



Neufassung Nr. VII-DS-00547-NF-01

Status: öffentlich

Eingereicht von
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig - Rahmenplan zur Umsetzung

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
zeitweilig beratender Ausschuss Verkehr und Mobilität		Vorberatung
FA Stadtentwicklung und Bau		Vorberatung
Verwaltungsausschuss	24.06.2020	Vorberatung
Ratsversammlung	08.07.2020	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Die Ratsversammlung bestätigt den Rahmenplan als Gesamtheit aller Maßnahmen zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030.
2. 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 und der Leipziger Gruppe.
3. Um einen breiten Konsens in der Stadtgesellschaft zum Rahmenplan, den Maßnahmen und deren Prioritätensetzung herzustellen, wird im Rahmen einer externen Beauftragung bis Ende 2020 für die Maßnahmen der Anlage II-10 a und b ein Informations- und insbesondere für die der Anlage II-10c und d ein Informations- und Beteiligungsverfahren konzeptioniert und mit Hilfe externer Unterstützung im Jahr 2021 durchgeführt. Das Informations- und Beteiligungskonzept wird dem Stadtrat Ende 2020 in einer separaten Vorlage zur Kenntnis gegeben, in welcher auch die finanziellen Folgen dargestellt werden.
Die für die externe Beauftragung erforderlichen Finanzmittel werden im Rahmen des laufenden Haushaltes eingeplant. Des Weiteren werden die zur Durchführung des Beteiligungsverfahrens erforderlichen Ressourcen (Personal und Finanzen) im Entwurf des Doppelhaushaltes und des Stellenplans 2021/22 berücksichtigt. Es wird angestrebt, dass die zur Planung der nach dem Beteiligungsverfahren priorisierten Maßnahmen erforderlichen Finanzmittel in den Folgehaushalten und -haushaltsplanentwürfen enthalten sind.
4. Die im Infrastrukturprogramm in Anlage II-10a und b aufgeführten Maßnahmen sind planerisch vorzubereiten (Planungsbeschluss) und entsprechend der Haushaltslage schrittweise umzusetzen. Anlage II-10a (Komplexmaßnahmen VTA – L-Gruppe und

weitere Maßnahmen LVB) gibt dabei die abgestimmten Prioritäten wieder, welche im Wirtschaftsplan der Unternehmen der L-Gruppe verankert sind.

Der für die vorgenannten Maßnahmen erforderliche Finanzbedarf der Stadt wird in den Haushalten, Haushaltsplanentwürfen und der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt und der erforderliche Finanzbedarf der LVB in den Wirtschaftsplänen und Wirtschaftsplanentwürfen der LVB eingeplant. Dies schließt auch den Finanzbedarf für das zur Umsetzung erforderliche Personal und die entsprechenden Stellen im Stellenplan mit ein.

5. Um den Anforderungen des Klimanotstandes gerecht zu werden, wird der Rahmenplan laufend fortgeschrieben und mit dem Green City Plan der Stadt Leipzig verschränkt.
6. Die Ratsversammlung nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund der Neuausrichtung des Verfahrens zur Aufstellung des Doppelhaushaltes 2021/22 und der ausstehenden Priorisierung im Weiteren noch zeitliche Anpassungen bei den Maßnahmen der Anlagen II 1-9 sowie II-10 c und d des Rahmenplans erforderlich sind. Die aktuellen Angaben geben den Entwurfsstand aus Dezember 2019 wieder.
7. Die sich aus dem Rahmenplan ergebenden Personalressourcen werden, beginnend mit dem Jahr 2021, im Rahmen der Stellenplanung schrittweise zugeführt. Der jährliche Stellenzufluss orientiert sich dabei an den aktuell durch das VTA und die beteiligten Ämter zu erfüllenden Aufgaben im Bereich Mobilität und Verkehr sowie an den im Rahmenplan vorgesehenen weiteren Maßnahmen.
8. Das im Rahmenplan beschriebene Planungsdefizit ist vollständig auszugleichen. Zusätzliche Vor-/Planungsmittel werden entsprechend der Vorlage VII-DS-01404 "Bereitstellung zentraler Vor-/Planungsmittel als flexibles Handlungsinstrument zur Beschleunigung von Investitionen - Bestätigung außerplanmäßiger Aufwendungen gemäß § 79 Abs. 1 SächsGemO" bereitgestellt. Die dafür erforderlichen Personal- und Sachmittel werden im Entwurf des Haushaltes 2021/2022 eingeplant. Im Rahmen der Vorlage der Haushaltspläne für die Folgejahre wird angestrebt, dass das beschriebene Planungsdefizit nicht erneut auftreten wird.
9. Der Rahmenplan ist nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens ab 2021 regelmäßig zu evaluieren, fortzuschreiben und dem Stadtrat zur Beschlussfassung zu übergeben. Der Stadtrat ist jährlich zum aktuellen Stand zu informieren. Die im Rahmenplan genannten Termine für Konzepte, Strategien, Evaluationen und Pläne werden im Ergebnis des Beteiligungsverfahrens priorisiert und kontinuierlich mit dem Stadtrat abgestimmt.

Räumlicher Bezug:

Stadtgebiet Leipzig

Zusammenfassung:

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften Stadtratsbeschluss Verwaltungshandeln

Sonstiges:

Mit dem „Rahmenplan zur Umsetzung“ wird 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 nötig wären.

Er 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	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	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	<input type="checkbox"/>	wenn ja,

Folgekosten Einsparungen wirksam		von	bis	Höhe in EUR (jährlich)	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	<input type="checkbox"/>	wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung	<input type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen	<input type="checkbox"/>	ja	<input type="checkbox"/>	Nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Auswirkungen auf den Stellenplan	<input type="checkbox"/>	Ja	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein
Beantragte Stellenerweiterung:				Vorgesehener Stellenabbau:

Der Rahmenplan hat keine direkten finanziellen und personellen Auswirkungen, er dient der Vorbereitung von Anmeldungen für den Doppelhaushalt 2021/22 und die mittelfristige Investitionsplanung. Entscheidungen fallen jeweils im Rahmen der Haushaltsaufstellung und -beschlussfassung.

Hintergrund zum Beschlussvorschlag:

Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

2030 - Leipzig wächst nachhaltig!

Ziele und Handlungsschwerpunkte

Leipzig setzt auf

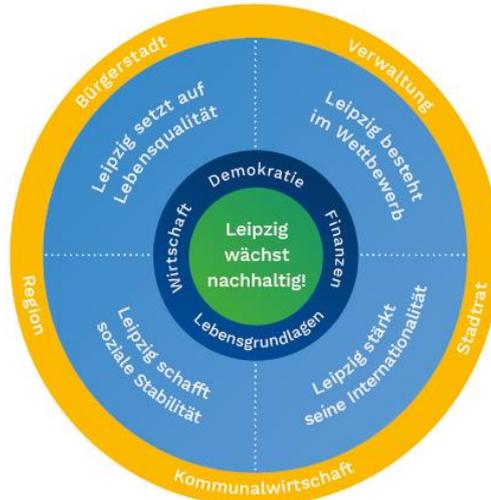
Lebensqualität:

- 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



Akteure:

- Bürgerstadt
- Region
- Stadtrat
- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

Leipzig besteht im

Wettbewerb:

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

1. Nichtöffentlichkeits- und Eilbedürftigkeitsbegründung

Entfällt.

2. Sachverhalt

2.1 Anlass

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, wirtschaftliche Entwicklung und sozialen Wohlstand in unserer Stadt. Aufgrund ambitionierter Klima- und Umweltziele und damit einhergehend sich weiter verschärfender rechtlicher Rahmenbedingungen wird sich das heutige Verkehrssystem Leipzigs und das Mobilitätsverhalten unserer Stadtgesellschaft anpassen müssen, um die künftigen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger/-innen und der Wirtschaft weiterhin auf einem guten Niveau befriedigen zu können. Die mit dem vom Stadtrat beschlossenen Klimanotstand einhergehende Herausforderung, die Mobilität in unserer Stadt künftig weitgehend klimaneutral zu gestalten, erfordert auch ein entsprechendes Handeln in der städtischen Verkehrspolitik und -planung. In diesem Kontext wird aus dem Fortschreibungsprozess des Energie- und Klimaschutzprogramms beispielsweise ein „Sofortprogramm“ mit prioritären Maßnahmen zur Erreichung der städtischen Klimaschutzziele abgeleitet und dem Stadtrat

noch in 2020 vorgelegt. Dieses beinhaltet auch Maßnahmen zur Senkung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor. Die Stadt hat zudem 2018 einen Green City Plan in Kooperation mit der L-Gruppe und weiteren Institutionen erarbeitet. Wesentlicher Planinhalt sind Maßnahmen, mit denen die Stickoxidemissionen des Kraftfahrzeugverkehrs gesenkt werden sollen. Der Green City Plan steht in engem Kontext zum vorliegenden Rahmenplan (siehe Anhang).

Mobilität ist dynamischen Veränderungen ausgesetzt: Technologische Entwicklungen, wie der seitens des Bundes vorangetriebene Wandel zur Nutzung alternativer Antriebe im Motorisierten Individualverkehr (Bsp. Elektromobilität und Maßnahmenplan „Leipzig – Stadt für intelligente Mobilität“), der zunehmende Wirtschaftsverkehr, die Digitalisierung oder auch der Trend zum automatisierten Fahren, beeinflussen unsere Mobilität der Zukunft. Neben der wieder steigenden Bedeutung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und der Frage nach einer ausgewogenen Aufteilung des Verkehrsraumes, müssen die Belange des Wirtschaftsverkehrs, insbesondere der Dienstleistungs- und Lieferverkehre, als ein wichtiger Teil unserer Stadtentwicklung, mehr und mehr in die städtische Verkehrsplanung integriert werden, um die Versorgung und die Lebensqualität in den Quartieren langfristig zu erhalten. Für die erfolgreiche Entwicklung von Gebieten müssen Mobilitätsthemen und -projekte themenübergreifend kontinuierlich im Blick behalten und umgesetzt werden. Darüber hinaus muss es das Ziel sein, Verkehre in der Stadt nachhaltig und emissionsarm zu gestalten, zum Beispiel durch Förderung der Elektromobilität sowie durch mehr Investitionen und deutliche Verbesserungen im Rad- und Fußverkehr.



Zwar kann nicht genau vorhergesagt werden, wie die Veränderungen konkret verlaufen, dennoch lassen sich aus den erkennbaren Trends erste Gestaltungserfordernisse ableiten. Insofern ist der anstehende Transformationsprozess im Verkehr im Sinne unserer Bürger/-innen und Unternehmen aktiv zu gestalten, damit die beschlossenen Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele erreicht und gleichzeitig ökonomischer Wohlstand, Arbeitsplätze und soziale Teilhabe für alle gesichert werden können. Vor diesem Hintergrund wurde Ende 2018 durch den Stadtrat eine Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig beschlossen:

Die Vorbereitungen für die „Mobilitätsstrategie 2030“ starteten bereits im Jahr 2015 mit dem Auftrag des Stadtrates, drei Szenarien zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorzulegen. Daraufhin wurden, auf Grundlage der Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum (STEP VöR), insgesamt sechs mögliche Szenarien entwickelt, welche die Vision einer sicheren, sauberen, zuverlässigen und bezahlbaren Mobilität im Zeithorizont bis 2030 mit unterschiedlichen Schwerpunkten abbilden. Allen gemein war die Ambition, sicherzustellen, dass die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen unserer Stadt berücksichtigt und auch zukünftig garantiert sind.

Die unterschiedlichen Szenarien wurden dann an den Zielen der Stadt gespiegelt. Demnach sollen die Verkehrssysteme eine nachhaltige Mobilität ermöglichen und dabei funktionsgerecht, verträglich und umweltgerecht sein und gleichermaßen die Verkehrsanlagen für den Öffentlichen Personennahverkehr, für Kraftfahrzeuge und für den Fuß- und Radverkehr umfassen.

Im Anschluss an den Szenarienprozess hat der Stadtrat Ende September 2018 die Mobilitätsstrategie 2030 verabschiedet (vgl. VI-DS-03902-NF-02) und mit dem Beschluss des Nachhaltigkeits-Szenarios die Weichen für die städtische Verkehrspolitik der nächsten zehn Jahre gestellt. Das Nachhaltigkeits-Szenario folgt dem Vorrang einer nachhaltigen Mobilität und der Förderung des Umweltverbundes. Im Bereich des Rad- und Fußverkehrs fokussiert es inhaltlich auf eine steigende Qualität des Verkehrsnetzes und den Ausbau der Infrastruktur sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Um positive Entwicklungen im ÖPNV zu erreichen, sind in diesem Szenario der nachfrageorientierte Ausbau des Angebotes, Beschleunigungsmaßnahmen sowie Netzerweiterungen wesentliche Voraussetzungen. Mit Blick auf den Wirtschafts- und Motorisierten Individualverkehr (MIV) stehen die Förderung innovativer Konzepte und Modelle, Erhaltungsmaßnahmen im Straßennetz und die Aufrechterhaltung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf heutigem Niveau im Vordergrund.

Im Zusammenhang mit dem Beschluss wurde die Verwaltung beauftragt, einen Zeit- und Maßnahmenplan zur Untersetzung der Mobilitätsstrategie bis Ende 2019 vorzulegen. Die vorliegende Unterlage gibt den bis Ende 2019 erreichten Stand wieder. Auch wenn viele Rahmenbedingungen heute noch nicht vollends absehbar sind, ist es gelungen, ein erstes Zielbild für die Mobilität unserer Stadt im Jahr 2030 zu zeichnen, welches es in den nächsten Jahren gemeinsam mit allen Beteiligten weiter zu schärfen gilt.

Diese Vorlage skizziert daher zunächst einen Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig.

2.2 Strukturierung der Vorlage

Um ein zielgerichtetes Arbeiten mit der Vorlage zu ermöglichen werden einleitend die noch folgenden Unterabschnitte kurz erläutert.

Abschnitt **2.4 Vorgehensweise** beschreibt das methodische Vorgehen bei der Erstellung der Vorlage und stellt die beteiligten Akteure und Organisationseinheiten vor. Hierbei soll deutlich werden, wie der Weg vom Ratsbeschluss Ende 2018 zum heutigen Stand des Rahmenplans konkret beschritten wurde.

Mit Abschnitt **2.5 Operative Umsetzung der Querschnittsthemen (QT)/Handlungsfelder (HF)** werden die sechs Querschnittsthemen und zehn Handlungsfelder vorgestellt, anhand derer der Rahmenplan erarbeitet wurde. Diese bilden die wesentlichen Bereiche ab, in denen

mit Blick auf die Umsetzung des Nachhaltigkeits-Szenarios Handlungsbedarf besteht. Zu den konkreten Maßnahmen wird auf die Anlagen zur Vorlage verwiesen.

In Abschnitt **3. Blick in die Zukunft** wird das Zielbild der Mobilität in Leipzig im Jahr 2030 im Sinne des Nachhaltigkeits-Szenarios anhand eines Tages im Leben einer Leipziger Familie gezeichnet. Dabei werden ausgewählte Maßnahmen des Rahmenplans zur Illustration verwendet. Ziel ist es unter anderem, deren Wechselwirkungen sichtbar zu machen und Abhängigkeiten aufzuzeigen.

In der **Anlage I - Templates** werden je Querschnittsthema und Handlungsfeld in einer übersichtlichen Form auf jeweils ein bis zwei Seiten das Grundverständnis, die wesentlichen Ziele und ausgewählte Maßnahmen zusammenfassend dargestellt.

Die **Anlage II - Maßnahmenkatalog** stellt gemäß Ratsbeschluss VI-DS-03902-NF-02-ÄA-01 alle vorgesehenen Maßnahmen sowie Handlungserfordernisse in den Querschnittsthemen und Handlungsfeldern dar. Dies erfolgt für die Querschnittsthemen in Textform und für die Handlungsfelder in Tabellenform.

2.3 Strategische Ziele

Mit dem „Rahmenplan zur Umsetzung“ der Mobilitätsstrategie 2030 wird das Nachhaltigkeits-Szenario mit konkreten Vorhaben untersetzt. Insbesondere trägt der Rahmenplan zur Untersetzung der strategischen Ziele „Nachhaltige Mobilität“, „Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität“ und „Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur“ bei.

2.4 Vorgehensweise

Der erste Schritt hin zur Erarbeitung des Rahmenplans bestand in der Etablierung einer Organisations- und Arbeitsstruktur ähnlich dem Kernteam im Szenarienprozess. Das „Kernteam Umsetzung Mobilitätsstrategie“ (LVB, LVV, bbvI, Verkehrs- und Tiefbauamt sowie Referenten aus dem GB OBM und des Dezernates VI; im Folgenden „Kernteam“ genannt) traf sich regelmäßig zur Erarbeitung, Vorstellung sowie Abstimmung der Themen und Inhalte sowie der weiteren Vorgehensweise.

Im ersten Schritt wurden nunmehr zehn Handlungsfelder und sechs Querschnittsthemen abgeleitet. Die Erarbeitung der Maßnahmen für jedes Handlungsfeld wurde durch jeweils ein Kernteam-Mitglied unter Einbezug von Experten aus Verwaltung, Betreibungsunternehmen und nicht-städtischen Institutionen koordiniert. Die Querschnittsthemen wurden in enger Zusammenarbeit mehrerer Koordinatoren des Kernteams erstellt.

Das inhaltliche Verständnis der Handlungsfelder orientiert sich an den Dokumenten des Szenarienprozesses (v. a. Schlüsselemente der Strategie, Optionen katalog, Datenblätter etc.). Damit wurde sichergestellt, dass die Ziele und Inhalte des Nachhaltigkeits-Szenarios in den weiteren Prozess integriert sind und dazu passende Maßnahmen abgeleitet werden konnten. Zudem wurden bestehende Konzepte, Pläne und Strategien (z. B. INSEK) sowie mögliche Wechselwirkungen zwischen den Handlungsfeldern berücksichtigt.

Um die Inhalte für den Rahmenplan in den politischen Raum rückkoppeln zu können und wertvolle Inputs zu erhalten, wurde auch der „Zeitweilig beratende Ausschuss Verkehr und Mobilität“ (ZwbA) aktiv in die Mitarbeit einbezogen. In regelmäßigen Abständen hat das Kernteam dem Ausschuss vom Stand des Prozesses berichtet und aus dem Gremium heraus Hinweise zur weiteren Bearbeitung mitgenommen.

Die Aufnahme und Diskussion konkreter Maßnahmen für die einzelnen Handlungsfelder erfolgte bis Mitte November 2019. Anschließend hat das VTA in enger Zusammenarbeit mit dem Kernteam die bis dahin erzielten Ergebnisse zusammengefasst und – soweit möglich – in der Darstellung vereinheitlicht.

