



Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-08911

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Radverkehrsentwicklungsplan 2030+

**Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium**

DB OBM - Vorabstimmung
DB OBM - Vorabstimmung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters
gemeinsames Gremium SBB/OR
FA Stadtentwicklung und Bau
zeitweilig beratender Ausschuss Verkehr und Mobilität
AK Ortsvorsteher
Ratsversammlung

**Voraussichtlicher
Sitzungstermin**

24.04.2024

Zuständigkeit

Vorberatung
Vorberatung
Bestätigung
Information zur
Kenntnis
1. Lesung
Vorberatung
Information zur
Kenntnis
Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Der Stadtrat nimmt den Radverkehrsentwicklungsplan 2030+ zur Kenntnis (Anlagen 0 bis 7)
2. Der Stadtrat beschließt die Ziele des Radverkehrsentwicklungsplans 2030+ unter Punkt 2.3 dieser Vorlage.
3. Der Stadtrat beschließt die 1. Fortschreibung des Hauptnetz Rad als Zielnetz für den Radverkehr (Anlage 1).

Räumlicher Bezug

stadtweit

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften Stadtratsbeschluss Verwaltungshandeln

Sonstiges:

Der Radverkehrsentwicklungsplan 2030+ und seine Ziele bilden die Grundlage für die Maßnahmen- und Ressourcenplanung der Stadt zur Radverkehrsförderung und konkretisieren die Mobilitätsstrategie 2030 für das Handlungsfeld Radverkehr.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen	<input checked="" type="checkbox"/>	nein		wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	<input type="checkbox"/>	nein		ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung	<input type="checkbox"/>	nein		ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?	<input type="checkbox"/>	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?	<input type="checkbox"/>	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	<input type="checkbox"/>	nein		wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG	<input type="checkbox"/>	nein		ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung	<input type="checkbox"/>	nein		ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen	<input type="checkbox"/>	ja		nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Auswirkungen auf den Stellenplan	<input checked="" type="checkbox"/>	nein		wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:			

Ziele

Hintergrund zum Beschlussvorschlag:

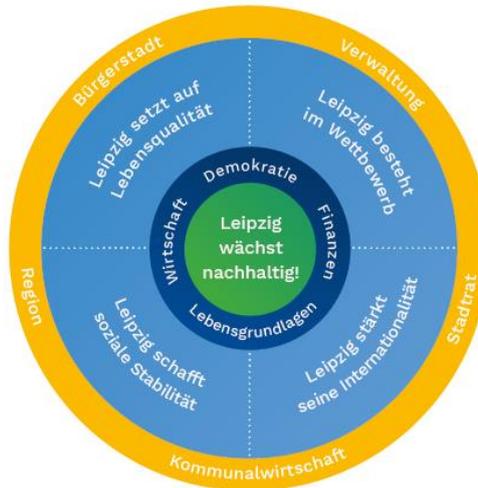
Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

2030 – Leipzig wächst nachhaltig!

Ziele und Handlungsschwerpunkte

Leipzig setzt auf Lebensqualität

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



Leipzig besteht im Wettbewerb

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

Leipzig schafft soziale Stabilität

- Chancengerechtigkeit in der inklusiven Stadt
- Gemeinschaftliche Quartiersentwicklung
- Bezahlbares Wohnen

- Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote
- Lebenslanges Lernen
- Sichere Stadt

Wirkung auf Akteure

- Bürgerstadt
- Region
- Stadttrat

- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

Leipzig stärkt seine Internationalität

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

Sonstige Ziele

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

Trifft nicht zu

Klimawirkung

Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage

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 checked="" type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input 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. Entsiegelung, 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 Beschlussgremium 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)

ja nein (Begründung s. Abwägungsprozess) nicht berührt (Prüfschema endet hier.)

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

Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t./a): _____

liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: _____

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

Die Fortschreibung des RVEP ist eine Maßnahme des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030, des Energie- und Klimaschutzprogramms sowie Bestandteil der Aktionsprogramme Radverkehr 2021/22 und 2023/24.

Er trägt mit der planvollen Entwicklung und Förderung des Radverkehrs als größtenteils emissionsloser Fortbewegungsart den Zielen nachhaltiger Mobilität und dem Erhalt und der Verbesserung der Umweltqualität Rechnung.

