



Radwegenetz südwestlich von Naumburg

Exposee

Radwegekonzept zur Anbindung der Ortsteile Flemmingen, Janisroda, Prießnitz, Neidschütz, Boblas, Meyhen und die Gemeinden Sieglitz / Crauschwitz an die Stadt Naumburg (Saale) und den Zuckerbahnradweg

Guido Kühnert, Marko Tandetzki
guimoni@t-online.de, tandma@gmx.de

Inhalt

1	Einleitung	3
1.1	Vorwort.....	3
2	Ausgangslage und Zielsetzung	4
2.1	Problem	4
2.1.1	Sicherheitsrisiken für Radfahrende	4
2.1.2	Abtrennung bisheriger Wege durch den Neubau der B78n.....	5
2.1.3	Eingeschränkte Mobilität für bestimmte Bevölkerungsgruppen.....	5
2.1.4	Verkehrsbelastung und Umweltprobleme.....	5
2.1.5	Geringere Attraktivität der Ortsteile	5
2.1.6	Fehlende Erschließung touristischer Potentiale	5
2.1.7	Hemmschwelle für nachhaltige Mobilität	5
2.2	Ziel.....	5
2.2.1	Steigerung der Verkehrssicherheit	6
2.2.2	Sichere Querung der Ortsumgehung Naumburg.....	6
2.2.3	Verbesserte Erreichbarkeit der Ortsteile	6
2.2.4	Verknüpfung mit dem überregionalen Radwegenetz.....	6
2.2.5	Steigerung touristischer Wertschöpfung.....	6
2.2.6	Stärkung der Lebens- und Aufenthaltsqualität.....	6
2.2.7	Impuls für regionale Entwicklung.....	6
2.3	Förderung	7
3	Analyse des Ist-Zustands.....	7
3.1	Radverkehrsangebot.....	7
3.2	Verkehrsbelastung und Sicherheitslage.....	7
3.3	Topographie und Raumstruktur.....	8
3.4	Potentiale	8
4	Bedarfsermittlung.....	9
4.1	Flemmingen / Neuflemmingen	9
4.2	Janisroda / Neujanisroda	9
4.3	Prießnitz.....	9
4.4	Boblas / Neidschütz	9
4.5	Meyhen	10

4.6	Sieglitz / Crauschwitz.....	10
5	Grundsätze und Anforderungen an die Radwege	10
6	Netzkonzept (Herzstück des Radwegekonzepts)	11
6.1	Leitlinien.....	11
6.1.1	Direkte Anbindung aller Ortsteile an die Stadt Naumburg	11
6.1.2	Schaffung von Querverbindungen zwischen den Ortsteilen.....	11
6.1.3	Aufbau eines Rad-Hauptnetzes und eines Ergänzungsnetzes	11
6.1.4	Umsetzung der Ziele aus dem Leitbild Naumburg 2028	11
6.1.5	Stärkung von Alltag, Freizeit und Tourismus	11
6.1.6	Hohe Qualitätsstandards und Netzkonstanz	11
6.2	Darstellung möglicher Trassen des Radwegenetzes	12
6.2.1	Allgemeine Streckenführung	12
6.2.2	Almrich – Flemmingen	13
6.2.3	Flemmingen – Janisroda – Naumburg	13
6.2.4	Janisroda – Prießnitz	13
6.2.5	Prießnitz – Sieglitz (Anbindung Zuckerbahnradweg)	14
6.3	Darstellung möglicher Trassen zur Anbindung der Ortsteile Neidschütz / Boblas und Meyhen an den Radweg	14
6.3.1	Flemmingen - (Querung B87n) – Boblas – Wetterscheidt.....	14
6.3.2	Meyhen – Prießnitz	15
7	Radweg Übersichts-Karten	16
8	Wegpunkte der zu entwickelnden Radwegstrecke	23
8.1	Flemmingen	23
8.2	Janisroda	24
8.3	Prießnitz.....	25
8.4	Meyhen	27
8.5	Neidschütz / Boblas	28
8.5.1	Station 1: Kriegerdenkmal	28
8.5.2	Station 2: Chorturmkirche.....	29
8.5.3	Station 3: Café Komood	29
8.6	Crauschwitz / Sieglitz.....	30
8.7	Fazit.....	30

1 Einleitung

1.1 Vorwort

Die Mobilität in unseren ländlichen Räumen befindet sich im Wandel. Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad nicht nur als Freizeit- und Sportgerät, sondern auch als alltägliches Verkehrsmittel. Ein gut ausgebautes und durchdachtes Radwegenetz erhöht die Lebensqualität, schafft sichere Verbindungen zwischen den Ortsteilen und stärkt gleichzeitig die touristische Attraktivität unserer Region.



Das vorliegende Radwegekonzept umfasst zehn Ortsteile der Stadt Naumburg und mehrere angrenzenden Orte der Gemeinde Molauer Land. Es analysiert bestehende

Wegebeziehungen, zeigt Lücken und Potenziale auf und formuliert Maßnahmen, um ein zusammenhängendes, sicheres und komfortables Radwegenetz zu schaffen. Ein zentraler Bestandteil ist die Anbindung an den Zuckerbahnradweg sowie an die überregionale „Saale-Unstrut-Elster-Radacht“, die als bedeutende touristische Achsen weit über unsere Gemeindegrenzen hinauswirken und zusätzliche Besucherströme sowie wirtschaftliche Impulse fördern.

Die verbesserte Vernetzung der Ortsteile untereinander, sowie die funktionale Anbindung an wichtige überregionale Routen, wie die „Saale-Unstrut-Elster-Radacht“ und den Zuckerbahnradweg sollen sowohl Alltagspendlern als auch Familien, Schulkindern und Gästen attraktive, sichere und gut nutzbare Wege bieten. Durch die stärkere Einbindung in dieses regionale Radwegenetz profitieren zudem Handel, Gastronomie und insbesondere die Kernstadt durch längere Verweilzeiten der Besucherinnen und Besucher.

Dieses Konzept bildet die Grundlage für zukünftige Investitionen und Förderanträge und ist ein wichtiger Schritt hin zu einer nachhaltigen, klimafreundlichen und lebenswerten Stadt Naumburg und seine Ortsteile für alle Generationen.

2 Ausgangslage und Zielsetzung

2.1 Problem

Aktuell besteht für die zehn südwestlich gelegenen Ortsteile Naumburgs keine zusammenhängende, sichere und direkte Radwegeverbindung zu wichtigen Zielorten wie Euroville, Bulabana, Albert-Schweitzer-Schule, den Discountern und dem Stadtzentrum. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur ist überwiegend auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, wodurch Radfahrende auf stark befahrene Straßen ausweichen müssen. Gleichzeitig bieten die überregionalen bedeutsamen Radwege eine attraktive, bereits bestehende Infrastruktur für Freizeit- und Alltagsradverkehr. Allerdings fehlt bisher eine direkte, nutzerfreundliche Anbindung der Ortsteile an diese Radwege. Dadurch können die Potenziale des Radwegs für nachhaltige Mobilität, Naherholung und touristische Nutzung nicht vollständig ausgeschöpft werden. Dieses führt zu mehreren problematischen Situationen:

2.1.1 Sicherheitsrisiken für Radfahrende

Die fehlende Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr stellt ein wesentliches Sicherheitsrisiko für Radfahrende dar. Da mangels separater Radwege häufig die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn notwendig ist, sind Radfahrende hohen Geschwindigkeitsdifferenzen, engem Überholverhalten und teils unübersichtlichen Verkehrssituationen ausgesetzt. Dies erhöht nicht nur das objektive Unfallrisiko, sondern führt auch zu einem ausgeprägten subjektiven Unsicherheitsgefühl, das viele

potenzielle Nutzerinnen und Nutzer davon abhält, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu wählen.

Gleichzeitig wirkt sich diese Situation auch auf die Sicherheitsempfindungen der Kraftfahrzeugführenden aus. Insbesondere auf schmalen oder kurvigen Strecken fühlen sich viele Autofahrende durch langsamere Radfahrende verunsichert oder in ihrem Verkehrsfluss beeinträchtigt.

2.1.2 Abtrennung bisheriger Wege durch den Neubau der B78n

Im Zuge des Neubaus der B 87n kam es zur Zerschneidung und zum Rückbau bestehender Wegeverbindungen, insbesondere zwischen den Ortsteilen Flemmingen und Neuflemmingen / Neujanisroda. Gleichzeitig wurden keine neuen Wegeverbindungen in Richtung Flemmingen hergestellt.

