

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
1.	BM Verkehr und Infrastruktur StB 20	28/3	4.3.3	Es ist sicherzustellen, dass das MLV SA beteiligt wird.	Kenntnisnahme		Einstimmige Zustimmung
2.	IHK Halle-Dessau	67	4.3.3	Zu den benannten Verbindungen bestehen keine Ergänzungsvorschläge.	Kenntnisnahme		Einstimmige Zustimmung
3.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	61	4.3.3	<p>Hinweis auf fehlenden Abschnitt Wasserstraßen bereits in der Stellungnahme vom 22.1.2014.</p> <p>Andere Ziele aus dem LEP-ST 2010 wurden übernommen (z.B. Z1, Z6, Z8), ohne dass der Grund für diese unterschiedliche Behandlung erkennbar ist. Die für A-B-W zutreffenden Ziele der Raumordnung aus dem LEP-ST 2010 müssen in den Regionalen Entwicklungsplan übernommen werden und sind dort ggf. zu konkretisieren bzw. zu ergänzen.</p> <p>Verweis auf die in der Planungsregion Halle praktizierte Vorgehensweise (vgl. Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle, Entwurf zur Planänderung gemäß § 7 Abs. 7 ROG, Stand: 10.5.2016). Bitte um Prüfung und Erläuterung.</p>	Keine Berücksichtigung	<p>Die RV sieht keinen Regelungsbedarf für Wasserstraßen im REP A-B-W. Die Festlegungen des LEP-ST 2010 gelten unmittelbar für die Region A-B-W. Die in der Stellungnahme zur Aufstellung geforderten Unterhaltungsmaßnahmen an Wasserstraßen sind kein Belang der Raumordnung. Bei den hier angeführten Zielen handelt es sich um Ziele des LEP-ST 2010, welche im REP konkretisiert werden. Im Sinne eines schlanken Raumordnungsplans werden nicht alle Festlegungen des LEP-ST 2010 wiederholt.</p> <p>Die RPG Halle hat über die Festlegungen des LEP 2010 Z 86 und 87 hinaus Regelungsbedarf.</p>	Einstimmige Zustimmung
4.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	61	4.3.3	Hinweis, dass in Wittenberg und Aken Schutzhäfen der WSV betrieben werden (Hafen Wittenberg bei Elbe-km 216,50 sowie Aken-Hornhafen bei Elbe-km 274,80). Schutzhäfen dienen den Wasserfahrzeugen bei widrigen Verhältnissen (z.B. Sturm, Wellen, Hochwasser, Eis) als Zuflucht und damit ausschließlich der Schifffahrt. Sie sind Zubehör der Bundeswasserstraße Elbe gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 1 WaStrG.	Keine Berücksichtigung	Aufgrund ihrer Funktion als Schutzhäfen im Extremwetterfall oder bei Havarien besitzen die Häfen keine regionale Bedeutung als VR-Standorte für Verkehrsanlagen.	Einstimmige Zustimmung
5.	Salzlandkreis	116	4.3.3	Fußläufiger Verkehr, z.B. Lutherweg wird nicht betrachtet.	Keine Berücksichtigung	Die Festlegungen des LEP-ST 2010 gelten unmittelbar. Wanderwege sind Inhalt der nachfolgenden Planungsebene (FNP).	Einstimmige Zustimmung
6.	Lutherstadt Wittenberg	178	4.3.3	Forderung, generell Grundsätze respektive Ziele für das Thema Mobilität aufzunehmen, wie beispielsweise die Nutzung aller Möglichkeiten aufeinander abgestimmter Verkehrsnetze als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Zur Vermeidung motorisierten Verkehrs sollen die Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung des Fahrrades sowie für den Fußverkehr verbessert werden. Dies gilt für eigenständige Wegebeziehungen als auch für	Keine Berücksichtigung	Die Festlegungen des LEP-ST 2010 zum Thema Verkehr und ÖPNV gelten unmittelbar. Ziele und Grundsätze zum ÖPNV sind im STP Daseinsvorsorge konkretisiert worden. Ein darüber hinausgehender Regelungsbedarf wird für den REP A-B-W nicht gesehen.	Einstimmige Zustimmung

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
				die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr. Der Schutz von Mensch, Umwelt und Kulturlandschaft erfordert eine nachhaltige Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs. Dieses soll durch eine kombinierte Förderung der Verkehrsmittel Bahn, Straßenbahn, Bus, Fahrrad und Zufußgehen unterstützt werden. Im gültigen Regionalen Entwicklungsplan von 2005 werden grundlegende Aussagen zum Verkehr getroffen.			
7.	Stadt Jessen (Elster)	173	4.3.3.1	Zu den dauerhaft und auszubauenden Regionalverbindungen gehören die Verbindungen Wittenberg-Falkenberg und Jüterbog – Falkenberg.	Kenntnisnahme		Einstimmige Zustimmung
8.	Lutherstadt Wittenberg	178	4.3.3.1	Unterstützung der Festlegungen. Die Erhaltung der Schienenverbindung Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg – (Bad Düben) ist im Sinne der Erschließung der ländlichen Räume südlich der Elbe als auch für eine mögliche touristische Nutzung mit Dampflokomotiven positiv zu werten.	Kenntnisnahme		Einstimmige Zustimmung
9.	Stadt Jessen (Elster)	173	4.3.3.1	Die Notwendigkeit des Erhalts und Ausbaues der vorhandenen Haltepunkte Jessen und Holzdorf als notwendige Schnittstelle zwischen ÖPNV und der Bahn ist hervorzuheben. Im Stadtgebiet gibt es viele Arbeitnehmer die im Berliner, Dessauer und Leipziger Raum tätig sind und auf den Schienenverkehr dringend angewiesen sind. Eine entsprechende Darstellung der Ausbaunotwendigkeit sollte ergänzt werden.	Keine Berücksichtigung	Für Jessen gilt Z 101 und für beide Z 102 LEP-ST 2010 unmittelbar.	Einstimmige Zustimmung
10.	Lutherstadt Wittenberg	178	4.3.3.1	Forderung der Aufnahme von Grundsätzen respektive Zielen zum Schienenverkehr: Das bestehende Eisenbahnnetz ist sowohl für den Fern- als auch für den Regional- und Nahverkehr zu erhalten und teilweise auszubauen, um insbesondere die Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren und der Fremdenverkehrsgebiete sowie der Industrie- und Gewerbestandorte und sonstiger verkehrserzeugender Anlagen im Personenverkehr zu verbessern und den Güterverkehr verstärkt auf der Schiene abwickeln zu können. Die Verlagerung von Güterverkehrsströmen von der Straße auf die Schiene soll auch in der Fläche – unter Berücksichtigung von notwendigen Lärmschutzmaßnahmen – durch geeignete Maßnahmen gefördert werden. Soweit das zu erwartende Fahrgastaufkommen es rechtfertigt, sind der öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV: Bus und Straßenbahn) und der Schienenpersonennahver-	Keine Berücksichtigung	Die Festlegungen der Z 69 LEP-ST 2010,  Z 91 LEP-ST 2010,  Z 97 LEP-ST 2010 gelten unmittelbar. Ein darüber hinausgehender Rege-	Einstimmige Zustimmung

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
				kehr (SPNV) vorrangig zu erhalten, schrittweise barrierefrei zu gestalten und zu einer leistungsfähigen Alternative zur Nutzung individueller Kraftfahrzeuge auszubauen.		lungsbedarf wird für den REP A-B-W nicht gesehen.	