Mit dieser Vorlage soll die Komplexität der Maßnahmen, Abhängigkeiten und zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen auf übersichtliche, fachliche und trotzdem verständliche Weise dargestellt werden. Deshalb konzentriert sich der nachfolgende Abschnitt auf die wesentlichen Botschaften der Querschnittsthemen und Handlungsfelder und gibt einen ersten Überblick über deren Inhalte. Tiefergehende Details und Ausführungen sind in den Anlagen zu finden.

2.5 Operative Umsetzung der Querschnittsthemen (QT)/Handlungsfelder (HF)

Querschnittsthemen

Für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 sind die Querschnittsthemen von besonderer Bedeutung, da die darin behandelten Themen den Rahmen (insb. finanziell, organisatorisch und rechtlich) für die einzelnen Maßnahmen abstecken und alle Handlungsfelder in verschieden starker Ausprägung betreffen. Die dort genannten Aspekte sind wichtige Steuerungsinstrumente, die wesentlich dazu beitragen, dass sich die Vision des Nachhaltigkeits-Szenarios für eine sichere, saubere, zuverlässige und bezahlbare Mobilität in der Stadt Leipzig bis 2030 erfüllt. Daher ist auf diese Themen, auch in der weiteren Fortschreibung des Rahmenplans, ein besonderes Augenmerk zu legen.

Eine

- solide und langfristig gesicherte finanzielle Ausstattung (**QT Finanzierung**),
- optimal gestaltete Strukturen und effiziente Verfahrensabläufe (**QT Organisation**),
- an aktuelle Erfordernisse angepasste rechtliche Rahmensetzung (**QT Recht**),
- bei den Bürger/-innen ansetzende Kommunikation (**QT Kommunikation**),
- an die Verbesserung der Lebensqualität und den Erfordernissen der Stadtplanung ausgerichtete (Um-)Gestaltung der Verkehrsräume (**QT Aufteilung Verkehrsraum**) sowie
- an den Bedürfnissen der Menschen orientierte Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung (**QT Digitalisierung**)

sind die Schlüssel zum Erfolg.

Querschnittsthema Finanzierung (siehe auch Anlagen I-A und II-A)

Mit Umsetzung des Nachhaltigkeits-Szenarios steigt der Finanzbedarf der Stadt Leipzig und ihrer Unternehmen stark an. Um diese Finanzlücke zu schließen bedarf es zukünftig eines erhöhten Anteils an Fördermitteln sowie der Bereitstellung zusätzlicher Eigenmittel.

Gemeinsam mit den Akteuren der Leipziger Stadtpolitik, der -verwaltung, den Kommunalunternehmen und dem Freistaat Sachsen muss es gelingen, einen Weg aufzuzeigen, wie die Finanzierung der Vorhaben über einen langen Zeitraum gesichert werden kann. Daher wurde innerhalb des QT zunächst eruiert, auf Basis welcher Quellen die Akteure heute die anstehenden Bedarfe (Instandhaltung, Investitionen, Grundbedarfe etc.) decken. Zu nennen sind hier insbesondere der städtische Haushalt, Zuweisungen aus Steuermitteln, Fördermittelprogramme des Landes, des Bundes und der EU. Der Ausbau des ÖPNVs der LVB wird beispielsweise von den drei wesentlichen Finanzierungssäulen Nutzerfinanzierung, Fördermittel und Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (VLFV) getragen. Diese sich gegenseitig bedingenden Ansätze, gilt es weiterhin zu nutzen.

Des Weiteren wird im QT aufgezeigt, dass die Bereitstellung der notwendigen Eigenmittel, der Aufbau eines wirkungsvollen Fördermittelmanagements und die Aufstockung personeller Ressourcen für begleitende Antrags- und Berichtspflichten und vorbereitende Planungen die Schlüssel für den fristgerechten Abruf von Finanz- und Fördermitteln sind. Gerade die Nutzung von Fördermöglichkeiten wird in Zukunft eine wesentliche Rolle für die Umsetzung der Maßnahmen des Nachhaltigkeits-Szenarios spielen, da v. a. der Bund und die EU mehr Geld für nachhaltige Mobilitätslösungen zur Verfügung stellen. Insbesondere eine Förderung über das in Änderung befindliche Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist ein unerlässlicher Baustein, mit dem die LVB eine Förderquote von 90 % (auch über eine dafür erforderliche Ko-Finanzierung durch den Freistaat Sachsen) erreichen möchte. Um bessere Chancen auf eine

wirkungsvolle Förderung zu erhalten, ist es wichtig, die Fördermittelgeber regelmäßig gezielt zu adressieren. Ein zwischen den städtischen Akteuren abgestimmtes Vorgehen, die Bereitstellung der notwendigen Eigenmittel und personellen Ressourcen sind entscheidende Faktoren zur Erreichung der in Aussicht stehenden Förderziele und -quoten.

Querschnittsthema Organisation (siehe auch Anlagen I-B und II-B)

Im Querschnittsthema Organisation geht es zum einen darum, wie sich Verwaltung und Kommunalunternehmen den organisatorischen Herausforderungen stellen können, die mit einer fristgerechten Abarbeitung der Maßnahmen aus den Handlungsfeldern einhergehen. Dazu müssen Prozesse beschleunigt und Personal aufgebaut werden. Ohne den notwendigen Personalaufwuchs kann das aus dem Personaldefizit der letzten Jahrzehnte resultierende Planungsdefizit, u. a. im Bereich Rad- und Fußverkehr aber auch ÖPNV-Planungen, nicht ausgeglichen werden. Vollständig vorliegende Planungen sind jedoch oft die Grundlage für die Beantragung und Nutzung von Fördermitteln und einen zeitgerechten Baubeginn.

Zum anderen geht es im QT um die für die konkrete Umsetzung, Evaluation und das Monitoring des Rahmenplans relevanten Prozesse und Strukturen. Die Ableitung und Etablierung einer entsprechenden Organisation(sstruktur) für die Umsetzung von Maßnahmen innerhalb der Verwaltung folgt nach der Erarbeitung des Maßnahmenplans zu Beginn des Jahres 2020. Diese bindet Vertreter aller Ämter mit ein, welche mit dem Thema Mobilität berührt sind. Somit können frühzeitig Synergien in der Verwaltung gefunden werden. Ziel ist es, die Arbeits-, Abstimmungs- und Entscheidungsstrukturen an die Erfordernisse anzupassen. So soll der Amtsleitung des VTA eine Struktureinheit direkt zugeordnet werden, die als agiles Bindeglied zwischen allen Beteiligten agiert und primär das Programmmanagement für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 zur Aufgabe hat. Zudem sollen der zeitweilig beratende Ausschuss Verkehr und Mobilität und die Lenkungsgruppe aus dem Szenarienprozess zukünftig eine wesentliche Rolle beim Monitoring und der Fortschreibung des Rahmenplans einnehmen.

Querschnittsthema Recht (siehe auch Anlage I-C und II-C)

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 werden auch in Leipzig die Verkehrsarten des Umweltverbundes stärken. Ein weiteres Beispiel ist der überarbeitete Gesetzentwurf zur Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Es ist die zentrale Voraussetzung für die Umsetzung wesentlicher Infrastrukturvorhaben der Leipziger Verkehrsbetriebe, insbesondere für die Modernisierung der Hauptachsen im Leipziger Straßenbahnnetz, da die geänderten Regelungen die Förderfähigkeit bestimmter Vorhaben erst ermöglichen.

Rechtliche Aspekte sind somit vor allem vor dem Hintergrund der Umsetzbarkeit von Vorhaben des Rahmenplans von Bedeutung, bspw. hinsichtlich regulatorischer Eingriffe in den Verkehr (Lärmschutz, Luftreinhaltung, Quartiersparken) oder entsprechender Finanzierungsmodelle (z. B. die Thematik ergänzender Finanzierungswege für den ÖPNV). Des Weiteren ist langfristig die Fortführung der laufenden Betrauung der LVB bis 2028 zu gestalten. Bei der Bearbeitung der Handlungsfelder wurde der aktuelle Rechtsrahmen für die Themen zu Grunde gelegt. Jedoch entstehen zugleich Prüferfordernisse (bspw. im Rahmen der Langfriststrategie für den ruhenden Verkehr), die es bei der weiteren Bearbeitung und Umsetzung der Vorhaben abzuarbeiten gilt. In diesem Zusammenhang wird 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 auf erforderliche Anpassungen gesetzlicher Grundlagen hinzuweisen.

Querschnittsthema Kommunikation (siehe auch Anlagen I-D und II-D)

Eine transparente, frühzeitige und dialogorientierte Kommunikation unter Beteiligung aller Anspruchsgruppen trägt wesentlich zum Erfolg von Projekten bei. Mit den richtigen Kommunikationsmitteln und ihrem adäquaten Einsatz können nicht nur Konflikte frühzeitig lokalisiert und gelöst, sondern auch Glaubwürdigkeit und Akzeptanz des Verwaltungshandelns erhöht werden. Damit ist eine Kommunikationsstrategie und die Frage, wie diese aufgebaut und umgesetzt werden sollte, ein wesentlicher Baustein für die langfristige Umsetzung der Mobilitätsstrategie.

Der Weg zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität geht in den nächsten Jahren mit vielen Veränderungen einher, die alle Bürger/-innen, Gewerbetreibenden und Besucher/-innen unserer Stadt betreffen. Zur transparenten Begleitung des Transformationsprozesses bedarf es eines in sich schlüssigen Konzeptes, das die Mobilitätsbedürfnisse auf- und ernst nimmt, dazu motiviert feste Muster im Mobilitätsverhalten in Frage zu stellen, institutionenübergreifend breite Anwendung für die Kommunikation von Maßnahmen findet und konkrete Kommunikationsanlässe identifiziert. Es gilt, die Inhalte der Mobilitätsstrategie 2030 und die damit im Zusammenhang stehenden Maßnahmen nachvollziehbar zu vermitteln und Kommunikation als wichtige Rahmenbedingung für die Akzeptanz der Veränderungen zu nutzen. Das Querschnittsthema Kommunikation beinhaltet daher zunächst die Erstellung eines Kommunikationskonzeptes.

Vor dem Hintergrund sich häufender tödlicher Unfälle, vor allem unter Beteiligung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sowie zunehmender Aggressivität im Straßenverkehr ist die Verkehrssicherheit ein aktuelles Thema für die Stadtgesellschaft. Daher sollen erste Teile des Kommunikationskonzeptes in 2020 über die Durchführung einer Verkehrssicherheitskampagne erprobt werden. Die daraus resultierenden Erfahrungen fließen dann in die Erarbeitung eines langfristigen Plans für die Kommunikation zur Begleitung des Transformationsprozesses ein.

Querschnittsthema Aufteilung Verkehrsraum (siehe auch Anlagen I-E und II-E)

Angesichts wachsender Einwohnerzahlen und dem damit einhergehenden steigenden Verkehrsaufkommen, erhöhter Luft- und Lärmbelastung sowie zunehmender Konkurrenzen um Verkehrsräume muss ein Umdenken erfolgen. Wie viele andere deutsche Städte, wurde auch Leipzig in den letzten Jahrzehnten „autofreundlich“ gedacht und geplant. Weil die Verkehrsmittel des Umweltverbundes perspektivisch eine größere Rolle spielen sollen und auch als echte Alternative zum eigenen Kfz wahrgenommen werden sollen, müssen die verfügbaren Verkehrsflächen im Stadtgebiet neu verteilt werden.

Dies erfordert zunächst politischen Mut und Unterstützung, um im Dialog mit den Bürger/-innen Ideen für die zukünftige Ausgestaltung der Flächen zu entwickeln. Nachhaltigkeit bedeutet an dieser Stelle auch, dass die anstehenden Themen beispielsweise mit der Stadtplanung und der Wirtschaftsförderung gemeinsam gedacht werden müssen, um die Belange aller Anspruchsgruppen zu berücksichtigen. Ziel bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 muss es sein, dass neue Varianten der Verkehrsführung flankiert durch partizipative Prozesse erprobt werden können und die Umnutzung städtischer Räume kein „Tabu“ mehr ist.

Die Straßenraumgestaltung sollte nach klaren Prioritäten erfolgen, die die Ziele des Nachhaltigkeits-Szenarios unterstützen. Mit einer Art „Übersetzungshilfe“ in Form einer Gestaltungsrichtlinie für den öffentlichen Raum (2020) sollen die wesentlichen Merkmale und mögliche Entscheidungskriterien für Straßen und Plätze in Leipzig beschrieben werden.

Querschnittsthema Digitalisierung (siehe auch Anlagen I-F und II-F)

Auch die Digitalisierung hat einen großen Einfluss auf die Mobilität in unserer Stadt – sie wird es uns ermöglichen, Mobilität künftig noch effizienter und intelligenter zu gestalten. Das Potenzial besteht unter anderem darin, komplexe Systeme für die Bürger/-innen einfach nutzbar zu machen und Informationen individualisiert bereitzustellen. So nutzen beispielsweise immer mehr Menschen die Möglichkeit, ihre Wege online zu planen und Tickets für den ÖPNV elektronisch zu buchen und zu bezahlen (z. B. per Smartphone). Neue IT-Applikationen ermöglichen die flexible und einfache Nutzung verschiedener innovativer Mobilitätsangebote, idealerweise aus einer Hand.

Aber auch im Zusammenhang mit Fahrzeuginnovationen und intelligenter Verkehrssteuerung ist die Digitalisierung von besonderer Bedeutung. Mit dem Projekt ABSOLUT gibt es ein Testfeld zur Erprobung des automatisierten und vernetzten Fahrens im Leipziger Nordraum. Im Projekt CHAMÄLEON erfolgt eine rechnergestützte Echtzeit-Optimierung von Lichtsignalanlagen, in Abhängigkeit vom Ist-Fahrplan der Straßenbahnen. Zudem spielen umfangreiche Kartierungsmaßnahmen und deren Überführung in leistungsfähige 3D-Modelle eine Rolle, insbesondere für integrierte Planung und zur Verbesserung von Beteiligungsprozessen. Die Chancen, die sich für den öffentlichen Nahverkehr durch die technische Entwicklung des autonomen Fahrens ergeben, sollen geprüft und ggf. dazu notwendige Schritte eingeleitet werden.

Das Querschnittsthema Digitalisierung betrifft alle Maßnahmen, die der Vernetzung, Integration und Optimierung der verschiedenen Mobilitätsformen in Leipzig dienen. Hierfür sind jedoch an diversen Stellen noch die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen.

Handlungsfelder

Für die Definition der Handlungsfelder wurde in Anlehnung an den Szenarienprozess zunächst die Frage formuliert, was „Nachhaltigkeit im Verkehrswesen“ konkret bedeutet und wie der Anspruch an eine nachhaltige Mobilität für Leipzig erfüllt werden kann. Ein wesentlicher Aspekt war dabei, dass zu Nachhaltigkeit mehr, als die reine Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen gehört. So sind beispielsweise auch jene Themen zu betrachten, die einer umweltfreundlichen Verkehrsabwicklung, der Sicherung der Mobilität und Teilhabe aller, der Verringerung der durch den Verkehr verursachten Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm) der Minimierung der Unfallzahlen sowie dem Substanzerhalt dienen.

Im Ergebnis wurden folgende Themenbereiche als prioritäre Handlungsfelder definiert:

- Erhöhung der **Verkehrssicherheit**,
- Entwicklung des öffentlichen Raumes, um den **Fußverkehr** sicher und ohne Hindernisse zu ermöglichen,
- Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für den **Radverkehr**,
- Attraktivitätssteigerungen im **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)/ Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** durch Beschleunigungsmaßnahmen und eine nachfragegerechte Erweiterung des Angebotes,
- emissionsärmere und effizientere Gestaltung des **Wirtschaftsverkehrs**,
- Ausbau der Angebote im Bereich der **Pendlerströme/Stadt-Umland-Beziehungen**,
- Verbesserung des Verkehrsflusses durch abgestimmtes, intelligentes **Verkehrsmanagement**,
- Stärkung und Ausbau **multimodaler Angebote**,
- Schaffung langfristiger Lösungen für den **ruhenden Verkehr** und
- Erhalt, Aus- und Neubau städtischer Verkehrs**Infrastruktur**, mit Fokus auf einer Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Gemeinsam ist diesen Handlungsfeldern, dass die darin enthaltenen Maßnahmen sowohl mittel-, als auch unmittelbare Auswirkungen auf alle Verkehrsarten, insbesondere auch auf den Motorisierten Individualverkehr, haben. Auch wenn dieser nicht in einem eigenen

Handlungsfeld benannt wird, insbesondere um Dopplungen in den Maßnahmen zu vermeiden, werden die Bedürfnisse und Anforderungen im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung und Stadtentwicklung mitgedacht. Die nachfolgende Matrix zeigt sinngemäß, welche Verkehrsarten durch die Maßnahmen in den Handlungsfeldern unmittelbar beeinflusst werden.

Schnittmengen der Handlungsfelder des Rahmenplans mit den Verkehrsarten im städtischen Raum

Handlungsfeld	Anlagen im Rahmenplan	Öffentlicher Personen(nah)verkehr		Individualverkehr			Güter und Dienstleistungen Wirtschaftsverkehr
		straßengebunden	schiengebunden	Personen			
				Fußverkehr	Radverkehr	Motorisierter Individualverkehr	
Verkehrssicherheit	I-1, II-1	x	x	x	x	x	x
Fußverkehr	I-2, II-2			x			
Radverkehr	I-3, II-3				x		x
ÖPNV	I-4, II-4	x	x				
Wirtschaftsverkehr	I-5, II-5				x	x	x
Stadt-Umland-Beziehungen	I-6, II-6	x	x	x	x	x	x
Verkehrsmanagement	I-7, II-7	x	x	x	x	x	x
Multimodale Mobilität	I-8, II-8	x	x	x	x	x	x
Ruhender Verkehr	I-9, II-9				x	x	x
Infrastrukturprogramm	I-10, II-10 a-d	x	x	x	x	x	x

Die Tabelle gibt an, welche Handlungsfelder des Rahmenplans primär auf welche Verkehre im städtischen Raum wirken. Dabei liegt der Fokus auf einer unmittelbaren Betroffenheit der Verkehrsart, resultierend aus der Umsetzung der Maßnahmen des Handlungsfeldes.

Die Bearbeitung der einzelnen Handlungsfelder unterscheidet sich in ihrer Tiefe, da einerseits unterschiedliche Grundlagen und Voraussetzungen existieren (bspw. bereits bestehende Planungen) und andererseits unterschiedliche Ansprüche an die Maßnahmen und Ergebnisse gestellt werden (z. B. konkrete Baumaßnahmen vs. Konzepterstellung).

