

Landeshauptstadt Magdeburg – Die Oberbürgermeisterin –		Drucksache DS0102/23	Datum 25.04.2023
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Die Oberbürgermeisterin	16.05.2023	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	08.06.2023	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	14.06.2023	öffentlich	Beratung
Stadtrat	22.06.2023	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen FB 02	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X
	Klimarelevanz	X	

Kurztitel

Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung stellt die Radverkehrskonzeption (RVK) für die Landeshauptstadt (LH) Magdeburg mit besonderem Fokus auf die Schwerpunkte Netzkonzeption, Bestandsanalyse, Maßnahmenplanung, Umsetzungsstrategie sowie Methodik zur Evaluierung und der Zielkontrolle neu auf. Dabei wird der in der I0314/22 skizzierte Aufstellungsprozess berücksichtigt. Grundlage der Erarbeitung ist der Verkehrsentwicklungsplan(VEP)2030*plus* (SR-Beschluss 1399-046(VII)22) und die RVK der LH Magdeburg aus dem Jahr 2004.
2. Für die politische und fachliche Partizipation im Rahmen der Neuaufstellung der RVK wird die Verwaltung beauftragt, einen Arbeitskreis einzurichten, der wie unter Nr. 2 der Begründung näher beschrieben zu wesentlichen Meilensteinen im Aufstellungsprozess der RVK tagt.
3. Im Rahmen der Neuaufstellung der RVK finden öffentliche Beteiligungen statt.
4. Über den Fortschritt der Arbeiten an der RVK werden der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr sowie der Stadtrat regelmäßig informiert.
5. Die zur Neuaufstellung der RVK erforderlichen Finanzmittel i. H. v. ca. 176.000 EUR werden der Verwaltung in den vorgesehenen Jahresscheiben bereitgestellt. Bei erfolgreicher Fördermitteleinwerbung i.H.v. 80.000 EUR beträgt der Eigenanteil 95.900 EUR.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	61	Pflichtaufgabe	ja	X	nein
----------------------	----	----------------	----	---	------

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
	ja, Nr.		X	nein	
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
2023	JA	X	NEIN		

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TB 61 61

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2023	45.800,-	61610000	52711000	45.800,-	0
2024	130.100,-	61610000	52711000	0	130.100,-
20...					
20...					
Summe:	175.900,-			45.800,-	130.100,-

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2023	20.900,-	61640000	41400100	20.900,-	0
2024	59.100,-	61640000	41400100	0	59.100,-
20...					
20...					
Summe:	80.000,-			20.900,-	59.100,-

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
20...					
für					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert	
<input type="checkbox"/>	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)
<input type="checkbox"/>	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)
<input type="checkbox"/>	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)
<input type="checkbox"/>	Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
<input type="checkbox"/>	Anlage Kostenberechnung
<input type="checkbox"/>	Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
<input type="checkbox"/>	Anlage Folgekostenberechnung

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

Buchwert in €:

Datum Inbetriebnahme:

Anlage neu

JA

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
20...					

federführendes(r) Amt/Fachbereich	Sachbearbeiter Mareike Quantz	Unterschrift AL / FBL Dr. M. Lerm
--------------------------------------	----------------------------------	--------------------------------------

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r) BGVI	Unterschrift Rehbaum
--	-------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	30.04.2025
-----------------------------------	------------

Begründung:

1. Notwendigkeit und Inhalte der RVK

1.1. Notwendigkeit

Auf Grundlage der Beschlüsse des Stadtrates

- a) zur Fortschreibung der Radverkehrskonzeption (Beschlussnummer 1684-059(V)13) nach Fertigstellung des Verkehrsentwicklungsplanes VEP2030*plus*
- b) zum VEP2030*plus* (Beschlussnummer 1399-046(VII)22) sowie
- c) zum Interfraktionellen Antrag A0111/22 Strukturelle Radverkehrsförderung (Beschlussnummer: 4131-050(VII)22)

beabsichtigt die Stadtverwaltung die Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption (RVK) für die LH Magdeburg.