11.	LMBV mbH	123	4.3.3.1 G 3	Erhalt der regionalen Schienenverbindung Oranienbaum - Ferropolis stehen der Braunkohlesanierung nicht entgegen. Hinweis, dass im Zuge von Sanierungstätigkeiten bautechnische Anpassungen oder zeitliche Beeinflussungen der Schienenverbindung nicht ausgeschlossen werden können und zu dulden sind.	Kenntnisnahme		Einstimmige Zustimmung
12.	Bauernverband Anhalt e.V.	18	4.3.3.1 G 3	Bei der Erhaltung und Modernisierung der Schienenverkehrswege sind landwirtschaftliche Belange unbedingt zu berücksichtigen. Insbesondere darf es nicht zu einer Verringerung der Zahl der Bahnübergänge kommen. Transportkosten sind in der Landwirtschaft eine hohe Kostenpositionen, die zeit- und streckenmäßige Verlängerung landwirtschaftlicher Transporte durch die Schließung von Übergängen muss verhindert werden.	Keine Berücksichtigung	Belange sind Inhalt der Vorhabenzulassungsverfahren.	Einstimmige Zustimmung
13.	Stadt Dessau-Roßlau	169	4.3.3.1 G 3	Aufnahme der Schienenverkehrsverbindungen von Dessau-Roßlau nach Köthen-Aschersleben und nach Wittenberg, um die im LEP 2010 Z 72/Z 73 benannten nationalen Schienenverbindungen über das Oberzentrum Dessau-Roßlau zu ergänzen.	Keine Berücksichtigung	Die Trassen sind in der kartografischen Darstellung als „überregionale Schienenverbindungen im Bestand“ als nachrichtliche Übernahmen aus dem LEP-ST 2010 enthalten und als Ziel der Raumordnung zu beachten.	Einstimmige Zustimmung
14.	Deutsche Bahn AG	33	4.3.3.1 G 3	Befürwortung zum Erhalt der Eisenbahnstrecken nur, wenn keine Zwang zum Erhalt abgeleitet werden kann. Formulierung ist so zu wählen, dass Erhalt nach Abwägung aller wirtschaftlichen Gesichtspunkte zu favorisieren ist. Änderung in „Folgende regionale Schienenverbindungen sind nach Möglichkeit zu erhalten.“ Wichtiger ist, in die Leistungsfähigkeit der Hauptstrecken und Zugangsstellen zu investieren. Es ist unabdingbar, sich von nicht rentabler Infrastruktur zu trennen.	Berücksichtigung	Formulierung wird angepasst, um dem Terminus eines Grundsatzes gerecht zu werden: ...regionale Schienenverbindungen <b>solten</b> erhalten werden. Der Grundsatz der Raumordnung ist der Abwägung auf nachfolgenden Planungsebenen zugänglich.	Einstimmige Zustimmung
15.	Deutsche Bahn AG	33	4.3.3.1 G 3	Es fehlen regionale Schienenverbindungen, die beide nicht von DB Netz AG betrieben werden.  Bitterfeld – Zörbig (bedeutsam für regional bedeutsamen VR-Standort Logistik „Großzöberitz/Heideloh“  Lu. Wittenberg Piesteritz (alt Lu. WB West) – Straach	Berücksichtigung	Zur Unterstützung der kommunalen und touristischen Entwicklungsabsichten sowie zur Netzerhaltung werden beide Trassen im REP A-B-W dargestellt. Zur Verbindung des GZ Zörbig und des regional bedeutsamen Vorrangstandorts für Industrie und Gewerbe „Thura Mark“ mit dem Mittelzentrum Bitterfeld-Wolfen und dem Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Bitterfeld-Wolfen. Der dauerhafte Erhalt der Schienenverbindung ist für die Absicherung der wirtschaftlichen Entwicklung der Gewer-	Einstimmige Zustimmung

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
						bestandorte in Reinsdorf und Straach sowie der Quarzsandgewinnung im Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung Möllensdorf wegen der Anbindung an den Fernverkehr und den Industriehafen Piesteritz von großer Bedeutung.	
16.	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr LSA	130	4.3.3.1 G 3	Grundsatzformulierung ist in Form eines Zieles formuliert und entweder als Ziel deklariert oder an Vorgaben eines Grundsatzes anzupassen.	Berücksichtigung	Formulierung wird angepasst, um dem Terminus eines Grundsatzes gerecht zu werden: ...regionale Schienenverbindungen <b>sollen</b> erhalten werden.	Einstimmige Zustimmung
17.	Landesstraßenbaubehörde Regionalbereich Ost	86	4.3.3.2	Berücksichtigung des Landesverkehrswegeplan Teil Straße (LVWP) Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist entscheidende Voraussetzung für Mobilität der Bevölkerung, Grundlage für gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung im Land und sichert Daseinsvorsorge in allen Teilen des Landes. Daher sollte/muss sich im REP der LVWP wieder finden. Die im LVWP enthaltenen Maßnahmen sind unerlässlich.	Kenntnisnahme	LVWP wurde bei der Erarbeitung des REP A-B-W berücksichtigt.	14 Ja 1 Nein 1 Enthaltung
18.	Landesstraßenbaubehörde Regionalbereich Süd	87	4.3.3.2	Keine Bedenken. Es bestehen keine Absichten zu Ausbau oder Erweiterung der A 9.	Kenntnisnahme		14 Ja 1 Nein 1 Enthaltung
19.	Stadt Jessen (Elster)	173	4.3.3.2	Neben der Verkehrsbedeutung der B 187, der Anbindung zur B 101 ist das Erfordernis einer straßenseitigen Verbindung (Elbbrücke mittig zwischen Torgau und Wittenberg liegend) des Bereiches Jessen mit dem Bereich Bad Schmiedeberg fortführend nach Leipzig darzustellen.	Keine Berücksichtigung	G 61 LEP-ST 2010 gilt unmittelbar. Die RV hat entschieden, dass nur planfestgestellte Neubautrassen in den REP A-B-W aufgenommen werden.	14 Ja 1 Nein 1 Enthaltung
20.	Lutherstadt Wittenberg	178	4.3.3.2	Forderung, angesichts ihrer Bedeutung für den Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Lutherstadt Wittenberg/Piesteritz sowie im Sinne der Optimierung der Anbindung des gesamten östlichen Bereichs der Planungsregion an das überörtliche Straßennetz, in der betreffenden Textpassage im REP A-B-W gleichrangig mit der Verlängerung der B 6n auch die Ortsumgehungen der B 187 Coswig/Griebo/Wittenberg (Nordumfahrung) sowie das Neubauvorhaben B 2n zu nennen und nicht nur in der Beikarte als Punkt zu markieren.	Keine Berücksichtigung	Eine gleichrangige Nennung ist nicht möglich, da es sich bei Z 6 um eine nachrichtliche Übernahme des Z 79 LEP-ST 2010 handelt. Z 79 LEP-ST 2010 ist auf regionaler Ebene keiner Abwägung zugänglich (landesplanerische Letztentscheidung). Z 79 LEP-ST 2010 „...ist der BVWP schrittweise umzusetzen...“ gilt unmittelbar. In Beikarte 1 werden die von der RPG bevorzugten Trassenvorschläge des BVWP 2030 nachrichtlich dargestellt.	14 Ja 1 Nein 1 Enthaltung
21.	Stadt Südliches Anhalt	185	4.3.3.2	Forderung: Ausbau der L145 im Bereich Piethen	Keine Berücksichtigung	Z 78 „...ist das vorhandene Straßennetz zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen...“ und Z 84 „Landesstraßen sind durch Um- und Ausbau ...insbesondere auch in den Ortslagen zu verbessern...“ LEP-ST 2010 gelten unmittelbar.	14 Ja 1 Nein 1 Enthaltung
22.	Seydaland GmbH &	220	4.3.3.2	Bedenken gegen geplante Trasse der B 187 OU Elster –	Keine Berücksichtigung	In Beikarte 1 werden die von der RPG bevorzugten Trassen	14 Ja