2.1.3 Eingeschränkte Mobilität für bestimmte Bevölkerungsgruppen

Kinder, Jugendliche, ältere Menschen sowie Personen ohne Auto sind besonders stark betroffen. Für sie stellt das Fehlen sicherer Radwege ein erhebliches Hindernis im täglichen Leben dar – sei es für den Schulweg, Arbeitsweg oder Freizeitaktivitäten.

2.1.4 Verkehrsbelastung und Umweltprobleme

Da das Auto oft die einzige praktikable Verbindungsoption zwischen den Ortsteilen und der Stadt darstellt, steigt das Verkehrsaufkommen unnötig an. Dies wirkt sich negativ auf Luftqualität, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen aus.

2.1.5 Geringere Attraktivität der Ortsteile

Fehlende Radwege mindern die Lebensqualität und die Standortattraktivität der Ortsteile. Eine schlechte Vernetzung erschwert sowohl die alltägliche Mobilität als auch die Entwicklung von Tourismus, Freizeitangeboten und lokalem Gewerbe.

2.1.6 Fehlende Erschließung touristischer Potentiale

Die Ortsteile und die Kernstadt könnten stärker vom wachsenden Fahrradtourismus profitieren, wenn eine direkte Verbindung über die Ortsteile zum Zuckerbahnradweg und der „Saale-Unstrut-Elster-Radacht“ bestünde.

2.1.7 Hemmschwelle für nachhaltige Mobilität

Die Stadt verfolgt das Ziel, den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen um nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern. Ohne eine sichere Anbindung der Ortsteile an die Stadt bleibt dieses Potenzial jedoch ungenutzt.

2.2 Ziel

Ziel ist es, eine sichere, durchgängige und attraktive Radverkehrsverbindung zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt herzustellen und gleichzeitig eine direkte Anbindung an die überregionale „Saale-Unstrut-Elster-Radacht“ und an den Zuckerbahnradweg

zu schaffen. Durch die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sollen sowohl der Alltagsverkehr als auch touristische und freizeitorientierte Radfahrende profitieren.

2.2.1 Steigerung der Verkehrssicherheit

Schutz aller Verkehrsteilnehmenden – insbesondere von Kindern, älteren Menschen und ungeübten Radfahrenden – durch die Schaffung separater, sicher geführter Radwege. Gleichzeitig würde sich die Verkehrssicherheit für den motorisierten Kraftverkehr durch das Fehlen der Radfahrer auf den Straßen erhöhen.

2.2.2 Sichere Querung der Ortsumgehung Naumburg

Durch den Ausbau der Ortsumgehung Naumburg wird die bestehende Wegebeziehung des Mühlenwanderwegs gekreuzt. Um eine Zerschneidung dieser wichtigen Fuß- und Radwegeverbindung zu vermeiden, ist im Zuge der weiteren Planung eine sichere Quermöglichkeit über die B 87n vorzusehen.

2.2.3 Verbesserte Erreichbarkeit der Ortsteile

Stärkung der innerkommunalen Verbindungen, sodass die Ortsteile besser an die Kernstadt angebunden sind und zentrale Einrichtungen wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder öffentliche Dienste leichter erreichbar werden.

2.2.4 Verknüpfung mit dem überregionalen Radwegenetz

Direkte Anschlussmöglichkeiten an die überregionale „Saale-Unstrut-Elster-Radacht“ und an den Zuckerbahnradweg, um überregionale Mobilität und touristische Attraktivität zu erhöhen.

2.2.5 Steigerung touristischer Wertschöpfung

Schaffung attraktiver Radwege, die Besucherinnen und Besucher in der Kernstadt halten. Dieses kann zu einer Förderung von längeren Verweilzeiten führen, wodurch Gastronomie, Einzelhandel und kulturelle Angebote profitieren. Bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) wurde die Eingeschränkte verkehrliche Erreichbarkeit für die Fahrradtouristen als Schwäche für den Tourismus festgestellt. Es wurde auf den weiteren Bedarf zum Ausbau und Vernetzung der Radwege hingewiesen. Das Potenzial wird nicht vollumfänglich genutzt. (aus INSEK Endbericht – Teil A Seite 72)

2.2.6 Stärkung der Lebens- und Aufenthaltsqualität

Verbesserung der Umwelt- und Lärmsituation durch weniger Pkw-Verkehr, mehr Bewegungsräume und ein insgesamt attraktiveres Wohnumfeld.

2.2.7 Impuls für regionale Entwicklung

Nutzung des Radwegprojekts als infrastrukturellen Baustein für nachhaltige Stadt- und Ortsentwicklung, Tourismusförderung und lokale Wirtschaftsentwicklung. So wurde bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Naumburg (Saale) darauf hingewiesen, dass ein unattraktives Radwegenetz zu einer weiteren touristischen

Entwicklung in der Kernstadt in Teilen hinderlich sei, wenn Radwanderer überwiegend die Route entlang der Saale nutzen und auf Grund unattraktiver Wegeverbindungen sich gegen einen (kurzen) Aufenthalt in der Altstadt entscheiden. (aus INSEK Endbericht – Teil A Seite 77 Absatz 4)

„(innerstädtisches) Radwegenetz muss weiter ausgebaut werden, Vernetzung bestehender Wege auch mit außerörtlichen Radwegen, Neubau an klassifizierten Straßen unzureichend“ (Zitat aus INSEK Endbericht – Teil A Seite 89 bei Zusammenfassung der schwächen im Verkehr)

Entwicklung eines vernetzten, sicheren und alltagsorientierten Radwegenetzes. Für die Funktionsfähigkeit ist ein zusammenhängendes Radwegenetz mit Verflechtungen in die Ortsteile und zu den touristisch genutzten Radwanderwegen wichtig. (aus INSEK Endbericht – Teil A Seite 77 Absatz 5)

2.3 Förderung

Der Bau der Radwege kann durch Landes- oder Bundesprogramme bezuschusst werden, weshalb das vorgelegte Radwegekonzept als förderwürdiges und strategisch ausgerichtetes Gesamtdokument dienen soll. Gleichzeitig wird empfohlen, dass die Stadt frühzeitig Rücklagen für den erforderlichen Eigenanteil bildet und dabei die Möglichkeiten des Beteiligungs- und Akzeptanzgesetzes zur finanziellen Vorsorge optimal nutzt. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass – wo immer möglich und sinnvoll – auch bestehende landwirtschaftliche Wege in die Planung einbezogen und für die Radverkehrsführung genutzt werden können, um Ressourcen zu schonen und Synergien zu schaffen.

3 Analyse des Ist-Zustands

3.1 Radverkehrsangebot

Im aktuellen Zustand zeigt sich, dass in den betrachteten Ortsteilen keine ausgebauten Radwege vorhanden sind. Stattdessen stehen den Radfahrenden überwiegend unbefestigte Feld- und Wirtschaftswege zur Verfügung, die aufgrund ihres Zustands und ihrer Wegführung nur eingeschränkt nutzbar sind. Für viele Alltags- und Freizeitverbindungen bleibt Radfahrenden daher oftmals keine andere Möglichkeit, als stark befahrene Kreis- und Bundesstraßen zu nutzen. Dies führt nicht nur zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, sondern mindert auch die Attraktivität des Radverkehrs insgesamt.

3.2 Verkehrsbelastung und Sicherheitslage

Die Verkehrsbelastung stellt für den Radverkehr in der Region eine erhebliche Herausforderung dar. Durch die gemeinsame Nutzung der neu zusammengelegten

Bundesstraßen B88 und B87n teilen sich Radfahrende und Kraftfahrzeuge denselben Verkehrsraum, was insbesondere aufgrund der hohen Geschwindigkeiten und des dichten Fahrzeugaufkommens zu einer deutlich erhöhten Gefährdungslage führt.

Zusätzlich verschärfen unübersichtliche Straßenabschnitte, darunter Serpentinien sowie kurvenreiche Bereiche im Abschnitt Friesenheim, die Situation weiter. Eingeschränkte Sichtverhältnisse und fehlende Ausweichmöglichkeiten erschweren ein sicheres Miteinander von Kfz- und Radverkehr und unterstreichen die Notwendigkeit separater, gut ausgebauter Radverbindungen.

3.3 Topographie und Raumstruktur

Die Topographie und Raumstruktur der südwestlichen Region Naumburgs prägen die Anforderungen an eine sichere und attraktive Radverkehrsplanung maßgeblich. Das Gebiet ist gekennzeichnet durch eine wechselhafte Landschaft mit sanften Hügeln, vereinzelt Anstiegen sowie offenen Feldfluren, die sich mit bewaldeten Abschnitten abwechseln. Diese natürliche Vielfalt führt zu teils anspruchsvollen Streckenführungen, insbesondere dort, wo Höhenunterschiede oder Hanglagen berücksichtigt werden müssen.