Die Verwaltung verfolgt den Grundsatz, sektorale Planwerke wie die RVK erst nach Vorliegen der übergeordneten verkehrsübergreifenden Planung zu erarbeiten bzw. fortzuschreiben. Damit wird gewährleistet, dass die RVK den Leitlinien des VEP2030*plus* entspricht und Handlungsbedarfe aus dem VEP2030*plus* Berücksichtigung finden.

Mit Beschluss-Nr. 1399-046(VII)22 zur DS 0259/21 wurde der VEP2030*plus* vom Stadtrat in seiner Sitzung am 24.03.2022 beschlossen.

Aufgrund von Personaldefiziten in der für die Neuaufstellung der RVK zuständigen Fachabteilung konnten die vorbereitenden Schritte für die Neuaufstellung erst im I. Quartal 2023 aufgenommen werden.

1.2. Inhaltliche Schwerpunkte

Netzkonzeption:

Die bestehende RVK wird nicht nur fortgeschrieben. Vielmehr soll eine Zielnetzplanung gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) aufgestellt werden, um damit auch das vorhandene Radverkehrsnetz zu evaluieren. Nach der Analyse von Quell- und Zielpunkten wird ein idealtypisches Netz gebildet, auf mögliche Radverbindungen umgelegt und in Netzkategorien eingeteilt. Dabei werden natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse im Rahmen einer Bestandsanalyse identifiziert, um daraus eine Prioritäten- und Maßnahmenplanung zu entwickeln.

Neben einer Netzkonzeption des fließenden Radverkehrs soll die RVK auch den ruhenden Radverkehr (Standorte für Fahrradparken verschiedener Größen und Ausbaustandards) betrachten, sowie die Themen Wegweisung (Kataster und Mindeststandards), Verknüpfung zum ÖPNV, City-Logistik (letzte Meile) sowie Öffentlichkeitsarbeit und Service beinhalten.

Eine georeferenzierte Erarbeitung des Radnetzes und die Integrationsfähigkeit in das amtliche Landes-Radverkehrs-Informationssystem (ALRIS) sowie in das städtische GIS-System und Verkehrsmodell sind erwünscht.

Bestandsanalyse

Mit dem neu zu entwickelnden Radverkehrsnetz werden Strecken unterschiedlicher Hierarchiestufen festgelegt. Für die Strecken-Kategorien müssen in einem nächsten Schritt Qualitätskriterien (Soll) nach einschlägig geltenden Vorschriften definiert werden. Im Rahmen der Bestandsanalyse wird die verbindungsbezogene Angebotsqualität erfasst, indem zunächst eine Mängelanalyse auf Basis der in der ERA definierten Qualitätskriterien erfolgt (Soll-Ist-Abgleich mittels Checkliste). Die Bestandsanalyse umfasst die Erhebung der vorhandenen baulichen Radwegeinfrastruktur, deren Ausführung und Beschaffenheit einschließlich der Anlagen für den ruhenden Radverkehr, der vorhandenen Beschilderung und Wegweisung sowie weiterer Straßenausstattung. Neben den Qualitätsvorgaben für die rein bauliche Radinfrastruktur des fließenden Radverkehrs sollten darüberhinausgehend auch Standards hinsichtlich des Fahrradparkens, der Beleuchtung, der Oberflächengestaltung, der Wegweisung/ Information und

Kommunikation geschaffen werden. Ziel ist die Feststellung von Schwachstellen im Netz und deren Bewertung, um zu einer Prioritätensetzung bei der Mängelbeseitigung zu gelangen. Als Ergebnis des Arbeitspaketes entsteht eine Mängelkarte für das vorgeschlagene Radroutennetz.

Aufbauend auf der Netzkonzeption erfolgt also eine Bestandsanalyse und gleichzeitige -bewertung des neu definierten Radverkehrsnetzes durch einen Soll-Ist-Abgleich (Checkliste).

