

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:
Verwaltungsausschuss
Rat der Hansestadt Lüneburg

Empfehlung des "Beitritts" zum Bürgerbegehren Radentscheid gemäß § 32 Abs. 6 Satz 5 NKomVG a.F.

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
N	29.03.2022	Verwaltungsausschuss
Ö	30.03.2022	Rat der Hansestadt Lüneburg

Sachverhalt:

Auf die Vorlage VO/9613/21 (**Anlage 1**) und die Vorlage VO/10027/22 (**Anlage 2**) wird zunächst verwiesen.

I. Rechtlicher Hinweis

Für die rechtliche Behandlung von Bürgerbegehren wird zunächst darauf hingewiesen, dass nach Art. 8 des Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes und anderer kommunalrechtlicher Vorschriften vom 13.10.2021 (Nds. GVBl. S. 700, 704) für ein Bürgerbegehren, das vor Inkrafttreten des Gesetzes angezeigt wurde, für das Bürgerbegehren und den Bürgerentscheid die am Tag vor dem Inkrafttreten des Gesetzes (01.11.2021) geltenden Vorschriften maßgeblich sind. Da das Bürgerbegehren, welches Gegenstand dieser Vorlage ist, am 15.06.2021 angezeigt wurde, ist somit das Niedersächsische Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) in der bis zum 01.11.2021 geltenden Fassung anzuwenden. Die nachfolgenden Vorschriften des NKomVG sind daher durch den Zusatz a.F. (alter Fassung) kenntlich gemacht.

II. positive Zulässigkeitsentscheidung des Verwaltungsausschusses am 29.03.2022

Da der Verwaltungsausschuss gemäß § 32 Abs. 6 Satz 1 NKomVG a.F. unverzüglich über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens zu entscheiden hat und eine Entscheidung nach § 32 Abs. 3 Satz 5 NKomVG a.F. durch den Verwaltungsausschuss am 01.07.2021 bereits vorlag,

musste er mit der Vorlage VO/10027/22 nur noch darüber entscheiden, ob die Voraussetzungen der Absätze 4 und 5 a.F. vorliegen und das Bürgerbegehren damit insgesamt zulässig ist. Es handelt sich hierbei um eine rechtlich gebundene Entscheidung ohne Beurteilungs- oder Ermessensspielraum.

Folglich ist davon auszugehen, dass der Verwaltungsausschuss in seiner Sitzung am 05.05.2022 entscheiden wird, dass das Bürgerbegehren insgesamt zulässig ist.

Nach dieser Entscheidung ist gemäß § 32 Abs. 6 Satz 4 NKomVG a.F. innerhalb von drei Monaten ein Bürgerentscheid durchzuführen.

Da die Frist ab dem Tag der Zulassungsentscheidung durch den Verwaltungsausschuss zu laufen beginnt, ist gerechnet ab dem 05.05.2022 innerhalb von drei Monaten ein Bürgerentscheid nach § 33 NKomVG a.F. durchzuführen. Als letzter möglicher Termin für die Durchführung des Bürgerentscheides käme demzufolge Sonntag, 31. Juli 2022, in Frage, da gemäß § 33 Abs. 1 Satz 1 NKomVG a.F. der Bürgerentscheid an einem Sonntag stattfinden muss.

