



Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-09238

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
**Fortschreibung des Rahmenplans zur Umsetzung der
Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig**

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
FA Stadtentwicklung und Bau		Vorberatung
zeitweilig beratender Ausschuss Verkehr und Mobilität		Vorberatung
gemeinsames Gremium SBB/OR	19.03.2024	Information zur Kenntnis
AK Ortsvorsteher	11.03.2024	Information zur Kenntnis
Ratsversammlung	24.04.2024	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

- Die Ratsversammlung bestätigt die 1. Fortschreibung des Rahmenplans als Gesamtheit aller Maßnahmen zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 (vgl. Anlage 1 und 2).
 - Die Maßnahmen entsprechend Anlage 1 (die in 2025/26 begonnen bzw. realisiert werden sollen) werden zum Verfahren der Aufstellung des Doppel-Haushaltes 2025/26 unter Einhaltung der Methodik zur Aufstellung des Haushaltsplanentwurfes angemeldet.
 - Die Maßnahmen entsprechend Anlage 2 (die ab 2027 ff. begonnen bzw. realisiert werden können), werden im Rahmen der nächsten Aktualisierung des Rahmenplans zeitlich eingeordnet.
 - Die Realisierungszeiträume von Maßnahmen der Vorlage „Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig – Rahmenplan zur Umsetzung“ (VII-DS-00547-NF-01) werden dementsprechend aufgehoben.
 - Im Zuge der Haushaltsplanung sind Vorhaben der bis dahin beschlossenen Fachplanungen, insbesondere der Fußverkehrsentwicklungsplan, Radverkehrsentwicklungsplan sowie potentielle Einzelmaßnahmen im Zuge der sich in Bearbeitung befindlichen Wärmeplanung zu bewerten und ggf. aufzunehmen.
 - Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Zuge der Haushaltsaufstellung und dem Beschluss der Haushaltssatzung die Vorhaben abschließend priorisiert werden. Der Stadtrat wird über Änderungen im zuständigen Ausschuss informiert.
- Der Rahmenplan dient als Grundlage für
 - die Steuerung der Planungs- und Umsetzungsaktivitäten der Ämter und städtischen Unternehmen im Verkehrsbereich sowie
 - die konkretisierenden Fach- und Investitionsprogramme, einschließlich Fördermittelanträge, des Verkehrs- und Tiefbauamtes (künftig: Mobilitäts- und Tiefbauamt) und der Leipziger Gruppe.

3. Der Planungsbeschluss für die durch die Haushaltssatzung bestätigten Infrastrukturmaßnahmen wird hiermit gefasst (Planungsbeschluss gemäß Hauptsatzung). Die Maßnahmen sind vorbehaltlich der Bereitstellung finanzieller Mittel zu sehen.
4. Der Stadtrat nimmt die Zeitschiene in Bezug auf die regelmäßige Aktualisierung (erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanung im 2-Jahres-Rhythmus) sowie Fortschreibung (erfolgt im 4-Jahres-Rhythmus) des Rahmenplans zur Kenntnis (vgl. auch Abschnitt IV, Kapitel 3).

Räumlicher Bezug

Gesamtes Stadtgebiet

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften Stadtratsbeschluss Verwaltungshandeln

Sonstiges:

Mit der Fortschreibung des „Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030“ wird einerseits dem Beschluss des Stadtrates nachgekommen darzustellen, mit welchen Maßnahmen die „Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig“ in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollte und welche Voraussetzungen einschließlich finanzieller Mittel dafür notwendig wären (vgl. VI-DS-03902-NF-02). Andererseits wird mit dieser Vorlage auch dem Stadtratsbeschluss Rechnung getragen, dass der Rahmenplan nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens ab 2021 regelmäßig fortzuschreiben ist (vgl. VII-DS-00547-NF-01).

Der Rahmenplan dient der Verwaltung, den involvierten Unternehmen der Stadt und der Politik neben der Ausrichtung, Koordinierung und Priorisierung eigener Aktivitäten und Planungen insbesondere auch dazu, für die finanziell nicht im Haushalt der Stadt abbildbaren Bedarfe nach Fördermöglichkeiten zu suchen und soweit möglich auf die Gestaltung und Ausweitung geeigneter Fördermöglichkeiten und anderer Finanzierungsquellen Einfluss zu nehmen.

