

Nr.: 121-XVI./2019

| | | |
|------------------------|---|------------|
| ■ Dezernat | III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik | 18.09.2019 |
| ■ Fachbereich | Straßen | |
| ■ Verfasser/-in | Wiesiollek, Leonie | |
| ■ Telefon | 07621 410-3126 | |

| Beratungsfolge | Status | Datum |
|--|---------------|--------------|
| Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach | öffentlich | 09.10.2019 |
| Kreistag | öffentlich | 23.10.2019 |

Tagesordnungspunkt

Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN "Planung Radschnellverbindung Wiesental"

Beschlussvorschlag

1. Das Landratsamt Lörrach übernimmt die Planungsträgerschaft der Radschnellverbindung Wiesental auf den Gemarkungen der Stadt Lörrach, der Gemeinden Steinen und Maulburg sowie der Stadt Schopfheim unabhängig von der unterschiedlichen Baulast.
2. Zwischen dem Landkreis Lörrach und den Kommunen Lörrach, Schopfheim, Steinen und Maulburg ist eine entsprechende Vereinbarung zu schließen. Die Verwaltung wird beauftragt, bei Bedarf zunächst einen Letter of Intent mit den genannten Kommunen einzugehen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, beim Regierungspräsidium Freiburg bis Ende des Jahres einen Förderantrag (Zuschuss zu den Planungskosten [Lph. 1-5 HOAI], erwartete Förderquote 87,5%) einzureichen.
4. Liegt der bewilligte Förderantrag vor, so ist der Landkreis bereit, von den verbleibenden 12,5% der Planungskosten die Hälfte (6,25%) zu übernehmen. Die zweite Hälfte (6,25%) der verbleibenden Planungskosten ist von den Kommunen Lörrach, Schopfheim, Steinen und Maulburg zu tragen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, im Fachbereich Straßen eine zunächst auf fünf Jahre befristete Vollzeitstelle „Projektingenieur/in Radverkehr“ (Diplom-Ingenieur oder vergleichbare Ausbildung) zu schaffen und zu besetzen. Dieser Beschluss ergeht vorbehaltlich der Gesamt-Stellenplanung im Rahmen des Haushalts 2020 und des Zustandekommens des Planungsprojekts Radschnellverbindung Wiesental gemäß den vorher-

gehenden Ziffern.

6. Über den Fortschritt des Projekts ist regelmäßig zu berichten.

Bezug zum Haushalt

| | | |
|---|----------|--|
| Teilhaushalt | 4 | Mobilität, Umwelt und Strukturpolitik |
| Produktgruppe | 54.20 | Kreisstraßen |
| Produkt(e) | 54.20.01 | Bereitstellung und Betrieb von Kreisstraßen und Radwegen |
| Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?) | A | Im Landkreis besteht ein verbessertes Angebot an Radverkehrsinfrastruktur. |
| Leistungsziel / angestrebtes Ergebnis (Was müssen wir dafür tun?) | | |
| Zielerreichungskriterium (Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge): | | |

■ **Personelle Auswirkungen:** nein ja, ggf. Erläuterung

■ **Finanzielle Auswirkungen:** nein ja,

| | | | | |
|--|----------------------------|-----------------|------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt | Aufwand | Ertrag | einmalig in | wiederkehrend |
| | 102.750 € | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> im Finanzhaushalt | Investitions-kosten brutto | Zuschüsse u. ä. | Investitions-kosten LK netto | zeitliche Umsetzung |
| | 46.250 € | | 46.250 € | |

Mittelbereitstellung - in EUR -

| ErgebnisHH | | Zeilen-Nr. | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------------------|-----------------|------------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Bedarf | Erträge | | | | | | |
| | Personalaufwand | | 73.400 | 75.235 | 77.116 | 79.044 | 81.020 |
| | Sachaufwand | | 63.950 | 9.700 | 9.700 | 9.700 | 9.700 |
| | Kalk. Aufwand | | | | | | |
| Plan | Erträge | | | | | | |
| | Personalaufwand | | | | | | |
| | Sachaufwand | | | | | | |
| | Kalk. Aufwand | | | | | | |
| FinanzHH investiv | | Zeilen-Nr. | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | ab 2024 |
| Bedarf | Einzahlung | | | | | | |
| | Auszahlung | | | 23.125 | 23.125 | | |
| Plan | Einzahlung | | | | | | |
| | Auszahlung | | | | | | |

