



Verwaltungsstandpunkt-Nr. VII-A-07304-VSP-01

Status: **öffentlich**

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Stammbaum:
VII-A-07304 CDU-Fraktion
VII-A-07304-VSP-01 Dezernat
Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Farbliche Markierung für Radwege

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

DB OBM - Vorabstimmung

Dienstberatung des Oberbürgermeisters

DB OBM - Vorabstimmung

SBB Mitte

FA Stadtentwicklung und Bau

Ratsversammlung

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

18.04.2024

30.04.2024

22.05.2024

Zuständigkeit

Vorberatung

Bestätigung

Vorberatung

Anhörung

Vorberatung

Beschlussfassung

Rechtliche Konsequenzen

Der gemäß Ursprungsantrag gefasste Beschluss wäre

Rechtswidrig und/oder

Nachteilig für die Stadt Leipzig.

Zustimmung

Ablehnung

Zustimmung mit Ergänzung

Sachverhalt bereits berücksichtigt

Alternativvorschlag

Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag

Die Ratsversammlung nimmt den Umgang mit Markierungen von Radverkehrsflächen insb. Knotenpunkten zur Kenntnis.

Räumlicher Bezug

stadtweit

Zusammenfassung

Es werden die Grundsätze dargestellt, nach denen Verkehrsflächen des Radverkehrs besonders farblich kenntlich gemacht werden. Knotenpunkte sollen in Zukunft in Leipzig grundsätzlich und soweit möglich mit durchgehenden Radverkehrsanlagen (als Furtmarkierungen) ausgestattet werden.

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften Stadtratsbeschluss Verwaltungshandeln Sonstiges: Antrag

Finanzielle Auswirkungen

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

Im Haushalt wirksam	von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge			
	Aufwendungen			
Finanzhaushalt	Einzahlungen			
	Auszahlungen			
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?		nein		wenn ja, nachfolgend angegeben

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

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

Auswirkungen auf den Stellenplan	X	nein	wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:		

Ziele

**Hintergrund zum Beschlussvorschlag:
Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?**

2030 – Leipzig wächst nachhaltig! Ziele und Handlungsschwerpunkte

Leipzig setzt auf Lebensqualität

- Balance zwischen Verdichtung und Freiraum
- Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur



Leipzig besteht im Wettbewerb

- Positive Rahmenbedingungen für qualifizierte Arbeitsplätze
- Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Nachhaltige Mobilität | <input type="checkbox"/> Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur |
| <input type="checkbox"/> Vorsorgende Klima- und Energiestrategie | <input type="checkbox"/> Vorsorgendes Flächen- und Liegenschafts-management |
| <input type="checkbox"/> Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität | <input type="checkbox"/> Leistungsfähige technische Infrastruktur |
| <input type="checkbox"/> Quartiersnahe Kultur-, Sport- und Freiraum-angebote | <input type="checkbox"/> Vernetzung von Bildung, Forschung und Wirtschaft |

Leipzig schafft soziale Stabilität

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

Wirkung auf Akteure

- Bürgerstadt
- Region
- Stadtrat
- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

Leipzig stärkt seine Internationalität

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

Sonstige Ziele

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

Trifft nicht zu

Klimawirkung

Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage

Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)

- | | | | | | | |
|--|-------------------------------------|---|-------------------------------------|------------|-------------------------------------|--------|
| Eingesetzte Energieträger (Strom, Wärme, Brennstoff) | <input checked="" type="checkbox"/> | keine / Aussage nicht möglich | <input type="checkbox"/> | erneuerbar | <input type="checkbox"/> | fossil |
| Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch | <input type="checkbox"/> | Aussage nicht möglich | <input type="checkbox"/> | ja | <input checked="" type="checkbox"/> | nein |
| Speichert CO2-Emissionen (u.a. Baumpflanzungen) | <input type="checkbox"/> | Aussage nicht möglich | <input type="checkbox"/> | ja | <input checked="" type="checkbox"/> | nein |
| Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entiegelung, Regenwassermanagement) | <input type="checkbox"/> | Aussage nicht möglich | <input type="checkbox"/> | ja | <input checked="" type="checkbox"/> | nein |
| Abschätzbare Klimawirkung mit <u>erheblicher Relevanz</u> | <input type="checkbox"/> | ja, da Beschlusspremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer | <input checked="" type="checkbox"/> | nein | | |
| Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung | <input checked="" type="checkbox"/> | ja (<u>Prüfschema endet hier.</u>) | | | | |

Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)

- | | | |
|-----------------------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein (<u>Begründung s. Abwägungsprozess</u>) | <input type="checkbox"/> nicht berührt (<u>Prüfschema endet hier.</u>) |
|-----------------------------|---|--|

Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei erheblicher Relevanz

- | | |
|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t/a): _____ |
| <input type="checkbox"/> | liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: _____ |
| <input type="checkbox"/> | wird vorgelegt mit: _____ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss) |

Sachverhalt

Beschreibung des Abwägungsprozesses:

entfällt

I. Eilbedürftigkeitsbegründung

entfällt

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

entfällt

III. Strategische Ziele

Umsetzung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2030 zur Erhöhung des Radverkehrsanteils.

