



## Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-07507

Status: öffentlich

Eingereicht von:  
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:  
Aktionsprogramm Radverkehr 2023/24

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
DB OBM - Vorabstimmung	21.04.2023	Vorberatung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
gemeinsames Gremium SBB/OR	20.06.2023	Information zur Kenntnis
FA Stadtentwicklung und Bau	27.06.2023	1. Lesung
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
FA Stadtentwicklung und Bau	22.08.2023	2. Lesung
Ratsversammlung	20.09.2023	Beschlussfassung

### Beschlussvorschlag

1. Der Stadtrat beschließt das Aktionsprogramm für den Radverkehr zur Umsetzung in den Jahren 2023/2024.
2. Die Gesamtkosten für die Umsetzung betragen 3.153.100 € (brutto) bei einem Stadtanteil von 1.975.300 € (brutto).
3. Die Auszahlungen sind im PSP-Element „Radverkehrsprogramm – Klima“ (7.0000572.700) wie folgt geplant:

2023: 1.110.000 €

2024: 829.250 €

Die Einzahlungen sind im PSP-Element „Radverkehrsprogramm – Klima“ (7.0000572.705) wie folgt geplant:

2023: 750.000 €

2024: 350.000 €

4. Die Aufwendungen sind im Innenauftrag „Aktionsprogramm Radverkehr“ (106654100038) wie folgt geplant:

2023: 713.850 €

2024: 500.000 €

Die Erträge sind im Innenauftrag „Aktionsprogramm Radverkehr“ (106654100038) wie folgt geplant:

2023: 51.850 €

2024: 25.950 €

5. Der Stadtrat nimmt den Schlussbericht zum Aktionsprogramm Radverkehr 2021/2022 zur Kenntnis.

## Räumlicher Bezug

Gesamtstadt

## Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

- Rechtliche Vorschriften
  Stadtratsbeschluss
  Verwaltungshandeln  
 Sonstiges:

Eine unzureichende Bewertung der Radverkehrsförderung im BYPAD-Verfahren 2019/20 sowie die Notwendigkeit der Stärkung des Umweltverbunds führten zu einem besonderen Aktionsprogramm für den Radverkehr im Doppelhaushalt 2021/22. Mit dem damaligen Beschluss (VII-DS-00547-NF-01-DS-03) wurde auch die Konzipierung eines zweijährigen Folgeprogramms festgelegt. Dieses wird hiermit vorgelegt. Ab 2025 soll die Radverkehrsförderung dann dem Radverkehrsentwicklungsplan 2030+ folgen, der sich derzeit in Erarbeitung befindet.

## Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen		nein	X	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	X	nein		ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung		nein	X	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?		nein	X	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Im Haushalt wirksam		von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge	2023	2024	77.800,-	IA 106654100038
	Aufwendungen	2023	2024	1.213.850,-	IA 106654100038
Finanzhaushalt	Einzahlungen	2023	2024	1.100.000,-	PSP 7.0000572.705
	Auszahlungen	2023	2024	1.939.250,-	PSP 7.0000572.700
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?		X	nein		wenn ja, nachfolgend angegeben

Folgekosten Einsparungen wirksam		von	bis	Höhe in EUR/Jahr	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand				
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)				
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen				

Steuerrechtliche Prüfung	X	nein	wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG		nein	ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung		nein	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen		ja	nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Auswirkungen auf den Stellenplan	X	nein	wenn ja, nachfolgend angegeben
----------------------------------	---	------	--------------------------------

## Ziele

### Hintergrund zum Beschlussvorschlag:

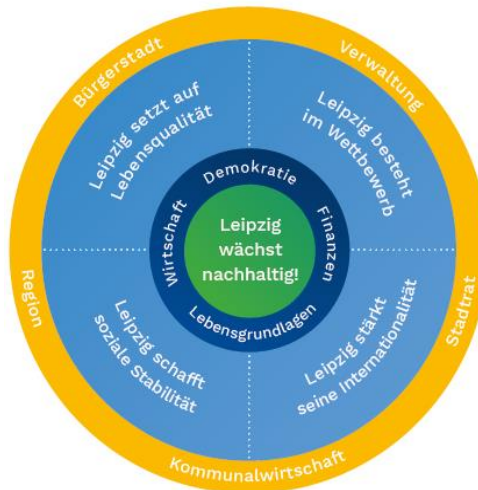
### Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