Die Siedlungsstruktur ist durch mehrere Ortsteile geprägt, die in lockerer Anordnung über das Gebiet verteilt sind und überwiegend durch landwirtschaftlich genutzte Flächen miteinander verbunden werden. Diese räumliche Ausprägung bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen, vorhandene Feld- und Wirtschaftswege in ein Radwegenetz zu integrieren. Gleichzeitig macht sie deutlich, dass eine sorgfältige Abstimmung zwischen topografischen Gegebenheiten, bestehenden Wegen und neuen Trassen erforderlich ist, um effiziente, sichere und alltagstaugliche Radverbindungen zu schaffen.

3.4 Potentiale

Die Attraktivität der Ortsteile und der Stadt Naumburg wird gesteigert. Immobilien erfahren eine Wertaufwertung, das allgemeine Lebensgefühl verbessert sich, und die Radmobilität wird nachhaltig erhöht.

Jeder Ort hat seine eigene Identität, die sich aus seiner Geschichte bis in die Gegenwart erhalten hat. Diese Vielfalt kann einen wertvollen Beitrag zur touristischen Attraktivität der Stadt Naumburg leisten (siehe Punkt 8).

Soziale Kontakte, insbesondere bei schulpflichtigen Kindern, werden zwischen den Ortsteilen nachhaltig gefördert.

4 Bedarfsermittlung

4.1 Flemmingen / Neuflemmingen

Die zentrale Lage stellt eine Schlüsselrolle im Radwegenetz dar. Allerdings fehlen sowohl aus Richtung Naumburg (Sachsenholzstraße) als auch in südlicher Richtung Radwege, die sicher und alltagsgerecht geführt sind. Eine Verbindung nach Neuflemmingen besteht derzeit nur über schlechte und stark ausgefahrene Feldwege. Die Querung der B87n ist aufgrund zweier tiefer Gräben unpassierbar und aktuell nicht radfahrfreundlich. Da ein Rückbau des durch die B87n unterbrochenen Feldweges unmittelbar bevorsteht, muss eine Lösung im Zuge des zweiten Bauabschnitts der B87n gefunden werden.

4.2 Janisroda / Neujanisroda

Die bestehende Verbindung zwischen Neujanisroda und Janisroda erfolgt über einen unbefestigten Feldweg, der weder witterungsbeständig noch ausreichend ausgebaut ist, um eine sichere und durchgängig nutzbare Radverkehrsachse zu gewährleisten. Das starke Gefälle macht einen ausspülsicheren Belag notwendig.

Die Verbindung nach Prießnitz verläuft über den Schulweg, der im Jahr 2025 durch die Mitteldeutschen Kieswerke mittels Aufschotterung instandgesetzt wurde. Aufgrund des starken Gefälles zeigen sich jedoch bereits erneut erste Ausspülungen, die die Wegqualität beeinträchtigen. Daher ist eine dauerhafte, witterungsbeständige Befestigung erforderlich, um die Nutzbarkeit des Weges langfristig sicherzustellen.

4.3 Prießnitz

Der von Janisroda kommende Schulweg ist in Teilen ebenfalls im Jahr 2025 durch die Mitteldeutschen Kieswerke mittels Aufschotterung instandgesetzt. Der Wegabschnitt zur „an der Pechhütte“ zeichnet sich durch einen schlechten und stark ausgefahrenen Weg aus. Auch hier bedarf es einer witterungsbeständigen Befestigung.

4.4 Boblas / Neidschütz

Zwischen Neidschütz/Boblas und der Stadt Naumburg besteht derzeit eine Wegeverbindung über den Mühlenwanderweg. Mit der geplanten Weiterführung der B 87n besteht jedoch die Gefahr, dass diese wichtige Verbindung künftig unterbrochen wird. Daher ist frühzeitig eine abgestimmte Lösung mit der LSBB zu erarbeiten, um eine sichere und durchgängige Querung zu gewährleisten.

Der bauliche Zustand des Mühlenwanderwegs ist zu verbessern, um ihn dauerhaft als attraktive und sichere Radwegeverbindung nutzbar zu machen. Die alternativ genutzte

Straßenverbindung ist für eine gemeinsame Nutzung mit dem Kraftfahrzeugverkehr zu schmal und weist zudem einen erheblichen Sanierungsbedarf auf.

Aus diesen Gründen wird die Führung des Radverkehrs über den Mühlenwanderweg als vorzugswürdige Variante empfohlen, insbesondere im Hinblick auf die Anbindung der Ortsteile in Richtung des Zuckerbahnradweges.

Perspektivisch soll die Verbindung entlang des Mühlenwanderwegs bis zur Saale-Unstrut-Elster-Radacht bei Wetterscheidt als radtaugliche Route ausgebaut werden.

4.5 Meyhen

Von Meyhen aus besteht keine sichere, alltagstaugliche Radverkehrsverbindung zu den umliegenden Ortsteilen oder zum Zuckerbahnradweg. Auf den bestehenden Straßen herrscht entweder ein hohes Verkehrsaufkommen mit entsprechend hohen Geschwindigkeiten, oder die Wege sind aufgrund ihrer Bauweise – wie die gepflasterte Verbindungstraße zur L201 in Kombination mit dem löchrigen Sommerweg – für Radfahrende erheblich gefährlich. Daher ist sowohl der Ausbau des Sommerweges zu einem vollwertigen Radweg als auch die Befestigung des Feldweges in Richtung Prießnitz dringend erforderlich.

4.6 Sieglitz / Crauschwitz

Von Prießnitz kommend wird zunächst der Stangenweg auf einer Strecke von rund 1,6 km genutzt. Die anschließende Feldwegverbindung zwischen dem Stangenweg und dem Verbindungsweg (Crauschwitz – Milchviehanlage) erfordert einen Ausbau zu einem geeigneten Radweg. Ab diesem Punkt besteht dann eine durchgängige und nutzbare Verbindung über Crauschwitz bis hin zum Zuckerbahnradweg. Diesem folgt man rund 1 km in südöstlicher Richtung bis zu einem Abzweig, an dem ein unbefestigter Feldweg nach rechts bis nach Sieglitz führt.

5 Grundsätze und Anforderungen an die Radwege

Die Radwege sollen entsprechend den geltenden Richtlinien mit einer witterungsbeständigen und dauerhaft belastbaren Oberfläche ausgebaut werden. Hierfür kommen unter anderem Betonspurwege, Asphalt- oder Pflasterbeläge, sowie wasser-gebundene Decken in Betracht. Zum Schutz vor wurzelbedingten Aufbrüchen ist insbesondere in baumnahen Bereichen der Einbau geeigneter Wurzelbarrieren vorzusehen. Für die Querung der B 87n ist eine sichere, übersichtliche und praxistaugliche Lösung zu entwickeln. Darüber hinaus ist eine klare Trennung vom Kraftfahrzeugverkehr vorzusehen; lediglich auf verkehrsarmen Neben-strecken kann ein Mischverkehr als vertretbar angesehen werden.



6 Netzkonzept (Herzstück des Radwegekonzepts)

6.1 Leitlinien

6.1.1 Direkte Anbindung aller Ortsteile an die Stadt Naumburg

Jeder Ortsteil soll mindestens über eine sichere, direkte und alltagstaugliche Radverkehrsverbindung an die Stadt angebunden werden. Diese Grunderschließung bildet die Basis für eine gleichwertige Mobilität in der gesamten Stadt.

6.1.2 Schaffung von Querverbindungen zwischen den Ortsteilen

Ergänzend zu den Hauptachsen werden Querverbindungen zwischen den Ortsteilen entwickelt. Diese dienen der Netzverknüpfung, erhöhen die Flexibilität der Wege Wahl und stärken die innerörtliche Mobilität.

6.1.3 Aufbau eines Rad-Hauptnetzes und eines Ergänzungsnetzes

Das Radwegenetz wird in ein „Rad-Hauptnetz“ mit zentraler Erschließungsfunktion und ein „Ergänzungsnetz“ mit zusätzlichen, entlastenden und touristisch bedeutsamen Verbindungen gegliedert. Beide Ebenen sollen sich logisch ergänzen und ein durchgängiges, verlässliches Netz bilden.

6.1.4 Umsetzung der Ziele aus dem Leitbild Naumburg 2028

Die im Leitbild (*Leitbild Naumburg 2028 Teil B des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Seite 13*) formulierten Entwicklungsziele – insbesondere der Aufbau eines innerstädtischen Radwegekonzeptes, eines lückenlosen Netzes in und zwischen den Ortsteilen sowie die stärkere Anbindung an touristische Rad- und Wanderwege – werden konsequent berücksichtigt und weiterentwickelt.