III. sog. Abwendungsbefugnis des Rates nach § 32 Abs. 6 Satz 5 NKomVG a.F.

Gemäß § 32 Abs. 6 Satz 5 NKomVG a.F. ist es der Vertretung jedoch möglich, einen Bürgerentscheid abzuwenden, indem sie zuvor vollständig oder im Wesentlichen im Sinne des Bürgerbegehrens entscheidet (sog. Abwendungsbefugnis). In diesem Fall hat das Bürgerbegehren sein Ziel erreicht, sodass es der Durchführung eines Bürgerentscheides nicht bedarf. Nach dem Gesetzeswortlaut reicht es zwar aus, wenn der Beschluss der Vertretung dem Begehren "im Wesentlichen" entspricht. Nicht ausreichend ist aber, wenn die Vertretung dem Begehren nur zum Teil entgegenkommt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es Zulässigkeitsvoraussetzung eines Bürgerbegehrens ist, dass es hinreichend bestimmt ist. Denn ein möglicher Bürgerentscheid muss einen vollzugsfähigen Inhalt haben und der Rat müsste, da nach § 33 Abs. 4 Satz 1 NKomVG a.F. ein verbindlicher Bürgerentscheid einem Beschluss der Vertretung gleichsteht, ebenso einen inhaltsgleichen Beschluss fassen können. Insofern besteht bei einem zulässigen Bürgerbegehren in der Regel kein Spielraum zur Abweichung vom Inhalt des Bürgerbegehrens (vgl. Wefelmeier in: Blum/Häusler/Meyer, NKomVG, Kommentar, § 32, Rn. 49).

Gegenstand des Bürgerbegehrens ist folgende Frage:

„Soll die Hansestadt Lüneburg bis 2032 folgende verkehrspolitische Maßnahmen umsetzen?“

Mit dieser Fragestellung sind sechs verkehrspolitische Maßnahmen mit Erläuterung verbunden.

Die sechs verkehrspolitischen Maßnahmen lauten wie folgt:

1. Neubau oder Ausbau von 3 km Radverkehrsanlagen pro Jahr ab 2023

Erläuterung: An Straßen im eigenen Wirkungskreis der Gemeinde mit hoher Verkehrsstärke (> 4.000 Kfz pro Tag) werden jährlich ab 2023 mindestens 3 km Radverkehrsanlagen gebaut oder ausgebaut, die zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Dazu sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA in der jeweils gültigen Fassung) zu beachten, die z.B. für Einrichtungsradwege eine Regelbreite von 2 Metern vorsehen. Grundsätzlich entstehen die Radverkehrsanlagen ohne Minderung der Gehwegflächen und sind von anderen Verkehrsarten separiert. Der motorisierte Indi-

vidualverkehr soll durch Barrieren (z.B. Leitschwellen mit Sichtzeichen) von der Nutzung abgehalten werden. Soweit rechtlich möglich, werden die RVA bei der Querung von nicht-bevorrechtigten Straßen oder Ein- und Ausfahrten höhengleich weitergeführt. In der Regel bestehen die Oberflächen der Radverkehrsanlagen aus rotfarbigem Material, um die Streckenführung zu verdeutlichen.

2. Die Sicherheit einer Kreuzung pro Jahr ab 2023 verbessern

Erläuterung: Signalgesteuerte Kreuzungen im eigenen Wirkungskreis der Gemeinde, die eine erhöhte Unfallgefahr aufweisen (siehe auch Leitbilder Radverkehrspolitik 2030+), werden folgendermaßen umgebaut: Es werden Schutzinseln (nach holländischem Modell sicherer Kreuzungen) gebaut, um Radfahrende und zu Fuß Gehende vor rechts abbiegendem Kfz-Verkehr zu schützen. Die Oberflächen der Fahrradfurten werden in roter Farbe hervorgehoben, um den Verlauf der Radverkehrsanlagen zu verdeutlichen. Wo der Platz für Schutzinseln nicht ausreicht oder die Umsetzung rechtlich nicht möglich ist, wird eine Lösung gefunden, die eine vergleichbare Sicherheit für Radfahrende garantiert. Dazu sind die Empfehlungen des nationalen Radverkehrsplans zu beachten.