Handlungsfeld Verkehrssicherheit (siehe auch Anlagen I-1 und II-1)

Eine der Herausforderungen der wachsenden Stadt und damit auch ein wesentliches Handlungsfeld für die Mobilitätsstrategie 2030 ist es, trotz der zunehmenden Verkehrsdichte die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer/-innen zu gewährleisten. Dies erfordert neben der sicheren Gestaltung der Verkehrsanlagen auch eine erhöhte Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme aller Beteiligten im Straßenverkehr.

Um den Verkehr sicherer zu machen, ist es notwendig, Unfallschwerpunkte im Verkehrsnetz zu lokalisieren und entsprechend zu beseitigen. Dies ist eine der Aufgaben der Leipziger Verkehrsunfallkommission. Ein weiteres wichtiges Thema zur Prävention von Unfällen ist die Verkehrserziehung und -aufklärung, was beispielsweise durch Veranstaltungen in Kindertagesstätten und Schulen geschieht. Hier gilt es, die Arbeit der ehrenamtlichen Messestadt-Verkehrswacht e. V. noch intensiver zu unterstützen. Zudem muss der Fokus der Verkehrsteilnehmer/-innen auf die aus dem Verhalten jedes Einzelnen resultierenden Gefahren gelenkt werden: Parken in zweiter Reihe, lautes Musikhören über Kopfhörer beim Fahrradfahren, das Queren von Verkehrsanlagen trotz roter Ampel, die Konzentration auf das Smartphone oder hastig geöffnete Autotüren sind nur einige Beispiele, die Bestandteil einer durch die Stadt Leipzig zu initiierten Verkehrssicherheitskampagne sein sollten.

Handlungsfeld Fußverkehr (siehe auch Anlagen I-2 und II-2)

Ein Großteil innerstädtischer Wege lässt sich zu Fuß zurücklegen. Es ist eine Möglichkeit aktiv, kostengünstig und umweltfreundlich mobil zu sein. Daher gilt es, dem Fußverkehr im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig die Bedeutung einzuräumen, die er für die tägliche Fortbewegung aller Menschen unserer Stadt hat. Die strategische Grundlage für das Handlungsfeld Fußverkehr bilden die noch zu erarbeitende Fußverkehrsstrategie (2019-2020), der Fußverkehrsentwicklungsplan (2020-2022) sowie ortsteilspezifische Fußverkehrskonzepte (Pilot: Stötteritz). Dabei gilt es zum einen die Eigenständigkeit des Fußverkehrs, beispielsweise durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität an öffentlichen Plätzen, herauszustellen und zum anderen die Gemeinsamkeiten mit dem Radverkehr zu nutzen. Auf diese Weise sollen die Potenziale für den Fußverkehr in Leipzig gehoben und mehr Menschen zum Gehen animiert werden. Denn das Zu-Fuß-Gehen hält nicht nur fit, es ist auch die flexibelste Möglichkeit zur Fortbewegung im städtischen Raum.

Handlungsfeld Radverkehr (siehe auch Anlagen I-3 und II-3)

Das Radfahren ist eine Möglichkeit, sich klimaschonend, zügig und kostengünstig durch die Stadt zu bewegen. Es hat großes Potenzial, einen Teil der heute mit dem Auto zurückgelegten Wege in Leipzig zu ersetzen – sofern die entsprechenden Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden, dass das Radfahren in unserer Stadt attraktiver und sicherer wird. Zentrales Ziel des Handlungsfeldes Radverkehr ist es, den bestehenden Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 zu analysieren und fortzuschreiben (2020-2022). Die daraus resultierenden Erfordernisse im Bereich bauliche Radverkehrsinfrastruktur sollen, im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung, in das Handlungsfeld „Infrastrukturprogramm“ übernommen werden. Des Weiteren stehen Konzeption und Bau einer Fahrradstation am Leipziger Hauptbahnhof sowie die weitere Qualifizierung der im Zuge einer Potenzialanalyse durch den Freistaat Sachsen identifizierten Radschnellverbindungen im Fokus. Ein weitgehend durchgängiges Radverkehrsnetz, moderne und sichere Fahrradabstellanlagen sowie die Berücksichtigung der Anforderungen von Pedelecs und Lastenfahrrädern spielen eine entscheidende Rolle für die Umsetzung der Ziele des Nachhaltigkeits-Szenarios.

Handlungsfeld ÖPNV/SPNV (siehe auch Anlagen I-4 und II-4)

Die Busse, Straßen- und S-Bahnen des ÖPNV prägen das Bild unserer Stadt. Sie ermöglichen die Unabhängigkeit vom eigenen Auto und sichern eine soziale, effiziente und ökologisch verträgliche Mobilität der Stadtgesellschaft. Mit Blick auf die wachsenden Bevölkerungszahlen der Stadt Leipzig muss der ÖPNV einen erheblichen Beitrag zur umweltfreundlichen Abwicklung des steigenden Verkehrsvolumens leisten. Er ist daher auch vor dem Hintergrund seiner Rolle als wichtiger Wirtschafts- und Standortfaktor leistungsfähig und attraktiv zu entwickeln. Dazu gehört neben dem Einsatz von modernen Fahrzeugen (ab 2024 2,40 m breite Straßenbahnen), der Ausbau des Angebotes, auch unter Nutzung von flexiblen Verkehrsformen, wie Flexa (Pilot: Wiederitzsch).

Das Handlungsfeld ÖPNV/SPNV orientiert sich im Wesentlichen an der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig sowie am Nahverkehrsplan des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL). Es fokussiert auf der Verbesserung bestehender Angebote durch den Einsatz neuer Straßenbahnen, Taktverdichtungen und der Erweiterung des Busnetzes. Des Weiteren sollen Tarif- und Vertriebssysteme digitalisiert und im Sinne der Nutzer/-innen verbessert werden. Es ist zudem das Ziel der Stadt Leipzig, sich bei der Neugestaltung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes für weitere Taktverdichtungen auf den Relationen nach Taucha und Engelsdorf einzusetzen. Des Weiteren strebt die Stadt Leipzig die Einführung eines Tickets für 365 Euro im Jahr an, für dessen Realisierung zunächst die Rahmenbedingungen zu prüfen sind. Die Finanzierung aller Maßnahmen hängt wesentlich von der Erhöhung der Betriebskostenzuschüsse an die Verkehrsunternehmen und Bereitstellung von Fördermitteln durch Land und Bund ab. Auch für den ÖPNV/SPNV gilt, dass die infrastrukturellen Themen weitestgehend im Handlungsfeld „Infrastrukturprogramm“ betrachtet werden.

Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr (siehe auch Anlagen I-5 und II-5)

Der Wirtschaftsverkehr nimmt, nicht zuletzt aufgrund des wachsenden Online-Handels, stetig zu. Damit Waren und Dienstleistungen die Kunden auch weiterhin erreichen, bedarf es leistungsfähiger Verkehrswege und der Möglichkeit, weitestgehend alle städtischen Areale zu erreichen. Zur Verbesserung der Situation sind die Belange des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen einer integrierten Verkehrsplanung mit zu denken und Lösungen aufzuzeigen. Im Sinne dieses Handlungsfeldes umfasst der Wirtschaftsverkehr den Werkverkehr, gewerblichen Verkehr (Belieferung von Geschäften) und Dienstleistungsverkehr (Liefersdienste, Altenpflege, Handwerk etc.). Um hier dauerhaft Verbesserungen zu erreichen, sind neue Konzepte, wie die Einrichtung von Micro-Hubs, die Verlagerung von Verkehren auf (E-)Lastenfahräder oder der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge zu fördern. Grundlage dafür sollte zunächst die Schaffung einer soliden Datenbasis zum Wirtschaftsverkehr und der Entwurf eines Wirtschaftsverkehrsentwicklungsplans (2021-2023) für Leipzig sein. Darauf aufbauend sind im Rahmen des Handlungsfeldes Möglichkeiten zur Einrichtung von Lade- und

Lieferzonen zu prüfen. Neben dem Amt für Wirtschaftsförderung werden als Vertreter der Unternehmen die Kammern IHK und HWK sowie weitere Verbände (DEHOGA, Netzwerk Logistik Mitteldeutschland, City Leipzig Marketing etc.) in die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 eingebunden.

Handlungsfeld Pendlerströme/Stadt-Umland-Beziehung (siehe auch Anlagen I-6 und II-6)

Die Pendlerströme von und nach Leipzig nehmen zu und so auch die damit einhergehenden Verkehre. Eine gute ÖPNV-Anbindung der Umlandgemeinden an die Stadt ist Grundlage dafür, dass Pendler/-innen ihre Autos stehen lassen und auf die S-Bahn oder Straßenbahn umsteigen. Damit kann einerseits der öffentliche Raum vom privaten Kfz-Verkehr entlastet und andererseits eine höhere Nutzung und Auslastung des öffentlichen Verkehrs erzielt werden, um letztlich zur Erreichung der Klimaschutzziele und gesunden Lebensbedingungen beizutragen. Dafür ist es über das Handlungsfeld erforderlich, zunächst Migrationsbewegungen (i. S. v. Wanderung bzw. Bewegung bestimmter Gruppen) und Mobilitätsbedürfnisse zu analysieren. Hierbei werden auch die Nahverkehrspläne der angrenzenden Landkreise sowie der Regionalplan Westsachsen und die regionalen Verkehrsentwicklungspläne berücksichtigt. Als Multiplikatoren der Mobilitätsbedürfnisse ihrer Beschäftigten werden die Unternehmen in Form ihrer Verbände (IHK, HWK, etc.) bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 eingebunden. Darüber hinaus werden im Handlungsfeld Themen wie das PlusBus-/TaktBus-Netz und die Verbesserung von Park & Ride- / Bike & Ride-Angeboten betrachtet. Ein bedeutendes EU-Förderprojekt findet aktuell im Leipziger Nordraum mit LOW-CARB initiiert durch die Stadt Leipzig, die LVB und den MDV statt und soll zukünftig über den Masterplan Nordraum 2030 (Erstellung 2020) zur Umsetzung gebracht werden. Die integrierte Betrachtung der Mobilitätsträger kann Vorbild für Quartierskonzepte sein.

Handlungsfeld Verkehrsmanagement (siehe auch Anlagen I-7 und II-7)

Ein professionelles und modernes Verkehrsmanagement und die Nutzung intelligenter Verkehrssysteme tragen wesentlich zur positiven Beeinflussung der Verkehrsflüsse in einer Stadt bei. Neben verkehrstelematischen Anlagen im Straßenraum steigt der Einfluss von Navigationslösungen. Die damit einhergehenden Möglichkeiten gilt es auch für Leipzig zu nutzen. Ziel ist es, Lösungen für eine möglichst umweltgerechte und störungsfreie Abwicklung von Verkehren zu entwickeln. Dabei sind Maßnahmen zur Förderung der Zusammenarbeit im Mobilitäts- und Verkehrsmanagement im Raum Leipzig der Kern des Handlungsfeldes. So gilt es für den ÖPNV, insbesondere den Straßenbahnverkehr, weitere Beschleunigungsmaßnahmen zu erarbeiten. Über das Projekt CHAMÄLEON der LVB sollen künftig weitere Ampelanlagen je nach Fahrplanlage (ist die Straßenbahn zu spät oder zu früh) schaltbar sein und so für freie Fahrt sorgen. Um in Kontakt mit neuen Technologien zu kommen, deren Möglichkeiten und Grenzen zu erfahren und insgesamt praktische Erfahrungen zu sammeln, ist es notwendig strategische Projekte (gemeinsam mit Partnern) zu entwickeln und voranzubringen. Ein Beispiel ist das Innovationsprojekt ABSOLUT mit dem Themenschwerpunkt „automatisiertes Fahren“.

Handlungsfeld Multimodale Angebote (siehe auch Anlagen I-8 und II-8)

Die Digitalisierung bietet den Bürger/-innen Leipzigs die Chance, unterschiedliche Verkehrsmittel über Mobilitäts-Apps und ähnliche Lösungen auf einfachste Weise zu kombinieren. Damit lassen sich die Vorteile eines jeden Verkehrsmittels in der Wegeketten maximal ausnutzen. Bei dieser Art der Vernetzung spielen die umweltfreundlichen Verkehrsträger eine besondere Rolle. Daher bezieht sich das Handlungsfeld inhaltlich insbesondere auf Weiterentwicklung, Ausbau und Vernetzung von Themen wie Sharing-Modelle (Car-Sharing, Bike-Sharing), digitale Plattformen (Leipzig mobil), Mobilitätsstationen, alternative Angebote und On-Demand-Services. So sollen multimodale Angebote attraktiv und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Konkret bedarf es dafür stadtteilbezogener Mobilitätskonzepte, die die Standards und Bedarfe auf Quartiersebene definieren. Zudem soll die Anzahl der Mobilitätsstationen der LVB deutlich erhöht werden. Ab Mitte 2020 sollen

zudem gewerbliche Anbieter für den Verleih von E-Scootern (Elektrokleinstfahrzeuge - eKFZ) an die Mobilitätsstationen angebunden werden und darüber die Möglichkeit zum Einsatz der eKFZ in Leipzig bekommen.

Handlungsfeld Ruhender Verkehr (siehe auch Anlagen I-9 und II-9)

Der Ruhende Verkehr beansprucht einen großen Teil der Flächen im öffentlichen Raum, insbesondere in Wohnquartieren. Diese Flächen fehlen, wenn es um die Verbesserung der Aufenthaltsqualität für alle Bürger/-innen geht. Daher bedarf es der Prüfung, inwieweit die Bewirtschaftung von Parkraum (z. B. unter Nutzung digitaler Lösungen) oder deren Ausweitung angemessene Mittel zur Aufwertung des öffentlichen Raumes sind. Ein Ziel für das Handlungsfeld ist der Entwurf eines langfristigen Konzeptes zum ruhenden Verkehr (2020-2021) in der Stadt. Dabei sollen im Wesentlichen steuernde Elemente, wie bspw. die Parkflächen im öffentlichen Raum, Möglichkeiten der Preisgestaltung, digitale Instrumente oder auch die Frage der Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum MIV betrachtet werden. Darüber hinaus sollen auch die Anforderungen von Elektromobilität, Car-Sharing und Fahrradverleihstationen an den ruhenden Verkehr bzw. die Gestaltung von etwaigen Flächen (Stichwort Sonderhalteflächen) berücksichtigt werden. Wichtig ist die (rechtliche) Umsetz- und Durchsetzbarkeit der zu entwickelnden Maßnahmen. Zudem soll das Quartiersparken auf weitere innenstadtnahe Quartiere ausgeweitet werden.

Handlungsfeld Infrastrukturprogramm (siehe auch Anlagen I-10 und II-10)

Das Infrastrukturprogramm bildet den Kern des vom Stadtrat erbetenen Zeit- und Maßnahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030. In 2019 konnten nicht alle Anforderungen des Stadtrates an den Detaillierungsgrad des Programmes erfüllt werden. Trotzdem ist es gelungen, einen ersten Entwurf zu erarbeiten, welchen es in den kommenden Monaten weiter zu schärfen und zu untersetzen gilt.

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. Bei allen städtischen Vorhaben, jedoch insbesondere bei den Komplexmaßnahmen VTA – LVB, sind starke Abhängigkeiten zu berücksichtigen. Daher müssen die Maßnahmen gemeinsam gedacht und fachlich unbegründete Verschiebungen zugunsten einzelner Vorhaben vermieden werden.

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

Die erste Liste (II-10a), die bereits eine sehr hohe Verbindlichkeit erlangt hat, umfasst die Komplexmaßnahmen VTA – L-Gruppe und weitere LVB-Maßnahmen bis 2030, die sich nahezu vollständig am sog. „Basismodul Modernisierung Hauptachsen“ der LVB orientieren.

Die nachfolgende Maßnahmenliste (II-10b) beinhaltet die größeren Vorhaben der städtischen Ämter mit dem Umsetzungshorizont 2024. Enthalten sind auch die bereits bekannten mittelfristigen Maßnahmen für den Radverkehr, einschließlich eines jährlichen Budgets für kurzfristige Verbesserungen sowie Einzelbudgets für die Belange des Fußverkehrs.

Der dritte Teil (II-10c) enthält die größeren Vorhaben der städtischen Ämter und der LVB GmbH mit einem Planungs- und Untersuchungsbeginn bis 2024 und einer Umsetzung bis 2030 ff. Bei diesen Vorhaben bestehen noch große Unsicherheiten, dementsprechend sind die Vorhaben hier zunächst nur benannt.

Die vierte Liste (II-10d) umfasst zur Information eine Aufzählung bereits bekannter und von den geplanten städtischen Maßnahmen weitgehend unabhängiger Vorhaben für den Eisenbahnverkehr in Trägerschaft der Deutschen Bahn AG.

Im Ergebnis sind für die mittelfristige Finanzplanung (2020 bis 2024) des VTA schon heute rund 210 Mio. € und für die LVB GmbH rund 147 Mio. € an Investitionsbedarfen, die über Eigen- und Fördermittel zu erbringen wären, ableitbar.

2.6 Realisierungs-/Zeithorizont

Mit der Vorlage des aktuellen Standes des Rahmenplans sind die wesentlichen Vorhaben und Projekte, die zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 erforderlich sind, definiert. Im Erarbeitungsprozess wurde der Grundstein für die weitere Umsetzung gelegt, sodass das Ziel mit Beginn des Jahres 2020 darin besteht, auf allen Ebenen in der Verwaltung und den beteiligten Unternehmen der L-Gruppe die erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen und die Realisierung der Maßnahmen vorzubereiten.

3. Blick in die Zukunft

Mit der Mobilitätsstrategie 2030 stellen wir die Weichen für eine erfolgreiche Verkehrswende in Leipzig. Familie Beckert lebt bereits im Jahr 2030. Die folgenden Episoden geben Einblicke in ihre tägliche Mobilität.