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 checked="" 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 schafft soziale Stabilität

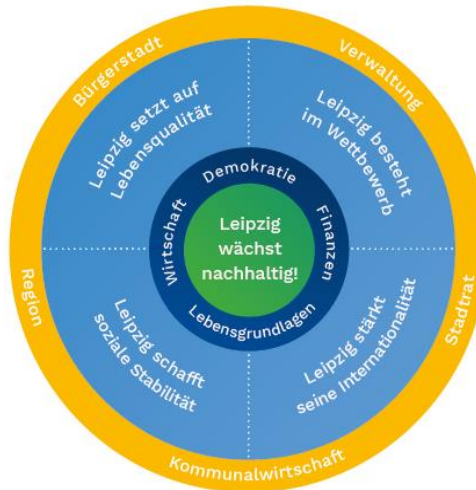
- Chancengerechtigkeit in der inklusiven Stadt
- Gemeinschaftliche Quartiersentwicklung
- Bezahlbares Wohnen

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

Sonstige Ziele

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

Trifft nicht zu



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 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

Wirkung auf Akteure

- Bürgerstadt
- Region
- Stadttrat

- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

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 checked="" type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	<input checked="" type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Abschätzbare Klimawirkung mit <u>erheblicher Relevanz</u>	<input 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)			
<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 <u>erheblicher Relevanz</u>			
<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

Die Fortschreibung des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig sowie die darin enthaltenen Maßnahmen dienen prioritär der Umsetzung des strategischen Ziels der nachhaltigen Mobilität, zielen aber auch auf weitere Themen wie eine leistungsfähige technische Infrastruktur sowie den Erhalt und die Verbesserung der Umweltqualität.

IV. Sachverhalt

1. Anlass

Die vorliegende Unterlage nimmt unmittelbaren Bezug auf die Stadtratsbeschlüsse „Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig“ (Nr. VI-DS-03902-NF-02 vom 27.09.2018) sowie „Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig – Rahmenplan zur Umsetzung (Nr. VII-DS-00547-NF-01 vom 15.07.2020). Entsprechend Beschlusspunkt 9 ist der Rahmenplan nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens ab 2021 regelmäßig zu evaluieren, fortzuschreiben und dem Stadtrat zur Beschlussfassung zu übergeben, um insbesondere die in den folgenden Doppelhaushalten entstehenden finanziellen und personellen Bedarfe frühzeitig abzubilden. Dieser Aufgabe wird mit dieser Vorlage Rechnung getragen. Mit der 1. Fortschreibung des Rahmenplans werden zudem die Grundlagen für Anmeldung von Maßnahmen bzw. der benötigten finanziellen Mittel geschaffen.

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Aufbau der Vorlage und des Rahmenplans 2023

Sowohl die Struktur der vorliegenden Unterlage als auch des Rahmenplans 2023 selbst wurde im Vergleich zum Rahmenplan 2020 und der dazugehörigen Beschlussvorlage angepasst. Dies erfolgte vorrangig mit dem Ziel, den Rahmenplan künftig als Instrument zur Vorbereitung des Haushaltsaufstellungsverfahrens für die Vorhaben im Bereich Verkehr und Mobilität zu etablieren, in diesem Fall mit Blick auf die Erarbeitung des Doppelhaushaltes 2025/2026 ab 2024. Hierfür sind tabellarische Übersichten über alle Maßnahmen, u. a. mit Angabe des Realisierungszeitraumes und (geschätzter) Kosten, notwendig.

Darüber hinaus erfolgt keine Unterteilung der einzelnen Maßnahmen in Handlungsfelder. Dies hat u. a. den Hintergrund, dass Maßnahmen nicht immer sauber einem konkreten Handlungsfeld zugeordnet werden können, da es sich oftmals um integrierte Themen handelt, die mehrere oder alle Verkehrsarten bzw. Themenbereiche betreffen. Demzufolge enthält der Rahmenplan 2023 (im Vergleich zum Rahmenplan 2020) auch keine zusätzliche textliche Beschreibung der Handlungsfelder mehr.