3. Planung eines flächendeckenden Radroutennetzes bis Ende 2023

Erläuterung: Abgesehen von bekannten Routen an Gemeindestraßen und in der Innenstadt (Radverkehrsstrategie 2025) sind weitere Radwegrouten innerhalb der Stadtteile und zwischen den Stadtteilen zu ermitteln. Dabei wird dargelegt, wie Lücken im Routennetz durch die Anlage neuer Radverkehrsanlagen, Rückbau physischer Barrieren oder Umwidmung von Wegen geschlossen werden können. Die Anbindung an regionale Routen, Freizeitrouten, Radschnellwege und den beschlossenen Fahrradstraßenring muss gewährleistet sein. Die Netzplanung folgt den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA in jeweils gültiger Fassung). Ergebnis ist eine Prioritätenliste für die Anlage von erforderlichen Radverkehrsanlagen sowie ein Zeitplan bis 2032 für deren Umsetzung.

4. Unebenes Natursteinpflaster auf Radrouten erneuern oder sanieren

Erläuterung: Bei Neubau oder Sanierung von Straßen im eigenen Wirkungskreis der Gemeinde, die zu den Routen des Radverkehrs (Radverkehrsstrategie 2025 und spätere rechtskräftige Planungen) gehören, wird unebenes, grobes Natursteinpflaster durch geschnittenes Natursteinpflaster vollständig oder in Radwegbreite ersetzt und gleichmäßig verfugt, sofern dies nicht dem Denkmalschutz widerspricht.

5. Fahrradstraßenring bis Ende 2024 umsetzen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen planen

Erläuterung: Der beschlossene Fahrradstraßenring in der Innenstadt wird bis Ende 2024 realisiert. An Straßen im eigenen Wirkungskreis der Gemeinde in der Nähe von Schulen, Kindergärten und Universitätsgelände oder im Innenstadtbereich wird bis 2024 geprüft, ob Fahrradzonen und weitere Fahrradstraßen eingerichtet werden können.

6. Installation von mindestens 100 öffentlichen Fahrradstellplätzen pro Jahr ab 2024

Erläuterung: Zusätzlich zu den bereits geplanten Fahrradstellplätzen in Bahnhofsnähe werden weitere mögliche Standorte für Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet ermittelt. Dabei sollen die besonderen Stellplatzanforderungen für Fahrräder, Lastenräder, Fahrräder mit Anhängern und E-Bikes berücksichtigt werden, wie im "Leitfaden Fahrradparken im Landkreis Lüneburg" von 2020 beschrieben. Die Stellplätze sind auf öffentlichen, befestigten Flächen im Wirkungskreis der Gemeinde zu planen. Min-

destens 20% der neuen Stellplätze bieten Schutz vor Witterung, mindestens 20% bieten ausreichend Raum für Fahrradanhänger und Lastenräder und mindestens 10% entstehen in Form von Fahrradboxen oder Parkhausstellplätzen. Auf Grundlage dieser Planung werden ab 2024 jährlich mindestens 100 Fahrradstellplätze gebaut.

IV. Empfehlung der Verwaltung im Sinne des Bürgerbegehrens im Sinne von § 32 Abs. 6 Satz 5 NKomVG a.F. zu entscheiden

Aufgrund der nachstehenden Erwägungen empfiehlt die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg von der o.g. Abwendungsbefugnis Gebrauch zu machen und einen Beschluss zu fassen, der vollständig bzw. im wesentlichen Sinne dem Bürgerbegehren entspricht.

1. Bereits geplante Radfahrprojekte

Die Hansestadt Lüneburg hat sich aus mehreren Gründen das Ziel gesetzt, das Radfahren in der Hansestadt verstärkt zu fördern und somit die verkehrspolitische Wende zu forcieren und für alle Verkehrsteilnehmenden gerecht zu gestalten. Zum einen versteht die Hansestadt den Klimaschutz und die Klimaanpassung als eine der vordringlichen Aufgaben, was sie auch durch den „Beitritt“ zum Bürgerbegehren Klimaentscheid“ (Beschluss des Rates vom 21.12.2021) verdeutlicht hat. Allein aus diesem Grund ist die Förderung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes essentielles Anliegen, um das Klimaneutralitätsziel 2030 zu erreichen. Zum anderen ist es allein aus Gründen des Mobilitätsbedürfnisses aller Verkehrsteilnehmer ein Anliegen, den Radverkehr in der Hansestadt zu stärken, um durch motorisierten Individualverkehr überlastete Straßen zu verhindern und die Beweglichkeit im öffentlichen Verkehrsraum zu erhalten.