Maßnahmenplanung

Auf Grundlage der Bestandsanalyse werden alle Maßnahmen identifiziert und beschrieben, um den angestrebten Zielzustand des Radverkehrsnetzes zu erreichen. In diesem Arbeitsschritt werden diese einzelnen Teilstrecken im Detail betrachtet und Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung der zuvor definierten Qualitätskriterien für den jeweiligen Streckenabschnitt beschrieben.

Vertiefend ist hierbei auf das Thema Entschärfung von Konfliktlagen zwischen Fußgängern und Radfahrern einzugehen. Bekannte Problembereiche hierbei sind insbesondere

- der Breite Weg Nordabschnitt (Fußgängerzone) und
- der Elbuferpromenadenweg entlang des Schleinuferes sowie
- Wegeabschnitte entlang von beengten Bereichen des Elbdeichs.

Es ist zu prüfen, welche Maßnahmen bzw. vertiefenden Untersuchungen zur Entschärfung der Konfliktlage erforderlich sind.

Bei der Maßnahmenplanung soll auch der Umsetzungsstand der Maßnahmen aus der Radverkehrskonzeption von 2004 geprüft werden, sofern diese Bestandteil des neu aufgestellten Radverkehrsnetzes sind. Um eine spätere Evaluation von Maßnahmen zu ermöglichen, sollen in diesem Arbeitspaket auch sinnvolle Standorte für dauerhafte Radzählstellen definiert werden.

Vertiefungen: Schulwegplan, Fahrradstraßenkonzept, Musterlösungen für Radverkehrsanlagen, Konzept Fahrradparken einschließlich eines Gestaltungshandbuchs, Wegweisungskonzept

Als weitere Vertiefungsschwerpunkte sollen bei der Formulierung von Maßnahmen ein Schulwegplan sowie ein Fahrradstraßenkonzept entwickelt werden.

Darüber hinaus wird angestrebt, an dieser Stelle Musterlösungen für Radverkehrsanlagen auf Strecken und an Knotenpunkten für die LH Magdeburg zu erarbeiten. Optional enthält dieser Katalog an Musterlösungen einen Leitfaden für die Einrichtung von Fahrradstraßen.

Zum Thema Fahrradparken werden alle Maßnahmen mit Ortsbezug aufgezählt und beschrieben, um den im Netzkonzept ermittelten Zielzustand zu erreichen. Dabei soll der Fokus auf eine bessere Verknüpfung zum ÖPNV und optional auch auf den Bereich City-Logistik gelegt werden, d.h. optional die Entwicklung eines Standortkonzeptes für Mikroverteilzentren für die Zustellung auf der letzten Meile per (E-Lasten)-rad.

Für die Gestaltung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen und halböffentlichen Raum soll ein Handbuch erarbeitet werden, welches allgemeine Empfehlungen zur Gestaltung und zur Planung des Platzbedarfes von Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel für verschiedene Fahrräder, auch Lastenräder) gibt. Das so entwickelte Gestaltungshandbuch soll insbesondere bei der Entwicklung neuer Wohnquartiere und sonstigen Gebietsentwicklungen vor allem privaten Investoren eine Handlungsempfehlung für die Ausgestaltung der durch die Fahrradabstellsatzung vorgegebenen zu schaffenden Fahrradabstellanlagen geben.

Mit Hilfe eines innerstädtischen Wegweisungskatasters soll sowohl der Bestand an Wegweisern, als auch der Zielzustand kartographisch dargestellt werden. Aus der Überlagerung von Bestand und Zielzustand sollen Maßnahmen abgeleitet werden und ebenfalls mit Kartenwerk und in tabellarischer Form beschrieben werden.

Das Arbeitspaket fasst die Ergebnisse in einem Maßnahmenkatalog zusammen, welcher auch eine Grobkostenschätzung beinhaltet.