6.1.5 Stärkung von Alltag, Freizeit und Tourismus

Das Radwegenetz soll sowohl für den täglichen Verkehr (Schule, Arbeit, Einkauf) als auch für Freizeit- und Tourismusbedürfnisse attraktiv, sicher und komfortabel gestaltet werden. Besonders die Verbindungen zu überregionalen Routen, wie dem Zuckerbahnradweg und der „Saale-Unstrut-Elster-Radacht“, erhalten eine hohe Priorität.

6.1.6 Hohe Qualitätsstandards und Netzkonstanz

Die Radwege werden nach geltenden technischen Regeln geplant und mit witterungsbeständigen, langlebigen Oberflächen ausgeführt. Ziel ist ein dauerhaft nutzbares, wartungsarmes und zuverlässiges Wegenetz für alle Altersgruppen.

6.2 Darstellung möglicher Trassen des Radwegenetzes

6.2.1 Allgemeine Streckenführung

Um eine geeignete Streckenführung vom Saaleradweg zum Zuckerbahnradweg zu entwickeln, müssen mehrere Gesichtspunkte berücksichtigt werden. So sollte die Route bevorzugt über öffentliche Wege mit geringer Verkehrsbelastung führen und möglichst Synergien mit landwirtschaftlichen Wegen nutzen. Zudem ist anzustreben, möglichst viele Ortsteile in die Radwegverbindung einzubinden.

Eine besondere Herausforderung stellt die Querung der B87n dar. Im aktuell realisierten Bauabschnitt ist keine Querung für Radfahrende vorgesehen, und der Abschnitt von Neuflemmingen bis zum Regenrücklaufbecken ist zum Rückbau vorgesehen.

Der alte Verbindungsweg von Neujanisroda bzw. Neuflemmingen in Richtung Flemmingen kann seit dem Jahr 2025 nicht mehr genutzt werden. Die Planung und Neuordnung der Bundesstraße B87n wurde bereits 2010 abgeschlossen, wodurch der bisherige Weg entfiel.

Bemühungen, diesen historischen Weg zu erhalten, wurden am 3. Februar 2026 in Halle (Saale) in Gesprächen zwischen der Landesstraßenbaubehörde (LSBB) und Vertretern der Stadt Naumburg erneut thematisiert – jedoch ohne Erfolg.

Eine alternative Führung eines Radwegs von Janisroda in Richtung Flemmingen wurde ebenfalls geprüft. Im Bereich des Regenrückhaltebeckens, bei dem die Weiterführung der neuen Ortsumfahrung Naumburg vorgesehen ist, sieht die LSBB jedoch keine Realisierungsmöglichkeit, da dort kein vorhandener Feldweg existiert.

Damit ist eine Querung der B87n für Radfahrer zwischen Leislau und der zukünftigen Ortsumgehung Naumburg derzeit nicht möglich. Erst mit dem weiteren Ausbau und der Fertigstellung der B87n könnte eine Querung in Höhe der Neidschützer Straße realisiert werden.

Die angedachten Wunschvarianten für Radwege in der Gemarkung Janisroda in Richtung Flemmingen sind somit nach aktuellem Planungsstand nicht umsetzbar.

Aus diesem Grund wurde eine mögliche Route für die Verbindung von Flemmingen nach Janisroda entwickelt. Hier müsste im zweiten Bauabschnitt der B87n eine geeignete Quermöglichkeit eingeplant werden. Bei dieser Variante wäre zudem eine Anbindung Naumburgs im Bereich der Lepsiusstraße grundsätzlich realisierbar. (siehe Abbildung 1 Übersicht Seite 16).

6.2.2 Almrich – Flemmingen

Die 3,6 km lange Route beginnt am Saaleradweg in Almrich und führt über die Straße „Am Anger“ zum Fußgängerüberweg. Von dort verläuft sie weiter entlang des Lindenberg bis zur Kreuzung mit der Sachsenholzstraße. Diese wird bis zur Einfahrt zum Bismarckturm befahren. Anschließend führt die Strecke über den Feldweg am Sachsenholz vorbei nach Flemmingen, dort in den Almricher Weg und weiter in den Gartenweg bis zum Anger. (siehe Abbildung 2 Almrich – Flemmingen; Seite 17)



6.2.3 Flemmingen – Janisroda – Naumburg



Dieser Abschnitt beginnt am Anger und führt in den östlichen Teil der Ringstraße. Von dort verläuft er entlang der Biogasanlage bis in den Pflaumenweg und weiter bis zum Buchholz. Im Buchholz folgt der Radweg dem Mühlenwanderweg und quert die B87n im Bereich Neidschützer Straße. Danach führt er westlich weiter in Richtung Neujanisroda bzw. Neuflemmingen. Etwa 100 Meter vor Neujanisroda biegt der Radweg nach links ab und verläuft über einen Feldweg sowie später am Waldrand entlang bis nach Janisroda. (Abbildung 3 Flemmingen - Janisroda; Seite 18)



Zusätzlich kann der Radweg nach der Querung der alten B88 durch das Buchholz in Richtung Naumburg (Bürgergarten / Lepsiusstraße) als zusätzliches Ziel geführt werden.

6.2.4 Janisroda – Prießnitz

Vom Spielplatz kommend verläuft dieser 1,9 km lange Abschnitt am Teich vorbei bis zum Ortsrand und weiter in den Schulweg Richtung Prießnitz. Kurz vor dem Ort biegt die Route links in Richtung „An der Pechhütte“ ab und führt von dort durch die Richard-Haupt Gasse weiter durch die Obergasse, vorbei am Rastplatz, in Richtung Stangenweg. (Abbildung 4 Janisroda – Prießnitz; Seite 19)



6.2.5 Prießnitz – Sieglitz (Anbindung Zuckerbahnradweg)



Von dem Rastplatz führt die Route weiter entlang der Obergasse und Thüringer Straße bis zum Ortsrand. Dort zweigt der Radweg nach links auf den Stangenweg ab und folgt diesem für etwa 1,6 km. Anschließend biegt er auf einen Feldweg ein, der an einer Streuobstwiese vorbeiführt und auf die Verbindungsstraße zwischen Milchviehanlage und



Crauschwitz mündet. Dort führt die Route in Richtung Crauschwitz weiter und bindet nach rund 4,5 km am Zuckerbahnradweg ein. Diesem folgt man rund 1 km in südöstlicher Richtung bis zu einem Abzweig, an dem ein unbefestigter Feldweg nach rechts bis nach Sieglitz führt (Abbildung 5 Prießnitz - Crauschwitz (Zuckerbahnradweg); Seite 20)

6.3 Darstellung möglicher Trassen zur Anbindung der Ortsteile Neidschütz / Boblas und Meyhen an den Radweg

6.3.1 Flemmingen - (Querung B87n) – Boblas – Wetterscheidt



Von Boblas aus verläuft der Radweg auf dem Mühlenwanderweg in nördlicher Richtung bis zum Buchholz und weiter nach Flemmingen. Auf Höhe der Neidschützer Straße zweigt der Radweg zusätzlich westwärts in Richtung Janisroda und zum Zuckerbahnradweg ab. Bei Bau der Ortsumgehung



Naumburg muss die Querung des Radweges berücksichtigt werden.