Die Maßnahmenlisten des Rahmenplans 2023 sind in Anlage 1 und 2 beigefügt. Dieser hat die Form einer tabellarischen Übersicht über die Gesamtheit aller Maßnahmen und Programme, die in den kommenden Jahren zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 begonnen bzw. realisiert werden sollen. Der Zeitraum erstreckt sich auf die Jahre ab 2025 ff. und betrachtet den Ergebnis- und Investitionshaushalt.

Die in Anlage 1 dargestellten Maßnahmen sollen im nächsten Doppelhaushalt 2025/26 begonnen bzw. realisiert werden und werden demnach für das Verfahren zur Aufstellung des Doppel-Haushaltes 2025/26 angemeldet. Die in Anlage 2 aufgelisteten Maßnahmen können aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Kapazitäten erst in den Jahren ab 2027 ff. begonnen bzw. realisiert werden. Die „Einordnung“ in die Anlagen 1 und 2 hat sich aus der durch die Mitarbeiter/-innen der Stadtverwaltung und der L-Gruppe vorgenommenen Bewertung jeder einzelnen Maßnahme ergeben. Das konkrete Vorgehen zur Priorisierung kann dem Schema in Anlage 4 entnommen werden.

Exemplarisch sind in Anlage 3 die Steckbriefe für sogenannte Programme, die künftig mehrere Maßnahmen unter einer Globalposition bündeln, beigefügt. Die jeweils zugehörigen Anlagen zeigen, welche Einzelpositionen in den Jahren 2025 und 2026 begonnen bzw. umgesetzt werden sollen.

In Anlage 6 sind die für den Rahmenplan 2023 relevanten Querschnittsthemen sowie die damit einhergehenden Aspekte und geplanten Aktivitäten dargestellt.

Der Abgleich mit dem Rahmenplan 2020 ist in Anlage 5 zu finden. Die tabellarische Übersicht (Anlage 5.1) zeigt den aktuellen Stand der Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2020 und ordnet ein, wo sich die Maßnahmen ggf. im Rahmenplan 2023 wiederfinden. Anlage 5.2 beschreibt in Textform den aktuellen Stand der im Rahmenplan 2020 definierten Querschnittsthemen und damit einhergehender Aktivitäten.

2.2 Stand der Umsetzung der Maßnahmen und Querschnittsthemen aus dem Rahmenplan 2020

2.2.1 Stand der Umsetzung der Maßnahmen

Im Rahmenplan 2020 wurde in den Anlagen II-1 bis II-10 der tabellarische Maßnahmenkatalog für alle 10 Handlungsfelder beigefügt. Um den bis dato (Stand September 2023) erreichten Stand der Maßnahmen des Rahmenplans 2020 abzubilden, wurde ein entsprechender Abgleich vorgenommen, der in Anlage 5.1 als Tabelle dargestellt ist. Darin enthalten sind die jeweiligen Anlagen-Bezeichnungen und Maßnahmen-Nummern des Rahmenplans 2020 sowie der aktuelle Bearbeitungsstand, die Einschätzung der Realisierbarkeit bis Ende 2026 und – sofern diese Maßnahme weiterhin in der 1. Fortschreibung des Rahmenplans enthalten ist – die entsprechende Maßnahmen-Nummer des Rahmenplans 2023.

Aus der Anlage 5.1 wird deutlich, dass von den Maßnahmen des Rahmenplans 2020 mit heutigem Stand (Oktober 2023) die Mehrheit der Maßnahmen in Bearbeitung bzw. abgeschlossen ist. Rund 20 % der sich in Bearbeitung befindlichen Maßnahmen sind dabei zeitlich fortlaufende Maßnahmen, d. h. diese haben – nach heutigem Stand – kein Enddatum. Beispiele hierfür sind die Prüfung und Umsetzung weiterer Fahrradstraßen oder auch die Umsetzung des Gehwegsanierungsprogramms. Für alle im Rahmenplan 2020 enthaltenen Maßnahmen existieren Steckbriefe mit entsprechenden Details zu diesen.