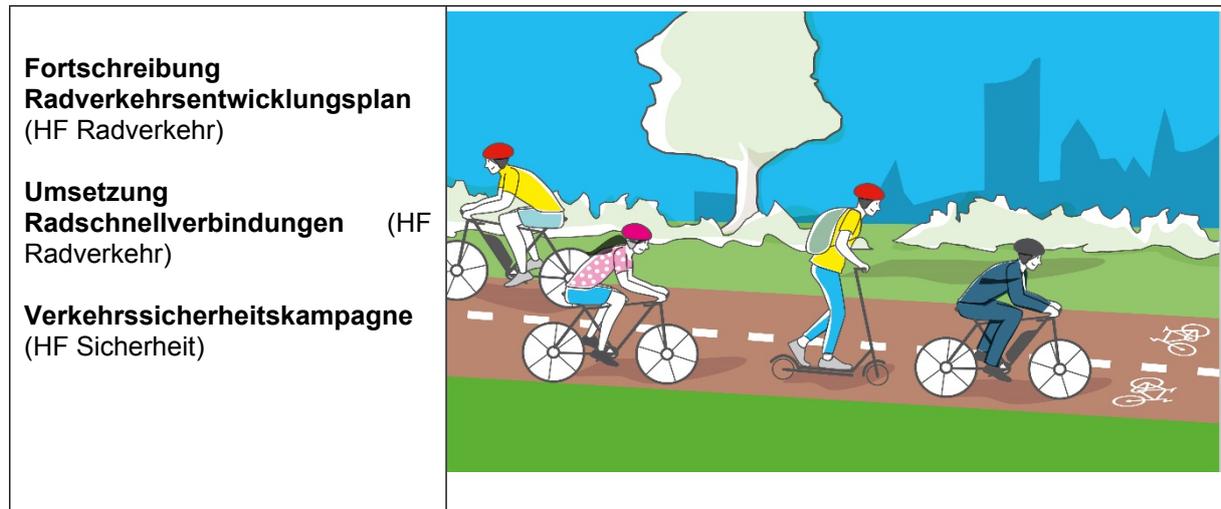
Familie Beckert lebt seit einigen Jahren am Stadtrand von Leipzig. Joanna (49) und Stefan Beckert (47) sind beide berufstätig. Ihre Kinder Hannah und Fanny im Alter von 11 und 18 gehen zur Schule bzw. haben einen Ausbildungsplatz bei den Leipziger Verkehrsbetrieben angenommen. Lange war ihr Credo: Ohne Autos geht nichts. Mit dem Ausbau des ÖPNV kam endlich die Chance den Zweitwagen abzuschaffen. Jeden Tag spart die Familie nun nicht nur Zeit und Sprit, sondern auch Geld und viele Nerven.

Frau Beckert und ihre Tochter Hannah verlassen am Morgen gemeinsam das Haus. Um die Ecke steigen sie in den *Flexa-Bus* ein, den Sie vorab mit der App „Leipzig Mobil“ gebucht haben, und erreichen ohne größere Umwege die zentrale Haltestelle. Während sie sich verabschieden, kommt bereits das neue *automatisierte Elektro-Busshuttle*, das sie direkt zu ihrem Großbetrieb im Nordraum bringt. Bequem kann Sie an der *barrierefreien Haltestelle* einsteigen und findet sogleich einen Sitzplatz. Ihre Tochter steigt wenig später in eine *neue 2,40 Meter breite Straßenbahn* ein. Hier finden nicht nur Kinderwagen und Rollstühle Platz, sondern auch zahlreiche Pendler und wie erhofft, ihre Klassenkameradinnen. Sie lieben es an den Autos vorbeizugleiten und dank Bevorrechtigung an den Ampeln pünktlich zum Unterricht zukommen.

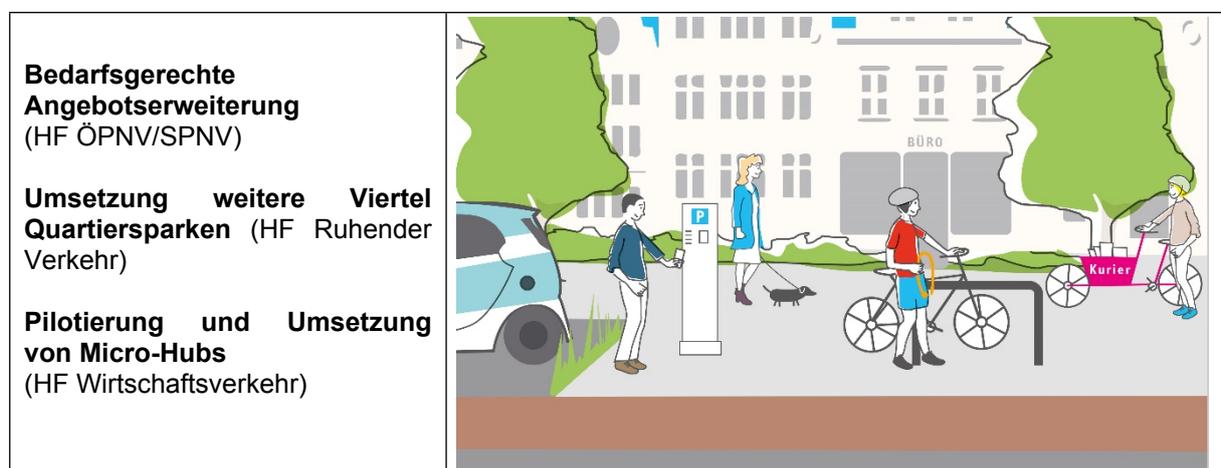


Herr Beckert fährt gerne Fahrrad. Mit dem *Bau von Radschnellverbindungen und -wegen* ist aus dem Freizeitradler ein täglicher Pendler geworden. Die effiziente Streckenführung Richtung Innenstadt verringert die Fahrzeit und macht auch im Anzug Spaß. Mit der Aufnahme des *Winterdienstes auf Radwegen* ist sogar eine ganzjährige Nutzung möglich. Erfreulicherweise hat sich auch das Miteinander auf der Straße verbessert. Die *städtische Kampagne zur Verkehrssicherheit* wirkt und lässt sich auch in der Unfallstatistik nachweisen.

Nicht nur Herr Beckert spürt den Wandel. Auch seine Kollegen und Freunde erfahren es, wenn sie in der Stadt zu Fuß, mit Rad oder im Auto unterwegs sind.



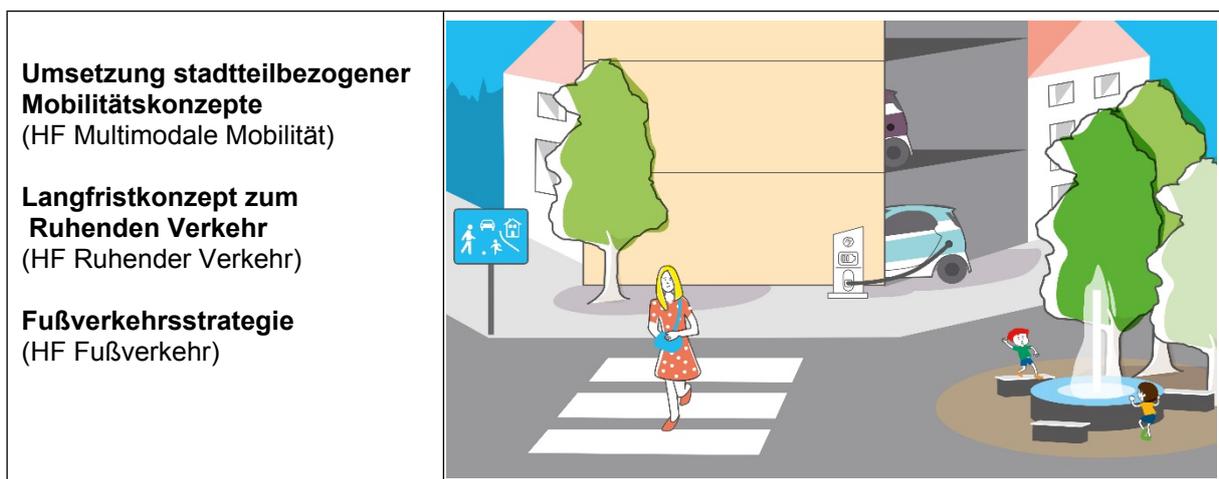
Herr Beckert erinnert sich noch gut an die Zeit, als er und seine Kolleginnen sich jeden Morgen um die gleiche Parklücke stritten. Während er sein Fahrrad nun sicher vor dem Büro anschließt, kommt seine Kollegin gerade entspannt von der S-Bahn-Haltestelle. Die *Ausweitung der S-Bahn Angebote* macht das tägliche Pendeln aus dem Leipziger Umland bequem und schnell. Das *Bewohnerparken* trägt ebenfalls zu einer steigenden Lebensqualität bei. Das wilde Parken hat endlich ein Ende. Kreuzungen können von Jung und Alt ungehindert und gut sichtbar passiert werden, der gewonnene, neu gestaltete Lebensraum lädt zum Verweilen ein. Leihfahräder und -autos stehen an Mobilitätsstationen bereit. Die Gastronomie lebt auf, da man sich gerne im öffentlichen Raum aufhält. Mit der Einführung von *Micro-Hubs* und genügend Lade- und Lieferzonen kann auch der lokale Handel effizient versorgt werden.



Die ältere Tochter Fanny wird zur Kundenberaterin bei den Leipziger Verkehrsbetrieben ausgebildet. Jeden Morgen kann sie am *neuen S-Bahn Haltepunkt* einsteigen. Ist sie doch einmal spät dran, bringt sie auch die nächste Straßenbahn noch pünktlich zur Ausbildungsstätte. Mittlerweile sind die Leipziger Straßenbahnen auch insgesamt *schneller im Netz unterwegs*, weil intelligente Ampeln für Vorfahrt sorgen, wenn sie erkennen, dass die Fahrzeuge verspätet sind. Ihr Ausbilder erzählt ihr von den Änderungen im städtischen Hauptnetz, den ausrangierten Tatra-Straßenbahnen und neuen Grünanlagen und Stadtplätzen, die durch ein ganzheitliches *Verständnis des Stadtraums* möglich wurden.



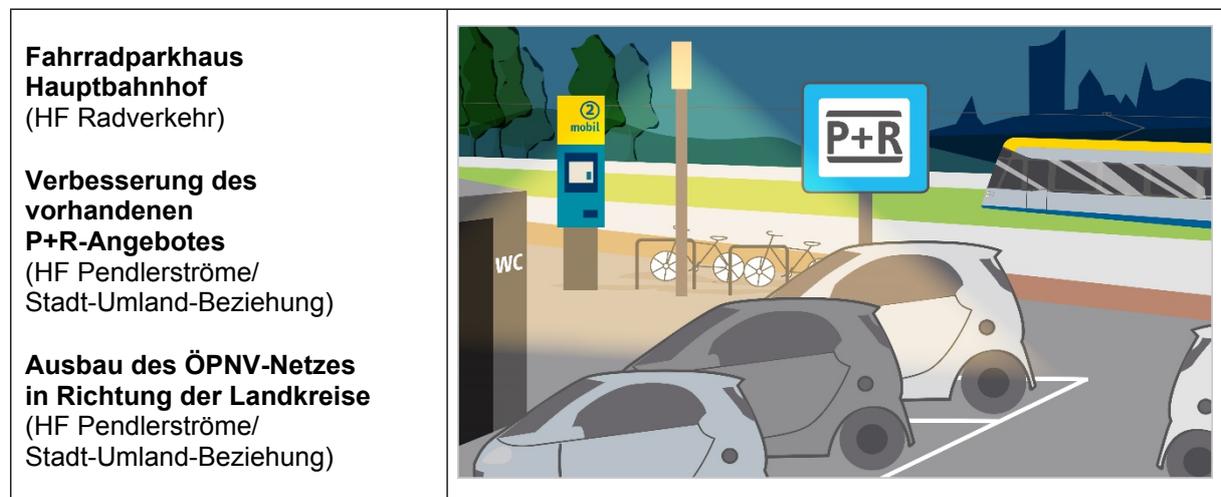
Um 17 Uhr ist Feierabend! Hannah und ihre Freundin Emilia werden kurzerhand von Emilias Mutter mit ihrem kleinen Elektroflitzer abgeholt. Geparkt und *geladen wird das Elektroauto* in der nahegelegenen *Quartiersgarage*. Zwar müssen sie nun einige Meter zur Wohnung laufen, dafür führt der Weg jedoch durch eine ruhige Nebenstraße mit zwei *neuen Zebrastreifen*, an deren Ende ein *verkehrsberuhigter Stadtplatz* liegt. Bänke, Bäume und ein Wasserspiel laden zum Verweilen ein.



Herr Beckert arbeitet noch etwas länger, bevor er mit dem Fahrrad zum Hauptbahnhof fährt. Sein Ziel ist das *Fahrradparkhaus*. Seit er sein Rad sicher über Nacht in der Stadt abstellen kann, sind abendliche Besuche im *Gewandhaus* oder Restaurant unbeschwert möglich. Seine Frau und er kommen auch am späten Abend noch mit *Straßenbahn* und *Flexa-Bus* ohne großes Warten nach Hause. Mit einer *Konzertkarte* hat man zugleich das *Ticket* in der Tasche. Über die App „*Leipzig mobil*“ haben sie zudem jederzeit die Möglichkeit, auch ein *Auto* oder *Fahrrad* zu leihen, wenn sich die Planungen noch einmal ändern.

Auf dem Weg nach Hause kommen sie am *ausgebauten Park&Ride (P&R) Parkplatz* vorbei. Erst am Abend leert er sich langsam. Viele Berufspendler schätzen die gute Qualität, Verfügbarkeit und Anbindung an die *Innenstadt*, sodass eine nervende und zeitraubende Parkplatzsuche entfallen kann. Einen Vorteil nutzt auch Herr Beckert gern, wenn es mal schnell gehen muss: Mit Blick auf die vielen *Leipziger Tagestouristen* hat die Stadt *an den P&R-Plätzen neue Toilettenanlagen* installiert.

Als sie zu Hause ankommen, sind ihre Kinder bereits da. Mit der S-Bahn und dem erweiterten *PlusBus-Angebot* des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes waren sie mit Freunden noch im Kletterwald unterwegs. Dank verlässlicher Umstiege können sie die gebuchte Zeit beim Klettern voll ausnutzen und auch pünktlich wieder zu Hause sein.



Der Tag neigt sich dem Ende zu, für Hannah ist es Zeit schlafen zu gehen. Herr Beckert bringt seine Tochter zu Bett. Als er aus dem Zimmer gehen will, muss Hannah noch etwas Wichtiges erzählen - Sie hat einen Film gesehen, in dem Städte gezeigt wurden, die voller Smog, heißem Asphalt und Staus waren. „Papa, wie kommt es eigentlich, dass bei uns in Leipzig heute alles so schön ist?“, will Hannah wissen. „Nun“, sagt Herr Beckert, „Veränderungen beginnen immer mit einer Vision: Vor etwa zehn Jahren war es um das Klima der Welt und jeder einzelnen Stadt schlecht bestellt. Deshalb reagierten die Menschen und riefen, zunächst nur für einzelne Städte wie unsere, den Klimanotstand aus. Maßnahmen mussten aber auch wegen der steigenden Zahl an Einwohnern/-innen ergriffen werden. Also begannen insbesondere die Politik, die Bürgermeister/-innen und die Stadtverwaltung sowie die Akteure auf Bundes- und Landesebene gemeinsam an einem Strang zu ziehen. Denn so viel Veränderung gelingt nur mit ausreichend Geld und Arbeitskräften. Nicht nur über Förderprogramme, sondern auch aus dem städtischen Haushalt wurden zusätzliche Finanzmittel für die Verkehrswende zur Verfügung gestellt. Wie wichtig die Investitionen waren, zeigt sich nun: Die Luft ist sauberer, mehr Grünflächen und neue Mobilitätsangebote haben das Antlitz der Stadt zum Wohle aller verändert.“ „Nur gut, dass die Menschen früher so verantwortungsvoll waren, an die Zukunft gedacht und gehandelt haben! Ich würde in so einer Stadt wie im Film nicht leben wollen!“, stellt Hannah fest und legt sich schlafen.

4. Finanzielle Auswirkungen

Der Rahmenplan hat keine direkten finanziellen Auswirkungen, er dient der Vorbereitung von Anmeldungen für den Doppelhaushalt 2021/22 und für die mittelfristige Investitionsplanung. Entscheidungen fallen jeweils im Rahmen der Haushaltsaufstellung und -beschlussfassung.

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

Im Rahmen einer Organisationsuntersuchung werden mögliche Auswirkungen auf den Stellenplan untersucht. Erste Ergebnisse werden dem Stadtrat bis Ende des 3. Quartals 2020 übermittelt. Erste konkrete Stellenbedarfe werden im Rahmen der Haushaltsaufstellung für den Doppelhaushalt 2021/22 benannt. Absehbar ist, dass organisatorische Verbesserungen allein nicht ausreichen werden, sondern schrittweise der weitere Aufbau von Planungs- und Umsetzungskapazitäten erforderlich wird.

6. Bürgerbeteiligung

Für die Vorlage soll ein Beteiligungsverfahren gemäß Hauptsatzung stattfinden. In diesem Zusammenhang wird die Unterlage in den Ortschafts-, Stadtbezirksbeiräten und in den Fachausschüssen vorgestellt.

Die im Rahmenplan enthaltenen Maßnahmen resultieren in der Regel aus bereits bestehenden Fachplanungen, strategischen Plänen und Beteiligungsformaten für Ortschafts- und Stadtbezirksbeiräte. In die Maßnahmen des Handlungsfeldes Infrastrukturprogramm sind beispielsweise die Abfragen der Stadtbezirksbeiräte und Ortschaftsräte im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Fortschreibung des Mittelfristigen Straßen- und Brückenbauprogramms mit eingeflossen. Damit werden die Einzelmaßnahmen und -projekte über den Rahmenplan gebündelt und innerhalb einer Vorlage zusammenfassend dargestellt.

Es sind Bürgerbeteiligungsmaßnahmen zum Rahmenplan an sich sowie zu ausgewählten Maßnahmen, Konzepten und Strategien innerhalb des Rahmenplanes geplant.

Der Rahmenplan wird in einem ersten Schritt in 2021 über Formate der Bürgerinformation der breiten Bevölkerung unter Berücksichtigung von Vereinen, Verbänden und Institutionen vorgestellt. In diesem Zusammenhang soll auch eine Auswahl an Maßnahmen mittels geeigneter Beteiligungsinstrumente priorisiert werden.

Da die Maßnahmen, Konzepte und Strategien innerhalb des Rahmenplans vielfältig sind und in der zeitlichen Umsetzung mitunter weit auseinanderliegen, sollen die Beteiligungsverfahren in unterschiedlichen Abstufungen angewandt werden: Von Bürgerinformationsveranstaltungen über Diskussionsformate bis hin zur Mitwirkung bei der Ausgestaltung ausgewählter Konzepte, Maßnahmen und Strategien.