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
	Co. KG			Listerferhda wegen Zerschneidung der Berechnungsflächen und fehlender Verlagerungsmöglichkeiten der Berechnungsanlagen.	sichtigung	senvorschläge des BVWP 2030 nachrichtlich dargestellt. Die Trassenplanung obliegt der zuständigen Straßenbaubehörde und ist nicht Inhalt des REP A-B-W.	1 Nein 1 Enthaltung
23.	BM Verkehr und Infrastruktur StB 20		4.3.3.2 4.3.3.3	Es könnte sich mögliche Berührungspunkte mit der vorgesehenen Bedarfsplanung bzw. bestehenden Straßen ergeben. Ggf. ergeben sich Zielkonflikte zwischen der von der AV ST verfolgten Vorzugslösung der Bedarfsplanmaßnahme B 184 Teil OU Roßlau und dem VR-Standort für landesbedeutsame Verkehrsanlagen Binnenhafen Dessau-Roßlau.	Keine Berücksichtigung	Belange sind Inhalt des Vorhabenzulassungsverfahrens.	14 Ja 1 Nein 1 Enthaltung
24.	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr LSA	130	4.3.3.2 Z 5	Z ist zu streichen. Regelung wird für abwägungsfehlerhaft gehalten. Alle hiervon betroffenen Festlegungen verstehen sich als durch den BVWP bedingt, was rechtlich für sich genommen unzulässig ist.	teilweise Berücksichtigung	Ausnahmen können im Raumordnungsplan gem. § 6 Abs. 1 ROG festgelegt werden. Die betreffenden Neubauvorhaben des BVWP 2030 werden in der Begründung einzeln benannt und in der Beikarte die bevorzugten Trassenkorridore dargestellt.	14 Ja 1 Nein 1 Enthaltung
25.	ALFF Anhalt	10	4.3.3.2 Z 5	Ergänzung: „...Bei der Abwägung der Trassenvarianten ist aus Gründen der Nachhaltigkeit der Minimierung des Flächenentzuges und der Bewirtschaftungerschwernisse von Landwirtschaftsflächen sowie landwirtschaftlicher Anlagen ein erhöhtes Gewicht beizumessen.“	Keine Berücksichtigung	G 58 LEP-ST 2010 gilt unmittelbar.	14 Ja 1 Nein 1 Enthaltung
26.	Stadt Coswig (Anhalt)	167	4.3.3.2 Z 5	Die OU 187n Coswig/Griebo ist im BVWP enthalten. Damit erscheint es konsequent, dass eine Nennung als Z der PR entfällt. Es wird aber vorgeschlagen, dass die Trasse in der kartografischen Darstellung nachrichtlich übernommen wird, um die zu erwartenden Veränderungen des Straßenverkehrsnetzes abzubilden.	Keine Berücksichtigung	RV hat entschieden, dass nur planfestgestellte Neubautrassen in den REP A-B-W aufgenommen werden. In Beikarte 1 werden die von der RPG bevorzugten Trassenvorschläge des BVWP 2030 nachrichtlich dargestellt.	14 Ja 1 Nein 1 Enthaltung
27.	Stadt Dessau-Roßlau	169	4.3.3.2 Z 5	Gemäß REP soll sich „für den Fall, dass Trassen neuer Ortsumgehungen auf Flächen verlaufen, für die andere raumordnerische Festlegungen getroffen wurden, die Bundesplanung durchsetzen“. Allerdings lassen sich mit dem Vorranggebiet für die Nutzung der Windenergie südlich von Mosigkau und der beantragten Genehmigung von WEA weder dieser Anspruch noch die Ortsumgehung B 185 Mosigkau umsetzen. Gegenwärtig ist nicht erkennbar, dass für die vorrangige Planung des Bundes der erforderliche Raum verbleibt.	Keine Berücksichtigung	Im vorliegenden Planverfahren werden keine VR/EG für die Nutzung der Windenergie festgelegt. In Beikarte 1 werden die von der RPG bevorzugten Trassenvorschläge des BVWP 2030 nachrichtlich dargestellt.	14 Ja 1 Nein 1 Enthaltung
28.	Landkreis Anhalt-Bitterfeld	111	4.3.3.2 Z 6	Als Z 6 ist der BVWP und insbesondere das Neubauvorhaben ... Verlängerung der B 6n von der A 14 zur A 9 und über Sachsen-Anhalt hinaus als überregionale Verkehrsachse in Richtung Osten schrittweise umzusetzen. Ab der A 9 existiert derzeit noch <u>keine</u> geplante Trassenführung	Kenntnisnahme	Z 6 ist eine nachrichtliche Übernahme von Z 79 aus dem LEP-ST 2010 und unterliegt somit nicht der Abwägung durch die Regionalversammlung.	14 Ja 1 Nein 1 Enthaltung

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
				durch die großflächig geschlossenen Waldgebiete der Dübener Heide (LEP-ST 2010, Z 79). In 5.5.3 wird ausgeführt, dass sich die Landkreise ABI und Wittenberg i.V.m dem Naturpark Dübener Heide, dem Biosphärenreservat Mittelelbe sowie den berührten Städten und Gemeinden zur Neuaufstellung des BVWP 2015 zur Fortführung der B 6n in o.g. Trassenführung ausgesprochen haben, ohne die Dübener Heide in der ursprünglichen Trassierung in Richtung Bad Dübren (Sachsen) über Rösa und Schwemsaal sowie den NP Dübener Heide zu zerschneiden.		Die Begründung bezieht sich auf G 2	
29.	Landkreis Nord-sachsen	120	4.3.3.2 Z 6	Die favorisierte B 6-Verlängerungsvariante im Korridor B 184 – Raguhn – Gräfenhainichen – Lutherstadt Wittenberg wird in Bezug auf die Vermeidung der Zerschneidung der Dübener Heide befürwortet.	Kenntnisnahme		15 Ja 1 Enthaltung
30.	NABU	139	4.3.3.2 Z 6	Ablehnung der Verlängerung der B 6n von der A 9 über Sachsen-Anhalt hinaus in Richtung Osten ab Kreuzung mit der B 184 und Forderung der Streichung der nachrichtlichen Übernahme aus dem LEP-ST 2010.	Keine Berücksichtigung	Die Z des LEP-ST 2010 können nicht im REP außer Kraft gesetzt werden.	15 Ja 1 Enthaltung
31.	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr LSA	130	4.3.3.2 Z 6	Festlegung ist als Übernahme aus LEP-ST 2010 kenntlich zu machen, da keine regionalplanerische Konkretisierung vorgenommen wird.	Berücksichtigung	Z 6 wird kursiv geschrieben (Übernahme aus LEP-ST 2010).	15 Ja 1 Enthaltung
32.	Lutherstadt Wittenberg	178	4.3.3.2 Z 7	Auffassung wird mitgetragen, dass generell eine Konzentration auf bestehende regionale Straßenverbindungen geboten ist.	Kenntnisnahme		15 Ja 1 Enthaltung
33.	Bauernverband Anhalt e.V.	18	4.3.3.2 Z 7	Beim Erhalt und Ausbau der Verkehrsstraßen sind die Belange der landwirtschaftlichen Flächennutzung und des landwirtschaftlichen Güterverkehrs angemessen zu berücksichtigen. Landwirtschaftliche Transporte z.B. zum Erfassungshandel oder zu Verarbeitungsbetrieben wie Zuckerfabriken sind sicherzustellen. Die Nutzung der Straßen mit z.T. überbreiten Landwirtschaftsmaschinen und –geräten darf nicht beeinträchtigt werden. Das ist zum Beispiel bei der Anlage von geschwindigkeitsvermindernden Einrichtungen an Ortsdurchfahrten oder bei der Einrichtung von Kreisverkehren zu berücksichtigen. Der Flächenverbrauch für Infrastrukturmaßnahmen ist auf ein Mindestmaß zu begrenzen, eine unbedingt notwendige Flächeninanspruchnahme ist auf ertragsschwache oder ungünstig zu bewirtschaftende Flächen zu begrenzen. Eine die Bewirtschaftung erschwerende Zerschneidung	Keine Berücksichtigung	Belange sind Inhalt von Vorhabenzulassungsverfahren.  G 58 LEP-ST 2010 gilt unmittelbar.	15 Ja 1 Enthaltung

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
				von Landwirtschaftsflächen ist zu vermeiden.			
34.	IHK Halle-Dessau	67	4.3.3.2 Z 7	Zur vorrangigen Erhaltung und Instandsetzung von Hauptverkehrsstraßen regionaler Bedeutung sollte um landesbedeutsame Hauptverkehrsstraßen ergänzt werden. Auch diese sind vorrangig zu erhalten.	Keine Berücksichtigung	Die Z 63 und 66 im LEP 2010 stellen auf den Erhalt der Infrastruktur ab. Z 81 und 84 (Ausbau von Bundes- und Landesstraßen) gelten unmittelbar.	15 Ja 1 Enthaltung
35.	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr LSA	130	4.3.3.2 Z 7	Prüfung, ob die in Begründung aufgeführten Straßenverbindungen in Zielfestlegung integriert werden können.	Keine Berücksichtigung	Die betreffenden Straßenverbindungen sind in der kartografischen Darstellung festgelegt. Eine textliche Benennung ist nicht erforderlich.	15 Ja 1 Enthaltung
36.	Stadt Dessau-Roßlau	169	4.3.3.2 Z 7	Im Sinne der Einheitlichkeit des Planwerkes ist die Auflistung dieser Straßen nicht nur in der Begründung, sondern verbindlich in diesem Ziel vorzunehmen.	Keine Berücksichtigung	Die Festlegung der kartografischen Darstellung gilt als Ziel der Raumordnung. Eine textliche Benennung ist nicht erforderlich.	15 Ja 1 Enthaltung
37.	Lutherstadt Wittenberg	178	4.3.3.2 Z 7	Forderung der Ergänzung bzgl. von Neubauvorhaben von Hauptverkehrsstraßen regionaler Bedeutung. z.B. Neubau von Hauptverkehrsstraßen regionaler Bedeutung ist nur unter bestimmten Voraussetzungen zu tätigen, so etwa wenn eindeutige funktionelle und fachtechnische Gründe für den Ausbau eines neuen Verkehrsnetzes sprechen.	Keine Berücksichtigung	Z 83 und 84 LEP-ST 2010 gelten unmittelbar.	15 Ja 1 Enthaltung
38.	Regionale Planungsgemeinschaft Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg		4.3.3.2 Z 7	Aufnahme regional bedeutsamer Hauptverkehrsstraßen: L 73 Nienburg – Köthen L 146 Landkreisgrenze – Gröbzig – L 147 L 149 Zerbst – Fähre Tochheim-Breitenhagen	Berücksichtigung	Nach Abstimmung der Regionalpläne mit den benachbarten Planungsregionen Magdeburg und Halle sind die genannten Trassen aufzunehmen. L 73 dient neben der Verbindung von Zentralen Orten als Ausweichstrecke an der B 6n für den Schwerlastverkehr. L 146 sichert die Verbindung zwischen MZ Bernburg und GZ Löbejün. Die L 149 dient der Anbindung der landesbedeutsamen Fähre über die Elbe bei Tochheim in dem 53 km langen brückenlosen Abschnitt zwischen Schönebeck und Dessau-Roßlau.	15 Ja 1 Enthaltung
39.	Regional Planungsgemeinschaft Halle	150	4.3.3.2 Z 7	Anregung der Ergänzung regional bedeutsamer Hauptverkehrsstraßen: L 144 GZ Zörbig – GZ Könnern L 141 GZ Zörbig – BAB 14 – OZ Halle L 147 Piethen – GZ Löbejün – B 6	Berücksichtigung	Diese Straßen werden als regional bedeutsame Hauptverkehrsstraßen festgelegt, da sie zentrale Orte verbinden, den Lückenschluss zu regional bedeutsamen Straßen in benachbarten Planungsregionen bilden und für die Durchlässigkeit des Verkehrs im Störfall auf Autobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen dienen.	15 Ja 1 Enthaltung
40.	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr LSA	130	4.3.3.2 Z 8	Empfehlung der Formulierung: „Die in der Region befindlichen landesbedeutsamen Fähren sind bis zur Schaffung weiterer leistungsfähiger Brückenbauwerke zu erhalten.“	Keine Berücksichtigung	Formulierung ist in der Begründung enthalten. Bei einer Zielfestlegung wäre der Adressat nicht bestimmbar. Eine Einstellung des Fährbetriebs z.B. wegen Unwirtschaftlichkeit bedürfte eines Zieländerungsverfahrens. Zielformulierung wird ergänzt: „Landesbedeutsame Fähren in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg sind:...” Text wird kursiv gedruckt.	15 Ja 1 Enthaltung

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
41.	Lutherstadt Wittenberg	178	4.3.3.3 Z 9	Forderung, den Industriehafen Piesteritz als Vorrangstandort für landesbedeutsame Verkehrsanlagen aufzunehmen. Über den Industriehafen besteht ein direkter Wasserweg bis zum Hamburger Überseehafen, wodurch eine Ressourcen schonende Alternative zum Transport über die Straße, speziell bei Massengütern und im Containerbereich vorliegt. Als Umschlagplatz für Massengut ist der Industriehafen in Piesteritz weiterhin zu forcieren.	Keine Berücksichtigung	Die Festlegung von Vorrangstandorten für landesbedeutsame Verkehrsanlagen obliegt dem Land Sachsen-Anhalt im LEP.	12 Ja 4 Nein
42.	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr LSA	130	4.3.3.3 Z 9	Aus dem LEP-ST 2010 übernommene Häfen müssen kursiv dargestellt werden, weil sie keine eigene regionalplanerische Festlegung darstellen.	Berücksichtigung	Vorrangstandorte werden kursiv gedruckt.	12 Ja 4 Nein
43.	ALFF Anhalt	10	4.3.3.3 Z 9 Nr. 1	Ablehnung der Ausweisung der südlich von Aken befindlichen Fläche „Ratsheide“ wegen landwirtschaftlichem Flächenentzug in größerem Ausmaß. Diese Fläche befindet sich fernab von der Elbe und vom Hafen und ist nur über die B 187a mit erheblichem Durchgangsverkehr für die Stadt Aken erreichbar, so dass die Ausweisung dieser Fläche nicht nachvollzogen werden kann. Zudem sollten zunächst die in der Stadt ungenutzten Gewerbeflächen bzw. –brachen hierfür verwendet werden.	Keine Berücksichtigung	Der Binnenhafen Aken wurde im LEP-ST 2010 als Vorrangstand für landesbedeutsame Verkehrsanlagen festgelegt. Gem. Z 89 sind die Flächen durch regionale und kommunale Planung zu sichern. Die flächenhafte Konkretisierung im REP erfolgte in Abstimmung mit der Bauleitplanung der Kommune, in welcher die Fläche „Ratsheide“ als SO Hafen festgelegt wurde. Die Fläche ist bisher nicht erschlossen und dient der vorsorglichen Sicherung für evtl. Erweiterungsabsichten des Hafenstandortes, da im unmittelbaren Umfeld keine Flächen dafür zur Verfügung stehen.	12 Ja 4 Nein
44.	Landkreis Anhalt-Bitterfeld	111	4.3.3.3 Z 9 Nr. 1	Der Darstellung eines landesbedeutsamen Industrie- und Gewerbestandortes im Bereich Aken-Ratsheide wird aus naturschutzrechtlicher und -fachlicher Sicht nicht zugestimmt. Begründung: Bei dem Industrie- und Gewerbestandort im Bereich Aken-Ratsheide handelt es sich nicht - wie im Plan dargestellt – um einen bestehenden Standort, sondern es könnte sich nur um eine Neuausweisung handeln. Dem stehen die Aussagen des Flächennutzungsplans der Stadt Aken (Elbe) entgegen, in dem die entsprechenden Flächen als Sondergebiet Hafen dargestellt sind. Naturschutzfachlich wird der regionalplanerisch-fachlichen Einschätzung im Punkt 4.1 (Seite 19) der Prüfung der Vorrangstandorte für Industrie, Gewerbe und Logistik gefolgt, wonach die Flächen nicht den Anforderungen für einen Logistikstandort entsprechen. Diese Einschätzung ist gleichermaßen auch auf einen Industrie-/ Gewerbestandort übertragbar. Die Darstellung der Sonderbaufläche „Hafen“ auf bisher landwirtschaftlich genutzter Fläche (Ratsheide) an der B 187a führt zu grundsätzlichen Flächennutzungskonflikten.	Keine Berücksichtigung	Der Binnenhafen Aken wurde im LEP-ST 2010 als Vorrangstand für landesbedeutsame Verkehrsanlagen festgelegt. Gem. Z 89 sind die Flächen durch regionale und kommunale Planung zu sichern. Die flächenhafte Konkretisierung im REP erfolgt in Abstimmung mit der Bauleitplanung der Kommune, in welcher die Fläche „Ratsheide“ als SO Hafen festgelegt wurde. Die Fläche ist bisher nicht erschlossen und dient der vorsorglichen Sicherung für evtl. Erweiterungsabsichten des Hafenstandortes, da im unmittelbaren Umfeld keine Flächen dafür zur Verfügung stehen.	12 Ja 4 Nein