Aus den o.g. Gründen sind **unter anderem** bereits folgende Projekte zur Radverkehrsförderung in Planung oder befinden sich unmittelbar vor der Umsetzungsphase:

- StadtRAD (aktuell rund 150 Räder an 18 Stationen in Lüneburg, Adendorf, Bardowick und Reppenstedt mit Erweiterung des Systems um Pedelecs und Lastenräder
- Haupt- und Nebenrouten werden gemäß der Radverkehrsstrategie 2025 umgesetzt:
 - Ausbau Fahrradstraßenring
 - Dahlenburger Landstraße
 - Soltauer Straße
 - Uelzener Straße
 - gemeindeverbindende Routen nach Bardowick, Reppenstedt und Adendorf
 - Radschnellroute Richtung Hamburg
- Eine neue Radwegweisung mit touristischen und alltäglichen Zielen wurde im Jahr 2021 umgesetzt
- Ausbau von stadtweiten Fahrradbügeln, Planung von hochwertigen Radabstellanlagen in Innenstadtlage auch für Pedelecs
- Hindernisse des Radverkehrs werden entfernt (Poller, Umlaufgitter, Deklaration von unechten Sackgassen, Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung)
- Beschwerdedialog über „Sag’s uns einfach“ und Co.
- Aktionen wie Stadtradeln und die CargoBike Roadshow, welche in Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Niedersachsen (AGFK) durchgeführt werden
- Förderung der Radverkehrslogistik durch das Micro-Depot an den Sülzwiesen (ab Ende Sommer 2022)
- Öffentlichkeitsbeteiligung während der Erarbeitung des NUMP

- Beobachtung der Unfallhäufungsstellen und Beratung über angemessene Maßnahmen in der Unfallkommission (Vision Zero gemäß Radverkehrsstrategie)
- Entwicklung der intelligenten Ampelsteuerung, um den Radverkehr zu unterstützen

Diese Projekte können – über die seitens des Bürgerbegehrens geforderten „verkehrspolitischen Maßnahmen“ hinaus – als „Plus“ in Ansatz gebracht werden, wenn es um die Beurteilung der Frage geht, ob ein Beitritt der Hansestadt zu dem Bürgerbegehren erfolgen sollte.

2. Verkehrspolitische Maßnahmen des Bürgerbegehrens „Radentscheid“

Die verkehrspolitischen Maßnahmen des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ sind auf Seite 2 und 3 dieser Vorlage einzeln aufgeführt.

Diese Maßnahmen gehen unstrittig über die bisher geplanten Projekte hinaus, können jedoch dazu führen, dass die verkehrspolitische Wende unter Beteiligung der Bürgerschaft vorangebracht wird und diese durch das Durchsetzen der von ihnen vorgeschlagenen verkehrspolitischen Maßnahmen eine hohe Akzeptanz in der Stadtbevölkerung erfahren und zum Radfahren motivieren.

V. Kosten

Zu beachten ist jedoch auch, dass die **Kosten für die Umsetzung des o.g. Bürgerbegehrens zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar sind, aber gleichwohl die Kosten der bisher geplanten verkehrspolitischen Maßnahmen übersteigen dürften**, da die geforderten Maßnahmen über die bereits geplanten hinausgehen.

