

Anlage II-A:

Querschnittsthema Finanzierung

Noch ist das Bild unserer Stadt nach Umsetzung der Maßnahmen des Nachhaltigkeits-Szenarios eine Vision. Damit diese Realität werden kann, bedarf es immenser Anstrengungen seitens aller Beteiligten. Neben den kurzfristig zu füllenden Personalbedarfen und dem erhöhten Koordinierungsaufwand zwischen der Verwaltung und den Unternehmen der L-Gruppe, spielt die fristgerechte Bereitstellung der nötigen Finanzmittel eine wesentliche Rolle.

Chancen

Die Finanzierung unseres Verkehrssystems ist komplex, da Mittel i. d. R. getrennt nach einzelnen Verkehrsträgern bzw. -arten von unterschiedlichen Stellen zur Verfügung gestellt werden. Die Kunst besteht darin, gemeinsam mit den Akteuren der Leipziger Stadtpolitik, der -verwaltung, den Kommunalunternehmen und dem Freistaat Sachsen einen Weg aufzuzeigen, wie die Finanzierung über einen langen Zeitraum gesichert werden kann. Denn Verkehrsbauvorhaben haben einen langen Planungsvorlauf: Im Regelfall braucht es fünf bis zehn Jahre bis der Bau beginnen kann. Sofern die finanziellen Voraussetzungen gegeben sind und bereits erste Vorleistungen erbracht wurden, kann es unter Umständen schneller gehen. Ohne Planungssicherheit durch klare Finanzierungszusagen geht jedoch wertvolle Zeit verloren, die am Ende dazu führt, dass die Ziele, die der Stadtrat mit Beschluss des Nachhaltigkeits-Szenarios gesetzt hat, nicht erreicht werden können.

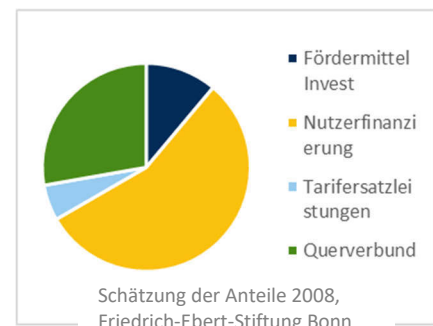
Eine wesentliche Rolle spielen dabei auch die durch den Freistaat Sachsen, den Bund und die EU bereitgestellten Fördermittel. Um hier zügig zu guten Lösungen zu kommen, müssen Politik und Verwaltung gemeinsam aktiv werden. Ziel muss es sein, auf den Ebenen der Richtliniengeber mehr Bewusstsein dafür zu schaffen, wo aktuelle Hürden für die Kommunen beim Abruf von Fördermitteln liegen und im Idealfall ein Umdenken hinsichtlich der Gestaltung der Förderinstrumente zu erreichen. Wenn auf allen Ebenen integriert gedacht und gehandelt wird, können die aus Baustellen und Umleitungen resultierenden negativen Effekte für unsere Bürger/-innen so gering wie möglich gehalten und der Verkehrsraum abschnittsweise, unter zeitlicher Berücksichtigung aller Gewerke, für die Mobilität der Zukunft ertüchtigt werden.

Doch zunächst ein Überblick, wie sich die aktuellen Finanzierungssituationen darstellen:

Der **öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)** wird im Wesentlichen durch vier Säulen finanziert: Durch die Nutzerfinanzierung, aus Tarifersatzleistungen, aus Fördermitteln (insbesondere für Investitionen) und über Ausgleichsbeträge durch die Kommunen bzw. im Querverbund.

1) Nutzerfinanzierung

Die Nutzerfinanzierung ist in der ÖPNV-Finanzierung ein wichtiger Bestandteil. Das Zukunftsbild des Nachhaltigkeits-Szenarios, das der Stadtrat zur Grundlage der Verkehrspolitik in Leipzig gemacht hat, beinhaltet für die Finanzierung moderate Preissteigerungen von zwei Prozent jährlich. Auch in Zukunft ist eine angemessene Nutzerfinanzierung wesentlicher Finanzierungsbaustein. Denn Kostensteigerungen für angemessene Löhne und Gehälter und für Energie müssen auch in Zukunft (zum Teil) durch Nutzerfinanzierung aufgefangen werden. Im Vergleich dazu steigen Ausgleichszahlungen wesentlich deutlicher.



Bei der Tarifpolitik ist zu berücksichtigen, dass es eine gute Abstimmung mit den Gemeinden und Kommunen Mitteldeutschlands braucht, denn die Ausgestaltung der Nutzerfinanzierung liegt in den Händen aller Verbundpartner des MDV und ist nicht isoliert aus Leipziger Perspektive sinnvoll zu lösen.

2) Tarifersatzleistungen

Tarifersatzleistungen sind Ausgleichszahlungen, die den Verkehrsunternehmen durch den Ausfall von Beförderungsentgelten entstehen, zum Beispiel Auszubildende (Personenbeförderungsgesetz § 45a) und Schwerbehinderte (SGB IX § 148) sowie weitere Zahlungen aufgrund von politisch gesetzten Höchsttarifen. Wesentlich für diesen Finanzierungsbaustein ist, dass in der Zukunft keine weiteren relevanten Einschnitte bei diesen Zahlungen erfolgen.

3) Instrument Fördermittel

Für die Steigerung der Attraktivität des ÖPNVs und damit verbunden die Anreizsetzung zum Umstieg auf den Umweltverbund sind Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in den ÖPNV notwendig. Die Bundespolitik setzt mit dem neu aufgelegten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit einem Umfang von 2 Mrd. EUR jährlich ab 2025 bis 2030 ein wichtiges Zeichen. In Leipzig ist die Finanzierung notwendiger großer Investitionen in die Straßenbahninfrastruktur, wie die Modernisierung der Hauptachsen, der Bau einer Südsehne oder der Ringschluss Mittlerer Ring Nordwest/Wahren nur mit diesen Fördermitteln möglich. Für die Erschließung der ÖPNV-Fördermittel organisieren die Verkehrsbetriebe einen gesonderten Prozess und notwendige Ressourcen.

Mit der Richtlinie des SMWA „über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV)“ reicht der Freistaat Sachsen Zuwendungen aus, die der Verbesserung des ÖPNV in Sachsen dienen sollen und insbesondere für Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur zu nutzen sind. Die LVB hat sich darüber in den letzten Jahren die Anschaffung der neuen XL-Straßenbahnen sowie alle größeren Gleisbauvorhaben wie beispielsweise Maßnahmen in der Könnertstraße, Georg-Schwarz-Straße oder Huttenstraße/Pfeilstraße in Großzschocher fördern lassen. Auch die Aufstockung zur Ko-Finanzierung von Maßnahmen aus dem GVFG-Bundesprogramm erfolgt über diese Richtlinie.

Der ZVNL gewährt im Rahmen der „Richtlinien des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig zur ÖPNV-Zuwendung“ Zuwendungen, die für Vorhaben zur Verbesserung des ÖPNV, insbesondere im SPNV, eingesetzt werden. Die Förderung erfolgt im Rahmen einer projektbezogenen Anteilsfinanzierung (max. 90 %). Voraussetzung dafür ist, dass die zu fördernden Vorhaben Ende des Vorjahres in die Jahresplanung des ZVNL übernommen werden. Diese Mittel konnten in der Vergangenheit insbesondere für den Bau und Ausbau von Fahrgastunterständen, Haltestellen sowie P+R- und B+R-Anlagen genutzt werden.

Weiteres Förderinstrument auf Bundes- bzw. Landesebene sind die Mittel, die im Rahmen des Strukturwandels Braunkohlereviere bis 2038 voraussichtlich zur Verfügung gestellt werden. Gemeinsam mit Straßenbahnstädten treibt die LVB die sächsische Plattform Straßenbahn der Zukunft voran, um den Wirtschaft- und Technologiestandort Sachsen zu stärken und Innovationen zum Beispiel auf dem Gebiet der alternativen Antriebe (z. B. Wasserstoff) und dem automatisierten, vernetzten Fahren (z. B. 5G) voranzutreiben.

Sofern darüber hinaus weitere Bundesprogramme und europäische Regionalisierungsmittel (EFRE) zur Verfügung stehen, sollen diese in die Finanzierung von Maßnahmen einfließen. Die bisher bei den Verkehrsbetrieben durch aktives Fördermittelmanagement erreichten Fördermittelquoten von rund 50 % müssen für die anstehenden Aufgaben mindestens erreicht werden.

4) Instrument Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (VLFV)

Der Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag dient dazu nicht eigenwirtschaftliche Leistungen im Rahmen der Betrauung der Leipziger Verkehrsbetriebe auszugleichen.

Aufgrund der insgesamt steigenden Anforderungen sieht das Zukunftsbild des Nachhaltigkeits-Szenarios einen Anstieg des Ausgleichsbetrages in 2030 auf 83 Mio. EUR (konstanter Preisstand 2015) vor. Die auf Basis wirtschaftlichen, unternehmerischen Handelns aufgestellte aktualisierte Wirtschafts- und Mittelfristplanung der Leipziger Gruppe sieht aktuell einen Ausgleichsbetrag von 65 Mio. EUR im Jahr 2024 vor. Damit werden die Finanzierungsgrenzen des Konzerns vollständig ausgeschöpft. Der Umgang mit darüber hinaus gehenden Anforderungen muss zwischen den Finanzierungspartner abgestimmt werden. Aufgrund der auslaufenden Betrauung im Jahr 2028 muss frühzeitig (spätestens 2 Jahre im Voraus) an einer Vergabe gearbeitet werden.

5) Wie in der gesamten Branche wird auch in Leipzig die Frage weiterer Finanzierungswege diskutiert. Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund hat 2016 zum Thema „alternative Finanzierungsformen“ umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass aus ergänzenden Finanzierungswegen bereits innerhalb der nächsten fünf Jahre in nennenswerter Größenordnung zusätzliche Mittel für die Umsetzung des Rahmenplans zur Verfügung stehen. Um einen anforderungsgerechten Nahverkehr für die wachsende Nachfrage bereit zu stellen, bleibt jedoch das Ziel zur Einbindung ergänzender Finanzierungswege in die ÖPNV-Finanzierung bestehen.

Im Bereich des **Schienepersonennahverkehrs (SPNV)** sind die Betreiber der Schienenwege, d. h. die Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Bau und die Unterhaltung der Infrastruktur zuständig. Im Raum Leipzig betrifft das insbesondere die bundeseigenen Schienenwege der DB Netz AG. Die Finanzierung erfolgt über entsprechende Instrumente des Bundes, wie beispielsweise die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) aber auch über Trassen- und Stationsentgelte. Die Bestellung von Nahverkehrsleistungen im SPNV obliegt dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL). Er erhält für die an ihn übertragene Aufgabenverantwortung einen Anteil aus den vom Bund ausgereichten Regionalisierungsmitteln gem. des Regionalisierungsgesetzes (RegG). Über den Anteil der weitergeleiteten (und damit ausgereichten) Mittel, entscheidet der Freistaat Sachsen.

Auch für die **Finanzierung des Straßen- und (Rad-)Wegebbaus** gibt es einen Instrumentenmix, der im Wesentlichen folgende Teile umfasst:

Grundlegende Aspekte der Finanzierung der kommunalen Straßenbaulast

Erhalt, Aus- und Neubau der kommunalen Straßeninfrastruktur sind eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Mit der Straßenbaulast geht auch die Verpflichtung einher, die Straßen „in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern“ (§ 9 Abs. 1 S. 2 SächsStrG). Gem. § 89 Abs. 1 SächsGemO soll das gemeindliche Vermögen erhalten bleiben und die

Vermögensgegenstände (bspw. die Straßeninfrastruktur) sollen pfleglich und wirtschaftlich verwaltet werden. Die Ausgaben für die Straßeninfrastruktur können grundsätzlich über Entgelte oder Steuereinnahmen der Kommunen finanziert werden (siehe § 73 SächsGemO).

Bei Übertragung von Pflichtaufgaben des Landes an die Kommune müssen die zur Erfüllung dieser Aufgabe nötigen Mittel zugewiesen werden. Alternativ kann die Finanzierung über einen übergemeindlichen Finanzausgleich erfolgen. In Sachsen gilt dies für Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (§§ 17 – 20 SächsFAG). Die Länder erhalten zudem einen nicht zweckgebundenen jährlichen Festbetrag aus dem Steueraufkommen des Bundes, an welchem sie die Kommunen beteiligen können.

Richtlinie Kommunaler Straßen- und Brückenbau (RL-KStB)

Der Freistaat Sachsen gewährt seinen Kommunen Zuwendungen für die Verbesserung der Straßen- und Radverkehrsanlagen in kommunaler Baulastträgerschaft. Näheres regelt die „Richtlinie für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“ des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (RL KStB). Über Teil A der Richtlinie werden konkrete Einzelmaßnahmen gefördert, während über den Teil B eine Pauschale für Instandsetzungen und Erneuerungen ausgereicht wird. Bei Maßnahmen des Teils A erfolgt eine projektbezogene Anteilsfinanzierung. Die über den Teil B abgedeckten und jährlich als Liste beim Fördermittelgeber einzureichenden Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen erhalten eine Projektförderung mit einem Fördersatz i. H. v. 90 %.

Bundes- und EU-Fördermittel

Insbesondere die Fördermittelpolitik des Bundes und der EU bietet in den nächsten Jahren die Chance, zusätzliche Mittel für die Umsetzung des Nachhaltigkeits-Szenarios zu akquirieren. Grund hierfür sind die aktuellen Bemühungen aller politischen Ebenen, den CO₂-Ausstoß durch den Verkehrssektor deutlich zu reduzieren. Daher konzentrieren die Fördermittelgeber ihre Anstrengungen auf den Ausbau der Infrastruktur und die Entwicklung zukunftsweisender Strategien und Konzepte für umweltfreundliche Verkehrsträger. So werden derzeit vermehrt Programme zur Förderung von Radverkehrsinfrastrukturen, zur Förderung der Elektromobilität oder auch für digitale Lösungen im Verkehrsbereich aufgelegt.

Das VTA hat die Möglichkeiten solcher Programme in der Vergangenheit bereits intensiv genutzt. So werden die Fortschritte beim Projekt „Stadttraumkonzept erweiterte Innenstadt“ derzeit maßgeblich aus der Förderung über DEMO-EC (DEvelopment of sustainable MObility management in European Cities) erreicht. Über das EU-Programm Interreg CENTRAL EUROPE wird beispielsweise das Projekt LOW-CARB, zur Förderung einer integrierten und umweltfreundlichen Verkehrsplanung und Reduzierung von Treibhausgasen im Verkehrssektor der Region Leipzig, finanziert. Und über die Richtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des BMVI wird derzeit das Projekt „Park-IT & Bike-IT in Leipzig – Neues Parken braucht die Stadt“ realisiert, wodurch Informationen zum Parkraum sowie Buchungsmöglichkeiten digital verfügbar gemacht werden, um die Nutzung von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen zu erhöhen.

Handlungsbedarfe und Risiken

Mit der Realisierung der Maßnahmen auf der Grundlage des Nachhaltigkeits-Szenarios sind erhebliche Investitionen in die städtische Verkehrsinfrastruktur verbunden. Die bislang zur Verfügung stehenden Finanzmittel reichen nicht aus, um die Vorhaben entsprechend zu finanzieren. Damit sind die Stadt Leipzig und ihre kommunalen Eigenbetriebe in erheblichem Maße auf Mittelzuweisungen und Fördermittel des Landes, des Bundes und der EU angewiesen.

Die dargestellten Förderinstrumente bedingen in der Regel die Zugabe eines nicht unerheblichen Teils an Eigenmitteln für die Vorhaben. Allen Beteiligten muss daher bewusst sein, dass auch hier ein Anstieg der Bedarfe in den nächsten Jahren zu verzeichnen ist und dass die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 auch von der langfristig zu sichernden Bereitstellung kommunaler Eigenmittel abhängt.

Auch andere Hürden beim Abruf von Fördermitteln dürfen nicht vernachlässigt werden:

- Zur Sicherstellung einer rechtzeitigen Ausschreibung von Maßnahmen ist es aus Sicht der Fördermittelempfänger erforderlich, dass Förderbescheide bereits im Vorjahr der Umsetzung ausgestellt werden.
- Finanzierungsinstrumente auf der Ebene des Freistaates müssen perspektivisch in zeitlicher, finanzieller und inhaltlicher Hinsicht synchronisiert werden (Bsp. Förderprogramme für die Straße (RL-KStB) und den öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV)), um in der gegenseitigen Abhängigkeit der Maßnahmen Lücken in der Förderfähigkeit einzelner Bestandteile zu vermeiden.
- Der derzeit bei vielen Programmen noch erforderliche Nachweis der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs, als zentrales Kriterium zur Beurteilung der Förderfähigkeit, ist nicht mehr zeitgemäß.
- Bei der Planung von komplexen Infrastrukturvorhaben sollten zur Gewährleistung einer zukunftsfähigen Mobilität vor allem Verkehrsarten des Umweltverbundes gefördert und bei der Gestaltung des öffentlichen Raums sowie der Aufteilung des verfügbaren Straßenraums mit hohem Gewicht berücksichtigt werden.