Langfristig sollte eine Anbindung entlang des Mühlenweges an die Radacht bei Wetterscheidt realisiert werden. (Abbildung 6 Boblas - B87n Querung Seite 21)

6.3.2 Meyhen – Prießnitz



In Meyhen beginnend führt der Radweg westlich auf dem straßenbegleitenden Sommerweg bis zur L201. 650 Meter zuvor biegt er rechts auf einen Feldweg ab, der rund 1,5 Kilometer bis nach Prießnitz verläuft. Dort trifft er neben der Agrargesellschaft Prießnitz auf die Straße „Am Angstplatz“ und führt anschließend über den Grottendorfer Weg bis zur Straße „An der Pechhütte“. An diesem

Punkt schließt der Radweg an die zuvor beschriebene Verbindung an. Damit entsteht eine direkte Anbindung nach Naumburg sowie zum Zuckerbahnradweg. (Abbildung 7 Prießnitz – Meyhen; Seite 22)



7 Radweg Übersichts-Karten

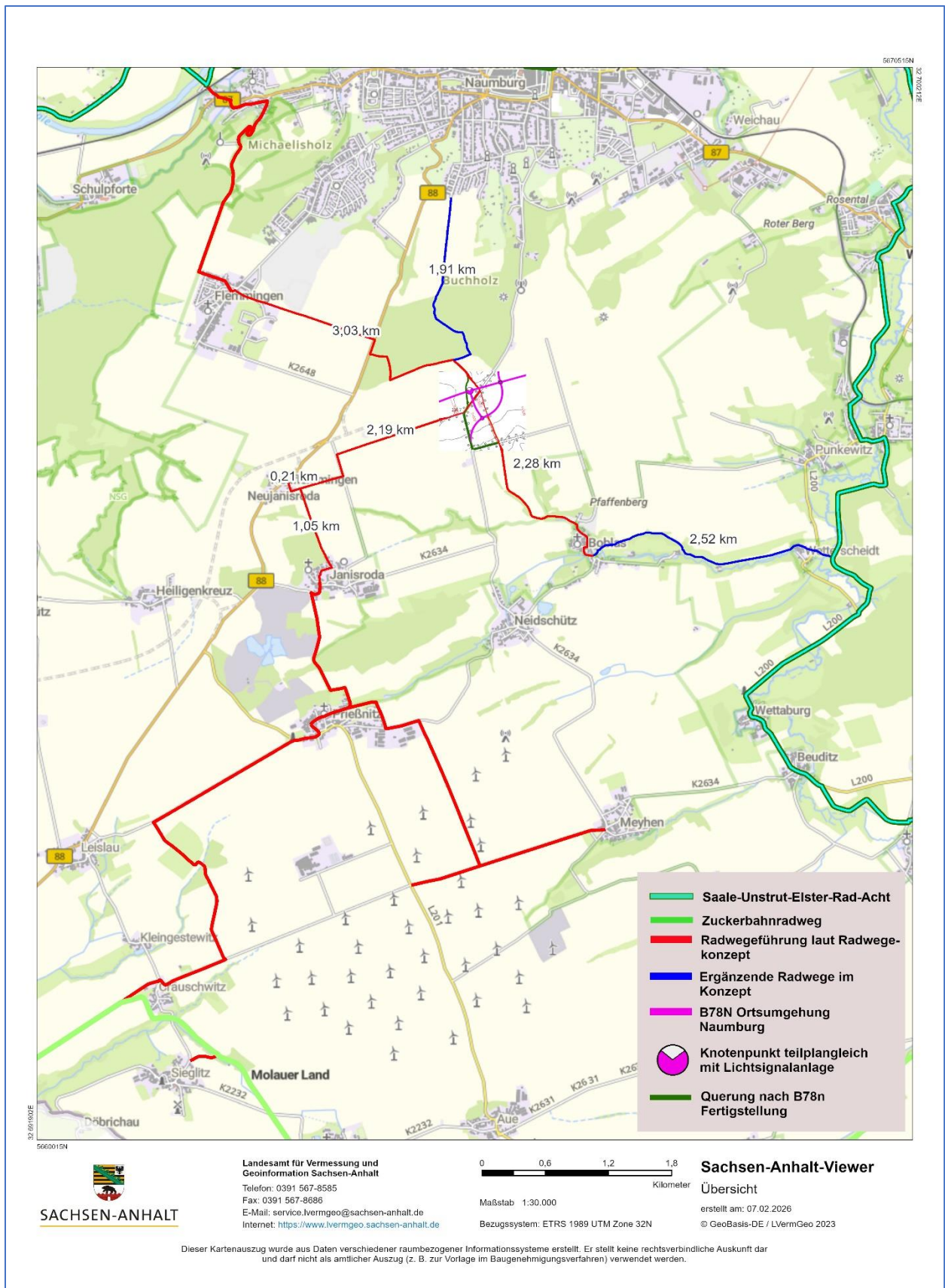
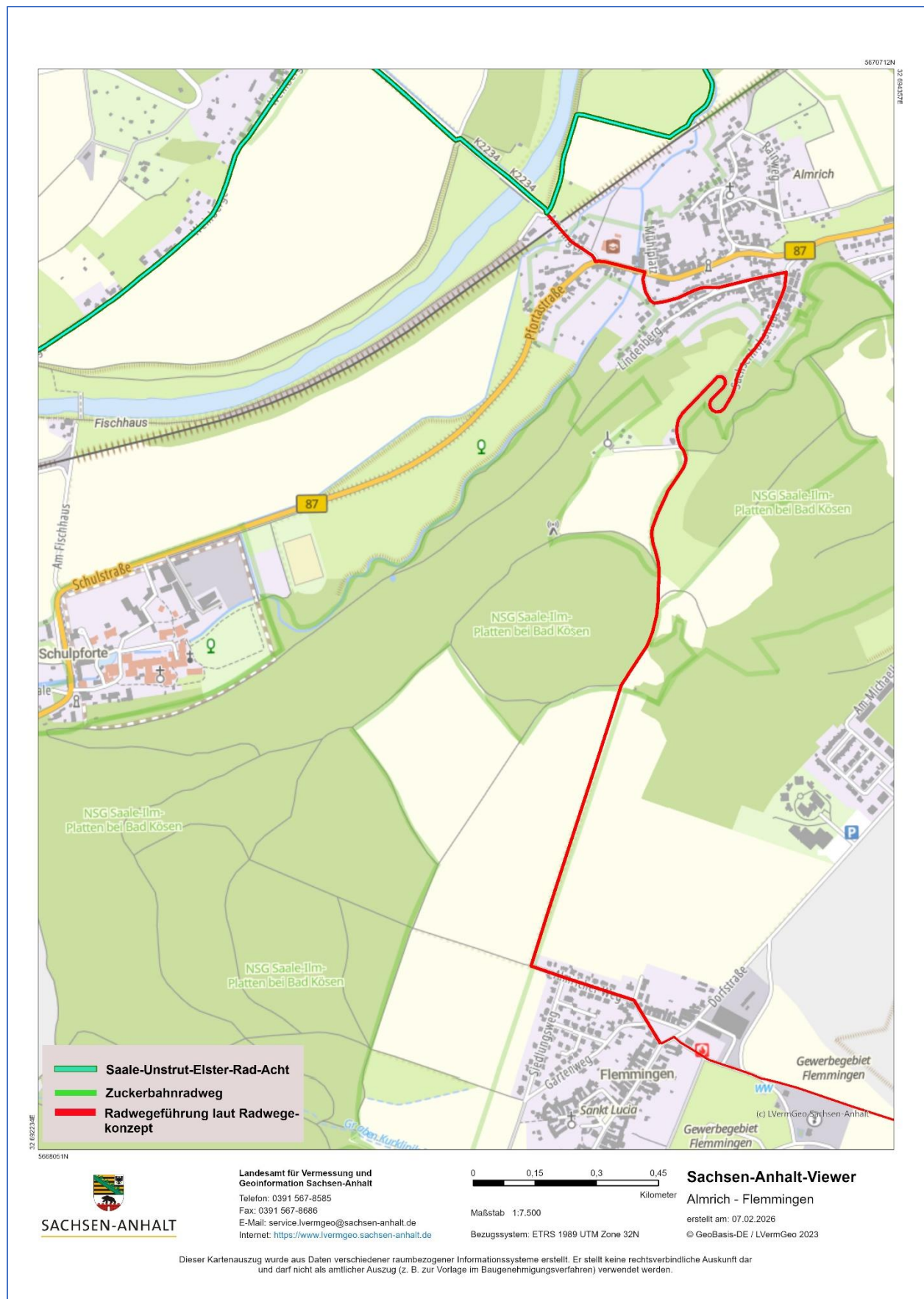