Die Konzipierung der Beteiligung und Information zum Rahmenplan sowie zu den darin enthaltenen Maßnahmen ist Teil einer Auftragsvergabe, deren Ergebnisse dem Stadtrat mit einer separaten Informationsvorlage bis Ende 2020 zur Kenntnis gegeben werden. Gemäß der aktuellen Beschlusslage (DS-03335) soll damit ein umfassendes Beteiligungskonzept mit konkreten Formaten unter Berücksichtigung der Ressourcen und Zielgruppen vorgelegt werden, das vorab im Forum für Bürgerbeteiligung und bürgerschaftliches Engagement beraten wird. Die ausgearbeitete Bürgerbeteiligungskonzeption soll dann auch als Grundlage für zukünftige Beteiligungskonzepte innerhalb des Verkehrs- und Tiefbauamtes dienen.

7. Folgen bei Nichtbeschluss

Der Beschluss der RV zur Mobilitätsstrategie wird nicht umgesetzt.

Anlagen:

- Anhang
- Anlage I - Templates
- Anlage II - Maßnahmenkatalog

lfd. Nr.	Arbeitspaket aus dem Green City Plan (Erarbeitungsstand 2018)	Maßnahme des Green City Plans (Erarbeitungsstand 2018)	Verantwortlicher	Umsetzungszeitraum (Stand: 2/2020)	Handlungsfeld mit eingeordneter Maßnahme im "Rahmenplan zur Umsetzung" der Mobilitätsstrategie 2030 (VII-DS-00547)
1	1 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen an Hotspots/ Verknüpfung Leitsysteme MIV/ÖPNV	1a) Umweltorientierte Verkehrssteuerung an Hotspots	Stadt Leipzig	laufend (soll 2020 abgeschlossen werden)	HF 7 - Verkehrsmanagement
2	1 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen an Hotspots/ Verknüpfung Leitsysteme MIV/ÖPNV	1b) Dynamische Routenführung und Verkehrsinformation	Stadt Leipzig	laufend (Realisierung für 2020 vorgesehen)	HF 7 - Verkehrsmanagement
3	1 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen an Hotspots/ Verknüpfung Leitsysteme MIV/ÖPNV	1c) Monitoring Verkehrslageerfassung	Stadt Leipzig	laufend (Realisierung 2020)	HF 7 - Verkehrsmanagement
4	1 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen an Hotspots/ Verknüpfung Leitsysteme MIV/ÖPNV	1d) Verkehrslageerfassung auf Basis von ÖPNV-Daten mit alternativer Linienführung	LVB GmbH	2020 ff.	HF 7 - Verkehrsmanagement
5	1 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen an Hotspots/ Verknüpfung Leitsysteme MIV/ÖPNV	1e) RBLSA-Maßnahmen	LVB GmbH/Stadt Leipzig	2018-20 (aktuelles Förderprojekt) 2021-30 Folgeprojekte angestrebt	HF 7 - Verkehrsmanagement
6	1 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen an Hotspots/ Verknüpfung Leitsysteme MIV/ÖPNV	1f) Verkehrssteuerung in der Innenstadt	Stadt Leipzig	Umsetzung offen - gemäß GCP ist zunächst eine Fortführung von Voruntersuchungen erforderlich	HF 7 - Verkehrsmanagement
7	2 Mobility as a Service	2a) Mobilitätsstationen	LVB GmbH	laufend, entsprechend verfügbaren Förderprogrammen bis 2030	HF 8 - Multimodale Mobilität
8	2 Mobility as a Service	2b) Ausbau Bike+Ride	Stadt Leipzig	2020 ff.	HF 6 - Pendlerströme/ Stadt-Umland-Beziehungen
9	2 Mobility as a Service	2c) Verbesserung und Erweiterung Park+Ride	Stadt Leipzig	2020 ff.	HF 8 - Multimodale Mobilität
10	2 Mobility as a Service	2d) Wachstum elektromobil gestalten	LVB GmbH	bis 2030 kontinuierlich, ab 2020 Ausschreibung innovative Straßenbahn (sächsische Plattform der Zukunft) 2020-2030	HF 4 - ÖPNV/SPNV HF 10 - Infrastrukturprogramm
		Straßenbahnbeschaffung			
		Basismodul Modernisierung Hauptachsen			
11	3 Konzepterstellung zur Erweiterung und Integration der Plattform Leipzig mobil in deutschlandweite Mobilitätsanwendungen (Apps)	3a) Erweiterung und Umbau der grundlegenden Systemarchitektur von Leipzig mobil und Ausbau des Partnermanagements	LVB GmbH	2019-2021	HF 8 - Multimodale Mobilität
12	3 Konzepterstellung zur Erweiterung und Integration der Plattform Leipzig mobil in deutschlandweite Mobilitätsanwendungen (Apps)	3b) Aufbau einer multimodalen Verkehrsführung	LVB GmbH	2019-2021	HF 8 - Multimodale Mobilität
13	3 Konzepterstellung zur Erweiterung und Integration der Plattform Leipzig mobil in deutschlandweite Mobilitätsanwendungen (Apps)	3c) Automatisierte und aufwandsgerechte Abrechnung von Mobilitätsdienstleistungen	LVB GmbH	2019-2021	HF 8 - Multimodale Mobilität
14	3 Konzepterstellung zur Erweiterung und Integration der Plattform Leipzig mobil in deutschlandweite Mobilitätsanwendungen (Apps)	3d) Aufbau eines Ergänzungsmoduls Parkraummanagement	LVB GmbH	2020-2024	HF 8 - Multimodale Mobilität

lfd. Nr.	Arbeitspaket aus dem Green City Plan (Erarbeitungsstand 2018)	Maßnahme des Green City Plans (Erarbeitungsstand 2018)	Verantwortlicher	Umsetzungszeitraum (Stand: 2/2020)	Handlungsfeld mit eingeordneter Maßnahme im "Rahmenplan zur Umsetzung" der Mobilitätsstrategie 2030 (VII-DS-00547)
15	3 Konzepterstellung zur Erweiterung und Integration der Plattform Leipzig mobil in deutschlandweite Mobilitätsanwendungen (Apps)	3e) Integration eines Bonussystems	LVB GmbH	2019-2022	HF 8 - Multimodale Mobilität
16	3 Konzepterstellung zur Erweiterung und Integration der Plattform Leipzig mobil in deutschlandweite Mobilitätsanwendungen (Apps)	3f) Integration von Steuerungsroutinen zur Bestellung, Verwaltung und Optimierung von Bedarfsverkehren	LVB GmbH	2019-2021	HF 8 - Multimodale Mobilität
17	3 Konzepterstellung zur Erweiterung und Integration der Plattform Leipzig mobil in deutschlandweite Mobilitätsanwendungen (Apps)	3g) Überarbeitung und Ergänzung der Benutzeroberflächen	LVB GmbH	2019-2021	HF 8 - Multimodale Mobilität
18	3 Konzepterstellung zur Erweiterung und Integration der Plattform Leipzig mobil in deutschlandweite Mobilitätsanwendungen (Apps)	3h) Umstellung auf elektronische Ticketver- und -bearbeitung	LVB GmbH	2019-2021	HF 8 - Multimodale Mobilität
19	4 Abgasoptimierte Busflotte/kommunaler Fuhrpark	4a) Abgasoptimierte Busflotte	LVB GmbH	Euro6 Beschaffung lfd. bis 2030; Umstellung von 3 Buslinien auf E-Bus: 2019-23	HF 4 - ÖPNV/SPNV
20	4 Abgasoptimierte Busflotte/kommunaler Fuhrpark	4b) Ausbau der kommunalen E-Fahrzeugflotte	Stadt Leipzig	bis 2021 abgeschlossen	
21	5 Ladeinfrastrukturkonzept für E-Fahrzeuge in Leipzig	5a) Installation von öffentlich nutzbarer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet Leipzig	Stadtwerke Leipzig/ Stadt Leipzig	die Umsetzung ist abhängig von Fördermittelprogrammen	HF 8 - Multimodale Mobilität
22	5 Ladeinfrastrukturkonzept für E-Fahrzeuge in Leipzig	5b) Installation von öffentlich nutzbarer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an Stellplatzanlagen und intermodalen Verknüpfungspunkten in Leipzig	Stadtwerke Leipzig/ Stadt Leipzig	die Umsetzung ist abhängig von Fördermittelprogrammen	HF 8 - Multimodale Mobilität
23	6 Einsatz autonomer Fahrzeuge	Einsatz eines autonomen E-Shuttlebusses im Leipziger Norden (Projekt ABSOLUT)	LVB GmbH, Stadt Leipzig, TU Dresden	2019-21 (genehmigtes Förderprojekt) 2022-25 (Folgeprojekt angestrebt)	HF 7 - Verkehrsmanagement



VI-DS-00547-NF-01: Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig – Rahmenplan zur Umsetzung

Anlagen I-A bis I-F



Anlage I-A: Finanzierung – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

- Mit Umsetzung des Nachhaltigkeits-Szenarios steigt der Finanzbedarf der Stadt Leipzig und ihrer Unternehmen stark an. Um diese Finanzlücke zu schließen bedarf es zukünftig eines erhöhten Anteils an Fördermitteln sowie der Bereitstellung zusätzlicher Eigenmittel.
- Gemeinsam mit den Akteuren der Leipziger Stadtpolitik, der -verwaltung, den Kommunalunternehmen und dem Freistaat Sachsen muss ein Weg aufgezeigt werden, wie die Finanzierung der Vorhaben über einen langen Zeitraum gesichert werden kann. Daher wurde innerhalb des QT eruiert, auf Basis welcher Quellen die Akteure heute die anstehenden Bedarfe decken. Dies sind Ansätze, die es weiterhin zu nutzen gilt.
- Des Weiteren wird im QT aufgezeigt, dass die Bereitstellung der notwendigen Eigenmittel, der Aufbau eines wirkungsvollen Fördermittelmanagements und die Aufstockung personeller Ressourcen für begleitende Antrags- und Berichtspflichten oder vorbereitende Planungen die Schlüssel für den fristgerechten Abruf von Finanz- und Fördermitteln sind. Um bessere Chancen auf eine wirkungsvolle Förderung zu erhalten, ist es zudem wichtig, die Fördermittelgeber regelmäßig gezielt zu adressieren.

Anlage I-B: Organisation – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

- Im Querschnittsthema Organisation geht es zum einen darum, wie sich Verwaltung und Kommunalunternehmen den organisatorischen Herausforderungen stellen können, die mit einer fristgerechten Abarbeitung der Maßnahmen aus den Handlungsfeldern einhergehen. Dazu müssen Prozesse beschleunigt und Personal aufgebaut werden. Vor diesem Hintergrund wird ein Organisationsentwicklungsprojekt für das VTA initiiert, bei dem auch die Schnittstellen zu anderen Ämtern der Stadtverwaltung und zur LVB in den Blick genommen werden.
- Zum anderen geht es im QT um die für die konkrete Umsetzung, Evaluation und das Monitoring des Rahmenplans relevanten Prozesse und Strukturen. So soll der Amtsleitung des VTA eine Struktureinheit zugeordnet werden, die als agiles Bindeglied zwischen allen Beteiligten fungiert und primär das Programmmanagement für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 zur Aufgabe hat.
- Zudem sollen der zeitweilig beratende Ausschuss Verkehr und Mobilität und die Lenkungsgruppe aus dem Szenarienprozess zukünftig eine wesentliche Rolle beim Monitoring und der Fortschreibung des Rahmenplans einnehmen.

Anlage I-C: Recht – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

- Rechtliche Aspekte sind vor dem Hintergrund der Umsetzbarkeit von Vorhaben des Rahmenplans von Bedeutung, bspw. hinsichtlich regulatorischer Eingriffe in den Verkehr (Lärmschutz, Luftreinhaltung, Quartiersparken) oder entsprechender Finanzierungsmodelle (z. B. die Thematik ergänzender Finanzierungswege für den ÖPNV).
- Bei der Bearbeitung der Handlungsfelder wurde der aktuelle Rechtsrahmen für die Themen zu Grunde gelegt. Jedoch entstehen zugleich Prüferfordernisse die es bei der weiteren Bearbeitung und Umsetzung der Vorhaben abzuarbeiten gilt.
- Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung ist auch hier enorm wichtig. Die Einflussmöglichkeiten auf Ebene der Bundes- und Landespolitik sind verstärkt zu nutzen, um regelmäßig auf erforderliche Anpassungen gesetzlicher Grundlagen hinzuweisen.
- Die aktuelle Anpassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ist bspw. zentrale Voraussetzung für die Umsetzung wesentlicher Infrastrukturvorhaben der LVB (insb. Modernisierung der Hauptachsen), da die geänderten Regelungen die Förderfähigkeit einiger Teilvorhaben überhaupt erst ermöglichen.

Anlage I-D: Kommunikation – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

- Mit dem Beschluss des Nachhaltigkeits-Szenarios Ende 2018 verfolgt die Stadt das Ziel, dass sich das Mobilitätsverhalten ihrer Bürger/-innen durch die Schaffung bzw. Verbesserung von Mobilitätsangeboten zu Gunsten des Umweltverbundes verändert.
- Zur transparenten Begleitung des Transformationsprozesses bedarf es eines in sich schlüssigen Konzeptes, das die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen auf- und ernst nimmt und dazu motiviert, feste Muster im Mobilitätsverhalten in Frage zu stellen. Dabei sollen strategische Kommunikationsansätze genutzt werden.
- Das Querschnittsthema Kommunikation beinhaltet daher zunächst die Erstellung eines Kommunikationskonzeptes zur Begleitung der Mobilitätsstrategie 2030.
- Vor dem Hintergrund sich häufender tödlicher Unfälle sowie zunehmender Aggressivität im Straßenverkehr ist die Verkehrssicherheit ein sehr aktuelles Thema. Daher sollen erste Teile des Kommunikationskonzeptes in 2020 über eine Verkehrssicherheitskampagne getestet werden. Die daraus resultierenden Erfahrungen finden dann in die Erarbeitung eines langfristigen Plans für die Kommunikation zur Begleitung des Transformationsprozesses Eingang.

Anlage I-E: Aufteilung Verkehrsraum – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

- Die Qualität des öffentlichen Raums ist ein wesentlicher Faktor für die Lebensqualität in Leipzig. Angesichts wachsender Einwohnerzahlen und dem damit einhergehenden steigenden Verkehrsaufkommen, erhöhter Luft- und Lärmbelastung sowie knapper werdender Verkehrsräume muss ein Umdenken erfolgen. Der öffentliche Raum stellt heute gesamtgesellschaftlich einen unvermessenen Wert dar.
- Bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Frage, wie dieser künftig in Wert gesetzt werden kann, geht es darum, noch stärker von einer autofreundlichen Perspektive hin zu einer Fokussierung auf Umweltverbund, Wirtschaftsverkehr und Citylogistik zu kommen. Dieses Umdenken muss bis in die Gestaltung von Quartieren und deren ganzheitliche Mobilitätskonzepte Niederschlag finden.
- Ziel ist es, die Straßengestaltung zukünftig nach klaren Prioritäten umzusetzen, die den Zielen des Nachhaltigkeits-Szenarios entsprechen. Mit einer „Gestaltungsrichtlinie“ für den öffentlichen Raum sind in enger Zusammenarbeit aller Beteiligten in 2020 die wesentliche Merkmale und mögliche Entscheidungskriterien für Straßen und Plätze in Leipzig zu beschreiben.

Anlage I-F: Digitalisierung – Überblick



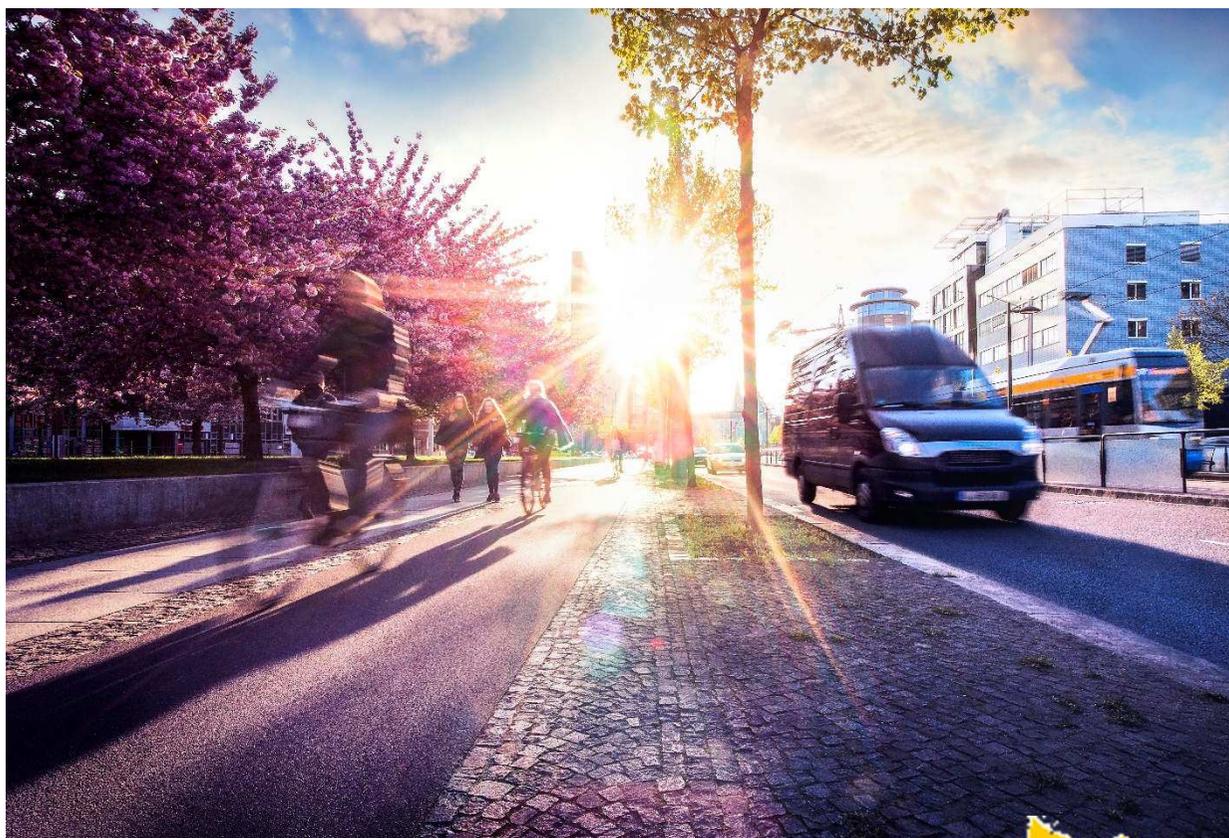
Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

- Auch die Digitalisierung hat einen großen Einfluss auf die Mobilität in unserer Stadt – sie wird es uns ermöglichen, Mobilität künftig noch effizienter und intelligenter zu gestalten. Das Potenzial besteht unter anderem darin, komplexe Systeme für die Bürger/-innen einfach nutzbar zu machen und Informationen individualisiert bereitzustellen. Beispiele hierfür sind das Angebot digitaler Bezahlvorgänge oder Vorschläge für die Verkehrsmittelwahl über Mobilitätsplattformen, wie „Leipzig mobil“ oder eine app-gestützte Navigation im MIV auf Basis von Echtzeitdaten.
- Aber auch im Zusammenhang mit Fahrzeuginnovationen und intelligenter Verkehrssteuerung ist die Digitalisierung von besonderer Bedeutung. Mit dem Projekt ABSOLUT gibt es ein Testfeld zur Erprobung des automatisierten und vernetzten Fahrens im Leipziger Nordraum. Im Projekt Chamäleon erfolgt eine rechnergestützte Echtzeit-Optimierung von Lichtsignalanlagen, in Abhängigkeit vom Ist-Fahrplan der Straßenbahnen.
- Das Querschnittsthema Digitalisierung betrifft alle Maßnahmen, welche der Vernetzung, Integration und Optimierung der verschiedenen Mobilitätsformen in Leipzig dienen. Hierfür sind künftig die finanziellen, infrastrukturellen, organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.