Um diese Hürden abzubauen und damit bessere Chancen auf eine wirkungsvolle Förderung zu erhalten, sind sowohl die politischen, als auch die Verwaltungsebenen auf Seiten der Fördermittelgeber regelmäßig in geeigneter Form zu adressieren. Sie müssen auf die bestehenden Probleme der Kommunen hingewiesen werden, damit bei der Erstellung von Förderinstrumenten von vornherein Rahmenbedingungen geschaffen werden, die einen fristgerechten und personell vertretbaren Abruf der Mittel ermöglichen.

Aber auch innerhalb der Verwaltung sind die Voraussetzungen zu schaffen, dass sowohl ein ausreichender Planungsvorlauf vorhanden ist, um insbesondere investive Förderungen abzurufen, als auch ausreichend Personalstellen vorhanden sind, die zur Überbrückung von Übergangszeiten bzw. zur Bearbeitung des mit den Antragsverfahren einhergehenden Verwaltungsaufwands zur Verfügung stehen. Eine Möglichkeit könnte die Verankerung einer festen Struktureinheit innerhalb des VTA sein, die sich auf Förderthemen spezialisiert und den steigenden Bedarf bei der Fördermittelakquise in den nächsten Jahren kontinuierlich begleitet.

Der Stadtrat und der zeitweilig beratende Ausschuss Verkehr und Mobilität werden im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung über den Stand der Fördermittel zu den Projekten des Infrastrukturprogramms der Maßnahmenlisten II-10a und II-10b sowie über die Fördermittelstrategien zu den Projekten der Maßnahmenliste II-10c informiert.

Fazit

Die Finanzierungsinstrumente sind vielfältig und obwohl deren Akquise viel Kraft und Ressourcen benötigen, sind die Möglichkeiten und die in Aussicht gestellten Mittel aufgrund der aktuellen öffentlichen Diskussion um Klimaneutralität weit größer als in den vergangenen Jahren. Stringentes strategisches Handeln, abgestimmtes Vorgehen, eine gute Kommunikation in Richtung der Fördermittelgeber und die nötigen Eigenmittel werden die

Schlüssel sein, um die finanziellen Voraussetzungen zur Umsetzung des Rahmenplans zu schaffen.

Anlage II-B:

Querschnittsthema Organisation

Organisationsstrukturen und Personalbedarfe in der Stadtverwaltung, insbesondere im VTA

Mit dem Weg zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie wird, wie im gesamten Entstehungsprozess von der Entwicklung der Szenarien über den öffentlichen und politischen Diskussionsprozess bis hin zu dem letztendlichen Beschluss der Ratsversammlung zur Mobilitätsstrategie 2030, ein für Leipzig neuer Weg begangen.

Die Vielzahl und die Komplexität der aus dem Nachhaltigkeits-Szenario resultierenden Vorhaben, die auch in relativ kurzer Zeit zu untersetzen und umzusetzen sind, erfordern, die bestehenden Arbeitsstrukturen verwaltungsintern und übergreifend mit den Unternehmen der Leipziger Gruppe zu überprüfen und auf die Herausforderungen des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie auszurichten.

Das Verkehrs- und Tiefbauamt und die LVB stehen dabei unter einem besonderen Fokus.

Für die gemeinsamen Projekte, vor allem die komplexen Bauvorhaben zur Modernisierung der Hauptachsen, ist ein integriertes Denken und Herangehen von Stadtverwaltung und LVB zwingend. Dazu müssen auch die Planungsabläufe und Realisierungskonstellationen bis hin zu gemeinsamen Ausschreibungen von Bauleistungen durch VTA, LVB und LWW angepasst werden. Zwischen LVB und VTA müssen nicht nur gemeinsame Projektziele gelebt, sondern diese auch durch neue Abstimmungs- und Entscheidungsgremien unterstützt werden.

Mit dem aktuell vorliegenden Stand des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie wird es im Weiteren erforderlich, die personellen Ressourcen und finanziellen Bedarfe für Planung und Realisierung zu ermitteln, auszuweisen und zu bewerten. Hinsichtlich des organisatorischen und personellen Status quo lässt sich bereits jetzt feststellen, dass Anpassungen bzw. Aufstockungen zwingend erforderlich sind.

Im VTA sind die Strukturen hinsichtlich aller zugeordneten Aufgabenschwerpunkte anzupassen und die Abläufe zu optimieren. Dazu sind bereits Abstimmungen innerhalb der Verwaltung und mit den LVB erfolgt. Dabei erfolgt auch eine Analyse der Zuständigkeiten, Schnittstellen und Verantwortlichkeiten innerhalb und zwischen den beteiligten Ämtern der Stadtverwaltung sowie in Richtung der kommunalen Unternehmen. Parallel dazu wird, aufbauend auf den mit der Umsetzung der Mobilitätsstrategie einhergehenden Herausforderungen, ein leitendes Zukunftsbild für das VTA entworfen. Damit wird primär geklärt, wo zukünftig die fachlichen Schwerpunkte des Amtes liegen und in welche Richtung sich das VTA entwickeln soll.

Hinsichtlich der Entdeckung, Bewertung und Bewältigung von möglichen Zielkonflikten bei der Umsetzung von gemeinsamen und komplexen Vorhaben der Stadtverwaltung und der Unternehmen der L-Gruppe ist eine besondere Lenkungs- und Entscheidungsstruktur ggf. bis zur Bürgermeisterebene zu prüfen und zu etablieren, deren Handeln konkret festgeschrieben sein sollte (z. B. Dienstanweisung mit Definition der Kompetenzen, feste Ansprechpartner/-innen bei den Partnern mit Durchsetzungskompetenzen im jeweiligen Bereich).

Auch mit Blick auf die regionsübergreifenden Themen, wie die Frage nach dem Umgang mit steigenden Pendlerströmen, dem Ausbau von P+R-/B+R-Plätzen oder der Netzgestaltung in Richtung Umland, muss der Status Quo der Beteiligung und Zusammenarbeit hinterfragt werden. Darauf aufbauend ist eine Form der Zusammenarbeit zu entwickeln, die konkrete Beteiligungsformate für die angrenzenden Landkreise und großen Kreisstädte vorsieht und entsprechende Prozesse für die Erarbeitung, Abstimmung und Umsetzung der Maßnahmen definiert.

Mit den genannten Anpassungen und Vorgehensweisen wird einerseits die Umsetzung des Rahmenplans ermöglicht und andererseits die kontinuierliche Evaluation unterstützt, um Bedarfe überprüfen und Maßnahmen zielgerichtet umsetzen zu können.

Koordination der Umsetzung

Um innerhalb der Verwaltung sowie in Zusammenarbeit mit den Unternehmen der L-Gruppe die Maßnahmen des Nachhaltigkeits-Szenarios bestmöglich vorbereiten, planen und umsetzen zu können, bedarf es wie oben beschrieben einer angepassten Struktur und insbesondere auch einer koordinierenden Einheit. Die koordinierende Stelle ist vorrangig für das Management zur Umsetzung der Ziele und Maßnahmen der Mobilitätsstrategie 2030 zuständig und fungiert als agiles und schlankes Bindeglied zwischen den beteiligten Ämtern und der L-Gruppe. Da die Inhalte des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 zuerst die Belange des Dezernates VI betreffen und insbesondere durch das Verkehrs- und Tiefbauamt umzusetzen sind, wurde die Organisationseinheit als Stabsstelle mit Beginn des Jahres 2020 als dauerhafte Struktur auf Ebene der Amtsleitung des VTA verortet.

Primär hat/erfüllt sie folgende Funktionen:

- Implementierung, Steuerung der Umsetzung sowie Koordination der Fortschreibung des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030
- Unterstützung der Leitungsebene des Verkehrs- und Tiefbauamtes bei der Steuerung und Vorbereitung von Entscheidungen zu den anstehenden Prozessen
- Verstetigung des Austauschs zu strategischen Mobilitätsthemen sowie des Zielbildes zur Gestaltung der Verkehrswende innerhalb der Verwaltung, mit den Unternehmen der L-Gruppe sowie dem Stadtrat
- Reporting und fachliche Vorbereitung von Entscheidungen der Leitungsebenen
- Monitoring für den Stadtrat
- strategische Konzeption für Beteiligungsverfahren und die Öffentlichkeitsarbeit für die Vorhaben der Mobilitätsstrategie 2030

Daneben sind weitere Gremien erforderlich, um die Umsetzung, das Monitoring, die Evaluation und die Fortschreibung des Rahmenplans strategisch abzusichern. **Dafür wird die Lenkungsgruppe des Szenarienprozesses, auf Ebene der Dezernenten und Geschäftsführungen, regelmäßig einberufen**, um das Handeln der Arbeitsebenen zu legitimieren und ggf. nachsteuern zu können. Darüber hinaus sollen alle Ämter der Stadtverwaltung eingebunden werden, die regelmäßig mit dem Thema Mobilität befasst sind.

Zudem ist an regelmäßigen, halbjährlichen Berichten im zeitweilig beratenden Ausschuss „Mobilität und Verkehr“ festzuhalten, damit die Stadtpolitik über dieses Gremium weiterhin aktiv angebunden ist und sich frühzeitig in den Fortschreibungsprozess der Mobilitätsstrategie einbringen kann.

Monitoring und Evaluation

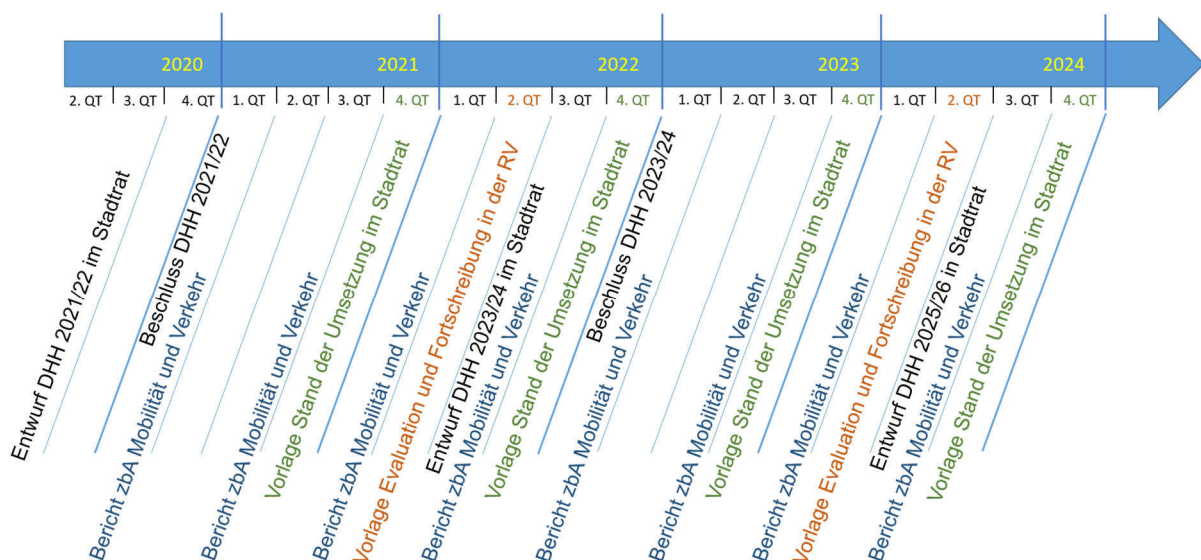
Mit Blick auf die langfristige Ausrichtung der verkehrspolitischen Maßnahmen und deren Wirkung wird ein Monitoring- und Evaluationsprozess aufgesetzt. So bedarf es fester Indikatoren, die auf die Zielstellung einer nachhaltigen Entwicklung des Mobilitätssystems der Stadt Leipzig einzahlen und systematisch erfasst werden.

Hier empfiehlt es sich hinsichtlich der Datenerhebung und -auswertung auf das Indikatorenset des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2030 (INSEK) zurückzugreifen. Damit wird sichergestellt, dass der Rahmenplan im Einklang mit dem strategischen Zielbild steht und auch im Rahmen seiner Fortschreibung die Prämissen des Fachkonzeptes „Nachhaltige Mobilität“ erfüllt.

Indikatoren des INSEK für nachhaltige Mobilität sind beispielsweise der Kfz-Motorisierungsgrad, die Anzahl beförderter Personen im ÖPNV oder auch der Anteil des Umweltverbundes an den zurückgelegten Wegen der Leipziger/-innen. Da Nachhaltigkeit im Verkehr auch noch weitere Aspekte, wie die Teilhabe aller oder die Erhöhung der Verkehrssicherheit umfasst, ist das Set um weitere adäquate Kennzahlen zu ergänzen. Das Berichtswesen für die Indikatoren folgt dem Berichtswesen des INSEK-Monitorings.

Parallel dazu werden der Planungs- und Baufortschritt der wesentlichen Infrastrukturmaßnahmen sowie der Umsetzungsstand der anderen Maßnahmen aus den Handlungsfeldern erhoben. Für die Steuerung wird eine gemeinsame Projektkonferenz aufgesetzt, die mindestens quartalsweise tagt und aus den Leitungsebenen des VTA und der LVB besteht. Damit soll sichergestellt werden, dass die Infrastrukturmaßnahmen beschleunigt umgesetzt und stringent verfolgt werden.

Ziel ist es, dem Stadtrat einen jährlichen Umsetzungsbericht vorzulegen. Die Evaluation der Mobilitätsstrategie und Fortschreibung des Rahmenplans wird ab 2021 alle zwei Jahre erfolgen, um insbesondere die in den folgenden Doppelhaushalten entstehenden finanziellen und personellen Bedarfe frühzeitig abzubilden. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat erstmalig im zweiten Quartal 2022 vorgestellt.



Anlage II-C:

Querschnittsthema Recht

Rechtliche Aspekte sind vor allem für die Umsetzbarkeit von Vorhaben des Rahmenplans von Bedeutung. Bei einer Reihe von Regelungen erfolgen in absehbarer Zukunft wesentliche Anpassungen, beispielsweise im Personenbeförderungsrecht über eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) oder im Straßenverkehrsrecht durch die Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO), die sich auch auf die zukünftige Verkehrsgestaltung in Leipzig auswirken werden. Getragen wird dies durch politische Bestrebungen zur Stärkung des Umweltverbundes und unter dem Eindruck der Herausforderungen, die durch eine Vielzahl von neuen digitalen und physischen Mobilitätsangeboten entstehen. Neue oder angepasste Regelungen wie das Carsharinggesetz oder die Verordnung für Elektrokleinstfahrzeuge sollen hier Leitplanken setzen. Das von Bund, Ländern und Kommunen kürzlich gegründete „Bündnis für moderne Mobilität“ unterstreicht diesen Weg. Bemerkenswert ist dabei, dass den Kommunen zukünftig ein deutlich größerer Spielraum für die Organisation von Mobilität zugestanden werden soll. Diese Entwicklung bietet große Chancen für die Umsetzung des Nachhaltigkeits-Szenarios, erfordert zugleich aber auch deutlich mehr Kohärenz bei der Anwendung regulatorischer Mittel.

Es gibt aber noch weitere Themen, deren Rechtsrahmen einen großen Einfluss auf die Umsetzung von Vorhaben des Rahmenplans zur Mobilitätsstrategie 2030 hat: Hierzu zählen regulatorische Eingriffe in den Verkehr (Lärmschutz, Luftreinhaltung, Quartiersparken), rechtliche Rahmenbedingungen, die die Geschwindigkeit des Baurecht über Planrechtsverfahren zu erlangen stark beeinflussen, Regularien die bei der Entwicklung neuer Finanzierungsmodelle (Bsp. ergänzende Finanzierungswege für den ÖPNV) eine Rolle spielen oder rechtliche Aspekte, die Auswirkungen auf die bis 2028 bestehende Betrauung der LVB haben.

Bei der Bearbeitung der Handlungsfelder wurde der aktuelle Rechtsrahmen für die Themen mitgedacht – erste Ergebnisse finden sich im vorliegenden Querschnittsthema. Daraus resultieren Prüferfordernisse (bspw. im Rahmen der Langfriststrategie für den ruhenden Verkehr), die es bei der weiteren Bearbeitung und Umsetzung der Vorhaben zu untersuchen gilt. In diesem Zusammenhang wurde deutlich, wie wichtig auch hier eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung ist. Die Einflussmöglichkeiten auf Ebene der Bundes- und Landespolitik sind verstärkt zu nutzen, um mit Hilfe unserer politischen Vertreter auf diesen Ebenen regelmäßig den Anstoß zur Anpassung weiterer gesetzlicher Grundlagen zu geben.