Anlage 5.1 zeigt damit auch, dass die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig erfolgreich angegangen werden konnte. Nichtsdestotrotz gilt es, in den kommenden Jahren weitere entscheidende Maßnahmen zur Umsetzung des 2018 beschlossenen Nachhaltigkeits-Szenarios zu beginnen bzw. abzuschließen (vgl. Kap. 2.3 / Anlagen 1 und 2).

2.2.2 Stand der Umsetzung der Querschnittsthemen

In den Anlagen II-A bis II-F des Rahmenplans 2020 wurden folgende sechs Querschnittsthemen beschrieben:

- Finanzierung
- Organisation
- Recht
- Kommunikation
- Aufteilung Verkehrsraum
- Digitalisierung.

Um zu den Querschnittsthemen den bis dato (Stand Oktober 2023) erreichten Stand aufzuzeigen, wurde ebenfalls ein entsprechender Abgleich vorgenommen, der in Anlage 5.2 in Textform beigefügt ist.

Dabei wurden die im Rahmenplan 2020 in den jeweiligen Querschnittsthemen beschriebenen Inhalte aufgegriffen und deren aktueller Stand entsprechend dokumentiert. Da sich die Querschnittsthemen inhaltlich stark voneinander unterscheiden, wurde der Abgleich für jedes Querschnittsthema individuell vorgenommen. Bspw. wird für das Querschnittsthema Finanzierung nicht nur eine textliche Beschreibung abgegeben, sondern auch aufgezeigt, wie viele Mittel in den Haushaltsjahren 2019/20 und 2021/22 insgesamt

verausgabt wurden, wie hoch dabei der Fördermittelanteil war und in welcher Höhe Mittel aus dem städtischen Haushalt benötigt wurden.

Insgesamt kann hinsichtlich der Querschnittsthemen festgehalten werden, dass in den Jahren 2019 bis 2023 trotz globaler Krisen wie der Corona-Pandemie und dem Ukraine-Krieg sowie den damit einhergehenden Auswirkungen (Lockdown, Kostensteigerungen etc.) eine Vielzahl der darin beschriebenen Inhalte und Themen erfolgreich in Angriff genommen werden konnte. Natürlich gilt es auch hier, in den kommenden Jahren weitere wesentliche Aspekte anzugehen und umzusetzen (vgl. Kap. 2.4 / Anlage 6).

2.3 Maßnahmen im Rahmenplan 2023

2.3.1 Maßnahmenlisten

Die Anlagen 1 und 2 stellen alle in den kommenden Jahren zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie vorgesehenen Maßnahmen und Programme dar. Dies beinhaltet sowohl Infrastrukturmaßnahmen, als auch Nicht-Infrastruktur-Maßnahmen (strategische, konzeptionelle Themen). Da es sich hierbei um eine sehr große Menge an Maßnahmen und Programmen handelt, wird der Maßnahmenkatalog des Rahmenplans insbesondere vor dem Hintergrund der in der Verwaltung verfügbaren personellen und finanziellen Kapazitäten zeitlich eingeordnet.

Anlage 1 bildet alle für den kommenden Doppelhaushalt relevanten Maßnahmen und Programme ab, die mit realistischem Blick auf die Ressourcen in 2025/26 begonnen bzw. realisiert werden sollen. Dies beinhaltet einerseits die entsprechend der Priorisierung (vgl. Kap. 2.3.2) als besonders wichtig bzw. dringlich eingestuft Maßnahmen und Programme und andererseits die Maßnahmen, die zwingend zu bearbeiten sind und nicht weggewogen werden können.

Für die unabweisbaren Maßnahmen wurden folgende Kategorien gebildet:

- a. Basismodul Hauptachsen (separate, aktuelle Beschlusslage des Stadtrates)
- b. Maßnahmen der laufenden Verwaltung, die unabdingbar sind:
 - Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Verkehrssicherungspflicht
 - wesentliche Voraussetzung / Grundlage für die weitere Arbeit an verschiedenen anderen Maßnahmen (z. B. Analysen und Prognosen, Evaluierung)
 - behördliche Tätigkeiten (Bescheide erstellen, Stadtrats-Arbeit etc.)
 - Verwaltungsmodernisierung / Digitalisierung
 - Aufgabenträgerschaft des ÖPNV
 - gesetzliche Verpflichtungen
- c. weitere Maßnahmen, u. a.:
 - Maßnahmen Dritter (Investorenvorhaben, B-Pläne, Kreuzungsmaßnahmen der DB etc.)
 - Maßnahmen Dritter (bei der das Verkehrs- und Tiefbauamt (künftig: Mobilitäts- und Tiefbauamt) nicht involviert ist, die aber auf die Ziele der Mobilitätsstrategie einzahlen und daher nachrichtlich aufgenommen wurden)
 - LED-Umrüstung
 - Programme mit Maßnahmen geringem Wertumfangs
- d. Einzelfallentscheidungen des Lenkungsausschusses zu Fokusprojekten der Dezernate (u. a. dringend erforderliche Maßnahmen zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts im Einzelfall).

Neben der reinen Benennung der Maßnahmen und Programme (Titel) sind in Anlage 1 auch *Finanzbedarf und Beschlusslage (im finalen Dokument)* dargestellt. Darüber hinaus existieren für jede der in Anlage 1 abgebildeten Maßnahmen und Programme entsprechende Steckbriefe, die die Maßnahme bzw. das Programm und das damit zu erreichende Ziel, den aktuellen Stand der Aktivitäten, den Handlungsbedarf, Meilensteine sowie die Herausforderungen konkreter beschreiben. Des Weiteren werden in den Steckbriefen Aussagen hinsichtlich Projektlaufzeit und Gesamtkosten sowie dem Finanzbedarf aus dem

städtischen Haushalt getroffen.

Alle Maßnahmen und Programme, die nicht im Doppel-HH 2025/26, sondern erst ab 2027 ff. begonnen bzw. realisiert werden können, die aber für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie von Bedeutung sind und für die zum größten Teil auch schon Stadtratsbeschlüsse vorliegen, sind in Anlage 2 abgebildet. Hierbei handelt es sich zunächst um eine reine Auflistung an Maßnahmen und Programme, ohne bewusste Reihenfolge und Priorisierung.

Die hier verankerten Maßnahmen und Programme werden im Rahmen der nächsten Aktualisierung des Rahmenplans in 2025 entsprechend der dann zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen zeitlich eingeordnet. Auch für diese Maßnahmen und Programme sind Finanzbedarf und Beschlusslage (sofern vorhanden) dargestellt.

2.3.2 Priorisierung der Maßnahmen

Wie bereits in den vorigen Kapiteln erwähnt, kann die Vielzahl an Maßnahmen und Programmen zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie insbesondere aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen nicht zeitgleich bzw. vollständig in 2025/26 begonnen und/oder realisiert werden. Um hier eine realistische Auswahl an Maßnahmen zu treffen, die im kommenden Doppelhaushalt 2025/26 begonnen bzw. realisiert werden können, wurde ein entsprechendes Priorisierungsverfahren entwickelt. Dieses wurde dem Stadtrat mit der Vorlage „Regelprozess zur Priorisierung und Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030“ zum Beschluss gegeben (vgl. Nr. VII-DS-08197). Ziel des Verfahrens ist es, kontinuierlich und fachlich fundiert eine abgestimmte Priorisierung über die durch das Verkehrs- und Tiefbauamt (künftig: Mobilitäts- und Tiefbauamt) zu realisierenden oder zu begleitenden Maßnahmen zu erhalten. Damit wird die Verbindlichkeit nach Innen und Außen gestärkt. Im Zuge der Fortschreibungen des Rahmenplans kann damit gegenüber Stadtrat, Ortschaften und Öffentlichkeit transparent dargestellt werden, welche konkreten Maßnahmen – unter Berücksichtigung der vorhandenen Ressourcen – für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie besonders wichtig sind sowie in welchen Zeithorizonten und unter welchen Voraussetzungen diese realisierbar sind.

Die Vorgehensweise der Priorisierung ist in Anlage 4 schematisch dargestellt. Bevor eine fachliche Priorisierung vorgenommen werden konnte, erfolgte eine interne Verständigung zu den personellen und finanziellen Ressourcen, auf Grundlage der vorhandenen Ressourcen (Haushalts- und Stellenansatz) des aktuellen Haushaltsjahres. Für die Wahl der Priorisierungskriterien wurde vom Nachhaltigkeits-Szenario sowie dessen Rahmenparametern und Zielsetzungen als handlungsleitende Grundlagen ausgegangen. Die erwarteten Auswirkungen auf die Zielerreichung zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig spielen daher eine wesentliche Rolle bei der Priorisierung von Maßnahmen. Die erste Konkretisierung in Form des 2020 beschlossenen Rahmenplans bildet eine weitere Basis der Priorisierung. Dort enthaltene Maßnahmen sollen grundsätzlich weiterverfolgt werden. Gleiches gilt für Maßnahmen, deren Realisierung bereits durch Einzelbeschlüsse bzw. über andere Fachplanungen und Konzepte vom Stadtrat beschlossen wurde. Darüber hinaus wurden auch Maßnahmen aufgenommen, die von einer der Steuerungsgruppen der Organisationsstruktur zur Umsetzung des Rahmenplanes vorgeschlagen wurden und die sich bspw. aufgrund neuer Anforderungen und Rahmenbedingungen ergeben.

Der Priorisierung wurden nur Maßnahmen unterzogen, die für die Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2030 von zentraler Bedeutung sind. Unabdingbare Maßnahmen, welche zwingend durchzuführen sind (siehe Kategorien unter 2.3.1), wurden nicht dem Priorisierungsverfahren unterzogen.

Nachdem im ersten Schritt der Priorisierung überprüft wurde, ob die Maßnahme auf die Ziele der Mobilitätsstrategie 2030 einzahlt (maximal erreichbare Punktzahl: 50 Punkte), wurde anhand von vorab festgelegten Priorisierungskriterien eine Bewertung der Maßnahme durchgeführt (maximal erreichbare Punktzahl: 100 Punkte). Folgende Kriterien wurden dabei bewertet:

- Politische Priorisierung: ist die Maßnahme bereits in einem Stadtratsbeschluss enthalten, handelt es sich um den Wunsch eines Ortschaftsrates, eines Stadtbezirksbeirates bzw. einen Untersuchungsauftrag aus dem Nahverkehrsplan?
- Verbesserung der Verkehrssicherheit: ermöglicht die Maßnahme bspw. die Trennung von Verkehrsträgern (MIV, ÖPNV, Rad-, Fußverkehr)?
- Erschließung Umfeld und weiterer Nutzer: größte Bedeutung im ÖPNV, jedoch auch relevant hinsichtlich der Motivation weiterer Nutzer für das Fahrrad, bspw. durch die Bereitstellung entsprechender Infrastruktur.
- Hohe Abhängigkeit von/zu anderen Maßnahmen: ist die Maßnahmen Voraussetzung für die Durchführung anderer Projekte (z. B. Machbarkeitsstudien)?
- Bestandteil EKSP: ist die Maßnahme im Energie- und Klimaschutzprogramm enthalten?
- Bestandteil Luftreinhalteplan: ist die Maßnahme im Luftreinhalteplan enthalten?
- Bestandteil Lärmaktionsplan: ist die Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten?
- Bestandteil Fachplanungen, Konzept, Programm: ist die Maßnahme in weiteren Planungen bzw. Programmen enthalten?
- Bestandteil des INSEK: ist die Maßnahme im Integrierten Stadtentwicklungskonzept enthalten?
- Lage/Betroffenheit stadträumliches Schwerpunktgebiet: betrifft die Maßnahme Ortsteile bzw. Schwerpunktgebiete / Magistralen des INSEK?
- Attraktivitätserhöhung Umweltverbund: lässt sich mit der Maßnahme die Attraktivität des Umweltverbundes steigern bzw. die Verlagerung von Modal Split-Anteilen zu Gunsten des Umweltverbundes erreichen?

Bei den Infrastrukturmaßnahmen erfolgte außerdem eine Bewertung spezifischer Kriterien gemäß Verkehrsträger, welchem die Maßnahme hauptsächlich zuzurechnen ist. Hierbei wurde unterschieden nach Straßenbaumaßnahmen, Brückenbaumaßnahmen, Bau von Radverkehrsanlagen, Bau von Fußverkehrsanlagen und Baumaßnahmen im ÖPNV/SPNV. Bei diesen Kriterien wurden Aspekte berücksichtigt, die bereits bei anderen Fachplanungen und Programmen genutzt werden (bspw. Fachkriterien für das Mittelfristige Straßen- und Brückenbauprogramm, den Nahverkehrsplan oder den Radverkehrsentwicklungsplan). Bei den nicht-infrastrukturellen Maßnahmen wurde keine Unterscheidung nach Verkehrsträgern vorgenommen, da sich die zuvor erläuterten verkehrsträgerspezifischen Kriterien aus anderen Bewertungsmodellen nicht sinnvoll einsetzen lassen.

Die infrastrukturellen Maßnahmen stehen grundsätzlich nicht mit den nicht-infrastrukturellen Maßnahmen in „Konkurrenz“. Die nicht-infrastrukturellen Maßnahmen (z. B. Strategien, Konzepte, Kampagnen, Studien) binden bspw. andere personelle Ressourcen und haben teilweise andere Finanzierungsquellen.

Als letzter Schritt der Priorisierung erfolgte die Überprüfung der Realisierbarkeit. Hierbei handelt es sich um Kriterien, die zwingend erfüllt sein müssen, oder deren Erfüllung sich bis zum Maßnahmenbeginn noch erreichen lassen muss:

- Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen (z. B. vertragliche Regelungen, Gesetze),
- Vorhandensein ausreichender Personalressourcen für die Maßnahmenplanung, -begleitung und -umsetzung in der Verwaltung
- Vorhandensein einer gesicherten Finanzierung (Verfügbarkeit des erforderlichen Budgets (Eigen- und Fremdmittel) und Herstellbarkeit der haushalterischen Voraussetzungen),
- Vorliegen der verwaltungsinternen Voraussetzungen (Bei den meisten Projekten werden stadtverwaltungsintern eine Reihe unterschiedlicher Dezernate und Ämter beteiligt und ein Konsens erzielt).

Bei den Maßnahmen, bei denen die Erfüllung der Kriterien als herstellbar oder beschaffbar bewertet wurde, waren zwingend die dafür erforderlichen Schritte anzugeben, damit diese im politischen und im Verwaltungsprozess entsprechend priorisiert und abgearbeitet werden

können.

Im Ergebnis der zuvor beschriebenen Priorisierungsschritte wurde pro Maßnahme eine entsprechende Punktzahl (max. 150 Punkte) ausgegeben, anhand derer die Maßnahmen zeitlich eingeordnet und den Anlagen 1 und 2 zugeordnet wurden.

2.4 Querschnittsthemen im Rahmenplan 2023

Entsprechend des Abgleichs zum erreichten Stand in den Querschnittsthemen des Rahmenplans 2020 hat sich gezeigt, dass alle Querschnittsthemen auch im Rahmenplan 2023 fortgeführt werden sollen. In das Querschnittsthema „Aufteilung Verkehrsraum“ wird außerdem das Thema „Klimaanpassung“ integriert und dort gestärkt. Aufgrund der fortschreitenden Klimaerhitzung sowie der bisher deutschlandweit verfehlten Ziele des Klimaschutzes im Verkehrsbereich wurde das Querschnittsthema „Klimaschutz“ neu in den Rahmenplan 2023 aufgenommen.

Somit ergeben sich für den Rahmenplan 2023 folgende Querschnittsthemen:

- Finanzierung
- Organisation
- Recht
- Kommunikation
- Aufteilung des öffentlichen Straßenraums
- Digitalisierung
- Klimaschutz.

In Anlage 6 sind alle für den Rahmenplan 2023 relevanten Querschnittsthemen abgebildet sowie inhaltlich und hinsichtlich der in den kommenden Jahren zu betrachtenden Aspekte beschrieben.

3. Realisierungs- / Zeithorizont

Der fortgeschriebene Rahmenplan 2023 sowie der Beginn bzw. die Realisierung der darin enthaltenen Maßnahmen zielen auf die Haushaltsjahre 2025 und 2026 ab.

Die nächste Aktualisierung des Rahmenplans inkl. Überprüfung der Maßnahmenliste (vgl. Anlage 2) ist in 2025 in Vorbereitung auf das Verfahren zur Aufstellung des Doppelhaushaltes 2027/28 vorgesehen.

Die nächste reguläre Fortschreibung des Rahmenplans inkl. Evaluierung des Rahmenplans 2023, Überprüfung und ggf. Anpassung des Priorisierungsverfahrens (bspw. Bewertungskriterien, Indikatoren) sowie Aufstellen von Maßnahmenlisten (sowohl für den Doppelhaushalt 2029/30 als auch für die Jahre danach) ist für 2027 geplant.

4. Finanzielle Auswirkungen

Durch die Vorlage selbst entstehen keine finanziellen Auswirkungen. Die Konkretisierung der finanziellen Auswirkungen der in Anlage 1 dargestellten Maßnahmen erfolgt innerhalb der Aufstellung des Doppelhaushaltes 2025/26. Somit erfolgt mit dieser Vorlage kein Vorgriff auf die noch bevorstehende Haushaltsplanung 2025/26.

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

Durch die Vorlage selbst entstehen keine Auswirkungen auf den Stellenplan. Die in Anlage 1 dargestellten Maßnahmen beziehen sich überwiegend auf den derzeitigen Stellenplan des Verkehrs- und Tiefbauamtes (künftig: Mobilitäts- und Tiefbauamt). Der Schwerpunkt liegt

somit auf dem Personalerhalt sowie auf der Besetzung der derzeit noch freien Stellen gem. Stellenplan. Grundlage bildet auch hier die Vorlage Nr. VII-DS-08197 „Regelprozess zur Priorisierung und Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030“ (vgl. Abschnitt IV. unter der Überschrift „Regelprozess zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie“).

6. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt

geplant

nicht nötig

Die kontinuierliche Information der Öffentlichkeit ist über ein „Dashboard“ geplant, in welchem alle in der 1. Fortschreibung des Rahmenplans enthaltenen Maßnahmen in einer Karte dargestellt und entsprechende Informationen (bspw. Beschreibung, Laufzeit, aktueller Stand, und Finanzbedarf) aufgerufen werden können.

Des Weiteren begleitet das sogenannte „Fachforum Mobilität“, bestehend aus Vertreter/-innen der Zivilgesellschaft, der Politik und der Verwaltung, seit November 2023 die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030. Das Gremium dient insbesondere dazu, den Lenkungsausschuss auf Ebene der Dezernenten hinsichtlich strategischer Fragestellungen und konkret geplanter Schritte zu beraten. Es soll den Umsetzungsprozess in den kommenden Jahren kontinuierlich begleiten.

7. Besonderheiten

Keine.

8. Folgen bei Nichtbeschluss

Sollte dem Beschlussvorschlag nicht zugestimmt werden, können einerseits die Stadtratsbeschlüsse „Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig“ (Nr. VI-DS-03902-NF-02 vom 27.09.2018) sowie „Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig – Rahmenplan zur Umsetzung“ (Nr. VII-DS-00547-NF-01 vom 15.07.2020) nicht adäquat umgesetzt werden. Andererseits kann keine Festlegung der Maßnahmen über das Verfahren mit dem Fachforum erfolgen, die insbesondere in den Jahren 2025 und 2026 durch das Verkehrs- und Tiefbauamt (künftig: Mobilitäts- und Tiefbauamt) begonnen und realisiert werden sollen.

Anlage/n

- 1 Anlage 1_Maßnahmenliste 2025-26 (öffentlich)
- 2 Anlage 2_Maßnahmenliste 2027 ff (öffentlich)
- 3 Anlage 3_Programmsteckbriefe (öffentlich)
- 4 Anlage 4_Verfahrensdarstellung zur Priorisierung der Maßnahmen (öffentlich)
- 5 Anlage 5.1 Abgleich Maßnahmen Rahmenplan 2020 (öffentlich)
- 6 Anlage 5.2 Abgleich QT aus dem Rahmenplan 2020 (öffentlich)
- 7 Anlage 6 - Querschnittsthemen Rahmenplan 2023 (öffentlich)