VI-DS-00547-NF-01: Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig – Rahmenplan zur Umsetzung

Anlagen I-1 bis I-10



Anlage I-1: Verkehrssicherheit – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

Die Verkehrssicherheit ist als ein Kernthema nachhaltiger Mobilität verstärkt zu verankern, damit die „Vision Zero“ nicht nur eine stetig wiederholte Forderung bleibt, sondern auch in Leipzig Realität werden kann. Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und zur Verkehrsverlagerung auf den „Umweltverbund“ sowie zur Geschwindigkeitsreduzierung unterstützen auch die Verkehrssicherheit. In Leipzig befassen sich insbesondere die Verkehrsunfallkommission, die AG Schulwegsicherheit und die Messestadt-Verkehrswacht Leipzig e.V. mit Maßnahmen zur Unfallverhütung.

Spezifische Maßnahmen im Bereich Verkehrssicherheit sind u.a. eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Aktivitäten der Verkehrserziehung, die Entschärfung von Unfallhäufungsstellen, die Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten und auf Straßen des Hauptnetzes im Umfeld von Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, Schulen und Kitas, sowie die Schaffung sicherer Überquerungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen und die sichere Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV.





Anlage I-1: Verkehrssicherheit – Ausgewählte Maßnahmen

■ 2020 bis 2024

– A - Umsetzung Verkehrssicherheitskampagne (ca. 600.000 €)

Vor dem Hintergrund sich häufender tödlicher Unfälle, vor allem unter Beteiligung von Radfahrenden und Fußgängern/-innen sowie zunehmender Aggressivität im Straßenverkehr ist die Verkehrssicherheit ein aktuelles Thema für die Stadtgesellschaft. Ziel der Kampagne ist die Erhöhung der Aufmerksamkeit von allen Beteiligten sowie eine Förderung des Verständnisses füreinander und schließlich das Vermeiden von Unfällen.

– B - Aufstockung Umsetzung Maßnahmen Verkehrsunfallkommission (ca. 100.000 €/Jahr)

– C - verstärkte Unterstützung Messestadt Verkehrswacht (90.000 €/Jahr)

Die Verkehrswacht arbeitet ehrenamtlich und ist dafür da, die Verkehrssicherheit zu fördern. Dies geschieht beispielsweise durch Maßnahmen zur Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung. Zur Deckung ihrer Ausgaben ist sie in erheblichem Umfang auf Sponsoring und auf eine jährliche Zuwendung seitens der Stadt Leipzig angewiesen.

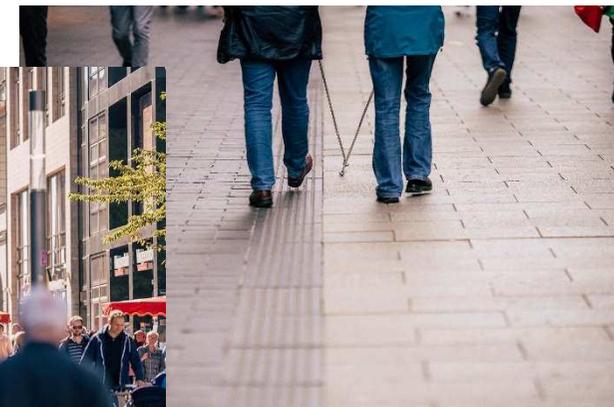
Anlage I-2: Fußverkehr – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

Die Bedeutung des Fußverkehrs im Nachhaltigkeits-Szenario gilt es durch entsprechende strategische Planungen zu untersetzen. Fußverkehrsstrategie und Fußverkehrsentwicklungsplan für die Gesamtstadt sowie Fußverkehrskonzepte für die Leipziger Ortsteile bilden das strategische Dreigestirn. Dabei gilt es die Eigenständigkeit des Fußverkehrs herauszustellen, aber gleichzeitig vor allem bei der Entwicklung des Netzes abseits der Straßen Gemeinsamkeiten mit dem Radverkehr zu nutzen.

Neben den genannten strategischen Konzepten gibt es weitere wichtige Maßnahmen (Gehwegsanierung und Neubau, Zebrastreifen-, Stadtplatz- und Lückenschlussprogramm) für den Fußverkehr im HF Infrastruktur.



Anlage I-2: Fußverkehr – Ausgewählte Maßnahmen



■ 2020 bis 2024

– A - Fußverkehrsstrategie (16.000 €)

Die Fußverkehrsstrategie ist die konzeptionelle Grundlage zur systematischen und dauerhaften Förderung des Fußverkehrs in Leipzig und dient als Grundlage zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030. In ihr soll sowohl ein Leitbild beschrieben als auch strategische Ziele und Umsetzungsschritte benannt werden.

– B - Fußverkehrsentwicklungsplan (20.000 €)

Hier sollen die gesamtstädtischen Entwicklungsschwerpunkte identifiziert werden und ein gesamtstädtisches Fußwegenetz entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen erarbeitet werden.

– C - Fußverkehrskonzepte

Für die einzelnen Stadtteile oder Stadtgebiete werden teilräumliche Fußverkehrskonzepte entwickelt. Diese sollen langfristig flächendeckend das gesamte Stadtgebiet von Leipzig betrachten und die kleinräumigen Handlungsschwerpunkte der Fußverkehrsförderung abdecken.

- z. B. Stötteritz, Erweiterte Innenstadt, Mölkau

– D - Aufbau von Flaniermeilen

Flaniermeilen verbinden Orte mit hoher Bedeutung für Alltagswege und sollen qualitativ hochwertige, zusammenhängende und stadtteilübergreifende Verbindungen für zu Fuß Gehende schaffen. Entlang der definierten Flaniermeilen wird die bauliche Infrastruktur qualitativ aufgewertet, um sie als komfortable und attraktive Gehverbindung erkennbar zu gestalten.

Anlage I-3: Radverkehr – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

Grundlage für das Handlungsfeld Rad stellt der Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP) dar. Dieser wird im Zeitraum 2020 bis 2022 fortgeschrieben.

Kerninhalte sind:

- Netz- und Infrastrukturmaßnahmen im HauptNetzRad,
- Fahrradstraßen, Zählstellen,
- Fahrradparken,
- Radverkehr im Grünen,
- Winterdienst,
- Verknüpfung mit ÖPNV/SPNV,
- touristischer Radverkehr,
- Wirtschaftsverkehr mit Fahrrad,
- Kommunikation, Marketing



inkl. entsprechender Priorisierungen, Kostenansätze und Personalbedarfe. Daraus ergibt sich für die Folgejahre eine Vielzahl von Handlungsansätzen und Maßnahmen.

Zusätzlich werden die Themen Fahrradstation Hbf. und Radschnellverbindungen konzeptionell unterlegt, um im Anschluss die entsprechenden Infrastrukturen planen und bauen zu können.

Anlage I-3: Radverkehr – Ausgewählte Maßnahmen



■ 2020 bis 2024

– A - Fortschreibung Radverkehrsentwicklungsplan RVEP (80.000 €)

Der Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 soll fortgeschrieben werden, um seine Inhalte und die Prioritäten im Aus- und Neubau der Radverkehrsinfrastruktur an die aktuellen Entwicklungen und Rahmenbedingungen der wachsenden Stadt Leipzig anzupassen.

– B - Studie Fahrradparkhaus/Radstation Hbf (ca. 50.000 €)

Bereits seit einiger Zeit wird der Bau einer Radstation für rund 2000 Fahrräder in der Stadt diskutiert. Da diese besondere Anforderungen (Lage, Zugänglichkeit, Sicherheit) zu erfüllen hat und der Erfolg eines solchen Vorhabens auch maßgeblich von betrieblichen Fragen (Betreibermodell, Preisgestaltung etc.) abhängt, ist zunächst eine Studie zur Auswahl eines geeigneten Standortes im Umfeld des Leipziger Hauptbahnhofes erforderlich.

– C - Studien zu 4 Radschnellverbindungen (100.000 €)

Im Rahmen der 2019 erarbeiteten Radschnellwegkonzeption für den Freistaat Sachsen, wurden im Einzugsbereich der Stadt Leipzig fünf geeignete Korridore, die Leipzig mit Markranstädt, Markkleeberg, Naunhof, Taucha und Schkeuditz verbinden sollen, identifiziert. Vier davon gilt es weiter zu untersuchen und zu qualifizieren (eine Machbarkeitsstudie für die RSV Leipzig – Schkeuditz – Halle liegt bereits vor).

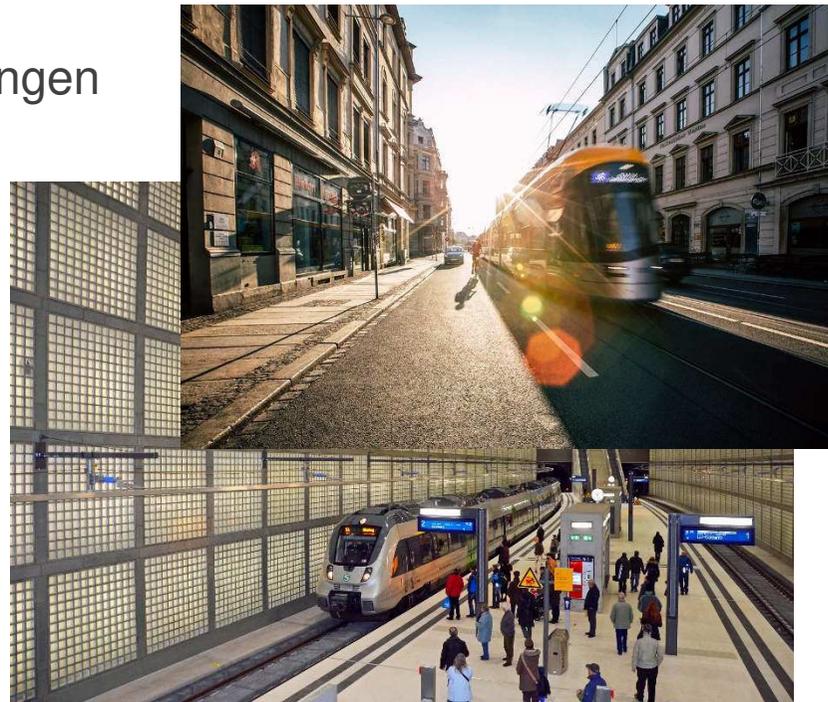
Anlage I-4: ÖPNV/SPNV – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

Den ÖPNV noch leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten ist eine der Kernpunkte des Nachhaltigkeits-Szenarios. Dazu reicht es nicht, den Nahverkehrsplan mit den Mindeststandards umzusetzen, sondern es bedarf darüber hinaus wirksamer Verbesserungen des Angebotes in vielen Bereichen. Das betrifft sowohl eine höhere Verfügbarkeit des Angebots als auch Fragen von Verlässlichkeit, Qualität und Komfort. Der Beschleunigung des ÖPNV kommt eine besondere Bedeutung zu, da Angebotsverbesserungen ohne eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem MIV ins Leere laufen und zu sinkender Effizienz führen.

Die Umsetzung von Angebotsverbesserungen erfordert einen erheblichen Mittelbedarf, der einer stetigen Dynamisierung unterliegen muss.



Anlage I-4: ÖPNV/SPNV – Ausgewählte Maßnahmen



■ 2020 bis 2024

– A - Straßenbahn- und Busnetz erweitern

Auch wenn bis 2024 keine Neubaustrecken der Straßenbahn in Betrieb gehen werden, werden Angebot und Platzkapazität dennoch schrittweise erweitert. 38 weitere XL-Bahnen bis 2021 schaffen mehr Platz u.a. auf den Linien 10 und 8, zusätzliche Gelenkbusse entlasten vor allem Schülerspitzen. Mit Taktverdichtungen auf verschiedenen Linien wie 7, 14, 70 und 89 werden Engpässe beseitigt und die Attraktivität gesteigert, die Fahrplanleistung steigt dabei insgesamt um ca. 3 %. Die Erschließungsverbesserung in den Stadtrandlagen wird primär mit flexiblen Angeboten (FLEXA) vorgenommen.

– B - Taktverdichtung auf der S-Bahn nach Grünau

15 min-Takt ab 2022

– C - Tarif- und Vertriebssysteme digitalisieren und Information deutlich verbessern

Tarifeinnahmen stellen die größte Finanzierungssäule für den ÖPNV dar. Zukünftig gilt es die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, um sowohl im Tarif als auch bei der Information einen starken übergreifenden Marktauftritts „Ihre Mobilität in Stadt und Land“ sowie eine übergreifende Informationsplattform zu schaffen.

– D - Bearbeitung der Untersuchungsaufträge aus dem Nahverkehrsplan

Für wirksame Verbesserungen im Bus- und Straßenbahnnetz werden die Untersuchungsaufträge aus dem Nahverkehrsplan bearbeitet: Dafür werden Machbarkeitsstudien und Nutzen-Kosten-Untersuchungen erstellt und im Anschluss die konkreten Planungen begonnen. Die Planungsaktivitäten dienen der Leistungssteigerung des Straßenbahnnetzes (Umbau Promenadenring und zentraler Zulaufstrecken) und betrachten zusätzliche Anbindungen (z.B. Südsehne, Thekla-Süd, Herzklinikum, S-Bf. Wahren)

Anlage I-4: ÖPNV/SPNV – Ausgewählte Maßnahmen



■ nach 2024

– A - Ausschreibung MDSB-Netz gestalten

Zielstellung ist, dass im Jahr 2030 gegenüber 2018 50 % mehr Fahrgäste das S-Bahnnetz im Stadtgebiet Leipzig nutzen. Ein ganztägig vertaktetes Angebot in Richtung Schkeuditz (GVZ/DHL Hub) und Engelsdorf in Verbindung mit mehr Kapazitäten in den S-Bahn-Zügen soll diese Entwicklung hervorrufen.

– B - mit neuen Straßenbahnfahrzeugen das Angebot verdichten und das Streckennetz erweitern

Mit Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen des Basismoduls zur Modernisierung der Hauptachsen erfolgt ab 2024 der Linieneinsatz neuer und 2,40 Meter breiter Straßenbahnfahrzeuge, zuerst auf den Linien 16, 15 und 11. Diese gewährleisten gegenüber den abzulösenden Niederflurfahrzeugen der 1. Generation ein bis zu 20 % höheres Platzangebot. Mit den Neufahrzeugen kann auch das Fahrplanangebot der Straßenbahn weiter ausgedehnt werden auf bis zu 14,4 Mio. km pro Jahr.

– C - vollständige Umstellung auf E-Busse

Anlage I-5: Wirtschaftsverkehr – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

Die Verlagerung des Wachstums im motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund soll ermöglichen, dass auch der Wirtschaftsverkehr bei der vorhandenen Infrastruktur weiterhin auf heutigem Niveau fließen kann. Ziel ist zudem die Erhöhung des Anteils emissionsfreier Verkehre im Wirtschaftsverkehr. Dieser umfasst dabei den Werkverkehr, gewerblichen Verkehr (Belieferung von Geschäften) und Dienstleistungsverkehr (Lieferdienste, Altenpflege, Handwerk etc.). Kern sind die Förderung neuer Konzepte, wie Micro-Hubs im Rahmen der „Logistik der letzten Meile“ sowie weiterer Themen wie z. B. E-Mobilität, Intermodalität und Radverkehr sowie die Rolle des Wirtschaftsverkehrs im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr sowie Gemeinschaftsverkehre.





Anlage I-5: Wirtschaftsverkehr – Ausgewählte Maßnahmen

■ 2020 bis 2024

- **A - Schaffung einer soliden Datenbasis zum Wirtschaftsverkehr (Studie mit Erhebungen über Anteile der Modale, Verhältnis Waren/Dienstleistungen etc.) (0,25 Mio. €)**

Vor weiteren Schritten soll eine solide Informationsbasis zum Wirtschaftsverkehr als Handlungsgrundlage geschaffen werden.

- **B - Umsetzung neuer Konzepte im Rahmen der „Logistik der letzten Meile“ (5-10 Micro-Hubs)**

Dies beinhaltet die Umladung/Bündelung von Waren mit innerstädtischen Zielen außerhalb des Stadtkerns und anschließende (idealerweise emissionsarme/-freie) Lieferung zum Endkunden oder zu Abholstationen.

- **C - 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.

Anlage I-6: Pendlerströme/Stadt-Umland-Beziehung – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

Die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland (EMMD) lebt von starken Mobilitätsachsen und einer kleinteiligen Vernetzung in die Landkreise und Umlandgemeinden. Die Pendlerströme können dabei auf zwei Ebenen bearbeitet werden. Zentraler Ansatzpunkt ist eine vertiefende Zusammenarbeit mit dem Umland auf Basis einer „Integrierten Mobilitätsstudie“, die derzeit durch die EMMD vorbereitet wird.

Zusätzlich ist der Ausbau und die Qualifizierung des Park+Ride Angebotes vorgesehen, um den Umstieg auf den Umweltverbund zu erleichtern. Eine erhebliche Wirkung ist insbesondere im Zusammenspiel mit Maßnahmen des ruhenden Verkehrs und einer multimodalen Mobilität zu erwarten.