## 2030 – Leipzig wächst nachhaltig!

### Ziele und Handlungsschwerpunkte

#### Leipzig setzt auf Lebensqualität

- Balance zwischen Verdichtung und Freiraum
- Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur
- Nachhaltige Mobilität
- Vorsorgende Klima- und Energiestrategie
- Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität
- Quartiersnahe Kultur-, Sport- und Freiraum-angebote



#### Leipzig besteht im Wettbewerb

- Positive Rahmenbedingungen für qualifizierte Arbeitsplätze
- Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte
- Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- Vorsorgendes Flächen- und Liegenschafts-management
- Leistungsfähige technische Infrastruktur
- Vernetzung von Bildung, Forschung und Wirtschaft

#### Leipzig schafft soziale Stabilität

- Chancengerechtigkeit in der inklusiven Stadt
- Gemeinschaftliche Quartiersentwicklung
- Bezahlbares Wohnen
- Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote
- Lebenslanges Lernen
- Sichere Stadt

#### Wirkung auf Akteure

- Bürgerstadt
- Region
- Stadttrat
- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

#### Leipzig stärkt seine Internationalität

- Weltoffene Stadt
- Vielfältige, lebendige Kultur- und Sportlandschaft
- Interdisziplinäre Wissenschaft und exzellente Forschung
- Attraktiver Tagungs- und Tourismusstandort
- Imageprägende Großveranstaltungen
- Globales Denken, lokal verantwortliches Handeln

#### Sonstige Ziele

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

#### Trifft nicht zu

# Klimawirkung

Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage			
<b>Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)</b>			
Eingesetzte Energieträger (Strom, Wärme, Brennstoff)	<input checked="" type="checkbox"/> keine / Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> erneuerbar	<input type="checkbox"/> fossil
Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch	<input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Speichert CO2-Emissionen (u.a. Baumpflanzungen)	<input checked="" type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	<input checked="" type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Abschätzbare Klimawirkung mit <u>erheblicher Relevanz</u>	<input checked="" type="checkbox"/> ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer		<input type="checkbox"/> nein
Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung	<input type="checkbox"/> ja ( <i>Prüfschema endet hier.</i> )		
<b>Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein ( <i>Begründung s. Abwägungsprozess</i> )	<input type="checkbox"/> nicht berührt ( <i>Prüfschema endet hier.</i> )	
<b>Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei <u>erheblicher Relevanz</u></b>			
<input type="checkbox"/> Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t/a): _____			
<input checked="" type="checkbox"/> liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: __siehe Abschnitt IV. Sachverhalt__			
<input type="checkbox"/> wird vorgelegt mit: _____ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)			

## Sachverhalt

### Beschreibung des Abwägungsprozesses:

entfällt

#### I. Eilbedürftigkeitsbegründung

entfällt

#### II. Begründung Nichtöffentlichkeit

entfällt

#### III. Strategische Ziele

Mit der Vorlage werden die Handlungsfelder des INSEK-Zielsystems „Nachhaltige Mobilität“ und „Vorsorgende Klima- und Energiestrategie“ untersetzt.

## **IV. Sachverhalt**

### **1. Anlass**

Die Anzahl der Rad fahrenden Leipzigerinnen und Leipziger und deren Ansprüche an eine sichere und komfortable Infrastruktur wachsen. Dabei existieren verschiedene Typen mit unterschiedlichen Ansprüchen: von Alltagspendlern, die möglichst zügig und direkt an ihr Ziel kommen möchten, über Freizeitradler, deren Wege häufig selbst das Ziel sind, bis hin zu Kindern, die ihre ersten Erfahrungen im Verkehr machen und für die die Infrastruktur in besonderem Maße auch Fehler verzeihen können sollte. Um diesen vielfältigen Ansprüchen gerecht zu werden und weitere Leipziger zu gewinnen nachhaltige Mobilitätsformen zu nutzen, nimmt der Radverkehr in der Leipziger Mobilitätsstrategie 2030 als Bestandteil des Umweltverbundes eine wichtige Rolle ein. Der Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP), der sich derzeit in Fortschreibung befindet, ist als Konzeptpapier hierfür eine wichtige Voraussetzung. Als Vorbereitung auf den RVEP 2030+ wurde 2019/20 der Status quo der Radverkehrsförderung in Leipzig mit einem zertifizierten Verfahren, dem „BYPAD“ (= Bicycle Policy Audit), überprüft. Das Resultat dieser Überprüfung stellte fest, dass der Radverkehr in Leipzig noch einen besonderen Aufholbedarf hat und schlug in der Folge einen Aktionsplan zur Verbesserung der Bedingungen für Radfahrende vor. Daher wurde das Aktionsprogramm Radverkehr 2021/22 erarbeitet und vom Stadtrat mit Ergänzungen beschlossen. Beschlussinhalt war auch, ein nachfolgendes Aktionsprogramm 2023/24 vorzulegen, bevor dann der RVEP 2030+ in Kraft tritt.