Umsetzungsstrategie

Angesichts der Größe des Planungsraums Magdeburg wird im Ergebnis der Maßnahmenplanung eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen mit entsprechendem Finanzvolumen festzustellen sein. Da diese nicht alle zeitgleich umgesetzt werden können, wird durch die Umsetzungsstrategie festgelegt werden, welche Maßnahmen als Sofortmaßnahmen relativ schnell umgesetzt werden können (Ergänzung Verkehrszeichen, Beseitigung von Schlaglöchern) und welche Maßnahmen mittel- bis langfristig einzuordnen sind (z.B. Neubau Radwege inkl. erforderlichen Grunderwerb).

Um schon relativ kurzfristig eine verkehrliche Wirkung und Verbesserung für den Radverkehr zu erzeugen, sollten bei der Erarbeitung der Umsetzungsstrategie (Prioritätenplanung) gemeinsam mit allen verwaltungsinternen, als auch externen Akteuren die Priorisierungsfaktoren definiert werden. Die Öffentlichkeit wird im Rahmen eines mehrstufigen Bürgerbeteiligungsverfahrens in geeigneter Weise am Werdegang der RVK beteiligt.

Zur Umsetzungsstrategie gehört nicht nur die Prioritätenplanung, sondern auch das Aufzeigen von Finanzierungsmöglichkeiten (Förderoptionen) bzw. die Notwendigkeit der Einstellung entsprechender Finanzmittel in den städtischen Haushalt.

Darüber hinaus sollten fundierte Aussagen zu flankierender Netzwerk- und Öffentlichkeitsarbeit aufgestellt werden.

Methodik zur Evaluierung und Zielkontrolle

Die in der RVK festgelegten Maßnahmen mit den jeweils zugeordneten Prioritäten zur Umsetzung sollen in einem regelmäßigen Turnus auf dessen Umsetzung bzw. Abarbeitungsstand hin überprüft werden. Für ein einheitliches Vorgehen sollen dafür Checklisten erstellt werden.

Neben dem Abarbeitungsstand sollen umgesetzte Maßnahmen erfasst und dokumentiert werden. Dabei erfolgt ein Abgleich zum im RVK definierten Soll. Mit festzulegenden Methoden soll die Wirkung von umgesetzten Maßnahmen kontrolliert werden (Evaluierung), sodass sich hieraus Hinweise für Nachjustierungsbedarfe ergeben, die bei einer Fortschreibung des RVK berücksichtigt werden müssen.

Ziel der Evaluierung ist erstens die Identifikation von Ursachen bei einem möglichen Abarbeitungsrückstand der in der RVK festgelegten Umsetzungsstrategie und das Aufzeigen von Möglichkeiten zur Problembehebung sowie zweitens die Wirkungskontrolle umgesetzter Maßnahmen, sodass sich hieraus Hinweise für Nachjustierungsbedarfe ergeben, die bei einer Fortschreibung des RVK berücksichtigt werden müssten.

2. Fachliche Bearbeitung und politische Partizipation

2.1. Fachliche Bearbeitung und Partizipation

Der fachliche Input (Datenbereitstellung) erfolgt durch die Verwaltung und ggf. durch Zuarbeiten beteiligter Interessensverbände. Der Output erfolgt zum Großteil durch ein zu beauftragendes Ingenieurbüro.

Vor Beginn der Arbeit an der Aufstellung der RVK erfolgt eine Bestandsaufnahme von zur Verfügung stehenden Daten. Das Wissen von Dritten soll mit genutzt werden. Hier kann es notwendig werden, eine Vereinbarung mit diesen abzuschließen.

Neben der fachlichen Bearbeitung nimmt die Beteiligung von Bürgern, Interessensgruppen und politischen Gremien ein erhebliches Gewicht ein. Die Beteiligung soll durch einen externen Moderator begleitet werden.