IV. Sachverhalt

1. Anlass

Die urbane Mobilität befindet sich im Wandel und muss sich den verschiedenen und vielschichtigen Herausforderungen des Klimawandels, des Ressourcenverbrauchs und sich ändernden Anforderungen der (Stadt-) Gesellschaft stellen. Dem Radverkehr kommt als Teil des Umweltverbunds neben dem ÖPNV und Fußverkehr eine wesentliche Rolle in diesem Transformationsprozess zu.

Der Radverkehrsentwicklungsplans 2030+ stellt die Fortschreibung des 2012 beschlossenen Radverkehrsentwicklungsplans 2010-2020 (BS/RBV-1261/12) dar. Grundlage ist der Beschluss zum Verfahren zur Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplans (VII-DS-00604-NF-01) von 2021. Die im RVEP 2030+ enthaltene 1. Fortschreibung des Hauptnetz Rad, leitet sich aus dem Beschluss zum Hauptnetz Rad (VI-Ifo-08223) der Ratsversammlung von 2020 ab.

Die Fortschreibung des RVEP ist zudem eine Maßnahme des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 (VII-DS-00547-NF-01, Anlage II-3), des Energie- und Klimaschutzprogramms (VII-DS-06102, Maßnahme IV.2) sowie Bestandteil der Aktionsprogramme Radverkehr 2021/22 (VII-DS-00547-NF-01-DS-03) und 2023/24 (VII-DS-07507).

Der Beschluss des Radverkehrsentwicklungsplans 2010-2020 liegt nunmehr rd. 10 Jahre zurück. In der Zwischenzeit wurden die Ziele der städtischen Entwicklung im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts 2030 unter dem Leitsatz „Leipzig wächst nachhaltig“ im Jahr 2018 neu ausgerichtet. Ebenfalls wurden mit der Mobilitätsstrategie 2030 und dem damit beschlossenen Nachhaltigkeitsszenario konkrete Zielvorgaben für die städtische Mobilität festgesetzt. Neben der Erhöhung des Modal Split für den Radverkehr von 17 % in 2015 auf 23 % bis 2030, ist die Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes insgesamt eine wesentliche Zielstellung. Für den Radverkehr ist die Fortschreibung des Entwicklungsplans eine Grundvoraussetzung, um die gesetzten und beschlossenen gesamtstädtischen Ziele erreichen zu können.

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Aufgabenstellung des Radverkehrsentwicklungsplans 2030+

Der Radverkehrsentwicklungsplan soll die gesamtstädtischen Entwicklungsziele mit spezifischen Zielstellungen zur Radverkehrsentwicklung untersetzen. Er soll die zur Zielerreichung notwendigen Maßnahmen benennen und priorisieren sowie die Zielerreichung über Indikatoren messbar machen.

Für die Aufstellung des RVEP 2030+ wurden konkrete Anforderungen formuliert und mit der Auftaktvorlage zur Fortschreibung durch die Ratsversammlung beschlossen (**VII-DS-00604-NF-01**):

- Erarbeitung von Zielstellung und Schwerpunkten für den Leipziger Radverkehr für das nächste Jahrzehnt
- Fortschreibung des Hauptnetz Rad
- Entwicklung von Infrastrukturmaßnahmen für das Hauptnetz Rad
- Maßnahmenentwicklung zur Förderung von Multimodalität und Schaffung von Verknüpfungspunkten zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr
- Weiterentwicklung von Serviceangeboten wie Fahrradparkinfrastruktur und Wegweisung
- Entwicklung von Ansätzen und Maßnahmen zur Förderung des Fahrrads im

- Wirtschaftsverkehr
- Weiterentwicklung von Kommunikationsmöglichkeiten für Themen des städtischen Radverkehrs
- Ansätze zur Weiterentwicklung des Freizeitradverkehrs
- Ableitung von Schlüsselprojekten und Handlungsempfehlungen sowie Evaluationsmöglichkeiten und Zielkontrollen

2.2 Erstellungsprozess

Bereits vor dem förmlichen Beschluss zur Fortschreibung begann die Zusammenstellung nötiger Grundlagen und die Vorbereitung zur Erstellung des RVEP 2030+.

Neben dem RVEP 2010-2020 in Verbindung mit dem 2020 beschlossenen Hauptnetz Rad wurde 2020 das 3. BYPAD-Audit (Bicycle Policy Audit) durchgeführt. Mit der BYPAD-Zertifizierung konnte der Ist-Zustand der Radverkehrsförderung in Leipzig aufgenommen und bereits mögliche Ziele und wesentliche Handlungsfelder der Stadt mit den relevanten Akteuren aus Politik, Verwaltung und Verbänden diskutiert werden.