Mit der Änderung einzelner straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, wie der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO), wird ein wichtiger Schritt zur Anpassung des Rechtsrahmens an die Erfordernisse unserer Zeit gegangen. Erhöhte Geldbußen für das Parken auf Geh- und Radwegen, Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs und die Erweiterung der Erprobungsklausel für verkehrsregelnde Maßnahmen (d. h. zeitlich und örtlich begrenzte Anordnungen sind im Modellversuch unabhängig von qualifizierten Gefahrenlagen möglich) werden auch in Leipzig die Verkehrsarten des Umweltverbundes stärken.

Der öffentliche Personennahverkehr wie auch der Schienenpersonennahverkehr unterliegen zunehmend regulierenden Vorgaben von Europäischer, Bundes- und Landesseite. Diese werden mit dem Ziel implementiert, angebotene Leistungen und deren Qualität, die Erfassung und Verwendung von Daten sowie Anforderungen an Umwelt- und Beförderungsverpflichtungen zu harmonisieren und standardisieren.

Beispiele auf europäischer Ebene sind unter anderem die EU-Verordnung zum Vergabe- und Beihilferegime für öffentlichen Personenverkehr (VO (EG) 1370/2007) einschließlich der dazugehörigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes oder die Open-Data-Richtlinie zur Datenverwendung öffentlicher Verkehrsunternehmen (RL (EU) 2019/1024). Bundesseitig greift das geänderte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im Nahverkehr bis 2022 sowie diverse Bemühungen zu bundes-/landesweiten Informations- und Buchungssystemen (z. B. DELFI – „Durchgängige elektronische Fahrplaninformation). Auch die seitens der sächsischen Staatsregierung vorangetriebenen Pläne um die Gründung einer sächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft, die Einführung sachsenweiter Ausbildungstarife und die Einführung eines „Sachsentaktes“ sowie eines Landestarifs werden erhebliche Auswirkungen auf die ÖPNV-Landschaft in Sachsen und damit auch in Leipzig haben. In diesem Kontext ist zudem zu beachten, dass mit der Neuausschreibung des Mitteldeutschen S-Bahnnetzes in 2025 und dem Auslaufen der Betrauung der Leipziger Verkehrsbetriebe im Jahr 2028 die aktive Gestaltung zweier wesentlicher Steuerungsinstrumente für den Nahverkehr absehbar anstehen.

Ein aktuelles Beispiel aus dem Themenfeld Finanzierung ist der **überarbeitete** Gesetzentwurf zur Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), **im Zuge dessen** eine klare Erwartung der kommunalen Ebene und ihrer Verkehrsunternehmen **bestand**, dass mit den Änderungen die Anforderungen zum „bahneigenem Körper“ fallen und auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z. B. Pulkführerschaft in engen Straßenräumen) zur Vorteilssicherung für den ÖPNV anerkannt werden. **Entsprechende Erleichterungen wurden in Teilen in das Gesetz übernommen.**

Größere Veränderungen sind in Zukunft auch im Themenfeld des automatisierten und vernetzten Fahrens zu erwarten. Mit dem Bericht der Ethikkommission vom Juni 2017 sind bereits erste Eckpfeiler für die gesetzlichen Herausforderungen bei der Umsetzung abgesteckt. Sehr klar wurde beispielsweise herausgearbeitet, dass die Verbesserung der Sicherheit des Menschen eine Zulassungsvoraussetzung für derartige Technik ist. Insbesondere das autonome Fahren (Stufe 5 der Automatisierung) ist rechtlich nach wie vor nicht zu lässig und bedarf zunächst der Änderungen gesetzlicher Rahmenbedingungen auf EU-Ebene. In der Zwischenzeit ist zu erwarten, dass in einem überschaubaren Zeitrahmen der technologische Reifegrad für das hochautomatisierte Fahren (Stufe 4) erreicht wird.

Die Verbindung bestehender und neuer Mobilitätsoptionen, die Bereitstellung integrierter, qualitativ hochwertiger und bezahlbarer Mobilitätsangebote und die Nutzung digitaler Möglichkeiten der Verkehrsorganisation, -steuerung und -vermeidung bieten erhebliches Potential. Dabei muss regulatorisch sichergestellt werden, dass angesichts der damit verbundenen Kosten, die zu erwartende Digitalisierungsrendite in erster Linie der Stadt und den Bürgern zu Gute kommt. Eine Vielzahl der Vorhaben, welche im Rahmenplan vorgestellt werden, tangieren rechtliches Neuland. An den erforderlichen Stellen muss daher oftmals eine rechtliche Prüfung im Vorfeld der weiteren Umsetzungsplanung erfolgen. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass für einige der Vorhaben auch die Änderung von Landes- oder Bundesgesetzen die Voraussetzung wäre. In diesem Fall ist jeweils die Entscheidung zu treffen, ob ein entsprechendes Hinwirken bei den jeweiligen Institutionen angestrengt werden soll. Dafür kann auch die stärkere Vernetzung mit anderen Städten förderlich sein.

Anlage II-D:

Querschnittsthema Kommunikation

Die Wende hin zu einer nachhaltigen Mobilität der Stadtgesellschaft erfordert auch von den Verkehrsteilnehmern/-innen ihr Verhalten zu ändern und sich vorzugsweise mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durch Leipzig zu bewegen. Verhalten kann langfristig nicht allein durch Vorschriften, finanzielle Anreize oder die Bereitstellung von Infrastruktur gesteuert werden. Stattdessen muss das Verhalten jedes Einzelnen dem individuellen Streben nach sozialer Anerkennung, Selbstbestimmtheit und Selbstermächtigung und nicht zuletzt – auch dem Spaß am eigenen Tun – gerecht werden. Demgegenüber bewegen sich Verkehrsplanung und Verkehrsunternehmen in dem Spannungsfeld die Mobilität für alle Menschen sichern zu wollen und dabei wirtschaftlich effiziente Verkehre anbieten zu müssen, mit denen gleichzeitig die Umwelt geschont wird. Mehr Klimaschutz im städtischen Verkehr gelingt, wenn die Menschen sich freiwillig in ihrem Alltag für einen intelligenten Mix bei der Verkehrsmittelwahl entscheiden.

Den über Jahrzehnte geprägten autozentrierten Blick auf Stadt- und Verkehrsplanung zu einem menschenzentrierten Fokus hinzuwenden, ist auch eine kommunikative Aufgabe. Im Zusammenhang mit angestrebten Verhaltensänderungen gilt es, im Zuge der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 nicht nur Wissen kommunikativ zu vermitteln, sondern auch die Einstellungen der Stadtgesellschaft gegenüber nachhaltiger Mobilität zu verändern. Verhalten basiert im Wesentlichen auf den drei Faktoren „Fähigkeit“, „Gelegenheit“ und „Motivation“. Nur wenn alle drei gleichermaßen adressiert werden ist es möglich, zu einer Änderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer/-innen beizutragen. Die nachhaltige Mobilität in unserer Stadt muss subjektiv gewollt und objektiv für den Einzelnen möglich sein. Für Kommunikationsmaßnahmen bedeutet dies, dass das prioritäre Ziel die Umsetzung eines anderen Verhaltens, unter der Voraussetzung sich bietender infrastruktureller Gelegenheiten, ist.

Um diesen Transformationsprozess zu begleiten und die Umsetzung von Maßnahmen aus den Handlungsfeldern transparent zu gestalten, bedarf es einer strategisch und ganzheitlich ausgerichteten Kommunikation auf Grundlage eines Kommunikationskonzeptes. Die Kommunikation muss im Rahmen des vorliegenden Querschnittsthemas zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 langfristig gedacht werden und an den unterschiedlichen Zielgruppen ausgerichtet sein.

Derzeit wird mit der Erarbeitung eines Kommunikationskonzeptes für die Umsetzung des Nachhaltigkeits-Szenarios begonnen. Ziel der kommunikativen Maßnahmen soll es sein, einen breiten gesellschaftlichen Konsens für nachhaltige Mobilität zu etablieren und eine Änderung im Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer/-innen zu erwirken. Rationaler Nutzen und Emotionen müssen miteinander verknüpft und über Kernbotschaften transportiert werden. Die Zielerreichung muss sich letztendlich in einer Änderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes und z. B. in der gesteigerten Akzeptanz von verkehrsregulierenden Maßnahmen widerspiegeln. Die Verkehrswende sollte als individueller Gewinn verstanden werden.

Um diese Ziele zu erreichen, müssen Prozesse und Maßnahmen frühzeitig zielgruppengerecht kommuniziert werden. Dafür sind unterschiedliche Kommunikationsmittel- und -kanäle notwendig sowie den Zielgruppen angepasste Kernbotschaften. Es soll eine Klammer für alle Verkehrsarten gefunden werden, so dass sich keine Verkehrsteilnehmer/-innen ausgeschlossen oder verdrängt fühlen. Die Vorteile der Multimodalität sind hervor zu heben.

Im Zuge des Kommunikationskonzeptes und einem daraus abzuleitenden Plan für die Langfristkommunikation werden Maßnahmen für die Öffentlichkeitsarbeit und das Marketing entworfen, Textbausteine formuliert und ein visuelles Motiv (bspw. ein Logo, wiederkehrendes Farbmuster oder Maskottchen) sowie eine Wort-Bild-Marke erarbeitet. Zudem wird das Konzept in einem Beteiligungsprozess erarbeitet und sieht eine Beteiligungsstrategie nach Zielgruppen gegliedert vor. Es soll möglichst über alle Mobilitätsanbieter und -dienstleister sowie institutionsübergreifend angewandt werden.

Eine erste konkrete Anwendung erfährt das Kommunikationskonzept in der Umsetzung einer Verkehrssicherheitskampagne im Jahr 2020. Diese erscheint insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Aggressivität im Verkehr und sich häufender Unfälle notwendig. Aufbauend auf den dort gemachten Erfahrungen und Erkenntnissen wird eine langfristige Strategie für die begleitende Kommunikation zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 in Leipzig entwickelt, sodass mindestens bis 2030 ein kontinuierlicher Kommunikationsprozess etabliert wird.

Anlage II-E:

Querschnittsthema Aufteilung Verkehrsraum

Ein ganz wesentliches Element des Nachhaltigkeits-Szenarios ist die Stadt- und Straßenraumgestaltung. Höhere Aufenthaltsqualität, mehr Grün und lebenswerte Plätze sollen zukünftig weniger durch Verkehrsanlagen dominiert sein, sondern laden zum Verweilen, Genießen und Flanieren ein und motivieren sich mit dem Rad zu bewegen oder mit dem öffentlichen Nahverkehr befördern zu lassen. Dafür braucht es einen Perspektivwechsel und aktives Umdenken: Der öffentliche Raum stellt heute gesamtgesellschaftlich einen unvermessenen Wert dar, den die öffentliche Hand verwaltet.

Bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Frage, wie dieser künftig in Wert gesetzt werden kann, geht es darum den Blick noch stärker von einer autofreundlichen Perspektive hin zu einer Fokussierung auf Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) Wirtschaftsverkehr und Citylogistik zu wenden. Ganz konkret heißt das, dass die Leistungsfähigkeit des MIV nicht mehr als prioritäre Planungsgrundlage zur Gestaltung von Straßenräumen dienen kann. Stattdessen müssen ein leistungsfähiger und verllässlicher ÖPNV, ein sicherer und attraktiver Fuß- und Radverkehr und funktionierende Andienkonzepte gewährleistet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die integrierte Betrachtung von Gesamtfunktion, Gestaltungsqualität und Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger/Mobilitätsformen eine der höchsten Prioritäten der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig darstellt. Dieses Umdenken muss bis in die Gestaltung von Quartieren und deren ganzheitliche Mobilitätskonzepte Niederschlag finden, damit sich ergebende Angebotsreduzierungen insbesondere auf dem Feld des ruhenden Verkehrs rechtzeitig durch neue Angebote ersetzt werden können.

Ziel muss es in Zukunft sein, die Straßengestaltung nach klaren Prioritäten umzusetzen, die den Zielen des Nachhaltigkeits-Szenarios gerecht werden. Mit einer Gestaltungsrichtlinie für den öffentlichen Raum müssen die wesentlichen Merkmale und mögliche Entscheidungskriterien für Straßen und Plätze in Leipzig beschrieben werden. Damit werden gesamtstädtisch Bewertungskriterien, Gewichtungen und Herangehensweisen für wiederkehrende Fragestellungen in typischen Raumsituationen festgelegt. Ziel ist, dass damit eine klare Beschleunigung der Planungsprozesse erfolgt, da die Aushandlungsprozesse für einzelne Baumaßnahmen in der Folge erleichtert werden.

Um zu dieser Richtlinie zu kommen, sollen sich die Ämter der Verwaltung einbringen und in einem partizipativen, aktiven Prozess entlang der städtischen Ziele einen Vorschlag formulieren, der schließlich durch den Stadtrat bestätigt und als Planungsgrundlage beschlossen werden kann. Um zukünftige Infrastrukturmaßnahmen entsprechend der Ziele der Mobilitätsstrategie zu gestalten, ist diese Gestaltungsrichtlinie in 2020 zu erarbeiten und dem Stadtrat bis Ende 2020 vorzulegen. Für diese neue Aufgabe ist in Umsetzung des Nachhaltigkeits-Szenarios eine interdisziplinäre und integrierende Herangehensweise erforderlich.

Mit jeder Straßenneubau- oder -umgestaltungsmaßnahme wird für die Aufteilung des Verkehrsraums ein Optimum entsprechend der örtlichen Situation erarbeitet. In den letzten Jahren sind in Leipzig viele Straßen in ihrer Querschnittaufteilung neu definiert worden. In Wohngebieten und verkehrsberuhigten Bereichen mit dem Ziel Aufenthaltsqualitäten zu verbessern. In Hauptverkehrsstraßen und Straßen mit Straßenbahnen ging es oft darum, die Verkehrssicherheit im Verkehrsablauf zu verbessern: zum Beispiel dadurch, dass das Parken von Kfz auf Gehbahnen an den Fahrbahnrand verlegt wurde, eine ÖPNV-Beschleunigung durch Pulkführerschaft erreicht werden konnte oder Radverkehrsanlagen separiert wurden.

Durch partizipative, erklärende und vermittelnde Beteiligungsprozesse konnte für diese Maßnahmen in der Vergangenheit letztlich Akzeptanz erreicht werden. Für die Zukunft wird durch gestiegene Anforderungen und Nutzungserwartungen an den und im öffentlichen Raum die Verteilungsdiskussion intensiv geführt werden müssen. Gesamtgesellschaftlich lässt sich beobachten wie sich Einstellungen und Bewertungsmaßstäbe verändern. Aus Umweltschutzdiskussionen werden Klimaschutzdebatten. Politische Prozesse und Beteiligungsinteressen verschieben sich. Pläne und Konzepte finden zwar auch breitere Mehrheiten, allerdings gibt es in Deutschland und so auch in Leipzig ein Umsetzungsproblem für diese Konzepte und Maßnahmenpläne.

Ein abgestimmter Stand im Sinne einer Gestaltungsrichtlinie zur Aufteilung des Verkehrsraum soll insbesondere die frühen Planungsphasen der Variantenuntersuchung erleichtern und beschleunigen und zugleich Prioritäten zu Gunsten des Umweltverbundes und der Verkehrssicherheit setzen. Die darin definierten Ziele strahlen letztlich auf alle Handlungsfelder aus, weshalb das QT „Aufteilung Verkehrsraum“ auch ein Schlüsselthema für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 in Leipzig ist.

Anlage II-F:

Querschnittsthema Digitalisierung

Auch die Digitalisierung hat einen großen Einfluss auf die Mobilität in unserer Stadt und wird es uns ermöglichen, diese zukünftig intelligent und effizient zu gestalten. Das Potenzial besteht unter anderem darin, komplexe Systeme für die Bürger/-innen einfach nutzbar zu machen und Informationen individualisiert bereitzustellen.

Ein Themenfeld ist die digitale Auskunft von Wegen, welcher sich ein möglichst unkomplizierter Bezahlvorgang anschließt. Dies folgt dem Gedanken, dass Menschen nur vordergründig Präferenzen für bestimmte Verkehrsmittel haben, letztlich jedoch Mobilitätsbedürfnisse besitzen, die befriedigt werden sollen. Hierfür gibt es nutzerfreundliche digitale Mobilitätsplattformen, wie „Leipzig mobil“. Dabei ist entscheidend, dass einerseits ein breites Portfolio von Mobilitätsoptionen (ÖPNV, S-Bahn, Leihfahrrad, Taxi, Car-Sharing) zur Verfügung steht, welches andererseits mittels guter Hintergrundalgorithmen optimale Angebote generiert und dabei so barrierearm wie möglich ist (leichte Verständlichkeit, Anmeldeprozess, Bezahlvorgang und -methoden).

Hinzu kommt die Digitalisierung im Zusammenhang mit den Verkehrsmitteln als solche. Mit dem "Projekt ABSOLUT" existiert ein Testfeld zur Erprobung des automatisierten und vernetzten Fahrens im Leipziger Nordraum. Darüber gewonnene Erfahrungen können perspektivisch eine gute Ergänzung zum klassischen ÖPNV darstellen.