2.2. Politische Partizipation im Rahmen des Runden Tisches

Bei der Aufstellung der RVK ist es ein bewährtes Verfahrenselement, eine frühzeitige Beteiligung der lokalen Expert*innen, aber auch interessierten Bürger*innen vorzusehen. Dies führt zu einer erhöhten Akzeptanz aber auch Transparenz des Verfahrens. Durch die frühe Einbindung der lokalen Experten kann bereits bei der Erarbeitung des RVK ein großer strategischer und planungspraktischer Erfahrungsschatz genutzt werden und in die RVK einfließen.

Lokale Expertengruppen sollen bei der Fortschreibung der RVK in Form eines sogenannten Runden Tisches aktiv beteiligt werden. Es handelt sich hierbei um einen moderierten nicht öffentlichen Arbeitskreis bestehend aus verschiedenen Interessensgruppen, politischen Gremien, TÖB's und der Verwaltung (siehe Anlage 1). Die Einbeziehung aller im Stadtrat vertretenen Fraktionen führt im besten Fall zu einem rechtzeitigen Abbau von Konfliktfeldern im kommunalpolitischen Entscheidungsprozess.

Die Sitzungen des Runden Tisches werden durch einen unabhängigen, externen, fachlich erfahrenen Moderator geleitet. Durch die Moderation der Sitzungen soll eine ergebnisorientierte Arbeit gewährleistet werden, kontroverse Positionen werden umfassend beleuchtet und gemeinsam erörtert und bestenfalls im kritischen Dialog gelöst. Das Zusammenwirken unterschiedlicher Wissens- und Erfahrungsträger gewährleistet eine enge Verzahnung vielfältiger Ziele, Interessen sowie fachlicher und gesellschaftlicher Belange in Hinblick auf ein nachhaltiges, zukunftsorientiertes RVK. Bei der Arbeit am Runden Tisch gilt das Konsensprinzip.

Der Vorteil der nicht öffentlichen Durchführung der Sitzungen des Runden Tisches besteht darin, dass die Arbeitsatmosphäre unbeeinflusst vom politischen Tagesgeschehen ist.

Die Arbeitspakete des RVK bauen aufeinander auf. Die Sitzungen des Runden Tisches sollen regelmäßig stattfinden und zu ausgewählten Schwerpunkten durchgeführt werden. Sinnvoll ist die Durchführung des Runden Tisches z.B. zur Startphase als Auftaktveranstaltung, zu der sich über die Zielsetzungen und dessen Priorisierungen untereinander abgestimmt wird, während der Netzkonzeption zur Festlegung der Grundstruktur und des Hauptnetzes sowie bei der Festlegung der Umsetzungsstrategie. Angestrebt wird ein Konsens bei den beteiligten Partnern zu den vorgenannten wichtigsten Meilensteinen bei der Aufstellung der RVK.

3. Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit Blick auf die angestrebte Verkehrswende nimmt der Radverkehr eine zunehmende Rolle ein und rückt auch immer mehr in den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung.

Um dem wachsenden Partizipationswillen der Bevölkerung Rechnung zu tragen und auch praktische Erfahrungen der Bürger*innen in den Aufstellungsprozess der RVK einfließen zu lassen, soll über verschiedene Formate an mehreren Zeitpunkten während der Aufstellung des RVK eine Bürgerbeteiligung erfolgen (vgl. I0314/22). Sinnvoll ist eine Beteiligung z.B. in der Startphase, um die Wünsche, Prioritäten und Problempunkte aus Nutzersicht zu erfahren und in der Phase der Aufstellung des Maßnahmenprogramms.

Anhand verschiedener Beteiligungsformate, z.B. Online-Umfragen, Workshops zu Teilthemen oder auch die Nutzung fester Termine im Jahr wie das Ratshausfest oder die Europäische Mobilitätswoche, kann die Möglichkeit zur Beteiligung bekannt gemacht werden, der direkte Austausch erfolgen und das öffentliche Meinungsbild abgefragt werden. Die öffentliche Bekanntmachung der Beteiligungsmöglichkeiten zur RVK sollte über mehrere Kanäle erfolgen (Presse, Internet, soziale Medien) und auch über bestehende Gremien (GWA, Bürgervereine).