Meldungen der Nutzerinnen und Nutzer zur Leipziger Radverkehrsinfrastruktur die im Zuge der Stadtradeln-Kampagne 2019 aufgenommen wurden (RADar!), dienten unter anderem zur Identifikation von weiteren Schwerpunkten.

2021 konnte zudem das Hauptnetz Rad über eine Befahrung digital erfasst und damit eine im deutschlandweiten Vergleich einmalige Datengrundlage für die Erstellung des RVEP 2030+ geschaffen werden.

Die eigentliche Konzepterstellung erfolgte ab November 2021. Der Prozess innerhalb der Verwaltung wurde 2022 durch die umfangreiche Beteiligung von Stadtpolitik, Verbänden und Bürgerschaft ergänzt (siehe auch Punkt 6. *Bürgerbeteiligung* sowie Anlage 7).

Ausgehend von den beschlossenen Zielstellungen des INSEK 2030 und der Mobilitätsstrategie 2030, wurden für den RVEP 2030+ eine Vision sowie ambitionierte aber dennoch realistische Ziele in vier Handlungsfeldern definiert. Die Handlungsfelder (Politik, Mensch, Infrastruktur und Wirtschaft) basieren auf dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 des Bundesverkehrsministeriums von 2021 und wurden für den RVEP der Stadt entsprechend angewandt.

Alle abgeleiteten Maßnahmen finden sich in den vier Handlungsfeldern wieder. Mit welcher Maßnahme welche Zielumsetzung unterstützt werden soll, wird somit leicht nachvollziehbar.

2.2 Die Vision: Radfahren verbindet Leipzig

Die Vision „*Radfahren verbindet Leipzig*“ beschreibt in fünf Dimensionen die Rolle des Radverkehrs im Gesamtgefüge der städtischen Mobilität:

1. Radfahren verbindet die Stadtgesellschaft
 - **Sichere Radverkehrsbedingungen im Sinne einer „Vision Zero“**
 - **Teilhabe aller gesellschaftlicher Gruppen**
 - **Kostengünstige Mobilität**
2. Radfahren verbindet alle Altersstufen
 - **Komfortable Fahrradnutzung für alle Altersstufen**
3. Radfahren verbindet die Stadtteile
 - **Flächendeckende, durchgängige Radverkehrsinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet**

4. Radfahren verbindet Stadtgesellschaft und Wirtschaft,
 - **Gute Radverkehrsbedingungen machen Leipzig als Standort attraktiver**
 - **Kostenersparnis für Stadt und Wirtschaft durch höhere Verkehrsleistung im Radverkehr**
5. Radfahren verbindet Nachhaltigkeit und Klimaschutz
 - **Verlagerung von Verkehr auf das Fahrrad leistet einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz**

In diesen fünf Dimensionen entfaltet der Radverkehr seine positive und weiter zu stärkende Wirkung. Dieses Grundverständnis wird dem RVEP 2030+ vorangestellt und dient als Ausgangspunkt für das Gesamtkonzept. **Die Vision „Radfahren verbindet Leipzig“ blickt dabei bewusst über das Jahr 2030 hinaus. Das „+“ im Titel des Radverkehrsentwicklungsplans 2030+ drückt diese langfristige Perspektive aus.**

2.3 Die Ziele des RVEP 2030+

Ausgehend von der Vision *„Radfahren verbindet Leipzig“* wurden die konkreten Ziele innerhalb der vier Handlungsfelder entwickelt. Die Ziele sind als Qualitätsziele formuliert und beschreiben somit den zu erreichenden qualitativen Zielzustand **für das Jahr 2030**:

Handlungsfeld Fahrrad & Politik:

- Die notwendigen Ressourcen stehen bereit.
- Radverkehr ist als Querschnittsaufgabe fest verankert und anerkannt.
- Es findet eine Bürgerinnen- und Bürger-orientierte Kommunikation statt.

Handlungsfeld Fahrrad & Mensch:

- Der Radverkehrsanteil nimmt zu und der CO₂-Ausstoß wird damit gesenkt
- Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr ist erhöht.
- Es existiert ein fahrradfreundliches Verkehrsklima und die Zufriedenheit mit den Radverkehrsbedingungen ist gestiegen.