Anlage I-6: Pendlerströme/Stadt-Umland-Beziehung – Ausgewählte Maßnahmen



■ 2020 bis 2024

– A - Verbesserung des vorhandenen P+R Angebotes

Qualifizierung und Digitalisierung der vorhandene Angebote

– B - Integrierte Mobilitätsstudie für die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland

Analyse der regionalen Mobilität und Ableitung von überregionalen Ansätzen und Maßnahmen

– C - Masterplan Mobilität Nordraum Leipzig 2030

Weiterentwicklung aus dem EU-Projekt „LOW-CARB“

– D - Qualifizierung der Arbeitsstrukturen mit den Landkreisen und Umlandgemeinden zur Umsetzung des Nachhaltigkeits-Szenarios

kontinuierlicher Austausch mit den Landkreisen und Umlandgemeinden zur gemeinschaftlichen Umsetzung von Maßnahmen

■ nach 2024

– E - Ausbau des ÖPNV-Netzes

Ausbau der Straßenbahn bis in die Umlandgemeinden

Anlage I-7: Verkehrsmanagement – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

Um die Qualität der verschiedenen Verkehrsarten nicht zu gefährden, steigenden Verkehrsmengen durch das Bevölkerungswachstum gerecht zu werden sowie umwelt- und verkehrspolitischen Zielstellungen zu bedienen, müssen vorhandene Infrastrukturen optimaler genutzt werden. Das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement leistet dazu in den Feldern Verkehrssteuerung, Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, Verbreitung neuer Mobilitätsformen sowie zunehmender Digitalisierung im Verkehrsbereich einen wesentlichen Beitrag. Das trägt dazu bei, die im Nachhaltigkeits-Szenario adressierte Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes zu erreichen. Gleichzeitig sollen die Durchschnittsgeschwindigkeit im ÖPNV zur Stärkung seiner Wettbewerbsfähigkeit gesteigert und der Verkehrsfluss im MIV und im Wirtschaftsverkehr im Vergleich zum heutigen Niveau aufrechterhalten werden. Kern des Handlungsfeldes sind Maßnahmen zur Förderung der vernetzten Zusammenarbeit im Verkehrsmanagement, zur Beschleunigung des ÖPNV, zur Integration neuer Mobilitätsdienste und Technologien sowie zur Verkehrslenkung im Sinne des Nachhaltigkeits-Szenario.



Anlage I-7: Verkehrsmanagement – Ausgewählte Maßnahmen



■ 2020 bis 2024

– A - Workshops und gemeinsamer Leitfaden zum „Mobilitäts- und Verkehrsmanagement der Zukunft“

Ziel ist es in Stakeholderworkshops (u. a. VTA/Stadt Leipzig, LVB, ZVNL, MDV, weitere) ein abgestimmtes Strategiepapier als rahmensetzende Grundlage für abzuleitende Maßnahmen und die Zusammenarbeit aller Beteiligten im Mobilitäts- und Verkehrsmanagement im Raum Leipzig mit Zeithorizont 2030 zu erarbeiten.

– B - Erarbeitung und Umsetzung einer Beschleunigungskonzeption

Erarbeitung einer Beschleunigungskonzeption für den ÖPNV im Raum Leipzig und darauf aufbauend schrittweise Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen mit unterschiedlichen Zeithorizonten.

– C - RB LSA-III/Projekt Chamäleon zur wirksamen Beschleunigung und Qualitätsverbesserung des ÖPNV

Fortsetzung der ersten beiden RB LSA-Projektstufen mit der Ertüchtigung weiterer Knotenpunkte und dem Ausrollen weiterer Projektfunktionalitäten.

– D - Integration (automatisierter) nachfrageorientierter Mobilitätsdienstleistungen in die ÖPNV-Landschaft

Fortsetzung von Forschungsprojekten wie ABSOLUT sowie Ableitung und Umsetzung strategischer Erkenntnisse zur Integration neuer Mobilitätsformen in die ÖPNV-Landschaft.

Anlage I-8: Multimodale Mobilität – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

Multimodale Angebote werden im öffentlichen Raum attraktiv und bedarfsgerecht ausgebaut. Über die Sondernutzungssatzung, quartiersbezogene Mobilitätskonzepte und der Einrichtung von Mobilitätsstationen kann der Ausbau (inkl. Ladeinfrastruktur) und die Qualität der Angebote gesteuert werden. Der Impuls geht von der erweiterten Innenstadt aus und erfasst umliegende Stadtteile. Eine Mobilitäts-App der L-Gruppe („Leipzig mobil“) garantiert eine integrierte Vernetzung der Mobilitätsdienstleister. Die Stadtverwaltung begreift sich als Akteur, der gezielt multimodale Angebote fördert und Qualitätsstandards definiert.





Anlage I-8: Multimodale Mobilität – Ausgewählte Maßnahmen

■ 2020 bis 2024

– A - Entwicklung Leitfaden für stadtteil- und quartiersbezogene Mobilitätskonzepte

Definition von Standards und Versorgungsdichten multimodaler Angebote und E-Mobilität auf Quartiersebene.

– B - Ermöglichung eines Intermodalen Routings via „Leipzig Mobil“ (7,6 Mio. €)

Weiterentwicklung Leipzig mobil (inkl. Routing) und E-Ticketing

– C - Neubau und Erweiterung der Mobilitätsstationen (850.000 €)

Ausbau des Netzes von intermodalen Verknüpfungspunkten der Mobilitätsdienstleister

– D - Umsetzung von stadtteil- und quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten (1 Mio. €/a)

kontinuierliche Umsetzung von Quartierskonzepten

– E - Digitalisierung Bike&Ride und Park&Ride Infrastruktur (2 Mio. €)

Qualifizierung und digitale Weiterentwicklung des Angebotes

■ nach 2024

– F – Weiterentwicklung von „Leipzig mobil“

Anlage I-9: Ruhender Verkehr – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

Ziel für das Handlungsfeld ist der Entwurf eines langfristigen Konzeptes zum ruhenden Verkehr in der Stadt, im Sinne strategischer Leitlinien. Dabei sollen im Wesentlichen steuernde Elemente, wie bspw. die Parkflächen im öffentlichen Raum, Möglichkeiten der Preisgestaltung, digitale Instrumente oder auch die Frage der Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum MIV betrachtet werden. Mit einem noch einzuholenden Beschluss des Stadtrates zur Sicherstellung der Finanzierung einer entsprechenden Ausschreibung, wird das VTA die Vergabe zur Erstellung des Langfristkonzeptes und zur Erarbeitung der Leitlinien beginnen.

Parallel dazu soll kurz- und mittelfristig das Quartiersparken in der Stadt Leipzig ausgeweitet werden. Dazu sollen noch in 2020 Untersuchungen für das Bachstraßenviertel des Parkraumkonzeptes Zentrum West durchgeführt werden.

Eine Analyse für das Graphische Viertel und das Seeburgviertel soll folgen.





Anlage I-9: Ruhender Verkehr – Ausgewählte Maßnahmen

■ 2020 bis 2024

– A - Langfristkonzept zum Ruhenden Verkehr in Leipzig

Der ruhende Verkehr spielt für die Aufwertung des öffentlichen Raums, die Verkehrssicherheit und die Erreichung der Modal-Split-Ziele eine wesentliche Rolle. Zur langfristigen Umsetzung geeigneter Maßnahmen sollen für die Stadt Leipzig in Zusammenarbeit mit einem externen Auftragnehmer Leitlinien erarbeitet werden, die sowohl für bestehende Stadtstrukturtypen als auch Entwicklungsgebiete, Empfehlungen formulieren.

– B - Umsetzung Quartiersparken Bachstraßenviertel

– C - Umsetzung Quartiersparken Süd/West des Parkraumkonzeptes Zentrum West

– D - Umsetzung Quartiersparken Graphisches Viertel, Seeburgviertel

Nach der Einführung des Bewohnerparkens im Waldstraßenviertel sollen in innenstadtnahen Vierteln mit hohem Parkdruck kurz- und mittelfristig weitere Maßnahmen zum Quartiersparken umgesetzt werden.

Anlage I-10: Infrastrukturprogramm – Überblick



Kurzbeschreibung/Abgrenzung:

Das Infrastrukturprogramm ist der Kern des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030. Die hier aufgenommenen Infrastrukturmaßnahmen sind die Grundlage dafür, dass die über das Nachhaltigkeits-Szenario gesetzten verkehrlichen Ziele erreicht werden können.

Im Handlungsfeld werden bauliche Infrastrukturmaßnahmen für alle Verkehrsträger sowie Maßnahmen der Stadt und der gesamten L-Gruppe betrachtet. Es umfasst insbesondere größere, haushalts-wirksame Projekte zur Sanierung, Instandhaltung und zum Neu- und Ausbau der städtischen Verkehrsinfrastruktur.

Wesentliche Bestandteile des Programms sind das sog. „Basismodul Modernisierung Hauptachsen“ der LVB, das „HauptNetz Rad“, Investitionsprogramme für den Fußverkehr sowie Maßnahmen zum Substanzerhalt und der Erhöhung der Verkehrssicherheit aus dem Bereich Straßen- und Brückenbau.



Anlage I-10: Infrastrukturprogramm – Ausgewählte Maßnahmen



■ 2020 bis 2024 ff.

– A - Komplexmaßnahmen VTA – L-Gruppe und weitere Maßnahmen der LVB

Diese orientieren sich nahezu vollständig am sog. „Basismodul Modernisierung Hauptachsen“ der LVB, welches bedarfsgerechte Modernisierungen im Leipziger Straßenbahnnetz für den Einsatz von 2,40 m breiten Fahrzeugen im Zeitraum bis 2030 vorsieht.

– B - Maßnahmen zur Umsetzung des HauptNetz Rad und zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs

Im Bereich Radverkehr sind umfangreiche Investitionen zur Umsetzung des HauptNetz Rad erforderlich, um den Modal Split-Anteil des Radverkehrs deutlich zu erhöhen und das Radfahren in Leipzig sicherer und attraktiver zu gestalten. Das HauptNetz Rad wurde im Nachgang zum Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 ergänzt und soll nach seiner Bestätigung durch den Stadtrat die netzplanerische Grundlage für die Infrastrukturentwicklung im Bereich Radverkehr der Stadt Leipzig sein.

– C - Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs

Zur Verbesserung der Infrastruktur des Fußverkehrs sind, im Einklang mit dem Entwurf der neuen Fußverkehrsstrategie der Stadt Leipzig, umfangreiche Sanierungs- und einige Neubaumaßnahmen erforderlich. Dafür werden seitens der Stadtverwaltung ein Gehwegsanierungsprogramm, ein Zebrastreifenprogramm, ein Stadtplatzprogramm und ein Lückenschlussprogramm vorgeschlagen. Die darin aufgeführten Maßnahmen gilt es bis 2030 umzusetzen.

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.

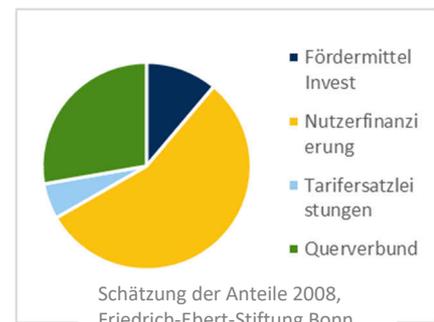
Eine wesentliche Rolle spielen dabei auch die durch den Freistaat Sachsen, den Bund und die EU bereitgestellten Fördermittel. Um hier zügig zu guten Lösungen zu kommen, müssen Politik und Verwaltung gemeinsam aktiv werden. Ziel muss es sein, auf den Ebenen der Richtliniengeber mehr Bewusstsein dafür 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

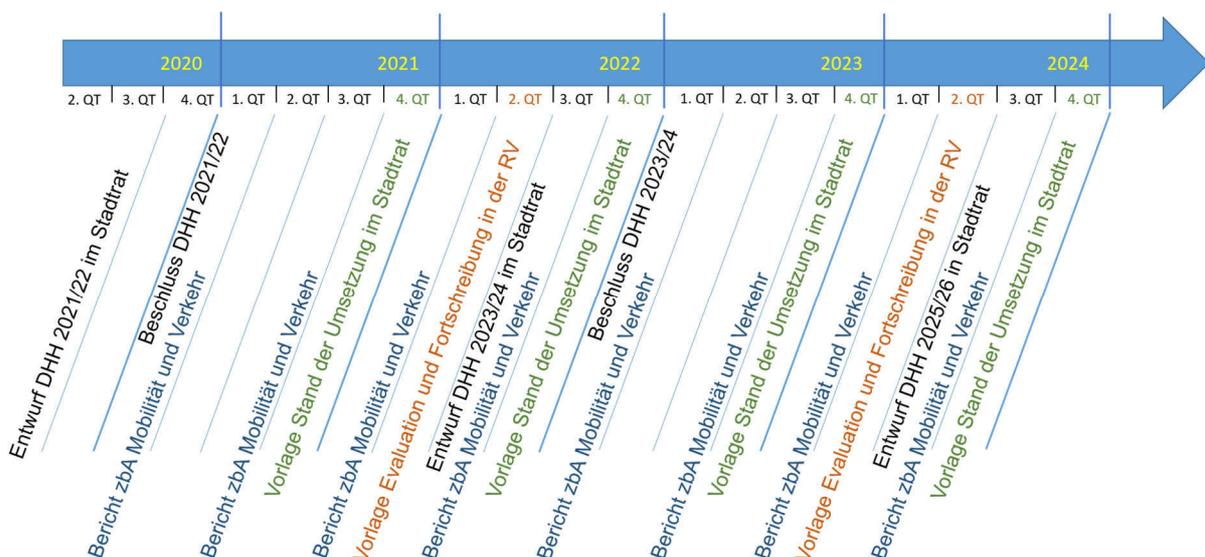
Mit Blick auf die langfristige Ausrichtung der verkehrspolitischen Maßnahmen und deren Wirkung wird ein Monitoring- und Evaluationsprozess aufgesetzt. So bedarf es fester Indikatoren, die auf die Zielstellung einer nachhaltigen Entwicklung des Mobilitätssystems der Stadt Leipzig einzahlen und systematisch 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* - Angebotserweiterung Nordraum - Angebotsverbesserung in Stadtrandlagen* - Taktverdichtungen Südsehnne 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 Südsehnne 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: Maßnahmeliste 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 (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 LWW (geschätzt)	Kostenanteil LSW (geschätzt)					Bezeichnung	Projektdefinition	Ergebnis-/Investivhaushalt
			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	Investivhaushalt
i-2	Knoten Haltestelle Goerdelerring		2020	13.880	1.400	1.290		7	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investivhaushalt
i-3	Rosa-Luxemburg-Straße (Hahnekamm - Eisenbahnstraße)		2020	4.500	2.880	2.135		8	VTA	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investivhaushalt
			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	Investivhaushalt
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	Investivhaushalt
			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	Investivhaushalt
i-6	Ratzelstraße (Diezmannstraße - Schönauer Straße)		2022 - 2023	4.900	1.900	1.394		3	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investivhaushalt
i-7	Stötteritzer Straße (Riebeckstraße - Breslauer Straße)		2022 - 2023	4.250	0	3.645		2	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investivhaushalt
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)	Investivhaushalt
i-9	Berliner Straße (Erich-Weinert-Straße von Eisenbahnüberführung bis Wilhelm-Liebknecht-Platz)	nicht mit Eutritzscher + Delitzscher Straße	2022 - 2023	2.680	1.700	413		2	VTA	✓	✓	(Stadtanteil LVB-Vorhaben)	(7.0000655)	Investivhaushalt
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	Investivhaushalt
i-11	Paunsdorfer Allee, HS Gleisschleife Sommerfeld - Permoserstraße		2022	4.000		0		2	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investivhaushalt
i-12	Hallesche Straße (Gleisschleife Hänichen, Windmühlenweg inkl. P+R)		2022	2.860	500	265		2	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investivhaushalt
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	Investivhaushalt
i-14	Wiedebachstraße/Arno-Nitzsche-Straße (Bornaische Straße - Frohburger Straße)		2022	5.550	1.400	670		3	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investivhaushalt
			2023	19.510	15.770	5.655	2.263							
i-6	Ratzelstraße (Diezmannstraße - Schönauer Straße)		2022 - 2023		1.900					✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investivhaushalt
i-7	Stötteritzer Straße (Riebeckstraße - Breslauer Straße)		2022 - 2023		0			2	LVB	✓	✓	Stadtanteil LVB-Vorhaben	7.0000655	Investivhaushalt
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)	Investivhaushalt
i-9	Berliner Straße (Erich-Weinert-Straße von Eisenbahnüberführung bis Wilhelm-Liebknecht-Platz)	nicht mit Eutritzscher + Delitzscher Straße	2022 - 2023		1.700			2	VTA	✓	✓	(Stadtanteil LVB-Vorhaben)	(7.0000655)	Investivhaushalt
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	Investivhaushalt
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	Investivhaushalt
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, 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	✓				

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-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	Riesauer 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								
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								
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								
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								
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)	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 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

Hinweise der Mitglieder des zeitweilig beratenden Ausschusses (zBA) Verkehr und Mobilität - in den Dokumenten in grün eingefügt

Nr.	Einbringer	Hinweis	Bewertung
1	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	neuer BP: Der OBM wird den Haushalt für das Jahr 2021 in eine Art und Weise vorlegen, dass das in der Mobilitätsstrategie beschriebene Personaldefizit noch im Jahr 2021 vollständig abgebaut werden kann. Er stellt im Rahmen der Vorlage der Haushaltspläne für die Folgejahre sicher, dass das beschriebene Personaldefizit nicht erneut auftreten wird.	Nicht übernommen.
2	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	neuer BP: Das in der Mobilitätsstrategie beschriebene Planungsdefizit ist spätestens im Jahre 2022 vollständig auszugleichen. Der OBM stellt sicher, dass die dafür erforderlichen Personal und Sachmittel im Entwurf des Haushaltes 2021/2022 enthalten sind. Er stellt im Rahmen der Vorlage der Haushaltspläne für die Folgejahre sicher, dass das beschriebene Planungsdefizit nicht erneut auftreten wird.	Nicht übernommen.
3	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	neuer BP: Der OBM stellt sicher, dass der in der Mobilitätsstrategie bis 2024 erforderliche Finanzbedarf der Stadt in den Haushalten und der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt und der erforderliche Finanzbedarf der LVB in den Wirtschaftsplänen der LVB enthalten ist. Dies schließt auch das Budget für kurzfristige Verbesserungen im Sinne des Radverkehrs und die Mittel für die Vorbereitungen von Planungen für Maßnahmen, die ab 2025 umzusetzen sind mit ein.	Nicht übernommen.
4	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	neuer BP: Die in der Mobilitätsstrategie genannten Termine für Konzepte, Strategien, Evaluationen, Pläne und ähnliches sind verbindlich. Sie beschreiben den Zeitpunkt zu dem das entsprechende Dokument als öffentliche Vorlage dem Stadtrat spätestens zugegangen sein muss. Der OBM stellt durch ein entsprechendes Berichtswesen sicher, dass er unverzüglich über mögliche Verzögerung informiert wird. Er wird diese dem Stadtrat unter Nennung der zur Abhilfe getroffenen Maßnahmen unverzüglich mitteilen. Sollte eine Abhilfe im Rahmen der beschlossenen Haushalte nicht möglich sein, wird er dem Stadtrat Vorschläge unterbreiten um die festgelegten Termine dennoch einhalten zu können.	Nicht übernommen.
5	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	Seite 10, 2. Absatz, letzter Satz wird wie folgt ergänzt: Das Querschnittsthema Kommunikation beinhaltet daher die Erstellung eines Kommunikationskonzeptes bis zum Ende des 3. Quartals 2020.	Nicht übernommen. Die Erstellung des Kommunikationskonzeptes wird erst mit einer in Aussicht stehenden Beschlussfassung des Rahmenplans sowie in Abhängigkeit der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel im DHH 2021/22 beauftragt.
6	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	Seite 10, 4. Absatz, letzter Satz wird wie folgt ergänzt: Mit einer Art „Übersetzungshilfe“ in Form einer Gestaltungsrichtlinie (2020) für den öffentlichen Raum sollen die wesentlichen Merkmale und mögliche Entscheidungskriterien für Straßen und Plätze in Leipzig beschrieben werden.	Übernommen. Zeitschiene ist jedoch - wie bei vielen anderen Maßnahmen des Rahmenplans - noch an die Entwicklungen anzupassen. Die Erarbeitung der Gestaltungsrichtlinie wird vsl. erst nach Beschluss des Rahmenplans und in Abhängigkeit der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel beauftragt.
7	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	Seite 11, Handlungsfelder, zweiter Anstrich der prioritären Handlungsfelder ändern: Entwicklung öffentlicher Räume des öffentlichen Raumes, in denen um den Fußverkehr sicher und ohne Hindernisse zu ermöglichen ermöglicht wird	Übernommen.