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
				<p>Die dargestellte Sonderbaufläche befindet sich zwischen zwei Waldflächen in der freien Landschaft ohne räumliche Anbindung an vorhandene Siedlungs- oder Gewerbeflächen.</p> <p>Unmittelbar südöstlich der dargestellten Sonderbaufläche grenzt das Landschaftsschutzgebiet „Kleinzerbster Busch“ und nordwestlich das flächenhafte Naturdenkmal „Heide- teich“ an. Die Umsetzung der geplanten Flächennutzung als Sonderbaufläche lässt eine erhebliche Beeinträchtigung bis hin zu einem Totalverlust des Schutzzweckes und der Schutzziele der geschützten Gebiete erwarten. Der Bedarf an dieser Sonderbaufläche ist nicht erkennbar. Unter Berücksichtigung und erneuten Diskussion, insbesondere der zum Punkt 4.4.2.1 (Landwirtschaft) und landesbedeutsamen Industrie- und Gewerbestandort Aken-Ratsheide gegebenen Änderungshinweise, stehen dem REP A-B-W keine grundsätzlichen Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege entgegen.</p>			
45.	Landkreis Anhalt-Bitterfeld	111	4.3.3.3 Z 9 Nr. 1	<p>Auffällig ist, dass der östliche Teil des Industriegebietes Aken-Ost (nördlich der L 63) von der Flächenausweisung als Vorrangstandort ausgenommen ist. Für diesen Bereich wurde eine geplante Photovoltaikanlage aus raumordnerischen und landesplanerischen Gesichtspunkten (Vorrangstandort für den Hafen Aken, Ansiedlung von Industrie und Gewerbe bevorzugt) planungsrechtlich abgelehnt. Hierfür lag u.a. bereits ein nutzungsbezogenes Sanierungskonzept für die Fläche vor. Vor diesem Hintergrund ist unklar, warum der Bereich von der Ausweisung als Vorrangstandort unberücksichtigt ist.</p>	Keine Berücksichtigung	<p>Nach Überprüfung der Daten in Abstimmung mit der unteren Landesentwicklungsbehörde beim LK ABI konnte kein Fehler festgestellt werden. Die Fläche entspricht den Festlegungen des FNP.</p>	12 Ja 4 Nein
46.	Bauernverband Anhalt e.V.	18	4.3.3.3 Z 9 Nr.1	<p>Die geplante Nutzung von zusätzlichen Flächen für den Binnenhafen Aken wird abgelehnt, zumal die geplanten Flächen räumlich nicht zum Hafen gehören.</p>	Keine Berücksichtigung	<p>Der Binnenhafen Aken wurde im LEP-ST 2010 als Vorrangstand für landesbedeutsame Verkehrsanlagen festgelegt. Gem. Z 89 sind die Flächen durch regionale und kommunale Planung zu sichern. Die flächenhafte Konkretisierung im REP erfolgt in Abstimmung mit der Bauleitplanung der Kommune, in welcher die Fläche „Ratsheide“ als SO Hafen festgelegt wurde. Die Fläche ist bisher nicht erschlossen und dient der vorsorglichen Sicherung für evtl. Erweiterungsabsichten des Hafenstandortes, da im unmittelbaren Umfeld keine Flächen dafür zur Verfügung stehen.</p>	12 Ja 4 Nein
47.	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr LSA	130	4.3.3.3 Z 10	<p>Festlegung der aufgelisteten VR-Standorte ist unter Einbeziehung des Kap. 9.3 der Anlage „Prüfung der Vorrangstandorte für Industrie, Gewerbe und Logistik“ nicht voll-</p>	Keine Berücksichtigung	<p>In der Anlage „Prüfung der Vorrangstandorte für Industrie, Gewerbe und Logistik“ wurden alle in Frage kommenden Flächen untersucht und eine Empfehlung (Kap.</p>	12 Ja 4 Nein

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
				ständig nachvollziehbar. Dort werden 11 Standorte benannt, unter Z 10 letztlich nur 6, teilweise auch anders benannt. Es sollte für Nachvollziehbarkeit gesorgt werden.		9.3) abgegeben. Auf dieser Grundlage hat die RV ihre Abwägungsentscheidungen getroffen (dokumentiert in den Kap. 3-7, jeweils letzte Zeile der Tabellen, bzw. in den Protokollen der Sitzungen der RV).	
48.	Stadt Bernburg (Saale)	165	4.3.3.3 Z 10	Standort 2 wird in Begründung als landesbedeutsam bezeichnet, im Ziel 10 als regional bedeutsam.	Keine Berücksichtigung	Es handelt sich gem. LEP-ST 2010 um einen landesbedeutsamen Vorrangstandort für I+G, der im REP als regional bedeutsame Vorrangstandort für Logistik festgelegt wird.	11 Ja 0 Nein 5 Enthaltungen
49.	Lutherstadt Wittenberg	178	4.3.3.3 Z 10	Als regional bedeutsamer Vorrangstandort für Logistik ist aus Sicht der Lutherstadt Wittenberg der Alte Elbhafen, der als Schutzhafen vom Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden genutzt wird, aufzunehmen. Ziel ist es, den Hafen entsprechend dem Bedarf weiterzuentwickeln.	Keine Berücksichtigung	Aufgrund ihrer Funktion als Schutzhafen im Extremwetterfall oder bei Havarien besitzen die Häfen keine regionale Bedeutung als VR-Standorte für Verkehrsanlagen.	11 Ja 0 Nein 5 Enthaltungen
50.	Stadt Sandersdorf-Brehna	183	4.3.3.3 Z 10	„Industriegebiet“ und „Industriegebiet II“ westlich der BAB 9 in der Gemarkung Brehna und der Technologiepark Mitteledeutschland (Flächen der Stadt Sandersdorf-Brehna) verfügen über ausreichend Flächenkapazität für die Erweiterung ansässiger sowie die Ansiedlung weiterer Logistikbetriebe. Da beide Standorte durch das Wirtschaftsministerium Sachsen-Anhalt und der Investitions- und Marketinggesellschaft als Gesellschaft des Landes Sachsen-Anhalt als landesbedeutsame Wirtschaftsstandorte eingestuft sind, bittet die Stadt Sandersdorf-Brehna um Überprüfung, inwieweit die Standorte aufgrund der exponierten Lage an der BAB 9 als landesbedeutsame Vorrangstandorte für Logistik festgesetzt werden können.	Keine Berücksichtigung	Die Einstufung als landesbedeutsame Vorrangstandorte für Logistik obliegt dem Land Sachsen-Anhalt.	11 Ja 0 Nein 5 Enthaltungen
51.	Stadt Zerbst/Anhalt	189	4.3.3.3 Z 10	Der Stadtrat Zerbst/Anhalt stimmt dem Entwurf REP zur Festlegung der VR Standorte für bedeutsame Logistikstandorte nicht zu. Gemäß der o.g. Auswertung der 13 Bewertungskriterien hat der Standort Zerbst/Anhalt 50 % erfüllt und wäre als VR Standort Logistik geeignet. Die Begründung, dass die Hauptkriterien „Erreichbarkeit BAB und/oder Wasserstraße“ nicht erfüllt werden, trifft auch auf Standort 10 – Lutherstadt Wittenberg Agro-Chemie Park Piesteritz - zu.	Keine Berücksichtigung	Der Standort Lutherstadt Wittenberg/Piesteritz einschließlich Industriehafen ist Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen (LEP ST 2010 Z 58). Die Stellungnahme bezieht sich auf Anlage „Prüfung der Vorrangstandorte für Industrie, Gewerbe und Logistik“ nicht auf die Festlegungen im REP-Entwurf. Im Entwurf sind unter Z 10 6 Standorte als regional bedeutsame Vorrangstandorte für Logistik ausgewiesen. Der Standort Lutherstadt Wittenberg gehört nicht dazu.	11 Ja 0 Nein 5 Enthaltungen
52.	Landesverwaltungsamt Ref. Obere Immissionsschutzbehörde	97	4.3.3.3 Z 10 Nr. 4	Die neu aufzunehmende Flächen als regional bedeutsame Entwicklungsstandorte in Köthen an B 6n ist aus Sicht der oberen Immissionsschutzbehörde gut geeignet. Der Fläche 6 sollte der Vorzug eingeräumt werden.	Kenntnisnahme		11 Ja 0 Nein 5 Enthaltungen
53.	ALFF Anhalt	10	4.3.3.3	Ablehnung der Ausweisung, auch wenn die Begründung	Keine Berücksichtigung	RV hat entschieden, die für die Festlegung als VR für	11 Ja