Ziel der Beteiligung ist es, einen offenen, transparenten und zielgerichteten Dialog zwischen Bürger*innen, Fachplaner*innen und den kommunalen Entscheidungsträgern zu etablieren, um die RVK als ein gesellschaftlich auf breiter Basis getragenes Planwerk zur Verkehrsentwicklung Magdeburgs zu etablieren.

4. Beteiligung der Ausschüsse und des Stadtrates

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr sowie der Stadtrat sollen regelmäßig über den Fortschritt der Erarbeitung der RVK informiert werden. Sinnvoll ist eine Information und optional bei Bedarf auch die Vorlage einer Drucksache zur Beschlussfassung für die wesentlichen Meilensteine der Bearbeitung.

5. Bearbeitungszeit

Die Aufstellung des RVK wird voraussichtlich mindestens einen Bearbeitungszeitraum von 18 Monaten in Anspruch nehmen. Für eine Stadt in der Größe und Struktur wie Magdeburg und der beabsichtigten Beteiligung sowie der angedachten Bearbeitungsschwerpunkte ist diese Dauer mindestens anzusetzen. Zu beachten ist, dass das Radverkehrsnetz wie unter Punkt 1.2. beschrieben komplett neu aufgestellt wird. Darüber hinaus beeinflusst der Erhebungsaufwand notwendiger Grundlagendaten die Bearbeitungsdauer der RVK erheblich.

Der Runde Tisch soll nach einer konstituierenden Sitzung (Auftaktveranstaltung) voraussichtlich zu mindestens zwei Arbeitsgruppensitzungen (Netzkonzept, Umsetzungsstrategie) zusammenkommen. Eine genaue Terminierung der Sitzungsfolge erfolgt in Abhängigkeit des Fortgangs der Bearbeitungsschritte.

Die Verwaltung hat einen Förderantrag bei der Investitionsbank zum Förderprogramm „*Sachsen-Anhalt REGIO. Der Zuschuss zur Regionalentwicklung*“ zum 31.03.2023 abgegeben. Eine Bewilligung erfolgt frühestens im Mai 2023. Nach Bewilligung erfolgt die Ausschreibung der Ingenieurleistungen, sodass unter Beachtung und Einhaltung von Vergabefristen eine Beauftragung frühestens Ende September erfolgen kann.

6. Kosten

Wie unter Punkt 2 beschrieben, werden Arbeitspakete durch ein zu beauftragendes Ingenieurbüro erarbeitet, welches auch die Moderation des Runden Tisches durchführt. Es wird hierfür ein Finanzierungsbedarf von geschätzt 175.900 € (siehe Anlage 3) entstehen. Die Verwaltung hat wie unter Punkt 5 erwähnt einen Förderantrag bei der Investitionsbank gestellt. Bei erfolgreicher Fördermitteleinwerbung stellt sich die Finanzierung des Vorhabens wie folgt dar:

Geschätztes Gesamtkosten des Projektes: 175.900 EUR

- davon Fördermittel: 95.900 EUR
- davon Eigenmittel: 80.000 EUR

Die Ausschreibung und Vergabe der Ingenieurleistungen erfolgt nach Zugang des Fördermittelbescheids, sodass sich das Vorhaben mindestens auf die Haushaltsjahre 2023 und 2024 erstrecken wird. Bei einer Beauftragung Ende September können vsl. schon in diesem Haushaltsjahr Leistungen kassenwirksam werden.

Anlagen:

- Anlage 1: Sitzverteilung Runder Tisch Radverkehrskonzeption
- Anlage 2: Projektbeschreibung zum Förderantrag
- Anlage 3: Kostenschätzung inkl. Projektablaufplan (Jahresscheiben)
- Anlage 4: Klimarelevanzprüfung