Abbildung 1 Übersicht



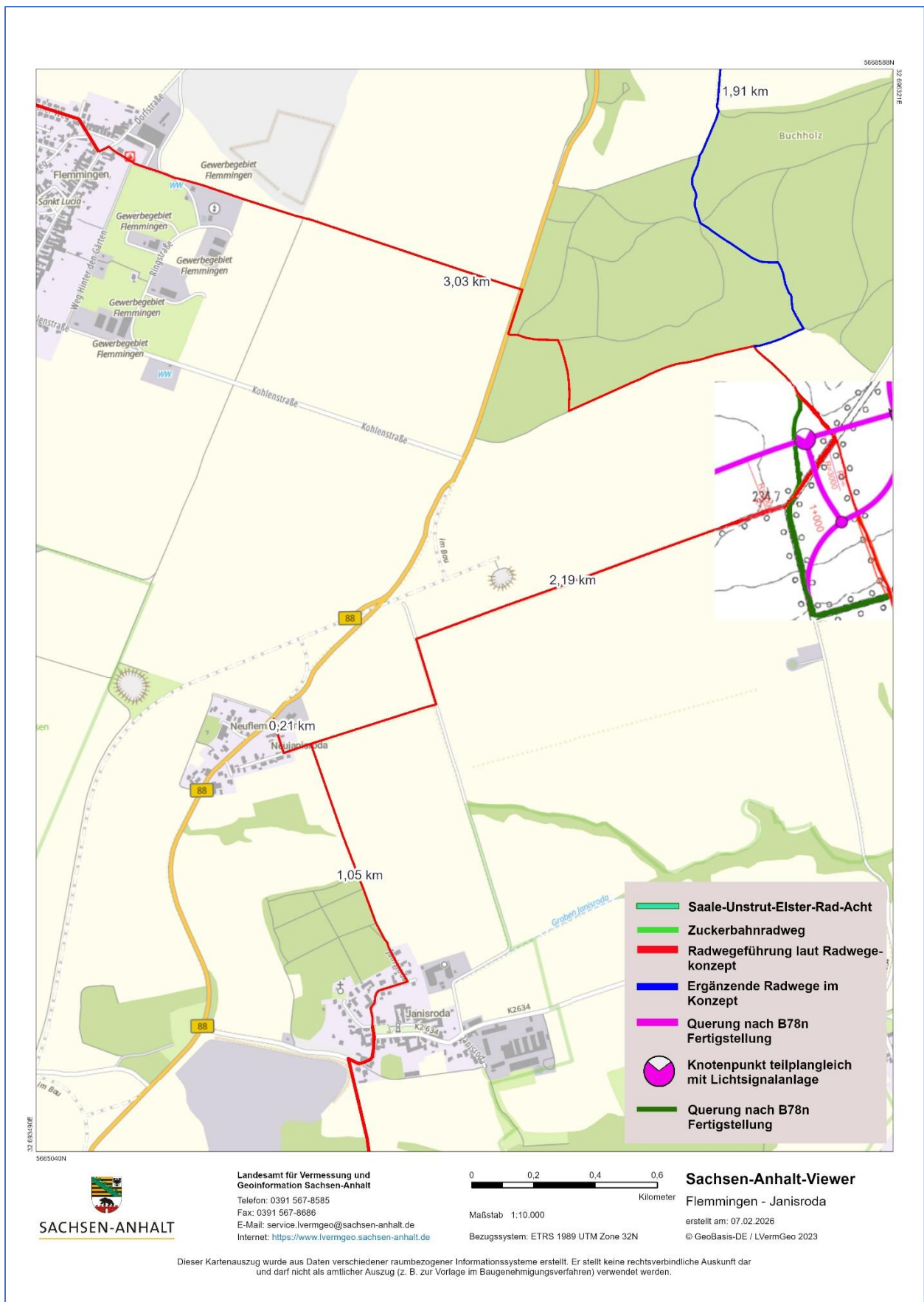


Abbildung 3 Flemmingen - Janisroda

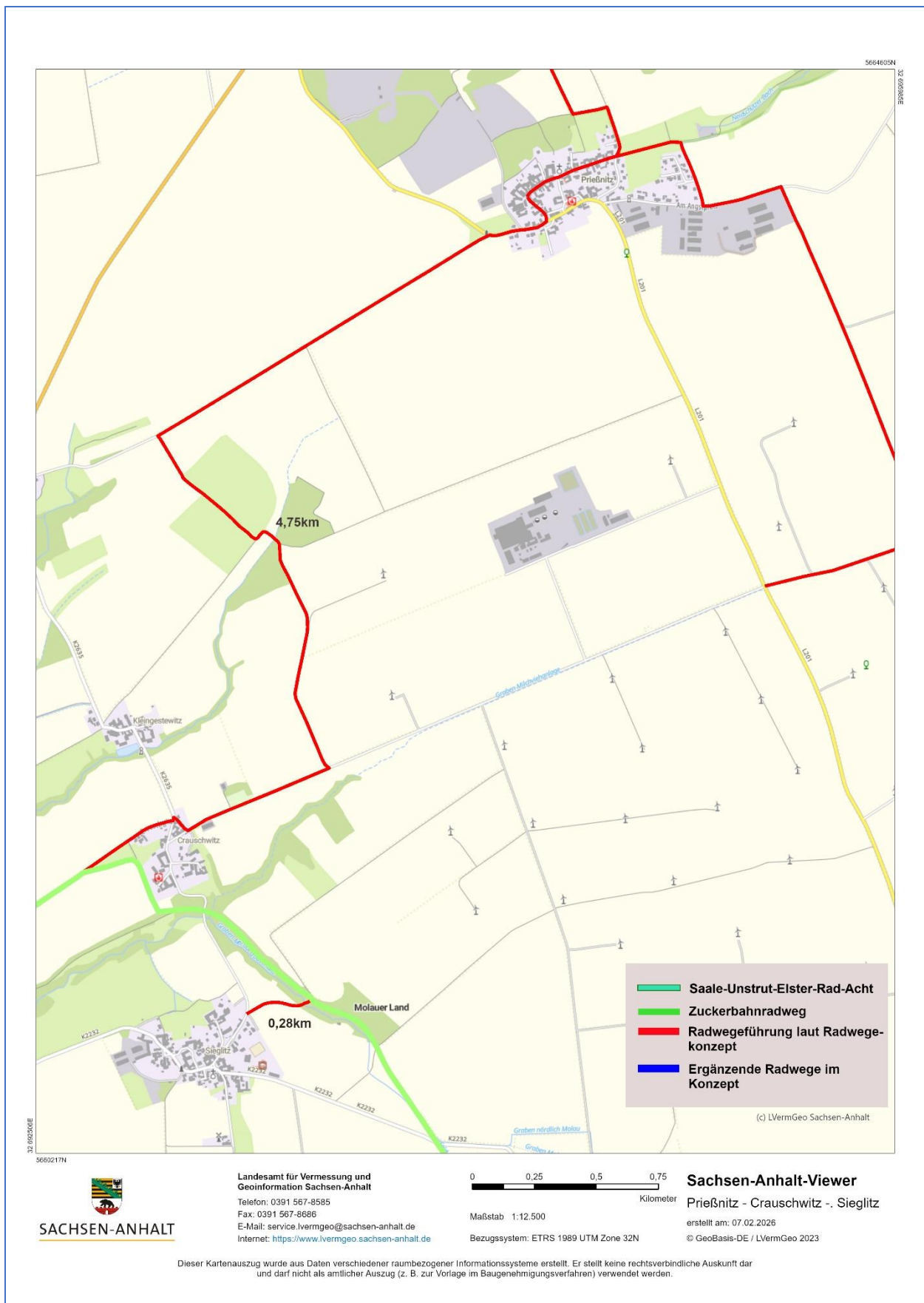


Abbildung 5 Prießnitz - Crauschwitz (Zuckerbahnradweg)