Auf dem Pfad hin zur Entwicklung autonomen Fahrens entstehen parallel auch Anwendungsfelder, welche insbesondere der Verkehrssicherheit zu Gute kommen können. Mit zunehmendem Ausstattungsgrad von Sensoren sind Fahrzeuge sowohl im MIV als auch ÖPNV in der Lage, auf Basis digitaler Systeme selbstständig auf Gefahrensituationen zu reagieren und diese abzuwenden. Damit wird ein deutlicher Schritt in Richtung der „Vision Zero“ als Zielsetzung, die Verkehrstoten auf null zu reduzieren, gegangen.

Im motorisierten Individualverkehr konnten bei app-gestützter Navigationssoftware durch den Einbezug und die Verarbeitung von Echtzeitdaten allgemein große Fortschritte erzielt werden. Dieser Ansatz wird auch bei einem digital gestützten intelligenten Verkehrsmanagement verfolgt. Aufbauend auf bestehenden Systemen kommen beispielsweise im "Projekt Chamäleon" Schnittstellen zwischen den Fahrzeugen und dem Regelungssystem zum Tragen. Je nach Bedarf (z. B. dem Grad der aktuellen Verspätung) und Gesamtverkehrssituation können nach der Umsetzung Straßenbahnen an Lichtsignalanlagen Vorrecht erhalten oder durch Geschwindigkeitsinformationen pünktlich zur Grünphase ankommen.

Aber auch abseits des ÖPNV könnten digitale Systeme zukünftig je nach Verkehrslage Empfehlungen geben. Der große Vorteil einer solchen Herangehensweise besteht in ihrer Flexibilität – je nach Verkehrssituation können verschiedene Steuerungsimpulse gegeben werden. Eine mitdenkende Infrastruktur kann perspektivisch dabei helfen, Verkehrsflüsse so zu lenken, dass Staus gar nicht erst entstehen.

Im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement ist zudem die Integration stadtweiter Sensordaten möglich, nachdem ein entsprechender Aufbau erfolgt ist. Beispielsweise könnte – analog heutiger Parkhäuser – die Belegung von Stellplätzen im öffentlichen Raum übermittelt, öffentlich zugänglich gemacht und in die Verkehrssteuerung einbezogen werden. Möglich wäre dies mit einem stadtweiten Long-Range-Wide-Area-Network (LoRaWan), welches Zustandsdaten über ganz verschiedene Aspekte des städtischen Alltags sammelt und

nutzbar macht. Dabei ist zu klären, durch wen (organisatorisch) und in welcher Form (technisch) die entsprechende Trägerinfrastruktur konzipiert, umgesetzt und betrieben wird.

Als größeres Ziel befindet sich eine Urbane Datenplattform in Erarbeitung. Hier sollen nach der Klärung technischer, rechtlicher und organisatorischer Fragen eine integrierte Sicht auf kommunale Daten des Stadtkonzerns (Verwaltung und Beteiligungsunternehmen) ermöglicht und durch deren Kombination in der Auswertung neue Erkenntnisse erzielt werden.

Neben der tatsächlichen Durchführung des Verkehrs bestehen Digitalisierungspotentiale jedoch auch für Planungsprozesse verkehrlicher Infrastruktur. Umfangreiche Kartierungsmaßnahmen und deren Überführung in leistungsfähige 3D-Modelle können dabei helfen, Planungsprozesse zu vereinfachen und Beteiligungsprozesse für die Bevölkerung anschaulicher zu gestalten.

Das Querschnittsthema Digitalisierung betrifft somit alle Maßnahmen, welche der Vernetzung, Integration und Optimierung der verschiedenen Mobilitätsformen in Leipzig dienen. Hierfür sind jedoch noch die erforderlichen finanziellen, rechtlichen, organisatorischen und infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen.

Anlage II-1: Maßnahmenliste für das HF Verkehrssicherheit

II-1, Nr.	Jahr der Umsetzung (vs.)	Titel der Maßnahme	Bemerkungen	Kosten (brutto, geschätzt)	Haushaltsplanung VTA		
					Bezeichnung	PSP-Element	Ergebnis-/ Investivhaushalt
1	2020 ff.	Erstellung und Umsetzung Verkehrssicherheitskampagne		ca. 600.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
2	fortlaufend	Umsetzung Maßnahmen Verkehrsunfallkommission		ca. 100.000 € jährl.			<i>noch auszufüllen</i>
3	fortlaufend	Unterstützung Messestadt Verkehrswacht		ca. 90.000 € jährl.			<i>noch auszufüllen</i>

Anlage II-2: Maßnahmenliste für das HF Fußverkehr

II-2, Nr.	Jahr der Umsetzung (vs.)	Titel der Maßnahme	Bemerkungen	Kosten (brutto, geschätzt)	Haushaltsplanung VTA		
					Bezeichnung	PSP-Element	Ergebnis-/ Investivhaushalt
1	2020	Fußverkehrsstrategie	Erstellung	16.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
2	2020-2021	Fußverkehrskonzept 1 (Stötteritz)	Erstellung	15.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
3	2020-2021	Fußverkehrskonzept 2 (Erweiterte Innenstadt)	Erstellung	20.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
4	2020	Flaniermeilen		25.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
5	2020-2021	Fußverkehrskonzept 3 (Mölkau)	Erstellung	5.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
6	2020-2022	Fußverkehrsentwicklungsplan	Erstellung	20.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
7	2021-2022	Fußverkehrskonzept 4-6	Erstellung	15.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
8	2021	3. Fortschreibung Fußgängerfreundliche Innenstadt		20.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
10	2022 ff.	weitere stadt-/ortsteilbezogene Fußverkehrskonzepte	Erstellung	5.000 € pro Stück	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt

Anlage II-3: Maßnahmenliste für das HF Radverkehr

II-3, Nr.	Jahr der Umsetzung (vs.)	Titel der Maßnahme	Bemerkungen	Kosten (brutto, geschätzt)	Haushaltsplanung VTA		
					Bezeichnung	PSP-Element	Ergebnis-/ Investivhaushalt
1	2020-2022	Fortschreibung Radverkehrsentwicklungsplan	Erstellung	80.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
2	2020-2021	Studie Fahrradparkhaus/Radstation Hbf	Erstellung	ca. 50.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
3	2020-2021	Studien Radschnellverbindungen (RSV) - Makranstädt - Leipzig - Markkleeberg - Leipzig - Naunhof - Leipzig - Taucha - Leipzig	Erstellung	ca. 100.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
4	fortlaufend	Prüfung und Umsetzung weiterer Fahrradstraßen			Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.05	Ergebnishaushalt
5	fortlaufend	Prüfung und Umsetzung weiterer Zählstellen Radverkehr			Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
6	fortlaufend	Prüfung und Umsetzung weiterer Standorte Abstellanlagen Radverkehr			Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.07	Ergebnishaushalt
7	ab 2021	Prüfung Einsatz Wegewarte für Radverkehrsanlagen			Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt

Anlage II-4: Maßnahmenliste für das HF ÖPNV/SPNV

II-4, Nr.	Titel der Maßnahme	primäre Wirkrichtung	Zuständigkeit	Jahr der Umsetzung (vsl.)	Bemerkungen
1	Bushaltesstellenausbauprogramm	Barrierefreiheit	Stadt	laufend	jährlich 40* Haltestellen, inkl. Haltestellenverdichtung
2	Fahrzeuginvestitionen Straßenbahn, Beschaffung NGT 10	Beförderungskapazität steigern	LVB	laufend	Einsatz größerer Fahrzeuge (NGT 10) auf Linie 2, 8, 10 und 12 und Realisierung Angebotserweiterung
3	Fahrzeuginvestitionen Straßenbahn, Beschaffung NGT 12+	Beförderungskapazität steigern	LVB	ab 2024	Einsatz größerer Fahrzeuge (NGT 12+) auf Linie 16, 15, 11 und 3 und Realisierung Angebotserweiterung
4	Fahrzeuginvestitionen Bus, Beschaffung Dieselgelenkbusse	Beförderungskapazität steigern	LVB	2020 - 2022	Kapazitätsausweitung durch Erhöhung des Gelenkbusanteils Synergien bei Ausschreibungen nutzen
5	Investitionen E-Bus (inkl. Ladeinfrastruktur)	Beförderungskapazität steigern	LVB	2020 - 2022	Linien 89, 74 und 60
6	Investitionen E-Bus (inkl. Ladeinfrastruktur)	Beförderungskapazität steigern	LVB	ab 2023	restliches Netz
7	zusätzlicher Betriebshof	Beförderungskapazität steigern	LVB	2025 - 2030	
8	Mehrkapazitäten S-Bahn-Fahrzeuge	Beförderungskapazität steigern	ZVNL	2022 - 2025	Neuausschreibung MDSB-Netz 2025+
9	Straßenbahn	Linienetz erweitern	LVB	laufend - 2024	schrittweise Erweiterung des Leistungsangebotes, mögliche Einzelmaßnahmen: - Taktverdichtung Linie 14 (10-min-Takt) - Hauptverkehrszeit (HVZ)-Verstärkung Linie 7 - Ausweitung des Nachtverkehrs mit Straßenbahnen - Verlängerung Linie 11E bis Hänichen - Inbetriebnahme Neubaustrecke (NBS) Mockau
10	Straßenbahn	Linienetz erweitern	LVB	2025 - 2030	schrittweise Erweiterung des Leistungsangebotes, mögliche Einzelmaßnahmen: - Einsatz größerer Fahrzeuge (NGT10) auf Linie 9 - Einrichtung weiterer Verstärkerlinien auf bis zu zwei Linienästen entsprechend Fahrgastentwicklung - Inbetriebnahme weiterer NBS (Thekla-Süd, Herzzentrum, Nordanbindung TZH) - stadtgrenzenüberschreitenden ÖPNV (Linien 3 und 11) und Nachtverkehr stärken,
11	Straßenbahn	Linienetz erweitern	LVB	2031 - 2032	schrittweise Erweiterung des Leistungsangebotes, mögliche Einzelmaßnahmen: - Inbetriebnahme Südtangente (NBS Schleußiger Weg/Brünner T inkl. umfangreicher Netzanpassungen)
12	Bus	Linienetz erweitern	LVB		schrittweise Erweiterung des Leistungsangebotes, mögliche Einzelmaßnahmen: - Verlängerung Linie 60 bis Lindenauer Hafen - Haltestelle und Quartiersbus Plagwitz* - Taktverdichtung Linie 89 (10-min-Takt) - Taktverdichtung Grünolino* - Angebotsverbreiterung Nordraum - Angebotsverbesserung in Stadtrandlagen* - Taktverdichtungen Südsehe als Vorlaufbetrieb für Tram-Südtangente
13	Bus	Linienetz erweitern	LVB	2025 - 2030	- frei werdende Kapazitäten durch Erweiterung des Straßenbahnnetzes werden zur Angebotsverbesserung in anderen Stadtteilen genutzt - stadtgrenzenüberschreitenden ÖPNV und Nachtverkehr stärken
14	Bus	Linienetz erweitern	LVB	2031 - 2032	- leichte Reduzierung von 12,4 Mio Gesamt km auf 12,1 Mio. Gesamt km durch Inbetriebnahme Südsehe und Ausweitung in anderen Stadtteilen und stadtgrenzenüberschreitend
15	S-Bahn	Linienetz erweitern	ZVNL	2021 - 2023	- Taktverdichtung Leipzig Hbf - Leipzig Miltitzer Allee auf 15-Min. Takt - stündliche Einbindung Naumburg/Markranstädt in den Citytunnel - HVZ-Verdichter Stötteritz-Borsdorf (abhängig von Infrastrukturausbaufähigkeit in Borsdorf) und damit ein 10/20-Takt für die Stationen Anger-Crottendorf und Engelsdorf
16	S-Bahn	Linienetz erweitern	ZVNL	ab 2025	- Einbindung von Grimma ins MDSB-Netz und damit täglich 15-Min Takt oder 10/20-Minutentakt Borsdorf – Engelsdorf – Anger-Crottendorf – Stötteritz, - Kompensation Bedienung Sellerhausen durch neue Bahnsteigkante an Strecke Leipzig - Chemnitz - 15-Minuten-Takt Leipzig Hbf (tief) – Leipzig – Miltitzer Allee (erfordert 14 Trassen pro Stunde und Richtung im Citytunnel Leipzig)
17	S-Bahn	Linienetz erweitern	ZVNL	ab 2031	- Taktverdichtung Leipzig -Schkeuditz – (Halle) (nur mit Infrastrukturausbau umsetzbar) - Prüfung einer Nutzung des östlichen Leipziger Güterrings durch Verlängerung einer Linie von Leipzig-Stötteritz nach Taucha (Infrastrukturertüchtigung und zusätzliche Haltepunkte)
18	On demand-Verkehre und/oder autonome Buslinien einführen	Linienetz erweitern	LVB, Stadt, MDV	laufend	Im Industriegebiet Leipziger Nordraum (zwischen Messegelände und Industriepark Nord, Güterverkehrszentrum) sowie perspektivisch in ausgewählten Wohnquartieren soll mittels einer bedarfsgerechten 24/7-Mobilität das Angebot für die Kunden verbessert und neue Kundengruppen gewonnen werden. Die automatisierten Verkehre sollen so räumliche und zeitliche Ergänzungen der leistungsfähigen Massenverkehrsmittel darstellen und einen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes und zur Erreichung der Klimaziele leisten.

Anlage II-4: Maßnahmenliste für das HF ÖPNV/SPNV

II-4, Nr.	Titel der Maßnahme	primäre Wirkrichtung	Zuständigkeit	Jahr der Umsetzung (vsl.)	Bemerkungen
19	Haltestellenausstattung (Fahrgastunterstände, Bänke)	Service verbessern	Stadt	laufend	
20	Informationssystem im Fahrzeug, an den Haltestellen und im Internet verbessern	Service verbessern	LVB, MDV	2021 - 2024	
21	Wegeleitsystem an Verknüpfungspunkten und im städtischen Raum	Service verbessern	Stadt, MDV, DB S&S, VU	2021 - 2024	
22	Aufbau eines starken verkehrsunternehmenübergreifenden Marktauftritts "Ihre Mobilität in Stadt und Land"	Service verbessern	alle VU im MDV, MDV	2021 - 2022	Gedanken des Mobilitätsdienstleisters in der Stadt Leipzig auf Umland und SPNV erweitern, ÖPNV Produkte aufbauen
23	Stärkung der bisherigen Großkundenbetreuung durch Einbeziehung des Betrieblichen Mobilitätsmanagement-Ansatzes	Service verbessern	Stadt, LVB, ZVNL, IHK, HK, MDV	2021 - 2024	- kann kurzfristig gestartet werden, Daueraufgabe, zusätzliche Personalkosten nötig
24	Informationsqualität bei Fahr- und Servicepersonalen bei Verbundangeboten stärken	Service verbessern	alle VU im MDV, MDV	2021 - 2024	Beispiel: Aufbau einer Verkehrsunternehmenübergreifenden Informationsplattform, Harmonisierung einer einheitlichen Servicequalität aller Fahr- und Servicepersonalen
25	Überarbeitung Tarifstrategie (Mobilitätsgarantie)	Tarif	MDV, LVB, Stadt	2021 - 2024	
26	Tarif- und Vertriebssysteme digitalisieren	Tarif	VU im MDV, MDV, Interessenverbände	2020 - 2022	Beispiel: Zugang und Begreifbarkeit des Nahverkehrs vereinfachen - "so leicht wie Autofahren"
27	Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen radikal vereinfachen	Tarif	VU im MDV, MDV, Interessenverbände	2020 - 2022	Beispiel: Zugang und Begreifbarkeit des Nahverkehrs vereinfachen - "so leicht wie Autofahren"
28	weitere Finanzierungswege sichern	Finanzierung	Stadt, LVB, ZVNL, MDV	laufend	Nutznießerfinanzierung (Bsp. MDV-Gutachten und weitere), Finanzierungsquellen bei Land und Bund deutlich ausbauen, Mittel aus Kohleausstieg
29	Betrauung	Finanzierung	LVB, Stadt	2024 - 2028	Anpassung der Betrauung
					* derzeit noch nicht im Wirtschaftsplan der LVB GmbH abgebildet.
Hinweis: Angaben zur konkreten Haushaltsplanung des VTA bzgl. der oben stehenden Maßnahmen werden im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung des Rahmenplans noch ergänzt.					