Handlungsfeld Fahrrad & Infrastruktur:

- Es gibt eine anforderungsgerechte und lückenlose Fahrradinfrastruktur.
- Es besteht ein Netzanschluss für Randgebiete und Wirtschaftsschwerpunkte.
- Die Erhaltung, Unterhaltung und Pflege der Radverkehrsanlagen ist gesichert.

Handlungsfeld Fahrrad & Wirtschaft:

- Die Fahrradnutzung im urbanen Wirtschaftsverkehr ist etabliert.
- Das Fahrrad wird als lokaler Wirtschafts- und Wertschöpfungsfaktor wahrgenommen.

Um die Zielerfüllung im Sinne des SMART-Ansatzes (Spezifisch, Messbar, Atraktiv, Realistisch, Terminiert) zu gestalten, wurden für alle Handlungsfelder Indikatoren und zu erreichende Werte definiert.

2.4 Indikatoren

Für die Messbarkeit der Ziele wurde ein Set verschiedener Indikatoren ermittelt und, sofern möglich, mit Zielwerten für 2030 ergänzt. Das Indikatoren-Set operationalisiert bereits beschlossene Zielwerte und Vorgaben (u.a. Steigerung der Attraktivität des Umweltverbunds oder Modal Split mit 23 % Radverkehrsanteil).

Für die 11 Ziele in den vier Handlungsfeldern wurden folgende Indikatoren bestimmt:

Handlungsfeld Fahrrad & Politik

- Investitionen pro Einwohner und Jahr in die Radverkehrsförderung mit der Zielstellung, diese sukzessive auf 30 Euro pro Einwohner und Jahr zu steigern
- Platzierung der Stadt im ADFC-Fahrradklimatest mit der Zielstellung, bis 2030 zu den drei Erstplatzierten in der Größenklasse ab 500.000 Einwohner zu gehören

Handlungsfeld Fahrrad & Mensch

- Modal Split mit der Zielstellung, den Radverkehrsanteil auf 23 % und den Radverkehrsanteil an Arbeitswegen auf 35 % zu steigern
- Relatives Unfallrisiko mit dem Ziel der Senkung um 25% von 2020 auf 2030
- Zufriedenheit mit Radverkehrsbedingungen gemäß kommunaler Bürgerumfrage mit dem Ziel, diese auf mindestens 40 % („zufrieden“ bzw. „sehr zufrieden“) zu erhöhen

Handlungsfeld Fahrrad & Infrastruktur

- Lückenschlüsse im Hauptnetz Rad bei IR II und IR III Verbindungen: Ziel 100 % bis 2030. (Knoten- bzw. Kreuzungspunkte, Neubaustrecken und Radschnellverbindungen sind hiervor ausgenommen, da aufgrund der Komplexität keine Erreichbarkeitsaussagen getroffen werden können. Maßnahmen zur Verbesserung der Situation an Knotenpunkten sind jedoch Bestandteil des RVEP 2030+.)
- Erhöhung der Zahl öffentlicher Radabstellanlagen auf 50 Stellplätze pro 1.000 EW bis 2030
- Steigerung öffentlicher Lastenradabstellplätze auf 2 pro 1.000 Einwohner bis 2030
- Etablierung eines 365-Tage-Netzes bis 2030

Handlungsfeld Fahrrad & Wirtschaft

(Für das Handlungsfeld müssen zur Ableitung genauer Zielwerte noch entsprechende Datengrundlagen erhoben werden.)

- Steigerung des Fahrrad-Anteils am Personenwirtschaftsverkehr
- Steigerung des Anteils der Lastenradnutzung im Wirtschaftsverkehr
- Arbeitsplätze in der Fahrradwertschöpfung (Herstellung, Wartung, Handel, Service, Dienstleistung/Tourismus)

2.5 Ergebnisse und Maßnahmen

Neben Vision und Zielen wurden gemäß Aufgabenstellung das Hauptnetz Rad erstmalig fortgeschrieben, Qualitätsstandards für den Netzausbau definiert und für die vier oben genannten Handlungsfelder konkrete Maßnahmen entwickelt.