Nr.	Einbringer	Hinweis	Bewertung
8	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	Seite 12 Tabelle „Schnittmengen der Handlungsfelder des Rahmenplans“: Setzen eines Kreuzes bei Wirtschaftsverkehr/Radverkehr (vorhanden bei Güter und DL > Radverkehr/ Wirtschaftsverkehr)	Übernommen.
9	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	Seite 15, Handlungsfeld Infrastrukturprogramm, 2. Absatz, wird wie folgt geändert: Die nachfolgende Maßnahmenliste (II-10b) beinhaltet die größeren Vorhaben der städtischen Ämter mit dem mit Umsetzungshorizont 2024.	Übernommen.
10	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	Querschnittsthema Finanzierung auf Seite 5 wird durch einen neuen Absatz vor „Fazit“ ergänzt: Der Stadtrat und der zwbA 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.	Übernommen.
11	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	Querschnittsthema Organisation auf Seite 6, 5. Absatz, letzter Satz wird wie folgt ergänzt: Hinsichtlich des organisatorischen und personellen Status quo lässt sich bereits jetzt feststellen, dass Anpassungen bzw. Aufstockungen zwingend erforderlich sind und unverzüglich umgesetzt werden.	Nicht übernommen.
12	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	Querschnittsthema Organisation auf Seite 7, vorletzter Absatz, Satz 2 wird wie folgt geändert: Die Verwaltung empfiehlt dafür die regelmäßige Einberufung der Dafür wird die Lenkungsgruppe des Szenarioprozesses, auf Ebene der Dezernenten und Geschäftsführungen, regelmäßig einzuberufen , um das Handeln der Arbeitsebenen zu legitimieren und ggf. nachsteuern zu können.	Übernommen.
13	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	Querschnittsthema Recht auf Seite 10, 3. Absatz: Der Absatz sollte entsprechend der Beschlussfassung des Bundestages (verkehrsorganisatorische Maßnahmen) angepasst werden.	Ja, an Beschlusslage zum GVFG angepasst.
14	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	Querschnittsthema Digitalisierung, Seite 11 ergänzen: Neben den Projekten ABSOLUT (autonome Kleinbusse im Leipziger Nordraum) und Chamäleon (Echtzeitoptimierung von LSA) ist die Einführung eines Projektes „autonome Straßenbahn“ zu prüfen. Die Straßenbahn bildet das Rückgrat des ÖPNV in Leipzig. Das autonome Fahren im Schienenverkehr ist international getestet, eine Zusammenarbeit bei diesem Projekt mit verschiedenen Hochschulen, der DB und z.B. Siemens ist hier möglich.	Alternative Formulierung in Anlehnung an Textbaustein im NVP übernommen: Die Chancen, die sich für den öffentlichen Nahverkehr durch die technische Entwicklung des autonomen Fahrens ergeben, sollen geprüft und ggf. dazu notwendige vorbereitende Schritte eingeleitet werden.
15	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	Handlungsfeld Infrastrukturprogramm auf Seite 3, 1. Absatz: Der Text muss nach der avisierten Ergänzung von Zeitpunkten zu Machbarkeitsstudien/Vorplanungen und Kostenschätzungen angepasst werden.	Nicht übernommen. Bleibt zunächst und wird im Rahmen der Fortschreibung angepasst.
16	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	Handlungsfeld Infrastrukturprogramm / Maßnahmenlisten: Einfügen einer Spalte Fördermittel in der (ggf. mit Abkürzungen) über den Stand der Beantragung/Bewilligung bzw. der Strategie informiert wird.	Perspektivisch - ja, im Rahmen der Fortschreibung.
17	Fraktion Freibeuter 17.03.2020	In Maßnahmenliste II-10 c „weitere städtische Maßnahmen mit Untersuchungs- /planungsbeginn bis 2024“ (Seite 3) fehlen die Maßnahmen: - Unterführung Adler - Lückenschluss MR Nordwest - Nordtangente	<u>Unterführung Adler:</u> Im Rahmen des Vorhabens "Südsehne" ein Aspekt, den es im Weiteren zu untersuchen gilt. <u>Lückenschluss MR Nordwest:</u> siehe II-c3 <u>Nordtangente:</u> Bestandteil der Untersuchungen Stadtraumkonzept (Thema Leistungsfähigkeit Teilabschnitte)
18	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 06.04.2020	Seite 5, 2. Absatz ändern: Neben der wieder steigenden (anstatt zunehmenden) Bedeutung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes... Erklärung: Der Umweltverband hatte historisch eine starke Bedeutung in Leipzig, diese hat abgenommen und erstart nun wieder. Dies soll die geänderte Formulierung abbilden.	Übernommen.

Nr.	Einbringer	Hinweis	Bewertung
19	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 06.04.2020	Seite 5, 2. Absatz ändern: Neben der zunehmenden Bedeutung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und der Frage nach einer menschengerechten (anstatt stadtverträglichen) Aufteilung des Verkehrsraumes,... Erklärung: Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Leipzig stehen im Fokus aller planerischen Maßnahmen im Mobilitätsbereich, dies sollte betont werden.	Nicht übernommen. In Anlehnung an STEP VöR folgender Vorschlag: "ausgewogene Aufteilung des Verkehrsraumes"; Erklärung: Die Abwägung erfolgt zwischen städtebaulichen und verkehrlichen Zielen, jedoch mit dem Ziel einer Aufwertung öffentlicher Räume im Sinne der Bedürfnisse aller Anspruchsgruppen (Grundlagen: RAS 06 und ESG der FGSV)
20	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 06.04.2020	Seite 5, 2. Absatz am Ende ergänzen: Der immer stärkere Wunsch der Menschen nach sicherem Fuß- und Radverkehr ergänzt als weiterer wichtiger Faktor die sich verändernde Mobilität der Stadt. Erklärung: Die Themen Fuß- und Radverkehr als wichtiger Baustein fehlen im Anlassteil der Vorlage, sollten aber an dieser Stelle unbedingt Eingang finden.	wie folgt übernommen: "... Elektromobilität sowie durch mehr Investitionen und deutliche Verbesserungen im Bereich des Rad- und Fußverkehrs".
21	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 06.04.2020	Seite 8, Querschnittsthema Finanzierung, 2. Absatz ändern: Des Weiteren wird im QT aufgezeigt, ... und die Aufstockung personeller Ressourcen für begleitende Antrags- und Berichtspflichten und (anstatt oder) vorbereitende Planungen die Schlüssel für ... Begründung: Die Aufstockung wird für beides benötigt: begleitende Antrags- und Berichtspflichten UND vorbereitenden Planungen. Dies sollte deutlich sein.	Übernommen.
22	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 06.04.2020	Seite 10, Querschnittsthema Aufteilung Verkehrsraum ändern: Weil die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ... müssen die verfügbaren Verkehrsflächen im Stadtgebiet gerecht (anstatt neu) verteilt werden. Begründung: Eine NEUVerteilung der Verkehrsflächen sagt nichts aus, konkreter zeigt das Wort gerecht, dass der Verkehrsraum gerecht zwischen allen Menschen der Stadt verteilt werden muss.	Nicht übernommen.
23	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 06.04.2020	Seite 11 Handlungsfelder, 1. Absatz ergänzen: So sind beispielsweise auch jene Themen zu betrachten ... der Sicherung der Mobilität und der barrierefreien Teilhabe aller, ... Begründung: Das Aspekt Barrierefreiheit sollte konkret genannt werden.	Nicht übernommen. - Die Formulierung würde die eigentliche Zielstellung abschwächen.
24	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 06.04.2020	Seite 11 Handlungsfelder, Aufzählung ändern: Entwicklung öffentlicher Räume , sicherer und hindernisfreier Fußverkehr; Begründung: Aktuell haben wir generell an vielen Stellen eine geringe Qualität im öffentlichen Raum, so dass dieser Punkt wichtig ist und für sich allein stehen sollte. Zudem ist ein sicherer und hindernisfreier Fußverkehr ebenfalls ein eigenständiger zentraler Punkt.	Nicht übernommen. Die einzelnen Anstriche spiegeln die Anzahl und Themen der Handlungsfelder, das Thema "öffentlicher Raum" ist über das QT Aufteilung Verkehrsraum abgedeckt.
25	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 06.04.2020	Seite 11 Handlungsfelder, Aufzählung ändern: Attraktivitätssteigerungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)/Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch Beschleunigungsmaßnahmen und eine funktionserfüllende (anstatt nachfragegerechte) Erweiterung des Angebotes; Begründung: Eine nachfragegerechte Erweiterung würde die ländlichen Räume ausschließen, was falsch wäre und nicht gewollt und gemeint ist. Der Begriff funktionserfüllende Erweiterung ist konkreter.	Nicht übernommen. Analog zum NVP sollte die Formulierung "nachfragegerecht" erhalten bleiben.
26	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 06.04.2020	Seite 12 Handlungsfeld Verkehrssicherheit ergänzen: Dies erfordert neben der sicheren Gestaltung der Verkehrsanlagen und punktueller Entschleunigung auch ... Begründung: Dieser wichtige Punkt für mehr Sicherheit und insgesamt Verkehrsfluß fehlt im Handlungsfeld und sollte ergänzt werden.	Nicht übernommen. - Die "punktuelle Entschleunigung" ist ein Bestandteil der "sicheren Gestaltung".

Nr.	Einbringer	Hinweis	Bewertung
27	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 06.04.2020	Seite 15, Handlungsfeld Ruhender Verkehr ändern: Die Bewirtschaftung von Parkraum (z. B. unter Nutzung digitaler Lösungen) und deren Ausweitung im Stadtgebiet sind angemessene Mittel zur Aufwertung des öffentlichen Raumes. Die Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch ruhenden Verkehr ist dabei gerecht zu bepreisen und soll perspektivisch reduziert werden. Dies ersetzt den bisherigen Satz: Daher bedarf es der Prüfung, inwieweit die Bewirtschaftung ... Mittel zur Aufwertung des öffentlichen Raumes sind. Begründung: Die Parkraumbewirtschaftung sowie deren Ausweitung sind längst Handlung der Verwaltung, ebenso wie das Thema gerechte Bepreisung und die Notwendigkeit der Reduktion der Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch den ruhenden Verkehr.	Nicht übernommen. Die Erstellung des Langfristkonzeptes zum Ruhenden Verkehr soll genau die Frage beantworten, inwieweit und insbesondere auch wo genau die Parkraumbewirtschaftung das adäquate Mittel sein kann, bzw. welche Alternativen es im Sinne einer Aufwertung des öffentlichen Raumes noch gibt.
28	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 06.04.2020	Seite 20, 7. Folgen bei Nichtbeschluss ergänzen nach dem dort stehenden Satz: Die städtischen Ziele Reduzierung von Abgasbelastungen für die Bürgerinnen und Bürger sowie der Parksuchverkehre in den Quartieren werden nicht erreicht.	Nicht übernommen.
29	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 22.04.2020	Anlage II-1 Verkehrssicherheitskampagne: Es wäre sinnvoller, 600 T Euro für die Umsetzung von Maßnahmen aus der Verkehrsunfallkommission auszugeben und 100 T Euro für eine Kampagne als umgekehrt.	Hier wurden 2 Maßnahmen mit ihren jeweiligen Bedarfen abgebildet. Ziel muss es sein das eine zu tun, ohne das andere zu lassen. Je nachdem wie wirksam und sichtbar die Verkehrssicherheitskampagne sein soll und wie lange die Kampagne gefahren wird, sind auch in diesem Bereich Mittel in entsprechender Höhe vorzusehen.
30	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 22.04.2020	Anlage II-3: Hier ggf. statt weitere Studien für Radschnellwege lieber diese Mittel für den Bau des Radschnellweges Halle-Leipzig aufwenden. Besser sollten wir einen existierenden Radschnellweg haben als 5 Studien.	Hier wurden 2 Maßnahmen mit ihren jeweiligen Bedarfen abgebildet. Ziel muss es sein das eine zu tun ohne das andere zu lassen. Die Studien sind i. d. R. eine Grundlage für die Ausreichung von Fördermitteln im Zuge späterer Planungsstufen.
31	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 22.04.2020	Anlage II-4: Im Zeitraum nach 2024 muss am Busnetz und seiner Optimierung gearbeitet werden. Dies muss hier als Maßnahme konkret eingetaktet und festgeschrieben sein.	Zielstellung sind wesentliche Angebotsverbesserungen im Busnetz bis 2024. Natürlich wird es auch danach noch Anpassungen geben, Schwerpunkt liegt dann aber eindeutig in den Angebotsausweitungen im Straßenbahnnetz.
32	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 22.04.2020	Anlage II-10b: Die Maßnahmen zur Steigerung Attraktivität des Radverkehrs müssen um Maßnahmen auf Basis HauptNetz Rad ergänzt und nach größtem Mehrwert priorisiert werden.	Die vorgesehenen Maßnahmen sind alle im HauptNetzRad enthalten. Da für viele Vorhaben zunächst Planungsvorlauf zu schaffen ist, werden die Maßnahmen voerst nach ihrer zeitlichen Umsetzbarkeit priorisiert.
33	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 22.04.2020	BP neu: 1. Die Ratsversammlung nimmt den Entwurf des Rahmenplans als Gesamtheit aller aktuell eingeordneten Maßnahmen zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 zur Kenntnis. Vor allem für spätere Jahre werden die Maßnahmen beständig fortgeschrieben.	Nicht übernommen - Gem. letzter Sitzung des zbA vom 09.04. überholt.

Nr.	Einbringer	Hinweis	Bewertung
34	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 22.04.2020	BP neu: 3. Um einen breiten Konsens in der Stadtgesellschaft zu den Maßnahmen und deren Prioritätensetzung herzustellen, findet ein kompaktes Beteiligungsverfahren statt. Parallel zur Diskussion der Vorlage in den betroffenen Ausschüssen wird es eine zentrale Veranstaltung für Stadtbezirksbeiräte und Ortschaftsräte. Dies ist bis zur Sommerpause abzuschließen. Der Rahmenplan zur Umsetzung wird dabei konkret vorgestellt und seine Rahmenbedingungen erläutert. Die Maßnahmenlisten sind zu erläutern, zu diskutieren und zu priorisieren. In einem zweiten Schritt wird es nach der Sommerpause einen weiteren zentralen Beteiligungstermin aller betroffenen Akteure mit gleichem Ablauf geben. Parallel kann der Rahmenplan online zur öffentlichen Beteiligung gestellt werden. Zur Diskussion stehen Maßnahmen und deren Priorisierung.	Findet sich in der Neufassung in abgeänderter Form sowohl in den Beschlusspunkten, als auch im Punkt 6 "Bürgerbeteiligung" wieder.
35	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 22.04.2020	BP neu: 6. Auf Grundlage dieser Vorlage sind die nötigen Mittel in den Haushalt 2021/22 einzustellen.	Nicht übernommen.

weitere offene Punkte aus bisherigen Befassungen mit der Vorlage VII-DS-00547:

fehlende Kostenschätzungen und Zeitpunkte zur Vorlage von Machbarkeitsstudien

- _ für die Netzerweiterungen Straßenbahn finden sich erste Aussagen in der Vorlage NF-01-DS-01
- _ aufgrund der aktuellen Situation, insb. auch der fehlenden Verbindlichkeit mit Blick auf die Verhandlungen zum neuen DHH sind sonst keine Aussagen möglich
- _ dem Ausschuss sollen diese Informationen jedoch im Rahmen der Fortschreibung des Rahmenplans zeitgerecht zur Verfügung gestellt werden

10 Sofortmaßnahmen aus Anlage II-7, Nr. 5

- _ siehe beigefügte Unterlage

Machbarkeitsstudie RSV Leipzig-Halle

- _ siehe beigefügte Unterlage

Abbildung der Beschlüsse des Nahverkehrsplans im Rahmenplan

- _ siehe beigefügte Unterlage

einfachere Nummerierung innerhalb der Maßnahmenlisten

- _ siehe MN-Listen zum Rahmenplan

Vorhabenportraits zu den Einzelmaßnahmen

- _ werden derzeit aktualisiert und vereinheitlicht und anschließend an den zbA übergeben

Übersicht Gegenüberstellung Nachhaltigkeitsszenario zu Rahmenplan

- _ noch in Erstellung, wird anschließend an den zbA übergeben

Die Anlage 'FILENAME' konnte aus technischen Gründen nicht eingefügt werden.

Die Anlage 'FILENAME' konnte aus technischen Gründen nicht eingefügt werden.

Die Anlage 'FILENAME' konnte aus technischen Gründen nicht eingefügt werden.

Die Anlage 'FILENAME' konnte aus technischen Gründen nicht eingefügt werden.