Die Kosten können noch nicht abschließend beziffert werden. Allerdings sind folgende Schätzungen als Überblick zu benennen:

1. Neubau oder Ausbau von 3 km Radverkehrsanlagen pro Jahr ab 2023

Jedes Radverkehrsprojekt ist in seinen Anforderungen und den Baubedingungen anders, sodass keine grundsätzliche Aussage getätigt werden kann. Beispielsweise unterscheiden sich die Projekte stark in Bezug auf die genutzten Materialien, den Untergrund, den zu tätigenen Grunderwerb und den Verkehrsraum in unmittelbarer Nähe, welcher einbezogen werden muss. In den Jahren 2022 bis 2025 ist die Umsetzung von neuen Tiefbaumaßnahmen, die ganz oder teilweise die Radinfrastruktur betreffen, in Höhe von 21,75 Mio. EUR geplant.

2. Die Sicherheit einer Kreuzung pro Jahr ab 2023 verbessern

Auch jede Kreuzung ist durch ihre Größe, ihr Raumangebot, welches in die Planung eingebogen werden kann, und die Verkehrsbelastung sehr unterschiedlich und Maßnahmen zur Verbesserung sind vielseitig. Daher lässt sich an dieser Stelle keine prinzipielle und seriöse Kostenschätzung durchführen. Ein Umbau von Kreuzungen nach dem geforderten holländischen Modell ist in jedem Fall sehr kostenintensiv (hier kann bei einer größeren Kreuzung mit Kosten in Höhe von 1 – 2 Millionen EUR gerechnet werden).

3. Planung eines flächendeckenden Radroutennetzes bis Ende 2023

Haupt- und Nebenrouten werden gemäß der Radverkehrsstrategie 2025 umgesetzt, eine Planungsvorgabe ist damit dem Grunde nach vorhanden.

4. Unebenes Natursteinpflaster auf Radrouten erneuern oder sanieren

Es gibt unterschiedliche Verfahren, welche dafür sorgen, dass Natursteinpflaster besser befahrbar ist. Diese reichen von einer besseren und dauerhaften Verfüllung, über das Schneiden und die Neuverlegung des vorhandenen Natursteinpflasters bis hin zum Austausch des Materials in „fahrradfreundlicher“ Qualität. Dabei ist mit Blick auf die Kosten immer eine Abwägung der Qualität des Pflasters und dem denkmalpflegerischen Spielraum zu tätigen. Unabhängig davon, dass Ziel der Stadt ist, die Infrastruktur für den Radverkehr möglichst zu verbessern, ohne den historischen Charakter zu vernachlässigen, muss in Bereichen, die formal unter Schutz gestellt sind, für jede Einzelmaßnahme eine Abstimmung mit der oberen Denkmalschutzbehörde (Land Niedersachsen) erfolgen.

5. Fahrradstraßenring bis Ende 2024 umsetzen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen planen

Die Kosten können hier noch nicht endgültig beziffert werden. Allerdings kann in Anbetracht der enormen ordnungsrechtlichen Herausforderungen und umfangreichen baulichen Maßnahmen ein Abschluss bis Ende 2024 nicht zugesichert werden. Aktuell plant die Hansestadt jedoch intensiv die kontinuierliche Fortsetzung des Fahrradstraßenrings. Für 2022 ist der Ausbau des Knotens Rote Straße/Wallstraße/Haagestraße vorgesehen. Bereits die Abstimmungen im Arbeitskreis Verkehr haben deutlich gemacht, dass ein durchgängiger Innenstadtring in Form einer Fahrradstraße im rechtlichen Sinne zu Zielkonflikten führt. Dies betrifft zum Beispiel den Knotenpunkt Altenbrückertorstraße/Ilmenaustraße, der im Falle der Umsetzung zu einer nicht gewollten Verlangsamung des ÖPNV führen wird. Ein Förderantrag für ein sehr umfangreiches Förderprogramm des Bundesministeriums für Umwelt wird derzeit unabhängig hiervon erarbeitet.