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
			Z 10 Nr. 4	nur eine restriktive Inanspruchnahme der Fläche zulassen würde. Bei diesem Standort handelt es sich um bestes Ackerland, welches sich zudem aufgrund der Schlagstruktur effizient bewirtschaften lässt. Forderung der Ausweisung als Vorranggebiet Landwirtschaft.	sichtung	Landwirtschaft geeignete Fläche zugunsten des regional bedeutsamen VR-Standortes für Logistik festzulegen. Infolge des Neubaus der B 6n südlich des Mittelzentrums Köthen (Anhalt) besteht das Erfordernis, eine Fläche für großflächige Logistik- bzw. Industrieansiedlungen vorzuhalten. Aus Immissionsschutzgründen sind an den bestehenden Industrie- und Gewerbestandorten keine Erweiterungen mehr möglich. Erst bei konkreter Investitionsabsicht wird eine Erschließung vorgenommen. Solange bestehen keine Bewirtschaftungseinschränkungen für die Landwirtschaft.	0 Nein 5 Enthaltungen
54.	IHK Halle-Dessau	67	4.3.3.3 Z 11	Verbot raumbedeutsamer Photovoltaikfreiflächenanlagen in Vorrangstandorten für Verkehrsanlagen und Logistik wird begrüßt.	Kenntnisnahme		11 Ja 0 Nein 5 Enthaltungen
55.	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr LSA	130	4.3.3.3 Z 11	Empfehlung einer Grundsatz-Formulierung analog G 48 LEP-ST 2010.	Keine Berücksichtigung	Mit der Zielfestlegung wird Bindungswirkung erreicht. Die Vorrangstandorte für Logistik stehen aufgrund ihrer infrastrukturellen Erschließung nicht für flächenintensive und arbeitsplatzarme PVA zur Verfügung. Mit der Handreichung „Baurechtliche und regionalplanerische Beurteilung und Bewertung von großflächigen Photovoltaik-Freiflächenanlagen im Freiraum der Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“ (Beschluss vom 23.11.2007) hat die Regionalversammlung einen Selbstbindungsbeschluss gefasst, der nunmehr in einer Zielfestlegung der Raumordnung manifestiert wird.	11 Ja 0 Nein 5 Enthaltungen
56.	Lutherstadt Wittenberg	178	4.3.3.4	Keine Anmerkungen	Kenntnisnahme		11 Ja 0 Nein 5 Enthaltungen
57.	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr LSA	130	4.3.3.4 Z 13	Sonderlandeplatz Drosa und Segelfluggelände Rackith fehlen.	Keine Berücksichtigung	RV hat nach Abwägung entschieden, dass beide Standorte keine regionale Bedeutung besitzen und daher nicht im REP A-B-W festgelegt werden sollen.	11 Ja 0 Nein 5 Enthaltungen
58.	Gemeinde Osternienburger Land	57	4.3.3.5	Aufstellung eines straßenbegleitenden Radwegekonzeptes, gerade an stark befahrenen Straßen, erscheint als dringend erforderlich. Forderung ist sehr bedeutend an B 187a im Bereich Pißdorf bis Aken, B 185 Köthen – Großpaschleben – Kleinpaschleben und L 149 Kleinpaschleben – Drosa – Wulfen – Diebzig – Aken.	Keine Berücksichtigung	Bedarfsplanung für straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen wird vom LSA im Rahmen des Radverkehrsplans vorgenommen. Z 84 und G 72 LEP-ST 2010 gelten unmittelbar.	Einstimmige Zustimmung
59.	LK Teltow-Fläming	117	4.3.3.5	Anmerkung: dem Hinweis, den „Luther-Tetzel-Weg“ und den „Seyda-Elbe_Radweg“ als überregionalen Radweg aufzunehmen, wurde nicht gefolgt.	Keine Berücksichtigung	Die Wege erfüllen nicht die durch die RV festgelegten Kriterien für die Ausweisung von überregional bedeutsamen Radwanderwegen.	Einstimmige Zustimmung

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
60.	Landkreis Nord-sachsen	120	4.3.3.5	Der sächsische Lutherweg mit dem Anschluss nach Sachsen-Anhalt in Bad Dübén sollte in der Entwicklungskonzeption berücksichtigt werden.	Keine Berücksichtigung	Wanderwege sind Inhalt der nachfolgenden Planungsebene (FNP) bzw. touristischer Entwicklungskonzeptionen.	Einstimmige Zustimmung
61.	Lutherstadt Wittenberg	178	4.3.3.5	Zustimmung zu Festlegungen. Als Ergänzung hierzu ist bei den überregional bedeutsamen Radwanderwegen der Radweg Deutsche Einheit, der 2015 initiiert wurde, aufzunehmen.	Keine Berücksichtigung	Für die Region sind die überregionalen Radwanderwege für die Regionalentwicklung von höchster Priorität. Regionale Radwanderwege sind Inhalt der nachfolgenden Planungsebene (FNP) bzw. touristischer Entwicklungskonzepte. Der Radweg Deutsche Einheit verläuft auf dem R1. D3/R1 ist unter Z 15 benannt und in der Beikarte dargestellt. Begründung wird überarbeitet.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
62.	Lutherstadt Wittenberg	178	4.3.3.5	Weiterführende Grundsätze sind für den Radverkehr zu definieren, wie zum Beispiel die Verknüpfung mit Radwegen in benachbarten Planungsregionen, Schaffung von Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung des Fahrrades unabhängig von der Ausweisung überregional bzw. regional bedeutsamer Radwege, Erweiterung des Netzes der straßenbegleitenden Radwege entsprechend dem Bedarf.	Keine Berücksichtigung	G 72 LEP-ST 2010 gilt unmittelbar.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
63.	Lutherstadt Wittenberg	178	4.3.3.5	Forderung der Aufnahme eines Kapitels zum Fuß- bzw. Wanderverkehr. Die durch die Planungsregion führenden Wanderwege Europawanderweg E 11 Amsterdam – Harz – Masuren, der Jakobsweg entlang der alten Reichsstraße „Via Imperii“ von Stettin (Szczecin) über Berlin, Wittenberg, Leipzig nach Hof und der Lutherweg (Wittenberg – Lutherstadt Eisleben – Wittenberg) sind entsprechend ihrer überregionalen Funktionen zu erhalten und auszubauen.	Keine Berücksichtigung	G 72 LEP-ST 2010 gilt unmittelbar. Wanderwege sind Inhalt der nachfolgenden Planungsebene (FNP) bzw. touristischer Entwicklungskonzeptionen.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
64.	Stadt Südliches Anhalt	185	4.3.3.5	Forderung: Bau von Radwegen zwischen Firma Klebl in Gröbzig und Pfaffendorf und zwischen Weißandt-Görlitz und Görzig Aufnahme des Fuhneradweges Anlagen eines Rad- und Wanderweges entlang der Ziethe; Ausweisung eines Radweges vom Kirschweg Trebbichau a.d.F. über Maasdorf und Edderitz zum Karolineteich.	Keine Berücksichtigung	Die geforderten Maßnahmen entsprechen nicht den Kriterien, welche durch die RV für die Ausweisung von überregional bedeutsamen Radwanderwegen festgelegt wurden.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
65.	Landkreis Nord-sachsen	120	4.3.3.5 Z 15	Innerhalb des Freistaates Sachsen wird derzeit der Elberadweg nach der Richtlinie zur Fahrradwegweisung des Freistaats Sachsen komplett neu beschildert. Vorausgegangen ist dafür die Erarbeitung einer Beschilderungskonzeption, wobei nunmehr auch im LK Nordsachsen ein beidseitiger Verlauf des Elberadweges konzipiert wurde und beschildert wird. D. h., dass im Bereich der Gemeinde Beilrode in Großtreben der Elberadweg (östliche Führung)	Kenntnisnahme	Die Routenplanung ist nicht Inhalt des REP, sondern obliegt den für Radtourismus zuständigen Behörden und Institutionen.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
				weiter in das Bundesland Sachsen-Anhalt nach Prettin geführt werden kann und dann über die Fähre Dommitzsch der Anschluss an den westlichen Verlauf des Elberadweges hergestellt werden kann (siehe Kartenausschnitt als Anlage).			