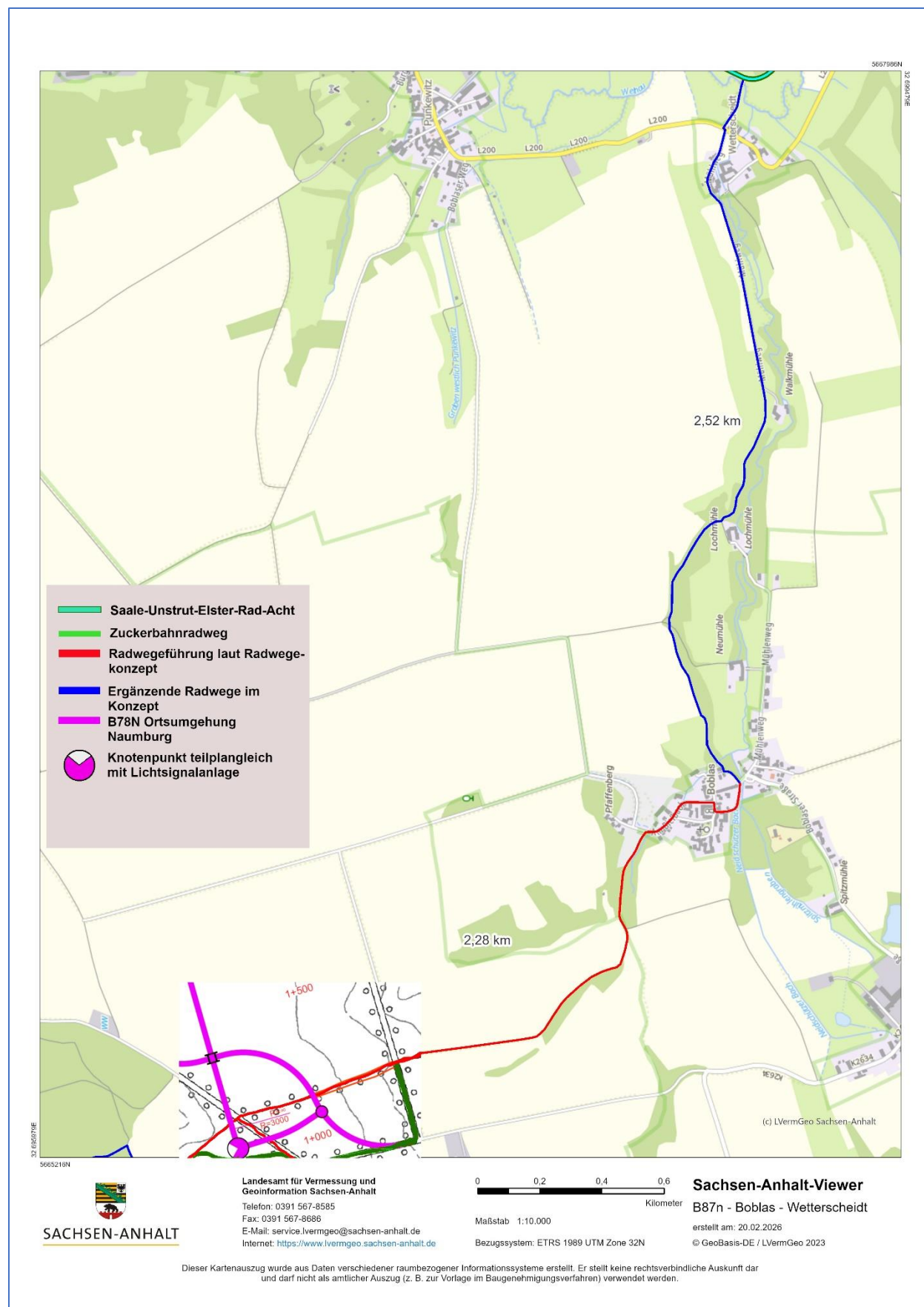


Abbildung 6 Boblas - B87n Querung

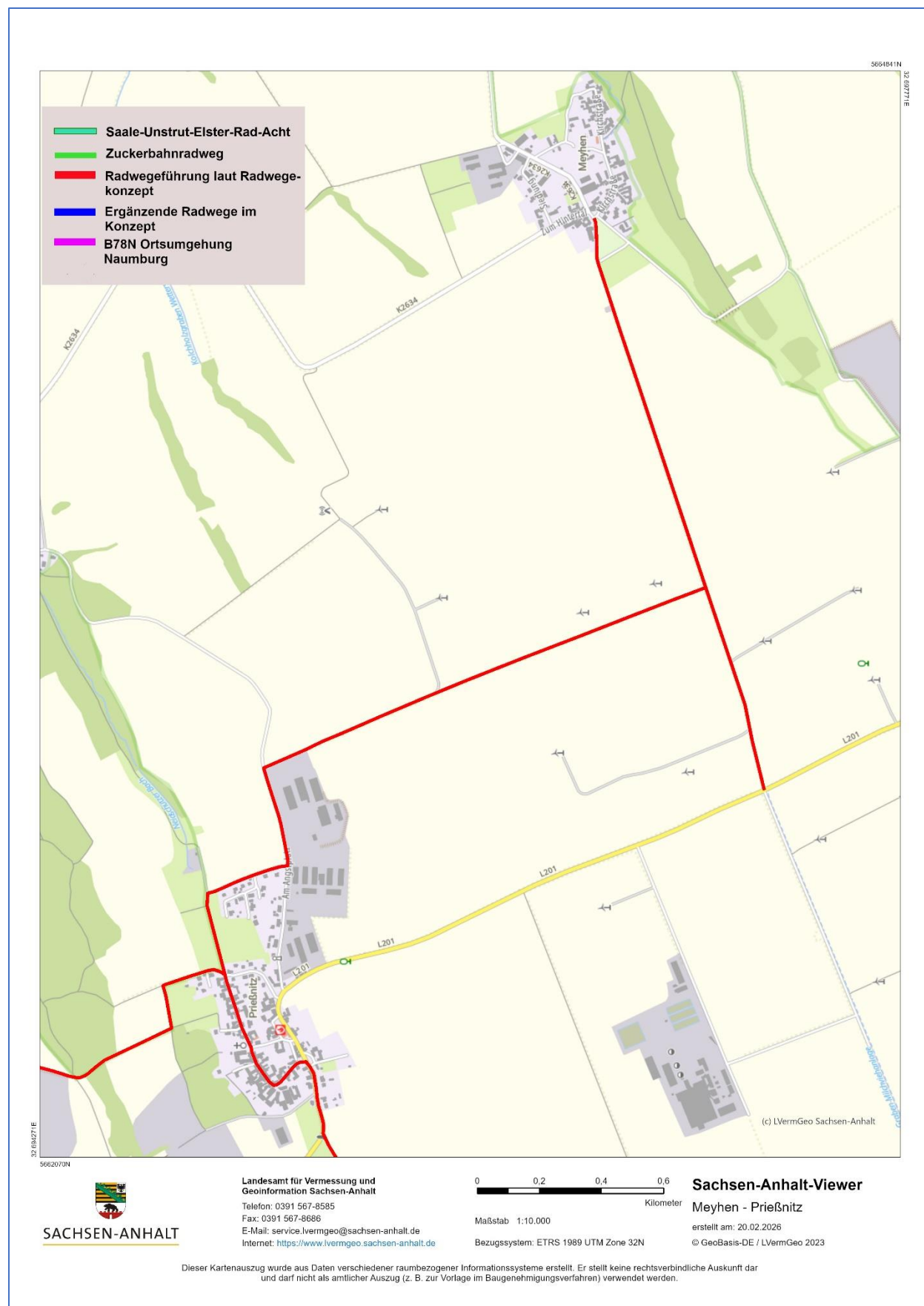


Abbildung 7 Prießnitz – Meyhen

8 Wegpunkte der zu entwickelnden Radwegstrecke

8.1 Flemmingen

Vom Saaleradweg aus führt die Strecke zunächst durch die Flemminger Flur. Im Dorf Flemmingen angekommen, befindet sich im Almricher Weg der Kindergarten „Flemminger Kinderwelt“. Er ist als neu saniertes Gebäude ein herausragender Beweis der Gemeinschaft und des Zusammenhaltes der Flemminger Bürger, welche mit ihrem Verein, der Dorfgemeinschaft Flemmingen 2015 e.V., im Jahr 2024 den Kindergarten



Abbildung 8 Bild: Kita „Flemminger Kinderwelt“

eigenständig saniert und somit vor der Schließung bewahrt haben.

Ein Abstecher vom Radweg in die Dorfstraße lohnt sich. Sie führt geradlinig durch den Ort und zeigt den typischen Charakter des gut erhaltenen Straßendorfes. Die Häuser stehen giebelseitig zur Dorfstraße, meist mit einem angeschlossenen Vierseitenhof. In der Mitte des Dorfes befindet sich die historische Kirche St. Lucia, ein Bauwerk zugehörig zur Straße der Romanik und aufgrund seiner spätromanischen Wandmalereien aus dem 12. Jahrhundert einzigartig. Und auch der Mönchshof, der sich unmittelbar anschließt ist historisch. Hier stehen die ältesten Gebäude Flemmingens, welches im Jahr 1140 erstmals urkundlich erwähnt wurde und einst als Wirtschaftshof zum Zisterzienserkloster St. Marien zur Pforte in Schulpforte gehörte. Das Straßendorf entstand mit der Besiedlung durch die Flamen - holländische Siedler, aufgrund derer Flemmingen seinen Namen erhielt.



Abbildung 9 Dorfansicht Flemmingen von oben



Abbildung 10 Kirche St. Lucia Flemmingen

Bei einem Blick durch das Dorf fallen die hübsch gestalteten Vorgärten auf. Und auch sonst lädt Flemmingen zum Verweilen und Erholen ein: Eine Pension direkt am Radweg und ein Gasthof mit Garten und Saal unmittelbar im Ortskern bieten gute Möglichkeiten für eine Rast oder einen längeren Aufenthalt.

Bilder und Text: Copyright K. Alf

8.2 Janisroda

Auf dem Weg von Naumburg nach Janisroda geht es stets bergauf. An manchen Stellen des Weges kann man bis nach Leipzig schauen, natürlich nur bei schönem Wetter.



Janisroda selbst wurde 1265 erstmals erwähnt. Seine Geschichte deutet allerdings auf eine frühere Besiedlung hin. Die kleine Kirche im Ort zeigt Spuren, die auf das 11. Jahrhundert hindeuten. Dies ist am Baustil erkennbar und einen kurzen Besuch wert.