Fortschreibung Hauptnetz Rad

Das Hauptnetz Rad als Zielnetz für die infrastrukturelle Radverkehrsentwicklung wurde im Zuge der Fortschreibung überprüft und geschärft. Grundlage dafür waren die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, FGSV 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Als wesentliche Neuerung wurden ein System von Ringen und Radialen entwickelt, um die Verbindungen zwischen Stadt- und Ortsteilen sowie mit den umliegenden Städten und Gemeinden zu stärken (Anlage 3.2). Die Definition des Ring- und Radialsystems wirkt sich insbesondere im Bereich der Priorisierung von identifizierten Ausbaubedarfen aus, mit dem

Ziel, diesen in der Gesamtschau der Infrastrukturmaßnahmen ein besonderes Gewicht zu geben.

Insgesamt stellt das Hauptnetz Rad eine wesentliche Grundlage für die systematische und zielgerichtete Netzentwicklung für den Radverkehr und die benötigte Infrastruktur dar. Konkrete Änderungen zum bisherigen Netz sind in Anlage 3.16 dargestellt.

Die zweijährliche Fortschreibung des HNR, gemäß Beschluss VI-Ifo-08223 für das Jahr 2026 wieder vorgesehen, wird unter enger Beteiligung des AfU und ASG durchgeführt. Die ergebnisoffene Prüfung und Überarbeitung des Netzes insbesondere bei Betroffenheit von naturschutzrechtlich und gartendenkmalpflegerischen relevanten Abschnitten lässt Spielraum für Veränderungen des Netzes. Die Beteiligung erfolgt dabei im Rahmen eines Workshops.

Aktualisierte Zielbreiten und Qualitätsstandards für den Netzausbau

Die im Beschluss zum Hauptnetz Rad (2020) festgelegten Zielbreiten für Radverkehrsanlagen wurden weiterentwickelt und durch Qualitätsstandards ergänzt. Ziel ist es, einheitliche und transparente Standards als Planungsgrundlagen bereitzustellen und Ausbaubedarfe anhand einheitlicher Vorgaben zu ermitteln. **Die Zielbreiten und Qualitätsstandards werden dabei im Kontext des konkreten Vorhabens und des konkreten Umfelds betrachtet. Gegebenenfalls sind auch Abweichungen möglich, da z.B. Belange vorhandener Schutzgebiete eine Abweichung erfordern.**

Für die Zielbreiten und Qualitäten wurde sich auf verschiedene Empfehlungen und Hinweise der FGSV bezogen. Mit den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV, FGSV 2021) und den Empfehlungen zur Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima, FGSV 2022), lagen hierfür aktuelle Grundlagen vor. Die zentrale Grundlage für die Infrastrukturgestaltung, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, FGSV 2010), befindet sich aktuell in Fortschreibung. In Erwartung, dass die Veröffentlichung der aktualisierten ERA unmittelbar bevorsteht, wurden schon absehbare Anpassungen von Infrastruktur-Zielbreiten auch bereits im RVEP 2030+ aufgenommen.

Da eine Anpassung von Zielbreiten und Standards Auswirkungen für eine Vielzahl von Radverkehrsinfrastrukturen in Leipzig hat, ergibt sich eine zunächst große Zahl von nötigen Anpassungen. Um hier die Ziele des RVEP 2030+, insbesondere das Ziel der lückenlosen Infrastruktur, nicht aus dem Fokus zu verlieren, ist mit der durchgeführten Priorisierung eine Bewertung der Dringlichkeit der Infrastrukturmaßnahmen-Umsetzung Bestandteil des RVEP 2030+. Die Darstellung der aktualisierten Zielbreiten für Radverkehrsinfrastrukturen und die Qualitätsstandards finden sich in Anlage 2.

Maßnahmenentwicklung in vier Handlungsfeldern

Zur Umsetzung der Ziele des RVEP 2030+ wurden für die vier Handlungsfelder 56 Maßnahmen und 11 Pilotprojekte abgeleitet. Neben der textlichen Beschreibung (Anlage 0, Kapitel 4) sind diese Maßnahmen auch in Form von Steckbriefen dargestellt (Anlage 4).

Im *Handlungsfeld Fahrrad & Politik* wird der Fokus auf die Stärkung der Radverkehrsplanung und Ressourcenbereitstellung sowie auf den stärkeren Austausch zwischen Verwaltung und Stadtbevölkerung gelegt. Es wurden hierfür sechs Maßnahmen identifiziert und beschrieben.

Das *Handlungsfeld Fahrrad & Wirtschaft* und die darin enthaltenen 12 Maßnahmen widmen sich den Themen der Lastenradnutzung im urbanen Wirtschaftsverkehr, dem Mobilitätsmanagement und der Stärkung des Freizeitradverkehrs.

Im *Handlungsfeld Fahrrad & Mensch* werden 20 Maßnahmen zur den Themen Verkehrssicherheit, Multimodalität und Services sowie Information und Beteiligung der

Bürgerschaft abgeleitet.

Für den Bereich *Fahrrad & Infrastruktur* werden 18 Maßnahmen abgeleitet. Dabei werden die Infrastrukturen für den fließenden Radverkehr und den ruhenden Radverkehr betrachtet. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Erhöhung der Alltagstauglichkeit der Radverkehrsbedingungen identifiziert.

Aus allen entwickelten Maßnahmen im RVEP 2030+ wurden 11 Pilotprojekte ermittelt, welche verschiedene besondere Funktionen erfüllen, eine Signalwirkung besitzen oder zukünftige Maßnahmen in einem ersten Schritt erproben sollen (Anlage 0, Kapitel 5).

Infrastrukturbedarfe

Ausgehend vom Hauptnetz Rad sowie den Zielbreiten und Qualitätsstandards, wurden ca. 1.000 Infrastrukturmaßnahmen in Form von Anpassungsbedarfen abgeleitet. Diese gliedern sich in die folgenden Themenfelder:

- Breitenmaßnahmen
- Führungsformmaßnahmen
- Fahrradstraßen
- Trennung Fuß und Rad
- Knotenpunktmaßnahmen
- Verbesserung der Oberflächenqualität

Diese Größenordnung ergibt sich aus einer Vielzahl von Breitenanpassungen bestehender Radverkehrsanlagen aufgrund neuer Zielvorgaben (ca. 500 Bedarfe) und durch die sehr detaillierte und automatisierte Erfassung des Ist-Zustands. Viele einzelne Bedarfe stehen darüber hinaus in einem räumlichen Zusammenhang, so dass in einer Bearbeitung und Umsetzung in der Regel mehreren Anpassungsbedarfen begegnet werden kann.

Die durchgeführte Priorisierung fokussiert auf die wichtigsten Maßnahmen zur Zielerreichung des RVEP 2030+, um bis 2030 vor allem Netzlücken zu schließen und die Nutzbarkeit des Hauptnetz Rad insgesamt zu verbessern.

Einen Überblick über alle nötigen Maßnahmen im Hauptnetz Rad bieten die Anlagen 3.3 mit Erläuterung in Anlage 6 sowie eine tabellarische Darstellung in Anlage 5. Diese sind nochmals themenspezifisch nach Breitenmaßnahmen (Anlage 3.11 und 3.12), Führungsformmaßnahmen (Anlage 3.9 und 3.10), Fahrradstraßen (Anlage 3.5), Trennung Fuß und Rad (Anlage 3.6), Knotenpunktmaßnahmen (Anlage 3.7 und 3.8) und Verbesserung der Oberflächenqualität (Anlage 3.13) untersetzt.

2.6 Priorisierung

Alle Maßnahmen wurden anhand einer entwickelten Systematik priorisiert. Damit ergeben sich hinsichtlich Dringlichkeit und Relevanz Schwerpunkte, die eine strukturierte Bearbeitung ermöglichen. Die Priorisierung leitet sich über alle Maßnahmen aus den definierten Zielen des RVEP 2030+ ab. 18 der 56 entwickelten Maßnahmen sind dabei der höchsten Priorität zugeordnet. Die Systematik wird in Anlage 6 dargestellt.

Für die Infrastrukturbedarfe wurde ebenfalls eine Priorisierung über alle Bedarfe in den jeweiligen Themenfeldern durchgeführt, um die große Anzahl von Bedarfen systematisch gewichten zu können. Die gewählte Systematik wird ebenfalls in Anlage 6 erläutert.

Es wird angenommen, dass nicht alle vorgeschlagenen und identifizierten Maßnahmen bis 2030 umgesetzt werden können. Die Bedarfe zur Infrastruktur können oft nur innerhalb größerer (Straßen-)Bauvorhaben oder gemeinsamer Vorhaben mit der L-Gruppe umgesetzt werden, auch sind nötige Grunderwerbs- und **integrierte** Planungsprozesse zum Teil mit

einem erheblichen Zeitaufwand verbunden. Aus diesem Grund ist der Fokus auf die priorisierten Maßnahmen zu legen, um bis 2030 insbesondere das Ziel der Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz zu erreichen.