### **2. Beschreibung der Maßnahme**

Auch das Aktionsprogramm Radverkehr 2023/24 greift die Handlungsfelder (HF) des BYPAD-Auditverfahrens auf, die die Fachvertreter für die Zukunft benannt haben. Sie sind ein wesentliches Ergebnis des BYPAD-Zertifizierungsprozesses und werden im Aktionsprogramm mit konkreten Maßnahmen untersetzt.

- HF 1: Infrastruktur
- HF 2: Kommunikation und Kontrollen
- HF 3: Finanzen und Förderung
- HF 4: Projekte und Konzepte
- HF 5: Radschnellwege
- HF 6: Fahrradparken
- HF 7: Daten und Analyse
- HF 8: Gremien und Beteiligung
- HF 9: Wegweisung
- HF 10: Winterdienst

Im Fokus stehen kurzfristig wirksame Infrastrukturmaßnahmen, wie die Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen, Deckensanierungsmaßnahmen, die keinen grundhaften Ausbau erfordern, kleinere Verbesserungsmaßnahmen oder temporäre Lösungen zur Schließung von Lücken im Hauptnetz Rad. Zur kurzfristigen Radverkehrsförderung wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog zusammengestellt, der aus Stadtratsbeschlüssen, Hinweisen des RVEP-Fortschreibungsprozesses und sonstigen Meldungen resultiert. Auch die Vorschlagsliste aus A-01890 wurde herangezogen, die gemäß BP 8 der Vorlage VII-DS-00547-NF-01-DS-03 zu beachten war. Aus dieser Sammlung hat das Team Radverkehr für das Aktionsprogramm 2023/24 Maßnahmen ausgewählt, die in diesem Zeitraum als realisierbar und sinnvoll eingeschätzt werden (Anlage 1-1). Sobald im Laufe der Umsetzung Risiken auftauchen, werden finanziell und fachlich vergleichbare Ersatzmaßnahmen realisiert.

Weitere Radverkehrsmaßnahmen sind nachrichtlich dargestellt, doch nicht Bestandteil dieses Beschlusses (Anlage 1-2).

Da das Aktionsprogramm für einen Zeitraum von zwei Jahren konzipiert ist, können größere bauliche Veränderungen nur im begrenztem Rahmen erfolgen und werden hier eher informativ mitgeführt. Die Kapazitäten für größere Infrastrukturvorhaben werden über den Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie priorisiert und initiiert.

Neben der Infrastruktur werden Kommunikation sowie Service und Dienstleistung als weitere wichtige Säulen bearbeitet. Hierzu gehören innovative Projekte sowie fachübergreifende Themen, die der Optimierung der Radverkehrsförderung dienen.

### 3. Realisierungs- / Zeithorizont

Das Aktionsprogramm soll innerhalb von zwei Jahren, im Zeitraum des Doppelhaushalts 2023 – 2024, realisiert werden. Die Umsetzung größerer Infrastrukturvorhaben, die in diesem Zeitraum laufen, dauert darüber hinaus an. Die Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplans wird bis zum Jahr 2023 andauern.

### 4. Finanzielle Auswirkungen

Um den Anforderungen des Bypad-Aktionsplans gerecht zu werden, werden im vorliegenden Aktionsprogramm soweit möglich sämtliche Aktivitäten der Stadtverwaltung zum Radverkehr zusammengeführt: der Rahmenplan zur Mobilitätsstrategie 2030 (VTA), Radverkehrsmaßnahmen weiterer Ämter und Beteiligter sowie besondere Maßnahmen für die Jahre 2023 und 2024.