Anlage II-5: Maßnahmenliste für das HF Wirtschaftsverkehr

II-5, Nr.	Jahr der Umsetzung (vsl.)	Titel der Maßnahme	Bemerkungen	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA	
						PSP-Element	Ergebnis-/ Investivhaushalt
1	2020 - 2021	Erstellung Wirtschaftsverkehrskonzept Erweiterte Innenstadt	Erstellung eines Konzeptes, welches den Zielzustand des Wirtschaftsverkehrs in der erweiterten Innenstadt beschreibt und Maßnahmen, regulatorische Erfordernisse und finanzielle Implikationen für dessen Erreichung darlegt.		Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
2	2020 - 2021	Schaffung einer soliden Datenbasis zum Wirtschaftsverkehr (Studie mit Erhebungen über Anteile der Modale, Verhältnis Waren/Dienstleistungen etc.)	Vor weiteren Schritten soll eine solide Informationsbasis zum Wirtschaftsverkehr als Handlungsgrundlage geschaffen werden.	250.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
3	2021 - 2023	Erstellung Wirtschaftsverkehrsentwicklungsplan	Erstellung eines Konzeptes, welches den Zielzustand des Wirtschaftsverkehrs in der Stadt Leipzig beschreibt und Maßnahmen, regulatorische Erfordernisse und finanzielle Implikationen für dessen Erreichung darlegt.		Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
4	2023 - 2026	Umsetzung von Pilotprojekten, wie z. B.	resultierend aus Wirtschaftsverkehrsentwicklungsplan				maßnahmenabhängig
	2024	Einrichtung von ausreichend bemessenen und gekennzeichneten Lade- und Lieferzonen mit vorgelagerter rechtlicher Prüfung der Umsetzbarkeit	Lade- und Lieferzonen können effiziente Belieferung und konfliktfreien Verkehrsfluss fördern und dabei die Verkehrssicherheit erhöhen.	100.000 € (Invest) 10.000 € laufend			maßnahmenabhängig
	2025 - 2026	Umsetzung neuer Konzepte im Rahmen der „Logistik der letzten Meile“ (5-10 Microhubs, unter der Voraussetzung, dass die langfristige Bewirtschaftung über ein Betreiberkonzept sichergestellt werden kann)	Umladung/Bündelung von Waren mit innerstädtischen Zielen außerhalb des Stadtkerns und anschließende (idealerweise emissionsarme/-freie) Lieferung zum Endkunden oder zu Abholstationen.	1.300.000 € (Invest) 3.300.000 € (laufend)			maßnahmenabhängig

Anlage II-6: Maßnahmenliste für das HF Pendlerströme/Stadt-Umland-Beziehung

II-6, Nr.	Jahr der Umsetzung (vsl.)	Titel der Maßnahme	Bemerkungen	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA	
						PSP-Element	Ergebnis-/ Investivhaushalt
1	2020	Konzept „Masterplan Mobilität Nordraum Leipzig 2030“	VI-DS-04115		Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
2	2020 ff.	Verbesserung der Arbeitsstrukturen mit den Landkreisen und Umlandgemeinden zur Umsetzung des Nachhaltigkeitsszenarios					
3	2020	Integrierte Mobilitätsstudie für die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland	in Vorbereitung (läuft bei der EMMD)		Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
4	2021 ff.	Mobilitätsberatung und Unterstützungsangebote für Pendler		200.000 €			

Anlage II-7: Maßnahmenliste für das HF Verkehrsmanagement

II-7, Nr.	Jahr der Umsetzung (vsl.)	Titel der Maßnahme	Bemerkungen	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA	
					PSP-Element	Ergebnis-/Investivhaushalt
1	2020 - 2021	Workshops und gemeinsamer Leitfaden zum „Mobilitäts- und Verkehrsmanagement der Zukunft“	Federführung LVB			
2	2020 ff.	Etablierung eines Mess- und Steuerungssystems für das Verkehrsmanagement	Federführung LVB			
3	2020 ff.	Einrichtung eines Steuergremiums zur ÖPNV-Beschleunigung	Federführung LVB			
4	2020 ff.	Vernetzung und Qualitätssicherung von LSA (URBIC/Projekt RB LSA)				
5	2018 - 2020	zehn Sofortmaßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV	Federführung LVB			
6	2020 ff.	Beschleunigungsprojekte	Federführung LVB			
7	2019 - 2021	Projekt RBSA-III/Chamäleon				
8	2019 - 2021	Projekt ABSOLUT: Vernetzung automatisierter Mobilitätsangebote mit ÖPNV-Leitstelle und Kundenschnittstelle		ABSOLUT	106654900001	Ergebnishaushalt
9	2019	Intermodales Routing in Leipzig mobil	Federführung LVB			
10	2020 ff.	Strategiefindung (proaktives vs. reaktives Handeln, Umfang der Verkehrslenkungsmaßnahmen, ...)				
11	2021 ff.	Ausbau von Technologien/Intelligenten Verkehrssystemen zur zielorientierten Verkehrssteuerung			maßnahmenabhängig	
12	2019 - 2021	Einrichtung Verkehrsmanagement- und Beleuchtungszentrale		Einrichtung Verkehrsmanagement-zentrale	Projektdefinition: 7.0001984	Investivhaushalt

Anlage II-8: Maßnahmenliste für das HF Multimodale Mobilität

II-8, Nr.	Jahr der Umsetzung (vsl.)	Titel der Maßnahme	Bemerkungen	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA	
						PSP-Element	Ergebnis-/Investivhaushalt
1	2020-2021	Entwicklung Leitfaden für stadtteil- und quartiersbezogene Mobilitätskonzepte	Def. Standards zur Versorgungsdichte multimodaler Angebote, Ausbautypen Mobilitätsstationen, Instrumente für Parkraummanagement, Elektromobilität, Kommunikation an Bewohner und Thema Mobilitätsmanager (Kommunikationsleitfaden)	15.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
2	fortlaufend	Unterstützung betrieblicher Mobilitätskonzepte	einschließlich perspektivisch Einrichtung eines Mobilitätsmanagers bei der Stadtverwaltung				
3	2020	Konzeption Park&Ride-Stationen und Bike&Ride-Stationen	Def. Standards zur Ausstattung (Sicherheit, Ladeinfrastruktur etc.) und ÖPNV-Tarif; Ableitung aus Green City Plan; Abstimmung mit Region		Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
4	2020-2021	Stadtteil- und quartiersbezogenes Mobilitätskonzept erweiterte Innenstadt	VI-DS-04159		Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
5	2020	Optimierung Prozess zur Einrichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum	transparentes und abgestimmtes Genehmigungsverfahren innerhalb der Stadtverwaltung auf Basis des Ladeinfrastrukturkonzeptes				
6	2020	Konzept für zusätzliche Ausbaustufen von "Leipzig mobil"	Erweiterung des Angebotes "Ride-Pooling", Federführung LVB				
7	2020 ff.	Neubau und Erweiterung der Mobilitätsstationen	Erweiterung der Netzwerkes an Mobilitätsstationen, Federführung LVB; VI-DS-06495	850.000 €			
8	ab 2021	Stadtteil- und quartiersbezogenes Mobilitätskonzept für das Kolonaden-Viertel	VI-DS-04159		Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
9	jährlich ab 2021	Umsetzung von stadtteil- und quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten		1.000.000 €		maßnahmenabhängig	
10	2021	Optimierung der Mobilitätsstationen	VI-DS-06495, Federführung LVB	1.000.000 €			
11	ab 2021	Stadtteil- und quartiersbezogenes Mobilitätskonzept für Lindenau	VI-DS-04159		Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
12	ab 2021	Stadtteil- und quartiersbezogenes Mobilitätskonzept für Zentrum-Süd	VI-DS-04159		Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
13	ab 2021	Stadtteil- und quartiersbezogenes Mobilitätskonzept für das Graphische Viertel	VI-DS-04159		Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt

Anlage II-9: Maßnahmenliste für das HF Ruhender Verkehr

II-9, Nr.	Jahr der Umsetzung (vsl.)	Titel der Maßnahme	Bemerkungen	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA	
						PSP-Element	Ergebnis-/ Investivhaushalt
1	2020 - 2021	Entwicklung Langfristkonzept zum Ruhenden Verkehr	Erarbeitung von Empfehlungen für bestehende Stadtstrukturtypen und Entwicklungsgebiete, einschl. Schaffung Datenbasis	15.000 €	Verkehrsplanung	1.100.51.1.1.06	Ergebnishaushalt
2	2020 - 2021	Umsetzung Quartiersparken Bachstraßenviertel					maßnahmenabhängig
3	2020 - 2021	Umsetzung Quartiersparken Süd/West des Parkraumkonzeptes Zentrum West					maßnahmenabhängig
4	ab 2020	Umsetzung Quartiersparken Graphisches Viertel, Seeburgviertel					maßnahmenabhängig
5	ab 2022	Umsetzung von Maßnahmen aus dem Langfristkonzept					maßnahmenabhängig
6	ab 2021	Umsetzung Quartiersparken in weiteren Vierteln					maßnahmenabhängig

Anlage II-10:

Erläuterungen zum Handlungsfeld Infrastrukturprogramm

Das Infrastrukturprogramm ist das Herzstück des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030. Die hier aufgenommenen Infrastrukturmaßnahmen stellen die Grundlage dafür dar, dass die über das Nachhaltigkeits-Szenario gesetzten verkehrlichen Ziele erreicht werden können. Mit der Schaffung neuer Infrastruktur für den Umweltverbund und dem Erhalt bzw. dem bedarfsgerechten Ersatz der bestehenden Substanz werden vorhandene Lücken im Netz geschlossen und die auch aus dem Infrastrukturzustand resultierenden Anforderungen an die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet.

Der Stadtratsbeschluss zur Vorlage VI-DS-03902 „Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig“ sieht die Erstellung eines Zeit- und Maßnahmenplans für drei Zeiträume (2020-2024, 2024-2030 und danach) und Vorlage im Stadtrat in 2019 vor. Zudem wurde als Anforderung definiert, dass zu jeder Investition Aussagen über die verkehrliche Wirksamkeit, den Abschluss einzelner Planungsstufen, die Vorlage von Baurecht und jahresscheibenspezifisch eine Darstellung der erforderlichen Finanzmittel erfolgt. Im vorliegenden Programm konnte diesen Forderungen nicht vollumfänglich entsprochen werden, da bei den weiter entfernt liegenden Infrastrukturmaßnahmen derzeit keine oder nur eine unzureichende Planungstiefe erreicht ist, weshalb Aussagen zu Kosten, der verkehrlichen Wirksamkeit oder Baujahren teilweise noch nicht vorliegen. Auch die in den Tabellen gemachten Angaben entsprechen oft einem unverbindlichen Planungsstand und sind im Verlauf der Zeit entsprechend des Planungs- und Umsetzungsfortschrittes weiter zu qualifizieren.

Ungeachtet dessen ist es gelungen, einen ersten Entwurf für ein Programm zu erarbeiten, das für die nächsten Monate und Jahre die Grundlage zur Umsetzung des Nachhaltigkeits-Szenarios bildet. Stadtverwaltung und Kommunalunternehmen müssen sich mit Beginn des Jahres 2020 konsequent der Herausforderung stellen, dass die im Infrastrukturprogramm hinterlegten Maßnahmen mit allen Beteiligten weiter abzustimmen, zu priorisieren und zu qualifizieren sind. Dafür bedarf es, wie bereits im QT Organisation dargestellt, noch mehr als bisher eines strukturierten und integrierten Vorgehens.

Damit die in den Maßnahmenlisten zum Infrastrukturprogramm eingeordneten Vorhaben fristgerecht umgesetzt werden können, braucht es neben der Bereitstellung der finanziellen und personellen Kapazitäten optimal abgestimmte Prozessabläufe und funktionierende Arbeitsstrukturen bei allen Beteiligten. Insbesondere bei den Komplexmaßnahmen VTA – LVB sind starke Abhängigkeiten zu berücksichtigen: Verschiebungen in einem Projekt können unweigerlich zu Verzögerungen in anderen Projekten führen.

Daneben gilt es eine Vielzahl an Randbedingungen zu beachten: Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum erfordern von allen Verkehrsteilnehmern und Anwohnern Kompromissbereitschaft und Geduld. Um die Auswirkungen erträglich zu halten, sind die Vorhaben so zu terminieren, dass im Rahmen von Baumaßnahmen Umleitungsmöglichkeiten für alle Verkehrsarten gewährleistet werden können. Bestimmte Maßnahmen sind im Bauschatten anderer Vorhaben einzutakten und beispielsweise Maßnahmen mit Eingriffen in den Schienenverkehr bedürfen einige Jahre im Voraus bereits der taggenauen Anmeldung von Sperrpausen bei der Deutschen Bahn AG.

Daher müssen alle Maßnahmen gemeinsam gedacht werden. Davon losgelöste, fachlich unbegründete Verschiebungen zugunsten einzelner Vorhaben sollten, v. a. im Bereich der Komplexmaßnahmen LVB – VTA und der anderen bis 2024 in Umsetzung zu bringenden städtischen Vorhaben (Anlagen II-10 a und II-10 b), vermieden werden. Dies auch deshalb, weil es für den Abruf und die Nutzung von Fördermitteln des Landes und des Bundes (insb. GVFG) frühzeitig einer hohen Verbindlichkeit bedarf.

Der bis Ende 2019 erreichte Stand des Infrastrukturprogramms gliedert sich in folgende Teile:

Den Kern des Infrastrukturprogramms bildet die Liste der Komplexmaßnahmen VTA – LVB und weiterer LVB-Maßnahmen bis 2030 (siehe Anlage II-10 a), die sich nahezu vollständig am sog. „Basismodul Modernisierung Hauptachsen“ der LVB, welches bedarfsgerechte Erweiterungen im Leipziger Straßenbahnnetz für den Einsatz von 2,40 m breiten Fahrzeugen vorsieht, orientiert. Die in ihr enthaltenen Angaben haben bereits jetzt eine hohe Verbindlichkeit erlangt, da das Basismodul die Grundlage für den in 2020 geplanten Förderantrag der LVB zum GVFG darstellt. Trotzdem ist bereits jetzt klar, dass es weiterer intensiver Abstimmungen zwischen dem VTA und der LVB GmbH braucht, um bestehende Konflikte, aufgrund von Abhängigkeiten der Vorhaben untereinander, in den geplanten Bauzeiträumen aufzulösen. Mit Hilfe der in dieser Liste eingeordneten Maßnahmen soll der Leipziger ÖPNV weiter gestärkt und seine Attraktivität und Leistungsfähigkeit erhöht werden. Erreicht wird dies durch Kombination von Achsaufweitung, Gleiserneuerung und gleichzeitigem barrierefreiem Ausbau der Haltestellen. Die Schätzungen im Nachhaltigkeits-Szenario sahen bereits bis zu 991 Mio. € an zusätzlichen Investitionen im ÖPNV bis Ende 2030 vor. Allein für die Umsetzung der Komplexmaßnahmen VTA – LVB entstehen nach bisher erreichtem Stand der Kostenschätzungen bis 2030 im Bereich der Stadt (VTA) rund 210 Mio.€ und im Bereich der L-Gruppe 480 Mio. € an Finanzbedarfen.

Die nachfolgende Maßnahmenliste beinhaltet die größeren Vorhaben der städtischen Ämter mit dem Umsetzungshorizont 2024 (siehe Anlage II-10 b). Enthalten sind die zum aktuellen Zeitpunkt bereits bekannten Maßnahmen des mittelfristigen Investitionsprogramms im Straßen- und Brückenbau, die nicht Teil der Liste der Komplexmaßnahmen LVB - VTA sind und dennoch im Sinne des Nachhaltigkeits-Szenarios wirken. Dies beispielsweise durch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit über die sichere und barrierefreie Umgestaltung von Verkehrsanlagen, die Instandsetzung bestehender Infrastruktur zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsnetzes oder die Neuaufteilung von Verkehrsflächen. Des Weiteren werden hier konkrete, auch im mittelfristigen Investitionsprogramm abzubildende Maßnahmen für den Teil Radverkehr benannt. Daneben braucht es ein jährliches Budget für kurzfristige Verbesserungen im Sinne des Radverkehrs (bspw. Markierungsarbeiten) und die Vorbereitung von Planungen für Maßnahmen, die ab 2025 ff. umzusetzen sind, auch um den bestehenden Planungsrückstand abzubauen. Ähnlich gestalten sich die Maßnahmen des Fußverkehrs, die i. d. R. automatisch Bestandteil aller größeren städtischen Verkehrsbauvorhaben sind. Ungeachtet dessen ist es notwendig, auch den Fußverkehr im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung mit eigenen investiven Finanzmitteln auszustatten. Auf Basis des Entwurfes der Leipziger Fußverkehrsstrategie werden ein „Gehwegsanierungsprogramm“, ein „Lückenschlussprogramm“, ein „Zebrastrifenprogramm“ sowie ein „Stadtplatzprogramm“ vorgeschlagen, die mit ihren jährlichen Grundbedarfen in der Maßnahmenliste abgebildet sind.