Schließlich hat die Verwaltung mit dem „Grundsatzbeschluss zum Entfall von Parkplätzen in der Innenstadt“ einen entscheidenden Schritt dafür eingeleitet, dass die Voraussetzungen für den Fahrradstraßenring geschaffen werden (können).

6. Installation von mindestens 100 öffentlichen Fahrradstellplätzen pro Jahr ab 2024

Die Beschaffung von Fahrradbügeln zum Parken von 100 Rädern pro Jahr kostet rund 5.000 € pro Jahr. Hinzu kommt der Aufwand für den Einbau durch die Abwasser, Grün und Lüneburger Service GmbH. Insbesondere für höherwertige Anlagen wie zum Beispiel überdachte Doppelstockanlagen zur besseren Sammlung werden deutlich teurer ausfallen und nur auf einer entsprechenden Planungsgrundlage erfolgen können.

VI. Möglichkeitsvorbehalt und Empfehlung

Trotz der skizzierten Bedenken empfiehlt die Verwaltung – auch aufgrund der damit verbundenen Signalwirkung - den Beitritt zu dem Bürgerbegehren.

Zu beachten ist schließlich, dass der Beschluss des Rates in seiner Umsetzung unter dem **sog. Möglichkeitsvorbehalt** steht.

Es sind die begrenzten Möglichkeiten der Hansestadt Lüneburg insbesondere bei dem Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen zu berücksichtigen, deren Einsatz nur im Rahmen des Möglichen erfolgen kann. Zu diesem Aspekt wird im Übrigen auf die Vorlage

VO/9613/21 verwiesen. Hiernach gilt der Möglichkeitsvorbehalt auch, wenn das Begehren innerhalb einer bestimmten Frist erfüllt werden soll. Ein an den Hauptverwaltungsbeamten und damit an die Verwaltung ergangener Auftrag steht stets unter dem Möglichkeitsvorbehalt, wenn er innerhalb einer bestimmten Frist erfüllt werden soll. Sofern nachvollziehbare Gründe, die beispielsweise personeller oder finanzieller Natur, dafür bestehen, dass eine von der Vertretung gesetzte Frist nicht eingehalten werden kann, ist eine solche Fristüberschreitung zu akzeptieren. Abgesehen davon steht dem Vertretungsorgan keine Sanktion für eine Fristüberschreitung zu Gebote. Gleiches gilt für einen nach § 32 Abs. 6 Satz 5 NKomVG a. F. ersetzenden Bürgerentscheid. Für weitergehende Ausführungen wird auf das Gutachten von Herrn Prof. Ipsen verwiesen (vgl. VO/9460/21).

Nichtsdestotrotz kann die Hansestadt durch den "Beitritt" zum o.g. Bürgerbegehren die Bedeutung der verkehrspolitischen Wende hervorheben, sodass ein Beschluss gemäß § 32 Abs. 6 Satz 5 NKomVG a.F. zu empfehlen ist.

VII. Sonstiges

Der Vollständigkeit halber sei zu dem hinzugefügt, dass durch diesen Beschluss auch Kosten in Höhe von ca. 100.000 EUR für die Durchführung eines Bürgerentscheides sowie auch sonstige sachliche und personelle Ressourcen eingespart werden könnten, die für die Durchführung eines Bürgerentscheides aufzubringen wären.

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)	X	
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)	X	
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)	X	
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		

Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen

X Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

und/oder

Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/_____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

Die Vorgaben wurden eingehalten.

Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.

oder

Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage:

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat macht von der in § 32 Abs. 6 Satz 5 NKomVG a.F. geregelten Abwendungsbezugnis Gebrauch und entscheidet im Sinne des Bürgerbegehrens.
2. Der Rat beschließt, dass die im Bürgerbegehren „Radentscheid“ genannten sechs verkehrspolitischen Maßnahmen umgesetzt werden sollen, unter Zugrundelegung der im Bürgerbegehren einzeln näher bezeichneten Maßnahmen und den dort genannten Erläuterungen.

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltun- gen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto- kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:
