang	Einmündung Züllsdorfer Straße	EP	0,525	0,22	innerorts
L 121	WB	Knoten Flämingbad	A 9	EP	0,901	0,10	außerorts
L 121	WB	Ortsdurchfahrt Coswig, Bauwerk 0012		EP	0,366	0,09	innerorts
L 124	WB	Ortsdurchfahrt Reinsdorf, Ampel	Ortsdurchfahrt Ende	PFV	1,309	0,26	innerorts
L 129	WB	Ortsdurchfahrt Kemberg	Ortsteil Bergwitz	PFV	1,622	2,00	außerorts
L 141	ABI	Zörbig Ortsanfang	Einmündung Feldstraße	PFV	2,966	0,34	innerorts
L 141	Halle	Halle	Anschlussstelle A 14	EP	2,917	0,56	außerorts
L 159	SK	Knoten Seepark	A 143	PFV	0,648	0,20	außerorts
L 163	SK	Ortsdurchfahrt Holleben		EP	2,095	0,40	innerorts
L 167	SK	Döllnitz, Knoten L 170/ L 167	1. Teilabschnitt, Radweg	EP	0,876	0,13	außerorts
L 205	BLK	Saale-Radwanderweg	Markröhlitz	EP	4,688	0,87	außerorts
L 223	MSH	Kleinosterhausen	Osterhausen	EP	0,632	0,10	außerorts
L 229	MSH	Quenstedt	Welbsleben	PFV	1,520	0,07	außerorts
L 236	MSH	Berga	Rottleberode	VP	6,500	1,38	außerorts
L 241	HZ	Gernrode	Bad Suderode	EP	0,666	0,10	außerorts

Legende: VP - Vorplanung/ EP - Entwurfsplanung/ GP - Genehmigungsplanung/ PFV - Planfeststellungsverfahren/ AP - Ausführungsplanung

## Anlage 2 zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage KA 7/367 (Frage 2)

Tabelle 2.2 – alle weiteren, in der Planung befindlichen Radwegvorhaben an Bundesstraßen

Bez. Straße	Landkreis/ kreisfreie Stadt	Abschnitt		Planungs- phase	Länge [km]	geschätzte Kosten [Mio.€]	Bemerkungen
		von	bis				
B 1	JL	Parchen	Genthin	PFV	4,598	0,82	außerorts
B 2	WB	Ortsumgehung Kropstädt	Landesgrenze Brandenburg	PFV	1,727	1,70	außerorts
B 2	WB	Kemberg, Knoten B 2/ L 129	Eutzsch	EP	4,945	1,00	außerorts
B 79	HZ	Knoten B 6/ B 79	Münchenhof	EP	1,900	0,41	außerorts
B 79	HZ	Münchenhof	Knoten B 79/ K 1322	EP	2,800	0,60	außerorts
B 79	HZ	Ortsdurchfahrt Halberstadt, Knoten Spielmann Straße	Ortsdurchfahrt Halberstadt, Knoten Diesel Straße	EP	0,776	0,29	innerorts
B 100	ABI	Bitterfeld Friedensstraße Knoten Berl.Str.	Bitterfeld Bismarckstraße Knoten Lindenstraße	EP	2,446	0,24	innerorts
B 100	ABI	Bauwerk Muldebrücke Pouch		PFV	0,770	4,05	außerorts
B 107	WB	Knoten B187n/ B 107	Siedlung Waldfrieden	EP	0,530	0,06	außerorts
B 180	MSH	Walbeck	Pfersdorf	PFV	1,171	0,30	außerorts
B 180	MSH	Pfersdorf	Quenstedt	PFV	1,187	0,12	außerorts
B 181	SK	Zöschen	Wallendorf (Luppe)	EP	1,392	0,60	außerorts
B 182	WB	Priesitz	Priesitz	PFV	0,162	0,01	außerorts
B183	ABI	Bitterfeld Zörbiger Überbau	Knoten Marler Platz	EP	0,960	0,07	innerorts
B184	ABI	Ortsausgang Bobbau	Anschlussstelle A 9	VP	7,032	2,38	außerorts
B 184	JL	Leitzkau, Abzweig L 60	Abzweig Dannigkow	rP	3,899	0,40	außerorts
B 185	ABI	Bauwerk über Ziethe	Quellendorferstraße	VP	1,915	0,35	innerorts
B 185	ABI	Knoten B185/ L73		EP	0,508	0,10	innerorts
B 185	HZ	Ortsdurchfahrt Aschersleben, Knoten Zollberg	Ortsdurchfahrt Aschersleben, Ortsausgang	PFV	0,844	0,15	innerorts
B 185	HZ	Aschersleben	Ermsleben	PFV	5,200	1,21	außerorts
B 187	WB	Klieken	Klieken, Knoten Bahnhof	EP	0,884	0,12	außerorts
B 188	SDL	Insel	Döbbelin	VP	3,453	0,50	außerorts

Legende: VP - Vorplanung/ EP - Entwurfsplanung/ PFV - Planfeststellungsverfahren/ AP – Ausführungsplanung/ rP – ruhende Planung

**Anlage 2** zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage KA 7/367 (**Frage 2**)

Fortführung Tabelle 2.2

Bez. Straße	Landkreis/ kreisfreie Stadt	Abschnitt		Planungs- phase	Länge  [km]	geschätzte Kosten  [Mio.€]	Bemerkungen
		von	bis				
B 189	SDL	Knoten B 189/ L 13	Knoten B 189/ L 9 (Biesebrücke)	EP	0,711	0,50	außerorts
B 189	SDL	Knoten B 189/ L 9	Osterburg Nord	EP	1,443	0,35	außerorts
B 245	BK	Bebertal	Haldensleben/ Klausort	PFV	3,279	0,60	außerorts
B 245	BK	Barneberg	Völpke	VP	1,648	0,34	außerorts
B 245	BK	L 24	B 71	PFV	1,500	0,45	außerorts
B 248	SAW	Kuhfelde/ Vitzke	Kreisverkehrsplatz B 248/ L 8	PFV	5,546	0,77	außerorts

Legende: VP - Vorplanung/ EP - Entwurfsplanung/ PFV - Planfeststellungsverfahren

**Anlage 3** zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage KA 7/367 (**Frage 7**)

Tabelle 3.1 – Gegenüberstellung Prüffeststellungen aus dem Audit sowie der Umgang damit am Beispiel des Projektes L 73 Ortsdurchfahrt Köthen (Abschnitt Luisenstraße/ Lohmannstraße bis Knoten L 73/ B 185)

<b>Prüfaufträge</b> <b>[Auditbericht von 21.10.2014]</b>	<b>Umgang mit den Prüfaufträgen</b> <b>[Stellungnahme des RB Ost vom 10.04.2015]</b>
Das Radwegende am Bauanfang der L 73 in der vorgelegten Planung ist nicht sicher ausgebildet. Der Radfahrer muss bei der geplanten Lösung ohne jeden Übergang in den fließenden Verkehr einschwenken.	Das Radwegende am Beginn der Baustrecke der L 73 im Einmündungsbereich zur Luisenstraße wird überarbeitet. Es wird eine langgestreckte Lösung mit Verflechtungsbereich gemäß ERA 2010 vorgesehen.
Die am Knotenpunkt Lohmannstraße / nördliche Lohmannstraße (Einmündung) für den linksabbiegenden Radfahrer vorgesehene Lösung, ein kombinierter Linksabbiegestreifen (der 3,50 m breite Abbiegestreifen soll in einem Verhältnis von 2,25 m für den Kraftfahrzeugverkehr und 1,25 m für den Radverkehr (Schutzstreifen) aufgeteilt werden) ist zu überprüfen. Es ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für einen direkt links abbiegenden Radverkehr vorliegen. Es ist weiterhin zu prüfen, ob bei vorliegender Verkehrsbelastung ein zügiges Queren des Kfz-Geradeausfahrtstreifens (Fahrtrichtung West nach Ost) durch den Radverkehr möglich ist, oder ob Radfahrer gezwungen sind anzuhalten.	Der kombinierte Linksabbiegestreifen am Knotenpunkt Lohmannstraße / nördliche Lohmannstraße entfällt.
Für die linkseinbiegenden Radfahrer aus der nördlichen Lohmannstraße fehlt die Möglichkeit direkt gegenüber der Einmündung den südlich der L 73 verlaufenden Radweg zu erreichen, da dort keine Bordabsenkung / Anrampung vorgesehen ist.	Am Knotenpunkt wird für den linkseinbiegende Radfahrer aus der nördlichen Lohmannstraße eine Auffahrmöglichkeit auf den südlich der L 73 verlaufenden Radweg gemäß ERA 2010 geschaffen.
Die Länge der Rampen, über die der Radfahrer vom Radweg auf das Fahrbahnniveau geführt wird, ist zu überprüfen. Gemäß Regelwerk ist eine Länge größer 10 m (bis 20 m) anzuordnen.	Am Knotenpunkt Lohmannstraße / nördliche Lohmannstraße wird eine Querungshilfe, die das indirekte Linksabbiegen für auf dem Radweg fahrende Radfahrer in Richtung Bahnhof ermöglicht, vorgesehen.
Der Übergang vom Schutzstreifen in den Radweg im Bereich der Einmündung Leipziger Straße ist durch das Verschwenken und die Bordführung nicht verkehrssicher ausgebildet.	Der vorhandene Radwegbeginn in der Leipziger Straße wird umgeplant und gemäß ERA 2010 mit einer Rampe versehen. Die spitzwinklige Bordführung entfällt.
Die Begreifbarkeit der Radverkehrsführung im Knotenpunkt Lohmannstraße/ Maxim-Gorki-Straße/ Zufahrt zum Einkaufsmarkt ist zu überprüfen.	Die Radverkehrsführung im Bereich des Knotenpunktes wird überarbeitet und vereinfacht.
Bei Grundstückszufahrten ist zur Verdeutlichung der Wartepflicht und Erhöhung der Verkehrssicherheit die höhenmäßige und optische Durchgängigkeit des gemeinsamen Geh-/Radweges anzustreben.	Der Geh-/Radweg wird zur Verdeutlichung der Wartepflicht der ein- und abbiegenden Fahrzeuge durchgängig befestigt.

**Anlage 4** zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage KA 7/367 (**Frage 8**)

Tabelle 4.1 – Radwegvorhaben an Landesstraßen, die nach dem 14.02.2014 begonnen wurden oder für die wesentliche Planungsleistungen aufgenommen wurde

Bez. Straße	Landkreis/ kreisfreie Stadt	Abschnitt		Planungs- phase	Beteiligung ADFC [wann]	Bemerkungen
		von	bis			
L 5	SAW	B 190, Radweg	Schrampe	EP	noch offen	teilweise inner- und außerorts
L 11	SAW	Ortsdurchfahrt Beetzendorf	Lindenstraße	EP	noch offen	innerorts
L 15	SDL	Schernikau	Steinfeld (Altmark)	AP/VP	noch offen	außerorts; Umplanung 1. BA erforderlich
L 121	WB	Knoten Flämingbad	A 9	EP	noch offen	außerorts
L 121	WB	Ortsdurchfahrt Coswig, Bauwerk 0012		EP	noch offen	innerorts
L 141	Halle	Halle	Anschlussstelle A 14	EP	20.11.2015	außerorts
L 163	SK	Ortsdurchfahrt Holleben		EP	02.12.2016	innerorts
L 167	SK	Döllnitz, Kreisverkehrsplatz L 170/ L 167	1. Teilabschnitt, Radweg	EP	23.06.2016	außerorts
L 205	BLK	Saale-Radwanderweg	Markröhlitz	EP	noch offen	außerorts
L 236	MSH	Berga	Rottleberode	VP	noch offen	außerorts
L 241	HZ	Gernrode	Bad Suderode	EP	noch offen	außerorts

Legende: VP - Vorplanung/ EP - Entwurfsplanung/ AP - Ausführungsplanung

#### Anlage 4 zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage KA 7/367 (Frage 8)

Tabelle 4.2 – Radwegvorhaben an Bundesstraßen, die nach dem 14.02.2014 begonnen wurden oder für die wesentliche Planungsleistungen aufgenommen wurde

Bez. Straße	Landkreis/ kreisfreie Stadt	Abschnitt		Planungs- phase	Beteiligung ADFC [wann]	Bemerkungen
		von	bis			
B 1	JL	Ortsdurchfahrt Burg	(Konrad-Tack-Ring)	Bau	07.09.2015	innerorts
B 2	WB	Kemberg, Knoten B 2/ L 129	Eutzsch	EP	noch offen	außerorts
B 71	SAW	Wiepke, Knoten B 71/ L 19	Knoten B 71/ L 21	EP	noch offen	außerorts
B 79	HZ	Knoten B 6/ B 79	Münchenhof	EP	22.06.2016	außerorts
B 79	HZ	Münchenhof	Knoten B 79/ K 1322	EP	22.06.2016	außerorts
B 79	HZ	Ortsdurchfahrt HBS, Knoten Spielmann Straße	Ortsdurchfahrt HBS, Knoten Diesel Straße	EP	23.06.2016	innerorts
B 100	ABI	Bitterfeld Friedensstraße Knoten Berl.Str.	Bitterfeld Bismarckstraße Knoten Lindenstraße	EP	noch offen	innerorts
B 107	WB	Knoten B187n/ B 107	Siedlung Waldfrieden	EP	noch offen	außerorts
B 183	ABI	Btf Zörbiger Überbau	Knoten Marler Platz	EP	noch offen	innerorts
B 184	ABI	Ortsausgang Bobbau	Anschlussstelle A 9	VP	noch offen	außerorts
B 184	JL	Leitzkau, Abzweig L 60	Abzweig Dannigkow	rP	noch offen	außerorts
B 185	ABI	BW über Ziethe	Quellendorferstraße	VP	noch offen	innerorts
B 185	ABI	Knoten B 185/ L 73		EP	noch offen	innerorts
B 187	WB	Klieken	Klieken, Knoten BHF	EP	noch offen	außerorts
B 188	SDL	Insel	Döbbelin	VP	noch offen	außerorts
B 189	SDL	Osterburg	Seehausen, Knoten B 189/ B 190	PFV	Beteiligung im PFV	außerorts
B 189	SDL	Knoten B 189/ L 13	Knoten B 189/ L 9 (Biesebrücke)	EP	noch offen	außerorts
B 189	SDL	Knoten B 189/ L 9	Osterburg Nord	EP	noch offen	außerorts
B 245	BK	Barneberg	Völpe	VP	noch offen	außerorts

Legende: VP - Vorplanung/ EP - Entwurfsplanung/ PFV - Planfeststellungsverfahren/ rP – ruhende Planung/ Bau - gebaut bzw. im Bau



**Anlage 5** zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage KA 7/367 (**Frage 9**)

Tabelle 5.1 - in den Jahren 2012 bis 2015 gemäß § 3 Abs. 1 Entflechtungsgesetz sowie den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (Strukturfondperiode IV, 2007 - 2013) geförderten Radwegeprojekte

Baulastträger	Radwegbezeichnung	Breite [m]
<b>Programm nach § 3 Abs. 1 EntflechtG</b>		
Haldensleben	Radweg Magdeburger Straße in Haldensleben	1,50 - 2,00
Dessau-Roßlau	gemeinsamer Rad- und Gehweg an der B 184 Albrechtstraße	2,50
Halle	Radweg Kröllwitzer Straße einschl. Giebichensteinbrücke	1,50
Halle	Radweg an der Haupterschließungsstraße Ost, Bauabschnitt 3b2	2,10
Halle	Radweg an der Östlichen Mansfelder Straße	2,10
Halle	Radweg an der Beesener Straße	2,10
Halle	Radweg an der Delitzscher Straße	2,10
Landsberg	Radweg Gollma - Rohnsdorf	2,25
Landkreis (LK) Stendal	gemeinsamer Rad- und Gehweg an der K 1469, Ortslage Demker	2,75
Stadt Magdeburg	gemeinsamer Rad- und Gehweg an der Berliner Chaussee	2,50 - 3,00
Salzlandkreis	Radweg an der K 2104, Bernburg - Peißen	2,50
LK Anhalt-Bitterfeld	Radweg an der K 2071/ 2065, Ortslage Schortewitz	2,00
LK Anhalt-Bitterfeld	Radweg an der K 2074, Ortslage Köthen	2,50
LK Anhalt-Bitterfeld	Radweg an der K 1245, Ortslage Zerbst	2,50
LK Anhalt-Bitterfeld	Radweg an der K 2074 am Kreisverkehr mit B 6n	2,50
LK Anhalt-Bitterfeld	Radweg an der K 2037, Burgkernitz - Muldenstein	2,00
LK Anhalt-Bitterfeld	Radweg an der K 2054, Ortslage Bitterfeld	2,00
LK Harz	Radweg an der K 1328, Heudeber - Derenburg	2,25
Altmarkkreis Salzwedel	Radweg an der K 1119, Nettgau - Gladdenstedt	2,25
Altmarkkreis Salzwedel	Radweg an der K 1091, Klötze - Immekath	2,00
Altmarkkreis Salzwedel	Radweg an der K 1120, Drebenstedt - Diesdorf	2,00
LK Saalekreis	Radweg an der K 2176, Ortslage Leuna	2,50
LK Saalekreis	Radweg an der K 2134, freie Strecke (bei Gutenberg)	2,25
<b>EFRE IV Radwegeprogramm</b>		
Dessau Roßlau	Radweg Albrechtstraße Westseite zwischen Wolfgangstr. und Albrechtplatz	2,00
Dessau Roßlau	Radweg Kavalierstraße Westseite zwischen Johannisstr. und Kavalierstr.	2,00
Dessau Roßlau	Radweg Ebertallee Südseite Meisterhäuser	1,80
Dessau Roßlau	Radweg Heidestraße	2,00
LK Börde	K 1120, Neubau Radweg in der Ortsdurchfahrt Molmke	2,50
Gemeinde Niedere Börde	Radweg Groß Ammensleben - Gutenswegen	2,00 - 3,00
LK Börde	Radweg an der K 1318, Kloster Gröningen - Kreisgrenze	2,25
LK Börde	Radweg an der K 1224, Osterweddingen - Sülldorf	2,50
LK Börde	Radweg an der K 1162, Samswegen - Meseberg	2,25
Stadt Wernigerode	Ersatzneubau Holtemmebrücke im Zuge des Holtemme-Radwanderweges	2,50
Stadt Osterwieck	Ilse - Radweg, 2. Bauabschnitt in Osterwieck	2,50 - 3,00
Stadt Wernigerode	Holtemme-Radwanderweg Abschnitt I zwischen Pappelweg und B 6n	2,25 - 2,50
LK Jerichower Land	Radweg an der K 1208 Burg - Parchau, 2. Bauabschnitt	2,25
Stadt Stassfurt	Ersatzneubau Bodebrücke zwischen Hecklingen und Staßfurt	2,30
Stadt Stassfurt	R 1, Boderadweg, Ausbau von Neumarkt bis Bodebrücke	2,50 - 3,00
Stadt Zeitz	Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse Zeitz-Camburg	2,00
Goldene Aue	Radwegausbau Harzvorland-Radwanderweg zwischen Kelbra und Sittendorf	2,00
Goldene Aue	Radwegausbau Harzvorland-Radwanderweg zwischen Sittendorf und Tilleda	2,00