Bei den Maßnahmen die nicht direkt die Verkehrsinfrastruktur betreffen, ist im Rahmen der konkreten Umsetzung zu prüfen, welche Aktivitäten Synergien mit weiteren drängenden Maßnahmen der Stadt und ggf. Dritter ergeben.

2.7 Umsetzungsprogramme

Die Umsetzung der Maßnahmen wird maßgeblich über den Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie und dessen jeweilige Fortschreibung gesteuert. Dies betrifft vordergründig alle Maßnahmen, die durch das Verkehrs- und Tiefbauamt realisiert werden können.

Mit den beiden Aktionsprogrammen Radverkehr 2021/22 und 2023/24 wurde im Fachamt mit dem Team Radverkehr bereits eine Struktur zur Umsetzung der vielfältigen Maßnahmen der Radverkehrsförderung geschaffen. Ausgerichtet an den jeweiligen Doppelhaushalten wird diese Arbeit fortgesetzt und ein nahtloser Übergang vom Aktionsprogramm Radverkehr in die Umsetzung der Maßnahmen des RVEP 2030+ gewährleistet.

2.8 Zielkontrolle/ Evaluation

Die Bearbeitung der identifizierten Maßnahmen und die damit erzielten Effekte sollen durch ein Monitoring begleitet werden. Wesentlich ist hierbei die Zielerreichungskontrolle **und Überprüfung der Einhaltung von Qualitätskriterien**. Dazu werden Intervalle zur Datenerhebung für die Indikatoren des RVEP 2030+ vorgeschlagen.

Neben der Zielkontrolle sollen im Rahmen der Evaluation als Ergänzung auch Wirkungskontrollen und Wirtschaftlichkeitskontrollen zu Effekten einzelner Maßnahmen durchgeführt werden.

2.9 Zusammenfassung

Der Radverkehrsentwicklungsplan 2030+ schreibt den Plan 2010-2020 unter Berücksichtigung der aktuellen Strategien und Konzeptionen der Stadt Leipzig, der Anforderungen aus der Nutzerschaft, der neuesten technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen und der räumlich-örtlichen Bedingungen fort.

Der RVEP 2030+ formuliert eine Vision und Ziele und untersetzt diese mit Maßnahmen und deren Priorisierung. Im Wesentlichen werden zu folgenden Themen Aussagen getroffen:

- Vision für den Leipziger Radverkehr
- Ziele der kommunalen Radverkehrsförderung
- Indikatoren zur Zielerreichung
- Fortschreibung des Hauptnetz Rad
- Zielbreiten und Qualitätskriterien für Radverkehrsinfrastrukturen
- 56 Maßnahmen in 4 Handlungsfeldern
- 11 Pilotprojekte
- > 1.000 Infrastrukturbedarfe
- Allgemeine Planungsgrundsätze
- Priorisierung aller enthaltenen Maßnahmen
- Ansatz zur Evaluation

Nicht jeder Bestandteil des RVEP 2030+ ist für jede Ziel- und Akteursgruppe von gleicher Bedeutung, jedoch werden alle Aspekte in einer integrierten Betrachtung zusammengeführt, um eine insgesamt nachvollziehbare Gesamtstrategie vorzulegen.

3. Realisierungs- / Zeithorizont

Der Horizont zur Umsetzung ist auf das Jahr 2030 gerichtet, bis dahin wird bei entsprechender Ressourcenunterstützung die Zielerreichung des RVEP 2030+ angestrebt.

4. Finanzielle Auswirkungen

Mit dem Beschluss ergeben sich keine direkten finanziellen Auswirkungen. Mit dem Radverkehrsentwicklungsplan 2030+ werden keine einzelnen Maßnahmen oder deren Umsetzung beschlossen. Die Maßnahmen werden vor allem im Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie gemeinsam mit allen weiteren Maßnahmen priorisiert und zur Umsetzung eingeordnet. Nötige Haushaltsmittel werden in diesem Verfahren angemeldet. Für die Aktivitäten anderer Dezernate und Ämter der Verwaltung kommen gegebenenfalls andere Verfahren zur Priorisierung, Mittelanmeldung/ -bindung zur Anwendung. Der RVEP 2030+ stellt für diese Prozesse die wesentliche Grundlage dar und entfaltet darüber seine Wirkung.