Gegenstand dieser Beschlussvorlage sind nur die finanziellen Auswirkungen der besonderen und kurzfristigen Maßnahmen in Höhe von 4.972.000€, die nicht über Rahmenplan oder Aktivitäten anderer Ämter abgedeckt sind. In Anlage 1-1 sind Maßnahmen genannt, die durch das Team Radverkehr für das Aktionsprogramm 2023/24 als realisierbar und sinnvoll eingeschätzt wurden (vgl. Punkt 2). Sobald Umsetzungsprobleme auftauchen werden finanziell und fachlich vergleichbare Ersatzmaßnahmen eingesetzt. Weitere Radverkehrsmaßnahmen werden rein nachrichtlich dargestellt (Anlage 1-2). Aufgrund der zeitlichen Differenz zwischen Haushaltsanmeldung und Erarbeitung der Maßnahmen, kommt es zu Abweichungen in der Kalkulation. Der Eigenanteil der exemplarischen Kalkulation liegt leicht niedriger als der Eigenanteil, der im städtischen Haushalt abgebildet wird.

Ziel ist es, die Radverkehrsförderung bis zur Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplans zu intensivieren. Um einen sparsamen und wirtschaftlichen Mitteleinsatz zu gewährleisten, sind Förderungen über die RL-KStB des Freistaates Sachsen, das Stadt & Land-Programm, die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative, die bike & ride Initiative der Deutschen Bahn sowie über weitere Fördermittelprogramme vorgesehen.

In der Haushaltsplanung 2023/2024 wurde dieses umsetzbare finanzielle Volumen berücksichtigt.

	<b>Gesamt</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Gesamt – Auszahlung/Aufwendungen</b>	<b>3.153.100</b>	<b>1.823.850</b>	<b>1.329.250</b>
dav. 7.0000572.700	1.939.250	1.110.000	829.250
dav. 106654100038	1.213.850	713.850	500.000
<b>Gesamt – Einzahlungen/Erträge</b>	<b>1.177.800</b>	<b>801.850</b>	<b>375.950</b>
dav. 7.0000572.705	1.100.000	750.000	350.000
dav. 106654100038	77.800	51.850	25.950
<b>Stadtanteil gesamt</b>	<b>1.975.300</b>	<b>1.022.000</b>	<b>953.300</b>
dav. 7.0000572	839.250	360.000	479.250
dav. 106654100038	1.136.050	662.000	474.050

Bei den hier umzusetzenden Maßnahmen entstehen nach jetzigem Kenntnisstand keine Folgekosten bzw. werden diese Folgekosten innerhalb des Budgets des VTA gedeckt.

Sofern im Rahmen des Aktionsprogramms Radverkehr Maßnahmen realisiert werden, die die jeweiligen Wertgrenzen laut Haushaltssatzung tangieren, werden zu gegebenem Zeitpunkt entsprechende Planungs- bzw. Bau- und Finanzierungsbeschlüsse durch das VTA erstellt.

## 5. Auswirkungen auf den Stellenplan

keine (Anpassung Priorisierung im Fachamt).

## 6. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt

geplant

nicht nötig

Für das Aktionsprogramm ist keine eigenständige Bürgerbeteiligung geplant, da parallel ein umfassendes Bürgerbeteiligungsverfahren zum Radverkehrsentwicklungsplan stattfindet, das Bedarfe aufnimmt und diese durch systematische Auswertung sowie intensive Gespräche mit Fachkreisen und –ämtern ergänzt. Geplant ist ein jährlicher Bericht zur Umsetzung des Aktionsprogramms, nach dem Vorbild des vorherigen Aktionsprogramms, zudem erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung im Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau. Auch die AG Rad wird regelmäßig über den Stand des Aktionsprogramms informiert.

## 7. Besonderheiten

Nicht zutreffend.

## 8. Folgen bei Nichtbeschluss

Der Beschluss zur Vorlage eines Nachfolgeprogramms zum Aktionsprogramm 2021/22 würde nicht umgesetzt.

Anlage/n

- 1 Aktionsprogramm\_2023-24\_Textteil (öffentlich)
- 2 Anlage 1-1 Geplante Maßnahmen APRV (öffentlich)
- 3 Anlage 1-2 weitere nachrichtliche Maßnahmen APRV (öffentlich)
- 4 Anlage 2 - Karte Infrastrukturmaßnahmen (öffentlich)
- 6 Schlussbericht Aktionsprogramm Radverkehr 2021\_22 (öffentlich)