Im Ort selbst findet man eine wunderschöne Dorfmitte, mit Rundbögen.



Abbildung 9 Typische Torbögen im Dorfzentrum

Die Dorfmitte lädt mit ihrem schönen Teich und einem Pavillon zum Verweilen ein. Kinder können sich gleich auf dem nahegelegenen Spielplatz austoben.



Abbildung 10 Ortszentrum Janisroda

8.3 Prießnitz

Prießnitz ist ein kleines landwirtschaftlich geprägtes Dorf am Rande Sachsen-Anhalts in unmittelbarer Nachbarschaft zum Freistaat Thüringen.

2010 wurde Prießnitz als Ortsteil in die Kreisstadt Naumburg eingemeindet.

Die erste urkundliche Erwähnung des Ortes erfolgte im Jahre 1044 durch einen Landtausch mit einem Landstrich von Kloster Pforte, den ein Hugo von Prießnitz, Ministerial des Königs Konrad III abwickelte. Allerdings beweisen Funde einer jungsteinzeitlichen Siedlung des Prießnitzer Schultheißen Richard Haupt, dass Menschen schon vor 6000 bis 8000 Jahren an diesem Orte siedelten. Diese Funde erwarb das Institut für Ur- und Frühgeschichte der Friedrich-Schiller Universität Jena.

Seit 1990 flossen nach Prießnitz ca. 2,1 Mio. Euro, so dass mit Ausnahme der Ortsverbindungsstraße nach Neidschütz alle Straßen, Wege und Plätze saniert und zum großen Teil grundhaft ausgebaut werden konnten. Dabei ist auf die Verwendung ortstypischer Baumaterialien geachtet worden.

Prießnitz ist weit über seine Grenzen hin bekannt für das hier stattfindende kulturelle Leben. Dabei stellt das alljährlich stattfindende Prießnitzer Brandfest den Höhepunkt dar. Dieses Fest geht auf eine wahre historische Begebenheit am Rande der Schlacht bei Jena und Auerstedt im Jahre 1806 zurück. Durch eine Ortsnamensverwechslung sollte der gesamte Ort am 16. Oktober 1806 von französischen Truppen niedergebrannt und alle Einwohner "ausgenommen Greise, Weiber und Kinder" mit dem Tode bestraft werden.



Abbildung 11 Vereinshaus in Prießnitz

Auf dem sogenannten Angstplatz haben die Einwohner von Prießnitz am 16.10.1806 über drei Stunden bei Frostwetter teilweise noch in Nachtwäsche ihrer Hinrichtung geharrt.



Abbildung 12 Gedenktafel Großmannstraße 1



Abbildung 13 Angstplatz in Prießnitz

Nur durch das beherzte Einschreiten des Pfarrersohnes Christian Gottlob Leberecht Großmann, welcher der französischen Sprache kundig war, ist es zu verdanken, dass der befehlshabende Kommandant George Antoine Augustin Govean Zweifel an der Schuld der Prießnitzer hegte. Trotz anderslautenden Befehls der Kommandantur in Naumburg wurde das Todesurteil nicht vollstreckt. Die Hälfte der Häuser des Ortes wurde zwar ein Raub der Flammen aber der Grundlage für die Weiterexistenz des Dorfes Prießnitz war gegeben.

Zu Ehren der beiden Männer wird jährlich ein 9-tägiges Friedensfest gefeiert und an die außergewöhnliche Heldentat erinnert. Großmann wurde übrigens später Superintendent an der Leipziger Thomaskirche. Berühmtheit erlangte er als Mitbegründer der Gustav-Adolf-Stiftung der Evangelischen Kirche.



Abbildung 14 Kirche zu Prießnitz



Abbildung 15 Kirche zu Prießnitz von Innen

8.4 Meyhen

- Auszeit "Schwatzplatz an der Linde": In der Dorfmitte ist der "Schwatzplatz an der Linde". Hier können sich Wanderer und Radfahrer eine Auszeit nehmen und im Schatten ein wenig verweilen.
- Idyllische Dorfmitte: Idyllische gelegener Sport- und Spielplatz neben einem Löschteich. Es gibt Rastmöglichkeiten für Durchreisende.
- Wohnturm, Kirche, Rittergut und dem Dorf Meyhen: In den Zeiten des hessischen Erbfolgekrieges (1247 - 1264) erfolgte in Meyhen die Gründung eines befestigten Adelssitzes. Das Dorf mit Gut und Kirche war von einem Wall umgeben. Der dazugehörige Wohnturm ist ein ganz seltenes Beispiel eines herrschaftlichen romanischen Wohnturms aus der Feudalzeit. Das Rittergut wurde erstmals 1350 erwähnt. Im Jahr 1400 wurde die Dorfkirche errichtet. Genauere Informationen sind auf Tafeln am Torbogen des Wohnturms angebracht.



Abbildung 17 Schwatzplatz



Abbildung 16 idyllische gelegener Sport- und Spielplatz



Abbildung 18 Kirche mit Wohnturm

8.5 Neidschütz / Boblas

Wer von dem Wethau-Radwanderweg die alte Mühlenstrecke erkunden möchte und die Domstadt aus Süden anfährt, kommt an Boblas nicht vorbei.

Sie folgen dem Mühlenwanderweg und kreuzen unmittelbar im Boblaser Park die Ortslage.

Neben Informationstafeln zu den alten Wassermühlen finden Sie folgende Stationen.

8.5.1 Station 1: Kriegerdenkmal



Abbildung 19 Kriegerdenkmal

Ein Mahnmal an die gefallenen Soldaten, an dem alljährlich zum Schützenfest gedacht wird.

8.5.2 Station 2: Chorturmkirche



Abbildung 20 Kirche in Boblas

Die evangelische Dorfkirche Boblas befindet sich typisch in der Dorfmitte und steht unter Denkmalschutz mit der Erfassungsnummer 09483661 im Denkmalverzeichnis des Landes.

Diese Kirche wird durch den Pfarrbereich Camburg-Leislau und den Kirchenkreis Eisenberg betrieben.

8.5.3 Station 3: Café Komood



Abbildung 21 selbstgebackene Kuchen



Abbildung 22 Café Komood

Das gemütliche und 99 % vegane Café lädt zum Verweilen und Pausieren ein. Ob im schattigen Sommergarten oder im gut geheizten Haupthaus, findet sich für jedermann selbstgebackene Kuchen und Pizzen aus saisonalen Produkten und wöchentlich wechselnden Themeangeboten.

Natürlich bieten 2 ortsansässige kleine Pensionen die Möglichkeit, den Aufenthalt zu verlängern.

8.6 Crauschwitz / Sieglitz

In unmittelbarer Nähe zu Thüringen und dem Zuckerbahnradweg befinden sich die beiden Dörfer Crauschwitz und Sieglitz. Beide gehören zur Gemeinde Molauer Land.

Erste Erwähnung fanden sie im Jahr 1281 beziehungsweise 1291 und gehörten bis 1952 zu Thüringen.

Im Jahr 1900 erhielt Crauschwitz sogar einen Haltepunkt der Zuckerbahn die von Camburg nach Zeitz führte.

Besonders bemerkenswert sind die vielen noch sehr gut erhaltenen Hofeinfahrten mit Rundbögen.



Abbildung 23 Zuckerbahnradweg
Rastplatz in Crauschwitz



Abbildung 24 Sieglitz von Oben

8.7 Fazit

Die Ortsbürgermeister der Ortsteile Prießnitz, Janisroda, Flemmingen, Meyhen und Neidschütz / Boblas übergeben der Stadt Naumburg das Radwegekonzept für die südwestlich gelegenen Ortsteile. Gleichzeitig bitten sie den Gemeinderat, im Jahr 2026 einen Beschluss zur Bildung entsprechender Rücklagen aus den Mitteln des Beteiligungs- und Akzeptanzgesetzes herbeizuführen.

Der Bürgermeister der Gemeinde Molauer Land übergibt der Verbandsgemeinde Wethautal das Radwegekonzept mit dem Ziel, den Zuckerbahnradweg an die südwestlich gelegenen Ortsteile von Naumburg anzubinden. Gleichzeitig bittet er den Gemeinderat, im Jahr 2026 einen Beschluss zur Bildung entsprechender Rücklagen aus den Mitteln des Beteiligungs- und Akzeptanzgesetzes zu fassen.

Eine grenzüberschreitende Abstimmung des Radwegekonzepts zwischen der Stadt Naumburg und der Verbandsgemeinde wird empfohlen.