Eine weitere Maßnahmenliste umfasst die größeren Vorhaben der städtischen Ämter und der LVB GmbH mit einem Planungs- und Untersuchungsbeginn bis 2024 und einer Umsetzung bis 2030 ff (siehe Anlage II-10 c). Bei diesen Vorhaben bestehen noch große Unsicherheiten. Bei den Neubautrassen für die Straßenbahn z. B. muss in den nächsten Planungsschritten zunächst ermittelt werden, für welche Trassen eine Umsetzung sinnvoll ist. Ein anderes Beispiel ist das Stadtraumkonzept „Erweiterte Innenstadt“, dessen Ergebnisse sehr wahrscheinlich auch verschiedene Antworten durch Infrastrukturmaßnahmen erfordern. Dementsprechend benennt die Liste die Vorhaben zunächst nur und gibt weder eine Einschätzung zu den zu erwartenden Kosten, noch zu konkreten Baujahren ab, da hierfür bis Mitte November 2019 noch keine verlässlichen Daten vorlagen. Sicher ist, dass die Höhe der notwendigen Investitionen gegenüber dem Zeitraum 2020 – 2024 deutlich zunehmen muss, um das Nachhaltigkeits-Szenario umzusetzen. Da die in dieser Liste aufgeführten Maßnahmen noch nicht abschließend eingeordnet sind, besteht hier noch ein Gestaltungsspielraum hinsichtlich der Priorisierung und Benennung weiterer relevanter Vorhaben. Im Rahmen der Fortschreibung und Evaluation des Rahmenplans ist insbesondere diese Liste weiter zu konkretisieren und qualifizieren.

Die vierte Liste (siehe Anlage II-10 d) enthält eine Aufzählung bereits bekannter und von den geplanten städtischen Maßnahmen weitgehend unabhängiger Vorhaben für den Eisenbahnverkehr in Trägerschaft der Deutschen Bahn AG zur Information. Hier gilt es, die Interessen der Stadt über die relevanten Gremien kontinuierlich beim Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) und der Deutschen Bahn AG zu vertreten.

Im Ergebnis sind für die mittelfristige Finanzplanung (2020 bis 2024) des VTA und der LVB GmbH schon heute folgende Investitionsbedarfe ableitbar:

	<u>Verkehrs- und Tiefbauamt</u>	<u>LVB GmbH</u>
Komplexmaßnahmen VTA – L-Gruppe:	70 Mio. €	117 Mio. €
weitere Maßnahmen mit Baubeginn bis 2024:	140 Mio. €	30 Mio. €
davon Radverkehr:	17 Mio. €	
davon Fußverkehr:	12,5 Mio. €	

Komplexmaßnahmen VTA - L-Gruppe und weitere Maßnahmen LVB

II-10a, Nr.	Titel der Maßnahme	Abhängigkeiten (insb. hinsichtlich möglicher Umleitungsführungen)	Baujahr (vsl.)	Kosten (brutto, geschätzt, T€)				aktuelle Leistungs- phase (nach HOAI)	Feder- führung	in WiPlan/MiFri LVB enthalten	im HH-Plan 2019/2020 des VTA enthalten	Haushaltsplanung VTA		
				Kostenanteil LVB (geschätzt)	Kostenanteil Stadt (geschätzt)	Kostenanteil LWW (geschätzt)	Kostenanteil LSW (geschätzt)					Bezeichnung	Projekt- definition	Ergebnis-/ Investiv- haushalt
			2020	24.230	7.780	5.645	1.430							
i-1	Bornaische Straße (Wiedebachplatz - Ecksteinstraße)		2020	5.850	3.500	2.220		8	VTA	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-2	Knoten Haltestelle Goerdelerring		2020	13.880	1.400	1.290		7	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-3	Rosa-Luxemburg-Straße (Hahnekamm - Eisenbahnstraße)		2020	4.500	2.880	2.135		8	VTA	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
			2021	4.054	6.550	1.190	0							
i-4	Knoten Adler (Kreuzung Dieskaustraße/Antonienstraße)		2021 - 2022	3.750	300	1.190		7	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-5	Georg-Schwarz-Brücken I und II und Gleisschleife Philipp-Reis-Straße (Interim LVB, Philipp-Reis-Straße - Am Ritterschlösschen)		2021	304	6.250			5 / 3	VTA	✓	✓	Brücken Georg- Schwarz-Str.- I u. II	7.0001019	Investiv- haushalt
			2022	39.620	10.400	13.625	2.575							
i-4	Knoten Adler (Kreuzung Dieskaustraße/Antonienstraße)		2021 - 2022	2.950				7	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-6	Ratzelstraße (Diezmannstraße - Schönauer Straße)		2022 - 2023	4.900	1.900	1.394		3	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-7	Stötteritzer Straße (Riebeckstraße - Breslauer Straße)		2022 - 2023	4.250	0	3.645		2	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-8	Waldstraße (Waldplatz - Primavesistraße, einschl. Gleisschleife Sportforum Ost)	nicht gleichzeitig mit G.-Schumann- Straße (Ehrensteinstraße)	2022 - 2023	5.250	1.800	2.303		2	LVB	✓	✓	(Stadtanteil LVB- Vorhaben)	(7.0000655)	Investiv- haushalt
i-9	Berliner Straße (Erich-Weinert-Straße von Eisenbahnüberführung bis Wilhelm-Liebkecht-Platz)	nicht mit Eutritzscher + Delitzscher Straße	2022 - 2023	2.680	1.700	413		2	VTA	✓	✓	(Stadtanteil LVB- Vorhaben)	(7.0000655)	Investiv- haushalt
i-10	Landsberger Straße in mehreren Abschnitten (Coppiplatz - Hans-Oster-Straße/ Gleisschleife inkl. P+R)		2022 - 2024	3.880	1.700	2.645		2	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-11	Paunsdorfer Allee, HS Gleisschleife Sommerfeld - Permoserstraße		2022	4.000		0		2	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-12	Hallesche Straße (Gleisschleife Hänichen, Windmühlenweg inkl. P+R)		2022	2.860	500	265		2	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-13	Volbedingstraße (Mockauer Straße - Zeumerstraße, einschl. Gleisschleife)	nicht gleichzeitig mit Gorkistraße	2022	3.300	1.400	2.290		2	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-14	Wiedebachstraße/Arno-Nitzsche-Straße (Bornaische Straße - Frohburger Straße)		2022	5.550	1.400	670		3	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
			2023	19.510	15.770	5.655	2.263							
i-6	Ratzelstraße (Diezmannstraße - Schönauer Straße)		2022 - 2023		1.900					✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-7	Stötteritzer Straße (Riebeckstraße - Breslauer Straße)		2022 - 2023		0			2	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-8	Waldstraße (Waldplatz - Primavesistraße, einschl. Gleisschleife Sportforum Ost)	nicht gleichzeitig mit G.-Schumann- Straße (Ehrensteinstraße)	2022 - 2023	5.250	1.900			2	LVB	✓	✓	(Stadtanteil LVB- Vorhaben)	(7.0000655)	Investiv- haushalt
i-9	Berliner Straße (Erich-Weinert-Straße von Eisenbahnüberführung bis Wilhelm-Liebkecht-Platz)	nicht mit Eutritzscher + Delitzscher Straße	2022 - 2023		1.700			2	VTA	✓	✓	(Stadtanteil LVB- Vorhaben)	(7.0000655)	Investiv- haushalt
i-10	Landsberger Straße in mehreren Abschnitten (Coppiplatz - Hans-Oster-Straße/Gleisschleife inkl. P+R)		2022 - 2024	1.910	900			2	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investiv- haushalt
i-15	Gorkistraße (von Ossietzkystraße bis Kohlweg, Volksgartenstraße, Löbauer Straße)	nicht gleichzeitig mit Volbedingstraße	2023 - 2024	2.850	3.850	1.763		2	VTA	✓	✓	Ausbau Haltestelle Gorki- /Löbauer Str.	7.0001447	Investiv- haushalt
i-16	Neubaustrecke Mockauer Straße/Tauchaer Straße (einschl. Umgestaltung Kieler Straße)		2023 - 2025	2.500	2.500	650		2	VTA	✓				
i-17	Jahnallee (Interim, Zeppelinbrücke - Bowmanstraße)		2023	2.500	0	675		1		✓				
i-18	Dieskaustraße (zwischen Gerhard-Ellrodt-Straße und Antonienstraße (Adler))		2023 - 2025	4.500	3.020	2.567		2	VTA	✓				
			2024	29.500	27.837	18.928	1.905							
i-5	Georg-Schwarz-Brücken I und II und Gleisschleife Philipp-Reis-Straße (Philipp-Reis-Straße - Am Ritterschlösschen)		2024 - 2030	300	6.250	5.414		3	VTA	✓				
i-10	Landsberger Straße in mehreren Abschnitten (Coppiplatz - Hans-Oster-Straße/Gleisschleife inkl. P+R)	nicht mit G.-Schumann-Str. (Wiederitzscher Str.)	2022 - 2024	3.800	1.300	1.200		2	LVB	✓				
i-15	Gorkistraße (von Ossietzkystraße bis Kohlweg, Volksgartenstraße, Löbauer Straße)	nicht mit Volbedingstraße, Berliner Straße	2023 - 2024	2.850	3.850	1.763		2	VTA	✓				
i-16	Neubaustrecke Mockauer Straße/Tauchaer Straße (einschl. Umgestaltung Kieler Straße)		2023 - 2025	3.800	2.500	600		2	VTA	✓				
i-18	Dieskaustraße (zwischen Gerhard-Ellrodt-Straße und Antonienstraße (Adler))		2023 - 2025	4.500	3.020	2.576		2	VTA	✓				
i-19	Prager Straße (An der Tabaksmühle - Friedhofsgärtnerei)		2024 - 2025	1.250	2.650	2.040			VTA	✓				
i-20	Delitzscher Straße/Eutritzscher Straße (Theresienstraße - Berliner Straße, in mehreren Abschnitten)	nicht mit Berliner Str., Waldstraße, Gohliser Straße, Eutritzscher Straße, Pflaffendorfer, G.-Schumann- Straße Süd	2024 - 2026	1.500	3.167	615			VTA	✓				
i-21	Knoten Torgauer Platz (Torgauer Straße/Eisenbahnstraße/Wurzner Straße)	nicht gleichzeitig mit Gorkistraße	2024-2025	3.000	2.000	1.263		2	LVB	✓				

Komplexmaßnahmen VTA - L-Gruppe und weitere Maßnahmen LVB

II-10a, Nr.	Titel der Maßnahme	Abhängigkeiten (insb. hinsichtlich möglicher Umleitungsführungen)	Baujahr (vsl.)	Kosten (brutto, geschätzt, T€)				aktuelle Leistungsphase (nach HOAI)	Federführung	in WiPlan/MiFri LVB enthalten	im HH-Plan 2019/2020 des VTA enthalten	Haushaltsplanung VTA		
				Kostenanteil LVB (geschätzt)	Kostenanteil Stadt (geschätzt)	Kostenanteil LWV (geschätzt)	Kostenanteil LSW (geschätzt)					Bezeichnung	Projektdefinition	Ergebnis-/Investivhaushalt
i-22	Georg-Schumann-Straße (Böhmestraße - Delitzscher Straße (Chausseehaus))		2024	3.100	2.500	2.400		2	VTA	✓				
i-23	Dieskaustraße, HS Seumestr.	im Schatten BV Dieskaustraße	2024	1.300	600	340			LVB	✓				
i-24	Plautstraße (Lützner Straße - Gleisschleife)		2024	1.600	0	635			LVB	✓				
i-25	Hallesche Straße, HS Lützschena		2024	2.500	0	82				✓				
			2025	32.820	40.837	25.164	2.400							
i-5	Georg-Schwarz-Brücken I und II und Gleisschleife Philipp-Reis-Straße (Philipp-Reis-Straße - Am Ritterschlösschen)		2024 - 2030	370	6.250			3	VTA					
i-16	Neubaustrecke Mockauer Straße/Tauchaer Straße (einschl. Umgestaltung Kieler Straße)		2023 - 2025	2.500	2.500	600		2	VTA					
i-18	Dieskaustraße (zwischen Gerhard-Ellrodt-Straße und Antonienstraße (Adler))	nicht mit Felsenkeller	2023 - 2025	4.500	3.020	2.576		2	VTA					
i-19	Prager Straße (An der Tabaksmühle - Friedhofsgärtnerei)		2024 - 2025	1.250	2.650	2.040			VTA					
i-20	Delitzscher Straße/Eutritzscher Straße (Theresienstraße - Berliner Straße, in mehreren Abschnitten)	nicht mit Berliner Str., Waldstraße, Gohliser Straße, Eutritzscher Straße, Pfaffendorfer, G.-Schumann-Straße Süd	2024 - 2026	1.500	3.167	615			VTA					
i-21	Knoten Torgauer Platz (Torgauer Straße/Eisenbahnstraße/Wurzner Straße)	nicht gleichzeitig mit Gorkistraße	2024-2025	3.000	2.000	1.263		2	LVB					
i-26	Käthe-Kollwitz-Straße (Westplatz - Klingerweg)	nicht mit Felsenkeller	2025-2026	2.750	15.000	6.780			VTA					
i-27	Georg-Schumann-Straße (Wiederitzscher Straße - S-Bahn-Brücke)	nicht mit Waldstraße, Gohliser Straße	2025 - 2026	1.500	450	1.300			VTA					
i-28	Knoten Felsenkeller und Karl-Heine-Straße bis Kolbestraße	nicht mit Adler, Zschochersche Straße, Käthe-Kollwitz-Str.	2025 - 2026	2.500	1.100	2.900			VTA					
i-29	Georg-Schumann-Straße (Viadukt - Slevogtstraße)	nicht mit Kirschbergstraße	2025 - 2026	2.750	1.200	2.120			VTA					
i-30	Berliner Straße (Roscherstraße - Hamburger Straße)		2025-2026	2.300	0	265			VTA					
i-31	Pfaffendorfer Straße (Goedelerring bis Parthenbrücke und Ernst-Pinkert-Straße - Nordplatz)	nicht mit Berliner Str., Waldstraße, Gohliser Straße, Eutritzscher Straße, Pfaffendorfer, G.-Schumann-Straße Süd	2025	2.200	1.000	1.495		1	LVB					
i-32	Menckestraße, HS	nicht mit Gohliser Straße	2025	2.400	1.000	1.325			VTA					
i-33	Rieser Straße (Am Bauerteich - Straßenbahnhof Paunsdorf)		2025	3.300	1.500	1.885			LVB					
			2026	38.070	36.100	9.536	4.570							
i-5	Georg-Schwarz-Brücken I und II und Gleisschleife Philipp-Reis-Straße (Philipp-Reis-Straße - Am Ritterschlösschen)		2024 - 2030	370	6.250			3	VTA					
i-20	Delitzscher Straße/Eutritzscher Straße	nicht mit Berliner	2024 - 2026	1.500		1.330			VTA					
i-26	Käthe-Kollwitz-Straße (Westplatz - Klingerweg)	nicht mit Felsenkeller	2025-2026	2.750	15.000				VTA					
i-27	Georg-Schumann-Straße (Wiederitzscher Straße - S-Bahn-Brücke)	nicht mit Waldstraße, Gohliser Straße	2025 - 2026	1.500	450				VTA					
i-28	Knoten Felsenkeller und Karl-Heine-Straße bis Kolbestraße	nicht mit Käthe-Kollwitz-Str.	2025 - 2026	2.500	1.100				VTA					
i-29	Georg-Schumann-Straße (Viadukt - Slevogtstraße)	nicht mit Kirschbergstraße	2025 - 2026	2.750	1.200				VTA					
i-30	Berliner Straße (Roscherstraße - Hamburger Straße)		2025-2026	2.300	0	265			VTA					
i-34	Kohlgartenstraße (Rosa-Luxemburg-Straße - Dresdner Straße)		2026 - 2027	1.900	900	1.510			VTA					
i-35	Gohliser Straße, Lützowstraße (Nordplatz - Georg-Schumann-Straße)	nicht mit Menckestraße, Berliner Straße (Roscherstraße), Georg-Schumann-Straße Süd	2026 - 2028	3.300	1.000	1.286			VTA					