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

Mit dem Beschluss ergeben sich keine direkten Auswirkungen auf den Stellenplan. Mit einem angestrebten Investitionszuwachs ggf. notwendige personelle Ressourcen zur Umsetzung sind in den Haushaltsplanungen anzumelden.

6. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt

geplant

nicht nötig

Die bisherige Beteiligung wurde sowohl in einem geschlossenen Akteurskreis (intern) als auch offen mit der Stadtgesellschaft durchgeführt. Die interne Beteiligung umfasste neben den Ämtern einen Beirat aus Stadtratsfraktionen und Verbänden bzw. Vereinen. Dem Beirat wurden in drei Veranstaltungen die Bearbeitungsstände dargelegt und gemeinsam die Schwerpunkte, insbesondere die Ziele, entwickelt und diskutiert. Insgesamt brachten sich fünf Stadtratsfraktionen, das Jugendparlament, zwei städtische Beiräte und neun Verbände in dieses Verfahren ein. Die betreffenden Ämter der Stadtverwaltung wurden im Rahmen einer Fachbeteiligung in drei Workshops einbezogen; darüber hinaus fanden kontinuierliche Abstimmungen zu Einzelthemen statt.

Die Sicht der Nutzenden war im Erstellungsprozess des RVEP 2030+ wesentlicher Ausgangspunkt für die Ableitung der Maßnahmen und wichtiges Element im Priorisierungsverfahren. In einer digitalen Auftaktveranstaltung im Mai 2022 wurde der Beteiligungsprozess für die Öffentlichkeit gestartet und Stimmungsbilder und Anforderungen abgefragt. Im Juli und Dezember fanden Workshops zu den Schwerpunkten Maßnahmen und Priorisierung statt. Die Workshops wurden durch eine Online-Beteiligung im Juni ergänzt, in der mittels Fragebogen und Freitextmeldungen Einschätzungen zur Radverkehrsförderung und relevanten Themen abgegeben werden konnten. Allein Online nahmen 3.961 Personen teil, sodass insgesamt weit über 4.000 Bürgerinnen und Bürger im Beteiligungsprozess einbezogen werden konnten. Zusätzlich wurde im Juni 2022 der Projektstand auf der Leipziger Ökofete vorgestellt und mit den Interessierten diskutiert. Im

September fand zudem eine öffentliche Diskussionsrunde mit Vertretern aus Bremen und Dresden zum Radverkehr statt, in der Fragen an die Expertinnen und Experten gestellt und so ein Einblick in die Ansätze und Möglichkeiten kommunaler Radverkehrsförderung anderer Städte gewonnen werden konnte.

Abgeschlossen wurde das bisherige Beteiligungsverfahren durch die Abfrage von Hinweisen zum Entwurf des RVEP 2030+ im 2. Quartal 2023 an die Beteiligten des Beirats, weiterer Träger öffentlicher Belange, angrenzender Gebietskörperschaften und relevanter Ämter. Die Hinweise und Abwägungsergebnisse dieses frühzeitigen informellen Umlaufs sind anonymisiert in der Anlage 7 aufgeführt.

Die umfangreiche Beteiligung wird auch für die Umsetzung des RVEP 2030+ als wesentlicher Bestandteil gesehen.

7. Besonderheiten

Entfällt.

8. Folgen bei Nichtbeschluss

Bei Nichtbeschluss fehlt der Verwaltung eine Grundlage zur integrierten Radverkehrsförderung und es wird die im Rahmenplan, im Energie- und Klimaschutzprogramm und im Aktionsprogramm Radverkehr enthaltene Maßnahme der Erstellung des Radverkehrsentwicklungsplans 2030+ nicht umgesetzt.

Anlage/n

- 1 Anlage 0 - Radverkehrsentwicklungsplans 2030+ (öffentlich)
- 2 Anlage 1 - Hauptnetz Rad (öffentlich)
- 3 Anlage 2 - Qualitätsstandards (öffentlich)
- 4 Anlagen 3.1-3.18 - Plananlagen (öffentlich)
- 5 Anlage 4 - Maßnahmensteckbriefe (öffentlich)
- 6 Anlage 5 - Maßnahmenliste Infrastruktur (öffentlich)
- 7 Anlage 6 - Methodenbericht (öffentlich)
- 8 Anlage 7 - Beteiligungsbericht (öffentlich)
- 9 Anlage 8 - Synopse TÖB-Beteiligung (öffentlich)