IV. Sachverhalt

1. Begründung Kreuz auf dem Deckblatt

Die Markierung von Radverkehrsanlagen und Führungen des Radverkehrs insbesondere an Knotenpunkten folgt den Grundsätzen:

- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des bereits mit Radverkehrsanlagen ausgestatteten Hauptstraßennetzes werden an Knotenpunkten grundsätzlich durchgängige Radfurten markiert werden oder die Knotenpunkte mit durchgehenden Radverkehrsanlagen ausgestattet.
- Im Ausnahmefall werden bei beengten Straßenverhältnissen ersatzweise farbliche oder piktogrammgestützte Gestaltungselemente eingesetzt, die die Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum erhöhen.
- Bei der Auswahl der für erforderlich gehaltenen Maßnahmen wird prioritär auf die Anlage 3.7 des Radverkehrsentwicklungsplans 2030+ zurückgegriffen.
- Für Unfallschwerpunkte wird darüber hinaus von der Straßenverkehrsbehörde eine Roteinfärbung von Radfurten angeordnet.

Die bereits praktizierte Roteinfärbung von Radfurten an Knotenpunkten erfolgt als verkehrsrechtliche Anordnung nur dann, wenn sich diese Kreuzungspunkte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu Unfallhäufungsstellen entwickelt haben. Damit wird über das übliche Maß hinaus eine Aufmerksamkeit auf ganz spezielle Punkte im Verkehrssystem gelenkt, an denen Verkehrsteilnehmer die Vorfahrt gewähren müssen, zur Unfallvermeidung besonders gefordert sind.

Für die Antrag konkret genannten Stellen im Straßennetz liegt folgender Umsetzungsstand vor:

Vor dem Hauptbahnhof

Hier wurde 2023 auf Basis einer verkehrsrechtlichen Anordnung die Einordnung eines

Radfahrstreifens auf der Fahrbahn umgesetzt, um die Konfliktsituation vor allem mit dem Fußverkehr im Ein- und Augangsbereich des Bahnhofsgebäudes deutlich und mit Erfolg zu entschärfen. Um den gesamten Radverkehr vor dem Eingangsbereich des Hauptbahnhofs aus dem Gehwegbereich herauszunehmen, ist die Freigabe des Radfahrstreifens unmittelbar vor dem Hauptbahnhof auch in Gegenrichtung Gegenstand einer noch laufenden Planung.

Nördlich der "Höfe am Brühl"

Zur Konfliktschärfung Rad-/Fußverkehr wurden Ende 2023 sowohl auf Höhe der reformierten Kirche als auch über den Radweg nördlich entlang der Höfe am Brühl Fußgängerüberwege markiert, die verkehrsrechtlich eindeutig klarstellen, dass nun an den Querungsstellen des Radwegs der Fußverkehr Vorrang vor dem Radverkehr hat. Inwieweit sich diese Verkehrsregelung bewährt wird evaluiert.

Fahrradstraße Große Fleischergasse bis zum Neuen Rathaus

Die Einfärbung ist hier zur Konfliktvermeidung mit dem Fußverkehr nicht erforderlich, da dieser hier die Gehwege benutzen muss. Der Kfz-Verkehr wird mittlerweile neben der Beschilderung auch mit den extra entwickelten großen Fahrradstraßen-Piktogrammen auf der Fahrbahn auf die Verkehrsregelung hingewiesen.

Die ausschließlich auf dem Promenadenring zum Einsatz kommende Grüneinfärbung der dort neu angelegten Radfahrstreifen erfolgt aus dem Grund, hier eine nach mehreren Jahrzehnten neue Verkehrsführung für den Radverkehr besonders kenntlich zu machen. Alle Verkehrsteilnehmer sollen auf diese Änderung aus Gründen der Unfallprävention aufmerksam gemacht werden. Dieser Sonderfall kann jedoch schon allein aus Kostengründen nicht dazu herangezogen werden, alle Stellen im Leipziger Straßennetz, an denen sich verschiedene Verkehrsströme unterschiedlicher Verkehrsträger kreuzen, farblich zu kennzeichnen. Die eindeutig in § 1 oder durch die Vorfahrtsregelungen der StVO bestehenden Rechte und Pflichten aller Verkehrsteilnehmer bedürfen im Regelfall keiner besonderen farblichen Unterstützung. Die davon geltenden Ausnahmen für Unfallschwerpunkte an Knotenpunkten werden bereits automatisch und systematisch bearbeitet.

Davon unbenommen wird grundsätzlich an neu zu plannenden Knoten des Hauptstraßennetzes, an denen Radverkehr auf Hauptrouten des HauptnetzRad in den Qualitätsstufen IR II und IR III bereits stattfindet oder vorgesehen ist, planerisch dafür Sorge getragen, durchgängige und sichere Radverkehrsanlagen nach den Regeln der Technik sowohl im Streckenverlauf der Hauptverkehrsstraße wie auch an den Knotenpunkten herzustellen. Dabei wird neben der bestmöglichen Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr (z. B. mit Hilfe von markierten Furten) auch auf eine weitestgehende Trennung von Fuß- und Radverkehr und eine Reduzierung möglicher Konfliktpunkte geachtet. Sofern dies aus Platzgründen nur mit farblichen Elementen möglich ist, werden diese alternativ eingesetzt, als sog. Sharrows oder der Markierung von Kombispuren, bei dem in gering vom Kfz-Verkehr belegten Rechtsabbiegespuren der Radverkehr mitgeführt wird. Diese Lösungen werden zudem zukünftig durch punktuelle Einfärbung der Radfahrmarkierungen deutlicher hervorgehoben.

Anlage/n
Keine