Komplexmaßnahmen VTA - L-Gruppe und weitere Maßnahmen LVB

II-10a, Nr.	Titel der Maßnahme	Abhängigkeiten (insb. hinsichtlich möglicher Umleitungsführungen)	Baujahr (vgl.)	Kosten (brutto, geschätzt, T€)				aktuelle Leistungsphase (nach HOAI)	Federführung	in WiPlan/MiFri LVB enthalten	im HH-Plan 2019/2020 des VTA enthalten	Haushaltsplanung VTA		
				Kostenanteil LVB (geschätzt)	Kostenanteil Stadt (geschätzt)	Kostenanteil LWV (geschätzt)	Kostenanteil LSW (geschätzt)					Bezeichnung	Projektdefinition	Ergebnis-/Investivhaushalt
i-36	Hallesche Straße, Auenblickstraße - Stahmerner Allee		2026	2.500	1.000				LVB					
i-37	Riebeckstraße / Breite Straße, HS Breitestraße		2026	2.600	0	1.520								
i-38	Wurzner Straße (Annenstraße - Emmausstraße)		2026	4.000	0	650			VTA					
i-39	Verkehrsknoten Bayrischer Platz/ Windmühlenstraße/ Grünwaldstraße		2026	5.000	8.000				VTA					
i-40	Schkeuditz, Leipziger Straße Altscherbitzer Straße - Alte Straße	nicht mit Lützenschena	2026	2.500		260			LVB					
i-41	Georg-Schumann-Straße (Kirschbergstraße - Slevogtstraße)		2026	2.600	1.200	2.715			VTA					
			2027	25.170	13.550	19.190	2.048							
i-5	Georg-Schwarz-Brücken I und II und Gleisschleife Philipp-Reis-Straße (Philipp-Reis-Straße - Am Ritterschlösschen)		2024 - 2030	370	6.250			3	VTA					
i-34	Kohlgartenstraße (Rosa-Luxemburg-Straße - Dresdner Straße)		2026 - 2027	1.900	900				VTA					
i-35	Gohliser Straße, Lützowstraße (Nordplatz - Georg-Schumann-Straße)	nicht mit Menckestraße, Berliner Straße (Roscherstraße), Georg-Schumann-Straße Süd	2026 - 2028	4.000	1.000				VTA					
i-42	Wittenberger Straße (Apelstraße - Delitzscher Straße)	nicht mit Berliner Straße	2027-2028	3.000	1.300	7.125								
i-43	Zschochersche Straße (Adler - Felsenkeller, in mehreren Abschnitten)		2027-2028	2.500	1.100	2.214			VTA					
i-44	Dresdner Straße (Kohlgartenstraße - Wurzner Straße)	nicht mit Dresdner Straße (Inselstraße)	2027	3.000	1.300	2.290			VTA					
i-45	Eisenbahnstraße (Torgauer Platz - Annenstraße)	nicht mit Dresdner Straße (Köhlerstraße)	2027	2.600	0	1.405			LVB					
i-46	Taucha, Leipziger Straße, HS Freiligrathstraße, Theodor-Körner-Straße und Endstellenschleife		2027	4.000		1.856			LVB					
i-47	Gorkistraße (Waldbauerstraße - Kohlweg)	nicht mit Berliner Straße	2027	3.800	1.700	4.300			VTA					
			2028	28.381	17.950	16.037	3.250							
i-5	Georg-Schwarz-Brücken I und II und Gleisschleife Philipp-Reis-Straße (Philipp-Reis-Straße - Am Ritterschlösschen)		2024 - 2030	2.581	6.250			3	VTA					
i-35	Gohliser Straße, Lützowstraße (Nordplatz - Georg-Schumann-Straße)	nicht mit Menckestraße, Berliner Straße (Roscherstraße), Georg-Schumann-Straße Süd	2026 - 2028		1.000				VTA					
i-42	Wittenberger Straße (Apelstraße - Delitzscher Straße)	nicht mit Berliner Straße	2027-2028	1.600	700									
i-43	Zschochersche Straße (Adler - Felsenkeller, in mehreren Abschnitten)		2027-2028	2.500	1.100				VTA					
i-48	Arthur-Hoffmann-Straße (Hohe Straße - Richard-Lehmann-Straße, in mehreren Abschnitten)		2028 - 2029	4.600	2.000	6.480			VTA					
i-49	Riebeckstraße (Witzgallstraße - Stötteritzer Straße)		2028	1.800	800			1	VTA					
i-50	Mockauer Straße (Volbedingstraße - Essener Straße)		2028 - 2029	3.000	1.300	3.338			VTA					
i-51	Goethestraße/Augustusplatz (Willy-Brandt-Platz - Georgiring)		2028	3.000	1.300	2.500			VTA					
i-52	Georg-Schwarz-Straße (Merseburger Straße - Klopstockstraße)		2028	4.000	1.800	901			VTA					
i-53	Rieser Straße (Ostheimstraße - Lenzstraße)		2028	3.800	1.700	2.138								
i-54	Dresdner Straße (Inselstraße - Lange Straße)	nicht mit Dresdner Straße (Köhlerstr.)	2028	1.500	0	680			VTA					
			2029	17.470	12.750	9.528	1.805							
i-5	Georg-Schwarz-Brücken I und II und Gleisschleife Philipp-Reis-Straße (Philipp-Reis-Straße - Am Ritterschlösschen)		2024 - 2030	370	6.250			3	VTA					
i-48	Arthur-Hoffmann-Straße (Hohe Straße - Richard-Lehmann-Straße, in mehreren Abschnitten)		2028 - 2029	3.300	1.500	3.149			VTA					
i-50	Mockauer Straße (Volbedingstraße - Essener Straße)	nicht mit Berliner Straße	2028 - 2029	2.000	900				VTA					
i-55	Demmeringstraße (Odermannstraße - Merseburger Straße)		2029	1.500	700	1.195								
i-56	Martin-Luther-Ring, HS Thomaskirchhof		2029	1.600	0	620								
i-57	Virchowstraße (Lützowstraße - Gleisschleife)		2029	3.700	2.500	1.286								
i-58	Antonienstraße (Adler - Klingerstraße)	nicht mit Felsenkeller	2029	2.000	900	2.050								
i-59	Wurzner Straße, HS Edlichstraße	nicht mit Torgauer Platz, Eisenbahnstraße	2029	1.500	0	95								
i-60	Paunsdorfer Allee, HS Falkenstraße		2029	1.500	0	1.133								
			2030	33.300	20.750	16.148	2.943							
i-5	Georg-Schwarz-Brücken I und II und Gleisschleife Philipp-Reis-Straße (Philipp-Reis-Straße - Am Ritterschlösschen)		2024 - 2030	400	6.250	0		3	VTA					

Komplexmaßnahmen VTA - L-Gruppe und weitere Maßnahmen LVB

II-10a, Nr.	Titel der Maßnahme	Abhängigkeiten (insb. hinsichtlich möglicher Umleitungsführungen)	Baujahr (vsl.)	Kosten (brutto, geschätzt, T€)				aktuelle Leistungs- phase (nach HOAI)	Feder- führung	in WiPlan/MiFri LVB enthalten	im HH-Plan 2019/2020 des VTA enthalten	Haushaltsplanung VTA		
				Kostenanteil LVB (geschätzt)	Kostenanteil Stadt (geschätzt)	Kostenanteil LWW (geschätzt)	Kostenanteil LSW (geschätzt)					Bezeichnung	Projekt- definition	Ergebnis-/ Investiv- haushalt
i-61	Karl-Heine-Straße (Felsenkeller-Engertstraße)	nicht mit Antonienstraße	2030	6.000	2.600	1.670								
i-62	Lützowstraße (Georg-Schumann-Straße - Virchowstraße)		2030	2.900	1.300	1.013								
i-63	Leipziger Straße (Burgauenstraße - Ludwig-Jahn-Straße)		2030	6.600	2.900	2.450								
i-64	Georg-Schwarz-Straße (Prießnitzstraße - Hans-Driesch-Straße)		2030	3.300	1.500	1.000								
i-65	Virchowstraße (Lützowstraße - Gleisschleife)		2030	4000	1700	3250								
i-66	Georg-Schumann-Straße (Faradaystraße - Kirschbergstraße)		2030	1500	700	1210								
i-67	HS Hermann-Liebmann-/Eisenbahnstraße stw.		2030	2.000	900	660								
i-68	Philipp-Rosenthal-Straße, HS Deutsche National-bibliothek		2030	1800	800	1120								
i-69	Richard-Lehmann-Straße, Karl-Liebkecht-Straße - Arthur-Hoffmann-Straße		2030	1800	800	3075								
i-70	Dieskaustraße (Gleitsmannstraße - Seumestraße)		2030	3.000	1.300	700								
				292.125	210.274	140.646	23.757							

weitere städtische Maßnahmen mit Baubeginn bis 2024

Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, lebenswerte Stadtgestaltung

II-10b, Nr.	Titel der Maßnahme	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA		Baujahr (vsl.)	Bemerkungen
				Projektdefinition	Ergebnis-/ Investivhaushalt		
1	Radverkehrsführung von Lotterstraße nach Westen/Plastikgarten						
2	Parkbogen Ost, Nordspange					bis 2022	
3	Entwicklungsmaßnahmen aus dem Integrierten Handlungskonzept für Paunsdorf	650.000 €					Querungshilfen, Aufenthalts- und Kommunikationszonen im öffentlichen Raum
4	Wegeverbindung von Grünau-Ost nach Plagwitz	250.000 €				2021	
5	modellhafte Gestaltung Dorotheenplatz						bürgerfreundliche, klimaangepasste Stadtplatzgestaltung
6	Anbindung Robert-Koch-Park	450.000 €				2023	
7	Stadthafen Leipzig					2023	Schnittstelle VTA: Wege und Brücke
8	Offenlegung Elstermühlgraben					2023	Schnittstelle VTA: zwei Brücken und Wege; Gesamtkosten ca. 17 Mio. €
9	Lindenauer Markt und Markttinnenfläche	65.000 €	Lindenauer Markt und Markttinnenfläche	7.000xxx**	Investivhaushalt	2021	

**PSP muss noch beantragt werden.

Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs

II-10b, Nr.	Titel der Maßnahme	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA		Baujahr (vsl.)	Bemerkungen
				Projektdefinition	Ergebnis-/ Investivhaushalt		
10	Schönauer Landstraße* von Merseburger Straße bis Heinrich-Heine-Straße	1.200.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2020	
11	Rad-/Gehweg Muldentalstraße* Störmthaler Straße bis EÜ	920.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2020	
12	Rad-/Gehweg Heiterblick* von S-Bahn-Haltepunkt bis Portitz	300.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2021	
13	Rad-/Gehweg Göbschelwitz bis Hohenheida* ehem. Töpferweg aus Sofortprogramm Nordraum (mit Deckensanierung)	530.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2021	
14	Wegeverbindung Am Eichberg/Schneeberger Straße, Thekla*	110.000 €	Radwege	7.0000572		2021	
15	Rad-/Gehweg nördlich von Hohenheida bis Mark Neblitz* Lückenschluss zwischen Hohenheida und Krostitz	280.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2021	
16	Rad-/Gehweg Dieskaustraße* von Rehbacher Straße bis Knautnaundorfer Straße	400.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2021	
17	Rad-/Gehweg S 78, Baalsdorfer Straße* zwischen OA Holzhausen und Baalsdorf	1.200.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2022	
18	Rad-/Gehweg Sportplatz Lützschena* Sofortprogramm Nordraumkonzept	100.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2022	
19	Rad-/Gehweg Schwanenweg* zwischen Alter Dorfstraße und Brandensteinstraße	120.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2022	
20	Wegeverbindung Stahmelner Straße* zur Halleschen Straße	180.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2022	
21	Grünes Band Südost* von Bayerischer Bf bis Zwickauer Straße (Ballsporthalle), Teilbereiche	230.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2022	
22	Bahnbogen Gohlis Wiederitzscher Straße bis Georg-Schumann-Straße	250.000 €				2022	
23	Bahnbogen Gohlis Hauptbahnhof Westseite inkl. Brücke Berliner Straße	550.000 €				2022	

* Vorhaben bereits im HH-Plan 2019/2020 und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2023 eingeordnet.

weitere städtische Maßnahmen mit Baubeginn bis 2024

Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs (Fortsetzung)

II-10b, Nr.	Titel der Maßnahme	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA		Baujahr (vsl.)	Bemerkungen
				Projektdefinition	Ergebnis-/ Investivhaushalt		
24	Bahnbogen Gohlis Freiladebahnhof	300.000 €				2022	
25	Bahnbogen Gohlis Lützwostraße - Ludwig-Beck-Straße	300.000 €				2022	
26	Rad-/Gehwegverbindung Lützschena – Lindenthal* Teiabschnitt nördlich der DB Gleise zwischen Bahnbrücke und Exer	720.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2022	
27	Rad-/Gehweg Pater-Gordian-Straße* bis Bahnhof Lützschena (entlang Bahntrasse)	200.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2022	
28	Radweg Alte Seehausener Straße*	180.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2023	
29	Rad-/Gehweg Wiederitzscher Landstraße* von S 1 bis Breitenfelder Weg, Südseite	950.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2023	
30	Verbindungsweg S-Bhf Lützschena - Gewerbegebiet Stahmeln*	90.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2023	
31	Grünes Band Südwest von Bayrischer Platz bis Tabaksmühle, Teilbereiche in Baulast VTA	980.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
32	Rad-/Gehweg Knautkleeberg - Knauthain von Albersdorfer Straße bis Rehbacher Straße westlich der Bahntrasse	330.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
33	August-Knauer-Straße Verbindungsweg zur Engelsdorfer Straße	44.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
34	Schrägweg/Freirodaer Weg Verbindung Freirodaer Weg/Radefelder Weg	1.000.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
35	Elsterradweg von Zeppelinbrücke bis Palmengarten (Sportprogramm 2024)	700.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
36	Rad-/Gehweg Lausen (Alte Bahnstrecke) Lückenschluss zwischen Kulkwitzer See und Lausener Weg	450.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
37	Radweg Straße der 53 bis S 1 Ersatz für IR IV westlich Tannenwald	200.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
38	Radweg Verlängerung Kolmstraße Anbindung Herzklinik	150.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
39	Lösegraben Anbindung Gewerbegebiet Taucha	100.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
40	Alter Pfarrweg/Täschners Garten	350.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
41	ehem. Bahnstrecke Leutzsch-Böhlitz-Ehrenberg	1.500.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
42	Parthe-Mulde-Radweg Adenauerallee - Schwimmhalle Nordost	420.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
43	Reiterallee	220.000 €	Radwege	7.0000572	Investivhaushalt	2024	
44	Radschnellverbindung (RSV) Halle - Leipzig (erste Planungsstufen)		Radwege	7.0000572	Investivhaushalt		einzelne Abschnitte
45	Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet		Fahrradabstellanlagen	7.0001996	Investivhaushalt	2020-2024	
46	kurzfristige Verbesserungen Radwege IR II, III, IV (Bsp. Markierungen)	1.500.000 €		maßnahmenabhängig		2020-2024	Netzkategorien gem. HauptNetzRad
47	Nahlesteg	2.300.000 €	Nahlesteg	7.0002117	Investivhaushalt		

* Vorhaben bereits im HH-Plan 2019/2020 und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2023 eingeordnet.

Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs

II-10b, Nr.	Titel der Maßnahme	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA		Baujahr (vsl.)	Bemerkungen
				Projektdefinition	Ergebnis-/ Investivhaushalt		
48	Maßnahmen des Gehwegsanierungsprogramms	600.000 € jährl.	Erneuerung von Gehwegen	7.0000589	Investivhaushalt		
49	Maßnahmen des Stadtplatzprogramms	1.000.000 € jährl.					
50	Maßnahmen des Zebrastreifenprogramms	500.000 € jährl.					
51	Maßnahmen des Lückenschlussprogramms	500.000 € jährl.					

weitere städtische Maßnahmen mit Baubeginn bis 2024

Maßnahmen zur Förderung des Pendlerverkehrs sowie der Inter- und Multimodalität

II-10b, Nr.	Titel der Maßnahme	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA		Baujahr (vsl.)	Bemerkungen
				Projektdefinition	Ergebnis-/ Investivhaushalt		
52	Verbesserung des vorhandenen P+R-Angebotes	6.200.000 €	Neubau Park&Ride-Plätze	7.000xxx**	Investivhaushalt		
53	Einrichtung von P+R - Plätzen, insb. im Süden	3.000.000 €	Neubau Park&Ride-Plätze	7.000xxx**	Investivhaushalt		
54	Digitalisierung der P+R und B+R - Infrastruktur	2.000.000 €	Park-IT/Bike-IT	106651110011	Ergebnishaushalt		
55	Bau und Ausbau weiterer Mobilitätsstationen	900.000 €					

**PSP muss noch beantragt werden.

Maßnahmen zur Neuaufteilung des Verkehrsraums, Aufrechterhaltung der Durchschnittsgeschwindigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit

II-10b, Nr.	Titel der Maßnahme	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA		Baujahr (vsl.)	Bemerkungen
				Projektdefinition	Ergebnis-/ Investivhaushalt		
56	Brücke Straße des 18. Oktober* (einschließlich Leitungsdüker, Neubau)	9.900.000 €	Brücke Straße des 18. Oktober	7.0000653	Investivhaushalt	2019-2020	
57	Engelsdorfer Straße* (Kreisverkehr - Im Blumengrund, 1. BA Kreisverkehr - Haus Nr. 298)	1.040.000 €	Engelsdorfer Str. (KV bis HSNR. 298)	7.0000639	Investivhaushalt	2019	
58	Gewerbegebieterschließung (S 79 alt), OT Engelsdorf* (Werkstättenstraße - Hans-Weigel-Straße)	3.520.000 €				2019-2020	
59	Ihmelsstraße - Schulcampus* (Krönerstraße von Wurzner Straße - Hans-Eisler-Straße)	1.390.000 €	Straßen i.V. mit Schulneubau	7.0001877	Investivhaushalt	2020-2021	
60	S 78, OT Engelsdorf, Althener Straße*	4.870.000 €	S 78 (ehem. B 186) Althener Straße	7.0001015		2020-2021	
61	Kreisverkehr Hersvelder Straße/Hirschfelder Straße*	1.500.000 €	KV Hirschfeld	7.0001110	Investivhaushalt	2021	
62	Zweinaundorfer Straße* (Mierndorfstraße - Martinstraße)	1.120.000 €	Deckenbauprogramm	7.0000639	Investivhaushalt	2021	
63	Kurt-Eisner-Straße (August-Bebel-Straße - einschließlich Knoten Wundtstraße)	4.400.000 €	Kurt-Eisner-Straße (Knoten Schleußiger Weg)	7.000xxx**	Investivhaushalt	2022-2023	
64	Goethesteig (Matzelstraße - Wundtstraße (B 2))	4.560.000 €	Goethesteig/Mathelstraße	7.0001336	Investivhaushalt	ab 2025	
65	Rehbacher Straße		Ausbau Rehbacher Straße	7.000xxx**	Investivhaushalt		Baubeginn bis 2024
66	Merkwitzer Straße						Baubeginn bis 2024
67	Naunhofer Landstraße						Baubeginn bis 2024
68	Brücken Gustav-Esche-Straße*		Leutzsch-Wahrener-Brücke	7.0001985	Investivhaushalt	ab 2023	hier: Leutzsch-Wahrener-Brücke (6,8 Mio. €)
69	Knoten Leipziger Straße/Lützschenauer Straße						Vorplanung in Erarbeitung
70	Zuckelhausener Ring		verkehrswichtige Straßen	7.0000573	Investivhaushalt	2022/2023	
71	Engelsdorfer Straße (Paunsdorfer Straße/Gutberletstraße)		Engelsdorfer Straße (Paunsdorfer Straße/Gutberletstraße)	7.000xxx**	Investivhaushalt		
72	Richard-Lehmann-Straße (Altenburger Straße - Schlachthofbrücke)		Richard-Lehmann-Straße (Altenburger Straße - Schlachthofbrücke)	7.000xxx**	Investivhaushalt		
73	Zweinaundorfer Straße (Quittenweg)		Zweinaundorfer Straße (Quittenweg)	7.000xxx**	Investivhaushalt		
74	Neubau LSA		Neubau LSA	7.0000645	Investivhaushalt		
75	Magerittenweg	1.000.000 €	Magerittenweg	7.0002003	Investivhaushalt		

* Vorhaben bereits im HH-Plan 2019/2020 und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2023 eingeordnet.

**PSP muss noch beantragt werden.

weitere städtische Maßnahmen mit Baubeginn bis 2024

Maßnahmen für die Barrierefreiheit und den Substanzerhalt der Verkehrswege

II-10b, Nr.	Titel der Maßnahme	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA		Baujahr (vsl.)	Bemerkungen
				Projektdefinition	Ergebnis-/ Investivhaushalt		
76	investive Instandhaltung LVB - z. B. Schlachthofbrücke	vsl. 6 Mio. € jährl.					kontinuierlich anfallend
77	Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	4 Mio. € jährl.	maßnahmenabhängig Unterhaltung				kontinuierlich anfallend
78	Instandhaltungsaufwand Rad- und Fußwege, Straßen und Brücken	10 Mio. € jährl.	Infrastrukturmaßnahmen	42211000	Ergebnishaushalt		kontinuierlich anfallend
79	verkehrswichtige Straßen		verkehrswichtige Straßen	7.0000573	Investivhaushalt		z. B. Zuckelhausener Ring
80	Straßen Innenstadt		Straßen Innenstadt	7.0000575	Investivhaushalt		z. B. Peterstraße, Goethestraße
81	Anliegerstraßen		Beitragsfähige Straßen	7.0000586	Investivhaushalt		
82	Straßenbau in Ortsteilen		Straßenbau in Ortsteilen	7.0000587	Investivhaushalt		z. B. Freirodaer Weg, Wachberg
83	Straßenbaumaßnahmen (stadtbezirksbez.)		Straßenbaumaßnahmen (stadtbezirksbez.)	7.0000588	Investivhaushalt		z. B. Buttergasse, Nikolai-Rumjanzew-Straße von Schönauer Straße bis Straße am Park
84	Koordinierung Stadttechnik		Koordinierung Stadttechnik	7.0001026	Investivhaushalt		
85	Deckenbauprogramm, z. B. 2021: - An der Hufschmiede, - Ratzelstraße von Dietzmannstraße bis Schönauer Straße - Hohe Heide, Verbindungsstraße von Göbschelwitz bis Hohenheida 2022: - Wiedebachstraße/ Arno- Nietzsche-Straße von Bornaischer Str. bis Frohburger Str. - Zweinaundorfer Straße von Mierendorfstraße bis Ungerstraße - Lindenthaler Hauptstraße - Landsberger Straße von Coppiplatz bis Viertelsweg 2023: - Landsberger Straße von Viertelsweg bis Max-Liebermann-Straße - Merkwitzer Straße von Am Hasengraben bis Stadtgrenze - Richard-Lehmann-Straße von Wundtstraße bis Heilemannstraße, südliche Fahrbahn - Engelsdorfer Straße von Haus Nr. 298 bis Im Blumengrund 2024: - Georgiring (Innere Fahrbahn) von Willy-Brandt-Platz bis Grimmaischer Steinweg - Gottschalkstraße von Karl-Friedrich-Straße bis Zweinaundorfer Straße - Karl-Friedrich-Straße von Adolf-Koppe-Straße bis Gottschalkstraße - Querstraße von Schützenstraße bis Littstraße, einschließlich Schützenstraße von Rosa-Luxemburg-Straße bis Querstraße 2025: - August-Bebel-Straße von Kurt-Eisner-Straße bis Richard-Lehmann-Straße - Leinestraße von Newtonstraße bis Zum Dölitzer Schacht - Georgiring (Äußere Fahrbahn) von Willy-Brandt-Platz bis Grimmaischer Steinweg - Brückenrampe Richard-Lehmann-Straße	4 Mio. € jährl.	Deckenbauprogramm	106654100004	Ergebnishaushalt		
86	Brücke Wiederitzscher Straße		Brücke über DB Wiederitzscher Straße	7.0001588			
87	Karlbrücke		Neubau Karlbrücke	7.0001587			

weitere städtische Maßnahmen mit Baubeginn bis 2024

Maßnahmen zur Verbesserung der Entwässerungssicherheit

II-10b, Nr.	Titel der Maßnahme	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA		Baujahr (vsl.)	Bemerkungen
				Projektdefinition	Ergebnis-/ Investivhaushalt		
88	RRB Prager Straße Höhe Roseggerstraße		RRB Prager Straße Höhe Roseggerstraße	7.000xxx**	Investivhaushalt		
89	Kirschbergsiedlung und Siedlung Grünau		Kirschbergsiedlung und Siedlung Grünau	7.000xxx**	Investivhaushalt		
90	Erschließung Fortuna-Siedlung		Erschließung Fortuna- Siedlung	7.000xxx**	Investivhaushalt		**PSP muss noch beantragt werden.

zu erstellende Planungen zur Umsetzung der Maßnahmen aus II-10a und II-10b

II-10b, Nr.	Titel der Maßnahme	Kosten (brutto, geschätzt)	Bezeichnung	Haushaltsplanung VTA		Baujahr (vsl.)	Bemerkungen
				Projektdefinition	Ergebnis-/ Investivhaushalt		
91	Planungen Verkehrsmanagement		Planungsmittel Verkehrsmanagement	7.0000435	Investivhaushalt	laufend	
92	Brückenplanung		Brückenplanung	7.0000582	Investivhaushalt	laufend	
93	Planung investiver Vorhaben		Planung investiver Vorhaben	7.0000583	Investivhaushalt	laufend	

weitere städtische Maßnahmen mit Untersuchungs-/Planungsbeginn bis 2024**Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV**

II-10c, Nr.	Titel der Maßnahme	Bemerkungen
1	"Brünner T" und Südsehne	Planungsbeginn* 2020, Bau ab 2030
2	Hermann-Liebmann-Straße	Planungsbeginn* 2020, Bau ab 2030
3	Anbindung S-Bf Wahren, inkl. Mittlerer Ring Nordwest	Planungsbeginn* 2020, Baubeginn bis 2030
4	Herzzentrum	Planungsbeginn* 2022, Baubeginn bis 2030
5	Anger-Crottendorf/Mölkau ggf. über Gregor-Fuchs-Straße	Planungsbeginn* 2022, Bau ab 2030
6	Thekla-Süd (Option Nordanbindung Hauptwerkstatt Heiterblick)	Planungen laufen, Baubeginn bis 2030
7	Markkleeberger See	außerhalb der Stadt Leipzig, möglichst zeitnah
8	Saalfelder Straße und Plautstraße bis Lindenauer Hafen	Planungsbeginn 2023, Bau ab 2040
9	Böhlitz-Ehrenberg Süd	Planungsbeginn 2023, Realisierung von städtebaulicher Entwicklung abhängig
10	Gewerbegebiet Nordost über Löbauer sowie Bautzner Straße	Planungsbeginn ab 2025, Bau ab 2040
11	Liebertwolkwitz	Planungsbeginn abhängig von städtebaulicher Entwicklung
12	Lindenthal	Planungsbeginn abhängig von städtebaulicher Entwicklung
13	Wildpark / Verlängerung Cospudener See	zunächst Prüfung bis 2024 ob Trassenfreihaltung sinnvoll
14	Miltitz	zunächst Prüfung bis 2024 ob Trassenfreihaltung sinnvoll
15	Engelsdorf	zunächst Prüfung bis 2024 ob Trassenfreihaltung sinnvoll
16	Roscherstr.	zunächst Prüfung bis 2024 ob Trassenfreihaltung sinnvoll
17	Nordsehne (Max-Liebermann-Str./Essener Str.)	zunächst Prüfung bis 2024 ob Trassenfreihaltung sinnvoll

*Planungsbeginn beinhaltet in diesem Kontext auch Machbarkeits- und Vorstudien

Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV, lebenswerte Stadtgestaltung und Stadtraumkonzept erweiterte Innenstadt

II-10c, Nr.	Titel der Maßnahme	Bemerkungen
18	Jahnallee (neue Verkehrslösung)	Planungsbeginn 2020
19	Infrastrukturmaßnahmen Promenadenring und innenstadtnahe Bestandsstrecken insb. Wilhelm-Leuschner-Platz und Hauptbahnhof ÖPNV-Zulaufstrecken Verlegung Kurt-Schumacher-Str. in die Gerberstraße	resultierend aus dem Stadtraumkonzept erweiterte Innenstadt

weitere städtische Maßnahmen mit Untersuchungs-/Planungsbeginn bis 2024**Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, lebenswerte Stadtgestaltung**

II-10c, Nr.	Titel der Maßnahme	Bemerkungen
20	Offenlegung Pleißemühlgraben	Fertigstellung gesamt nach 2030, Schnittstelle VTA: Brücken und Wege
21	Anbindung Lindenauer Hafen - Saale-Elster-Kanal	Fertigstellung 2025, Schnittstelle VTA: Brücke im Zuge der Lyoner Straße und Radweg
22	Entwicklung MARINA Leipzig-Lindenau	Fertigstellung 2030, Schnittstelle VTA: ruhender Verkehr, Wege, Erschließung
23	Erweiterung Brücke Nonnenstraße um zweites Baufeld	Fertigstellung ca. 2030, Schnittstelle VTA: VTA Bauherren/-fachamt
24	Renaturierung Knauthainer Elstermühlgraben	Fertigstellung 2028, Schnittstelle VTA: Wege und Brücken

Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs

II-10c, Nr.	Titel der Maßnahme	Bemerkungen
25	Planung und Baumaßnahmen Radschnellverbindung Halle - Leipzig	abh. von vorgelagerten Studien/Planungsschritten
26	Planungen weiterer Radschnellverbindungen	abh. von vorgelagerten Studien zu den noch ausstehenden 4 Korridoren
27	Planung und Bau Fahrradparkhaus/Radstation Hauptbahnhof	abh. von vorgelagerten Studien
28	Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet	
29	Sanierung und Neubau von Radverkehrsanlagen IR II, III und IV	Netzkategorien gem. HauptNetz Rad

Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs

II-10c, Nr.	Titel der Maßnahme	Bemerkungen
30	Maßnahmen des Gehwegsanierungsprogramms	jährliches Programmbudget auf Basis jeweiliger Projektlisten erforderlich
31	Maßnahmen des Stadtplatzprogramms	jährliches Programmbudget auf Basis jeweiliger Projektlisten erforderlich
32	Maßnahmen des Zebrastreifenprogramms	jährliches Programmbudget auf Basis jeweiliger Projektlisten erforderlich
33	Maßnahmen des Lückenschlussprogramms	jährliches Programmbudget auf Basis jeweiliger Projektlisten erforderlich

Maßnahmen zur Förderung der Inter- und Multimodalität

II-10c, Nr.	Titel der Maßnahme	Bemerkungen
34	Einrichtung und Ausstattung weiterer P+R - Plätze	
35	weiterer Ausbau P+R und B+R Infrastruktur	abh. von stadtteilbezogenen Mobilitätskonzepten

weitere städtische Maßnahmen mit Untersuchungs-/Planungsbeginn bis 2024

Maßnahmen zur Neuaufteilung des Verkehrsraums, Aufrechterhaltung der Durchschnittsgeschwindigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit

II-10c, Nr.	Titel der Maßnahme	Bemerkungen
36	Maßnahmen gem. dann existierendem mittelfristigem Straßen- und Brückenbauprogramm	Erarbeitung vsl. ab 2024 auf Basis Straßen- und Bauwerkszuständen
37	Bernhard-Göring-Straße (Paul-Gruner-Straße - Richard-Lehmann-Straße)	Planungsbeginn bis Ende 2024, Bau ab 2025 ff.
38	Markthalle (Erschließung komplettes Areal an der Grünewaldstraße)	Planungsbeginn bis Ende 2024, Bau ab 2025 ff.
39	Gerhard-Ellrodt-Straße (Kreisverkehr Thomas-Müntzer-Straße - Knoten S 46)	Planungsbeginn bis Ende 2024, Bau ab 2025 ff.
40	Merseburger Straße (Brücke DB AG - Georg-Schwarz-Straße)	Planungsbeginn bis Ende 2024, Bau ab 2025 ff.
41	Kreisverkehr Lyoner Straße/Kiewer Straße/Saturnstraße	Bau ab 2025 ff.
42	Hugo-Aurig-Straße (Hans-Weigel-Straße - Engelsdorfer Straße)	Planungsbeginn bis Ende 2024, Bau ab 2025 ff.
43	Brücke Hirschfelder Straße/Brücke Dorfstraße	Bau ab 2025 ff. in Abstimmung mit LASuV
44	Permoserstraße (Torgauer Straße - Hohentichelnstraße)	Planungsbeginn bis Ende 2024, Bau ab 2025 ff.
45	Gießlerstraße (Naumburger Straße - Siemensstraße)	Planungsbeginn bis Ende 2024, Bau ab 2025 ff.
46	Karl-Tauchnitz-Straße (Herzliaplatz - Friedrich-Ebert-Straße)	Bau ab 2025 ff.
47	Knoten Max-Liebermann-Straße/Essener Straße und Knoten Max-Liebermann-Straße/Virchowstraße	Planungsbeginn bis Ende 2024, Bau ab 2025 ff.
48	Merseburger Straße (Miltitzer Straße bis Schomburgkstraße)	Planungsbeginn bis Ende 2024, Bau ab 2025 ff.
49	Poststraße (Nordraumkonzept)	Start Vorplanung 2020
50	Radefelder Allee (Nordraumkonzept vierspuriger Ausbau)	Start Vorplanung 2020 geplant
51	Kombinierter Ladungsverkehr (KLV) Terminal	
52	Gundorfer Straße	Start Vorplanung 2020
53	Brücke Steinstraße	
54	Göteborger Straße	Planungsbeginn bis 2024
55	Rostocker Straße	Planungsbeginn bis 2024

Maßnahmen im Eisenbahnverkehr

Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs*

II-10d, Nr.	Titel der Maßnahme	Bemerkungen
1	Maßnahmen nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)	
2	Maßnahmen zur Verdichtung der Taktfolge im Citytunnel Leipzig	
3	Gleisverbindung Leipzig - Mockau	Erreichbarkeit der Verkehrsstationen Leipzig Nord und Leipzig Essener Straße von/nach Delitzsch und Flughafen Leipzig/Halle
4	Herstellung der vollständigen Zweigleisigkeit Leipzig-Thekla - Leipzig Nord	
5	Verlegung der Bahnsteigkante Verkehrsstation Leipzig - Sellerhausen	
6	Ausbau der Strecke Leipzig - Schkeuditz West	
	zu prüfende zusätzliche Haltepunkte im Stadtgebiet Leipzig:	
	- GVZ Nord/Radefeld	
	- Leipzig-Marienbrunn	
7	- Leipzig Berliner Straße	
	- Leipzig - Paunsdorf	
	- Leipzig - Althen	
	- Leipzig-Coppiplatz	
8	Ost-West S-Bahn-Tunnel	erste Untersuchungen bis 2030

* liegt in Zuständigkeit des ZVNL, der DB AG und des Freistaates Sachsen; Stadt Leipzig bringt Forderungen in zugehörigen Gremien ein