66.	Bauernverband Anhalt e.V.	18	4.3.3.5 Z 15	Der Ausbau stillgelegter Neben-Bahnstrecken als regionale Radwege ist zu prüfen. Diese Strecken sind relativ gefällearm, verlaufen häufig durch die Landschaft, die Eigentums- und Baulastverhältnisse sind geklärt und der Ausbau kann kostengünstig realisiert werden. Aus anderen Regionen Deutschlands und Europas liegen dazu positive Erfahrungen vor.	Keine Berücksichtigung	Maßnahmen werden in der Fachplanung Landesradverkehrsplan geplant. G 72 LEP-ST 2010 gilt unmittelbar.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
67.	BM Verkehr und Infrastruktur G 23	28/2	4.3.3.5 Z 15	Aufnahme des Radwege Deutsche Einheit unter Z 15 . Dieser Verläuft Bonn – Berlin, durch RPG, entlang D-Route 3/ R1. Darstellung auf Beikarte.	Keine Berücksichtigung	Der Radweg Deutsche Einheit verläuft auf dem R1. Der D3/R1 ist unter Z 15 benannt und in der Beikarte dargestellt. Begründung wird überarbeitet.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
68.	Gemeinde Osternienburger Land	57	4.3.3.5 Z 15	Es fehlt Ausweisung des Radweges „Deutsche Einheit“ als überregionaler Radweg.	Keine Berücksichtigung	Der Radweg Deutsche Einheit verläuft auf dem R1. Der D3/R1 ist unter Z 15 benannt und in der Beikarte dargestellt. Begründung wird überarbeitet.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
69.	Salzlandkreis	116	4.3.3.5 Z 15	Überregionale Radwege werden als touristische Radwege aufgeführt. Hinweise zu regionalen Radwegen fehlen.	Keine Berücksichtigung	Für die Region sind die überregionalen Radwanderwege für die Regionalentwicklung von höchster Priorität. Regionale Radwanderwege sind Inhalt der nachfolgenden Planungsebene (FNP). Hinweis wurde in der Begründung bereits berücksichtigt.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
70.	Landkreis Nord-sachsen	120	4.3.3.5 Z 15	Die Wegführung des Mulderadwegs im Bereich der Goitzsche ist immer wieder in der Diskussion. Hier sollte ausgeführt werden, dass eine zielorientierte Routenausweisung im Bereich der Goitzsche erfolgt und der Mulderadweg nicht um den gesamten See ausgewiesen ist. Eine kürzlich eingerichtete Koordinierungsstelle für den Mulderadweg wird im Bereich der Infrastruktur und des Marketings eine professionelle Entwicklung dieses Radfernweges ermöglichen.	Keine Berücksichtigung	Die Routenplanung und -beschilderung ist nicht Inhalt des REP, sondern obliegt den für Radtourismus zuständigen Behörden und Institutionen.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
71.	Stadt Bernburg (Saale)	165	4.3.3.5 Z 15	Ergänzung des Radweges Deutsche Einheit	Keine Berücksichtigung	Der Radweg Deutsche Einheit verläuft auf dem R1. Der D3/R1 ist unter Z 15 benannt und in der Beikarte dargestellt. Begründung wird überarbeitet.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
72.	Stadt Coswig (Anhalt)	167	4.3.3.5 Z 15	Es sind nur überregionale Radwege erwähnt. Das Thema Radverkehr hat aber eine weite Bedeutung und darf nicht auf das Radwandern reduziert werden. Es ist erforderlich die Verbindungen des täglichen Radverkehrs zu ergänzen. Anhaltspunkte – Landesradwegeplan. Aber auch regional	Keine Berücksichtigung	Für die Region sind die überregionalen Radwanderwege für die Regionalentwicklung von höchster Priorität. Regionale Radwanderwege sind Inhalt der nachfolgenden Planungsebene (FNP). G 72 LEP-ST 2010 gilt unmittelbar.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
				bedeutsame Radwanderwege, die zur Verknüpfung der überregionalen Wege dienen, sollten im REP ergänzt werden, z.B. der Rosselradwanderweg.			
73.	Stadt Dessau-Roßlau	169	4.3.3.5 Z 15	Aufnahme der Radwege Deutsche Einheit, der hier auf dem R1 verläuft, Gartenreichtour Fürst Franz, die im Landesradverkehrsplan als überregional bedeutsam eingestuft ist und Flämingradweg, der zwei Bundesländer verbindet. Die Stadt Dessau-Roßlau bereitet derzeit ein Routenänderungsverfahren für den Elbradweg im Bereich der Innenstadt Dessau vor. Ziel ist es, bis 2019 die Erreichbarkeit der Bauhausbauten und des neuen Bauhausmuseums zu verbessern. Zur Vermeidung eines Zielabweichungsverfahrens ist im REP eine Ausnahme für den Fall einer veränderten Linienführung zu regeln.	Keine Berücksichtigung	Für die Region sind die überregionalen Radwanderwege für die Regionalentwicklung von höchster Priorität. Der Radweg Deutsche Einheit verläuft auf dem R1. Der D3/R1 ist unter Z 15 benannt und in der Beikarte dargestellt. Begründung wird überarbeitet. RV hat entschieden, dass überregionale Radwanderwege nicht kartografisch als Ziele der Raumordnung im REP A-B-W dargestellt werden, um aufwändige Zieländerungsverfahren bei Trassenänderungen zu vermeiden.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
74.	Stadt Jessen (Elster)	173	4.3.3.5 Z 15	Für die Ostregion des Planungsgebietes hat der Elsterradwanderweg eine überregionale Bedeutung. Er verbindet den R1 mit Brandenburg und führt bis Sachsen. Eine entsprechende Ergänzung wird für zwingend erforderlich gehalten.	Keine Berücksichtigung	Beim Schwarze-Elster-Radweg als Verbindung zwischen Elberadweg und Lausitz entlang des Flusses von der Quelle bis zur Mündung handelt es sich gem. Landesradverkehrsplan um einen Radweg der Kategorie 3. Im REP sind überregionale Radwanderwege der Kategorien 1 und 2 (nationale und Landesbedeutung) als überregional bedeutsame Radwege festgelegt. Alle anderen Wege sollen diese überregionalen Wege verbinden.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
75.	Stadt Raguhn-Jeßnitz	182	4.3.3.5 Z 15	Von hoher Bedeutung ist eine Radwegevernetzung zwischen den einzelnen Ortschaften der Stadt Raguhn-Jeßnitz bis zu den jeweiligen Kreisgrenzen.	Keine Berücksichtigung	G 72 LEP-ST 2010 gilt unmittelbar.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
76.	Stadt Coswig (Anhalt)	167	5.5.2	Benennung der für die Region wichtigsten Vorhaben des BVWP (vordringlicher Bedarf), u.a. die OU B 187 n Coswig/Griebo.	Keine Berücksichtigung	Die Vorhaben des BVWP sind in Beikarte 1 dargestellt.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
77.	Stadt Dessau-Roßlau	169	5.5.2	In der Begründung sollte darauf verwiesen werden, dass die Ortsumgehungen positiven Einfluss auf die Erschließung der Vorrangstandorte für landes- und regionalbedeutsame Industrie und Gewerbe sowie für landesbedeutsame Verkehrsanlagen und Logistik haben.	Berücksichtigung	Begründung wird ergänzt.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
78.	Stadt Coswig (Anhalt)	167	5.5.4	Bei der Aufzählung der reg. bedeutsamen Straßenverbindungen fehlen Straßen im Stadtgebiet von Coswig (Anhalt) vollständig. Folgende Verbindungen besitzen ebenfalls regionale Bedeutung, da sie neben der Erschließung des ländlichen Raumes, touristische Bedeutung aufweisen (Naturpark Fläming) und z.T. als Autobahnumleitung dienen. Zu ergänzen: L 120 Roßlau – Thießeln – Hundeluft –	Keine Berücksichtigung	In keinem Stadtgebiet wurden regionalbedeutsame Straßen ausgewiesen. Dies würde den REP überfrachten. Regional bedeutsame Straßen verbinden u.a. ZO und großräumige Erholungsgebiete (z.B. Fläming). Die geforderten Ausweisungen erfüllen die, durch die RV festgelegten, Kriterien nicht.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
				Jeber-Bergfrieden – Stackelitz – Landesgrenze Brandenburg; L122 BAB – ASS Köselitz – Cobbelsdorf -Senst – Staach; L123 Coswig – Möllensdorf – Pülzig – Straach (Anbindung BAB ASS Klein Marzehns)			
79.	Lutherstadt Wittenberg	178	5.5.4	Forderung der Berücksichtigung des Neubauvorhabens L 126n in der Begründung.	Keine Berücksichtigung	RV hat entschieden, dass nur planfestgestellte Neubautrassen in den REP A-B-W aufgenommen werden. Die Ziele 83 und 84 LEP-ST 2010 gelten unmittelbar.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
80.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	61	5.5.6	Im Hinblick auf die in der Begründung zum Ziel Z 8 angekündigten „weiteren leistungsfähigen Brückenbauwerke (bei Aken und Pretzsch) über die Elbe“ wird davon ausgegangen, dass die betreffenden Planungen seitens der zuständigen Behörde mit der WSV im Vorfeld abgestimmt und die Belange der WSV berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	Hierbei handelt es sich um Ziele des LEP-ST 2010. Konkrete Planungen bestehen noch nicht. Die Planungsträger werden entsprechend der geltenden Vorschriften mit den zuständigen Behörden Abstimmungen durchführen.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
81.	Stadt Dessau-Roßlau	169	5.5.7	Im Z 10 werden regional bedeutsame Vorrangstandorte für Logistik festgelegt, fünf bestehende Standorte und ein beabsichtigter Standort an der B6n südlich Köthen. In der Hauptkarte zum REP werden diese Standorte sowohl als „regional bedeutsame Verkehrsanlage“ als auch als „regional bedeutsamer Standort für Industrie- und Gewerbe“ dargestellt, obwohl sie im Ziel 2 nicht enthalten sind. Zudem erscheint die Umsetzung von Ziel 10 im Rahmen der kommunalen Planungshoheit problematisch. In der Regel sind „Logistikbetriebe“ gewerbliche Betriebe, die nach BauNVO als Gewerbe- und Industriegebiete festzusetzen sind. Selbst im Beispielkatalog der Sonstigen Sondergebiete nach § 11 BauNVO sind derartige Nutzungen nicht benannt (wenngleich nicht ausgeschlossen). Ein Vorrangstandort für Logistik kann daher weder die Zulässigkeit von Logistikbetrieben sichern noch andere Industrie- und Gewerbegebiete verhindern. In der Begründung zu Z10 (S.34ff) spiegelt sich dies wider. Alle Standorte werden als Industrie- und Gewerbebestandorte beschrieben und nur eine Eignung für Logistikbetriebe herausgestellt. Eine Entwicklung dieser Standorte als Industrie- und Gewerbebestandorte ist somit nicht auszuschließen und sogar gewollt, da die „Vorhaltung dieser Flächen für die Ansiedlung von Industrie, Gewerbe und Logistik [...] im öffentlichen Interesse der Planungsregion“ (S. 36) liegt. Prinzipiell sind die Redundanzen der Ziele 2 und 10 sowie deren Begründungen und Kartendarstellungen aufzulösen. Beispiel: Der Standort südlich von Köthen und der B6n ist gemäß Ziel 10 ein „regional bedeutsamer Vorrangstand-	Keine Berücksichtigung	Mit der Festlegung in Z 10 soll für den Standort Köthen (Anhalt) an B 6n die Priorität für Logistikansiedlungen herausgehoben werden. Andere Industrie- und Gewerbeansiedlungen sind in den vorhandenen landes- oder regional bedeutsamen Vorrangstandorten prioritär vorzunehmen. Da sich aus dem BauGB und BauNVO keine Trennung von Logistik- und Industriebetrieben herleiten lässt, ist die Symboldarstellung für Köthen an B 6n für beide Fälle vorgenommen worden: „regional bedeutsamer Standort für Industrie und Gewerbe“ und „regional bedeutsame Verkehrsanlage“.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
				orte für Logistik“. In der Hauptkarte des REP werden sowohl eine „regional bedeutsame Verkehrsanlage – Planung“ als auch ein „regional bedeutsamer Standort für Industrie- und Gewerbe – Planung“ dargestellt. Gemäß Begründung zu Z10 soll der Standort für „die Ansiedlung großflächiger Logistik- oder Industriebetriebe vorgehalten“, im „Flächennutzungsplan der Stadt Köthen (Anhalt) planerisch gesichert“ und „Parzellierungen kleiner 10 Hektar [...] grundsätzlich ausgeschlossen“ werden. Die Auswirkungen der Ansiedlung derart bedeutsamer Industriebetriebe auf Nachbargemeinden sind anhand der Unterlagen nicht beurteilbar.		Belange sind Inhalt der Vorhabenzulassungsverfahren.	
82.	Stadt Aken (Elbe)	160	5.5.7	Zustimmung, wenn redaktionelle Änderung erfolgt: ... Am Hafensstandort Aken (Elbe) werden drei Flächen in der Gemarkung Aken (Elbe) als Vorrangstandorte für landesbedeutsame Verkehrsanlagen dargestellt: "Hafen", "Ratsheide" und "Industrie- und Gewerbegebiet Aken-Ost". ...	Berücksichtigung	Redaktionelle Korrektur „Industrie- und Gewerbegebiet Aken-Ost“ erfolgt.	13 Ja 1 Nein 2 Enthaltungen
83.	Stadt Dessau-Roßlau	169	5.5.7 5.3.1	Gemäß Begründung befinden sich „angrenzend an den Industriehafen Roßlau, der als trimodales Logistikzentrum (Schiff, Schiene, Straße) entwickelt und ausgebaut wird, [...] das Industriegebiet des DHW Rodleben und die Werft“. Der Satzanhang „mit ausreichender Flächenkapazität“ ist zu löschen und der Folgesatz wie folgt zu ersetzen: „Als Vorrangstandort für landesbedeutsame Verkehrsanlagen wird der Industriehafen Roßlau gemeinsam mit dem landesbedeutsamen Industrie- und Gewerbegebiet DHW Rodleben und der Werft Roßlau gesichert. Gemäß LEP LSA G 64 wird dieser Standort von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs – als landesbedeutsamer trimodal ausgebauter Hafenstandorte und bimodaler Standort des Kombinierten Verkehrs – weiterentwickelt, Umschlag- und Ladestellen optimiert und innovative Umschlagkonzepte implementiert.“ Mit der geplanten OU B184 werden weitere Positiveffekte erwartet.	Berücksichtigung	Überarbeitung der Begründung erfolgt: „Angrenzend an den Industriehafen Roßlau als Vorrangstandort für landesbedeutsame Verkehrsanlagen, der als trimodales Logistikzentrum (Schiff, Schiene, Straße) entwickelt und ausgebaut wird, befindet sich der Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Dessau-Roßlau (Rodleben) Teilfläche „DHW und Werft“. Die Flächen dienen gemeinsam der Absicherung der Entwicklung gemäß G 64 LEP-ST 2010 als Standort von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs als landesbedeutsamer trimodal ausgebauter Hafenstandort und bimodaler Standort des Kombinierten Verkehrs. Umschlag- und Ladestellen sollen optimiert und innovative Umschlagkonzepte implementiert werden.“ In der Begründung zu Z 1 wird dargelegt, dass der Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Dessau-Roßlau (Rodleben) aus zwei Teilflächen besteht: „Biopharmapark“ und „DHW und Werft“	Einstimmige Zustimmung
84.	Landkreis Anhalt-Bitterfeld	111	5.5.8	In Kapitel 5.5.8 in Tabelle 5.2 wird darauf verwiesen, dass der Abstandserlass NRW vom 06.06.2007 einen Mindestabstand von 300 m zwischen schutzbedürftiger Bebauung und Speditionen, Auslieferungslagern für Tiefkühlkost oder Betriebshöfen fordert. Für LSA existiert Abstandserlass „Abstände zwischen Industrie- oder Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitpla-	Berücksichtigung	Rechtsgrundlage wird geändert.	Einstimmige Zustimmung

Nr.	Beteiligter	AZ	Plansatz	Vorschlag des Beteiligten	Abwägungsvorschlag	Begründung	Ergebnis der Abwägung
				nung unter Berücksichtigung des Immissionsschutzes – RdErl. des MLU vom 25.08.2015 – 33.2/4410. Der geforderte Mindestabstand beträgt auch hier 300 m, so dass nur die Rechtsgrundlage zu ändern ist. Weitere Ergänzungen, Änderungen sind nicht erforderlich.			
85.	Landesverwaltungsamt Ref. Obere Immissionsschutzbehörde	97	5.5.8	In Tab. 9.1 „Prüfung der Vorrangstandorte für Industrie, Gewerbe und Logistik“ wird auf Abstandserlass NRW 2007 Bezug genommen. Inzwischen wurde in S-A der Abstandserlass MLU vom 25.08.2015 (MBI. LSA Nr. 45/2015 vom 07.12.2015) erlassen. Abstandempfehlung in Bezug auf Speditionen aller Art und Betriebe zum Umschlag größerer Gütermengen von 300 m ist gleichlautend.	Berücksichtigung	Rechtsgrundlage in Kap. 5.5.5.8 Tab. 5.2 wird aktualisiert.	Einstimmige Zustimmung
86.	Stadt Dessau-Roßlau	169	5.5.9	Es sollte darauf verwiesen werden, dass die Errichtung von Photovoltaikfreiflächenanlagen in Vorrangstandorten für Verkehrsanlagen und Logistik zur Eigenversorgung ansässiger Unternehmen möglich ist.	Keine Berücksichtigung	PVA auf und an Gebäuden sind zulässig. Die Vorrangstandorte für Logistik sollen für arbeitsplatzintensive Logistikbetriebe, welche die sehr gute Infrastrukturanbindung an Straße und Schiene benötigen, zur Verfügung stehen.	Einstimmige Zustimmung