■ **Deckungsvorschlag** (wenn Mittelbedarf größer als Plan)

Begründung

■ Sachverhalt

1 Vorbemerkung

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 13.07.2019 greift die Situation auf, dass infolge der durchgeführten Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Landkreis Lörrach das Land Baden-Württemberg angekündigt hat, auf absehbare Zeit keine der untersuchten Routen im Wiesental, am Oberrhein und am Hochrhein im Rahmen einer Landes-Baulastträgerschaft umzusetzen. Kurzfristig angeboten werden allerdings Fördermittel für die Initiativplanung von geeigneten Radschnellverbindungen (RSV). Wegen hoher Förderquoten gewährt das entsprechende Programm auch attraktive Bedingungen. Mit den Städten Lörrach und Schopfheim und den Gemeinden Steinen und Maulburg fand vor diesem Hintergrund auf Ebene der Verwaltungsspitzen ein Austausch statt, der zu folgendem Projektvorschlag führt.

2 Beschreibung der Maßnahme

2.1 Trassenführung

Im Januar 2019 wurde die o. g. Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen abgeschlossen. Die RSV im Korridor Wiesental weist das höchste Potenzial der drei untersuchten Korridore auf. Die entwickelte Vorzugsvariante im Wiesental dient als Grundlage für die weitere planerische Ausarbeitung. Der gutachterliche Vorschlag für die Vorzugstrasse (siehe Anlage 2) hat eine Gesamtlänge von ca. 23 Kilometern. Die Strecke mit Potenzial (zwischen Lörrach und Schopfheim) weist eine Länge von ca. 17,6 Kilometern auf. Die RSV Wiesental führt somit von Schopfheim, über Maulburg, Steinen und Lörrach bis zur Ländergrenze Deutschland/Schweiz und dann über Riehen nach Basel. An der Landesgrenze schließt die RSV an das priorisierte Veloroutennetz des Kanton Basel-Stadt an.

Die RSV Wiesental kann zu einem Anteil von 83 % der Gesamtstrecke nach Umsetzung aller Maßnahmen den Standard „Radschnellverbindung“ erreichen. Damit liegt sie in der Gesamtstrecke über den vom Land Baden-Württemberg geforderten 80 %. Bei Betrachtung der Strecke mit geeignetem Potenzial (zwischen Lörrach und Schopfheim) ergibt sich ein etwas geringerer „Radschnellverbindung“-Standard von 78 %. Die RSV führt am neuen Zentralklinikum vorbei und kann damit weitere hohe Potenziale für den Radverkehr erschließen und zur guten Erschließung des Zentralklinikums durch den Radverkehr beitragen. Zwischen Lörrach und Steinen sowie in Schopfheim liegen diese deutlich über den geforderten 2.000 Radfahrten/Tag. Innerhalb Lörrachs wurden Potenziale bis zu 7.800 Radfahrten/Tag ermittelt.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde eine Maßnahmenkonzeption angefertigt. Die Maßnahmen sind im Konkretisierungsgrad einer Konzeptstudie entwickelt und beschrieben. Sie sind im weiteren Planungsprozess weiterzuentwickeln und zu konkretisieren.

2.2 Wirtschaftlichkeit

Neben der Maßnahmenkonzeption wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie eine Potenzialanalyse und eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt.

Die Kostenschätzung basiert auf Einheitskostensätzen, die den einzelnen Maßnahmen punkt- oder streckenbezogen zu Grunde gelegt wurden. Die Kosten, welche für die Realisierung der Streckenabschnitt mit hohem Potenzial erforderlich sind, belaufen sich auf insgesamt rund 14 Mio. Euro (brutto). Die ermittelten Gesamtkosten umfassen die Kosten für die Baumaßnahmen inkl. der erforderlichen Ingenieurbauwerke (z. B. Brückenneubau). Hinzu kommt ein An-

satz von 10 % für Unvorhergesehenes. Kosten für Planung, Grunderwerb, Ausgleichsmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit sind ebenfalls angesetzt. Für Planungskosten (inkl. Vermessung, Baugrundgutachten, Umweltverträglichkeitsprüfung etc.) wird dabei von einem Ansatz von 15 % der Baukosten und für Grunderwerb von 5 % der Baukosten ausgegangen.

Für die gesamte Trasse im Wiesental ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnisse von 2,38. Für die gekürzte Strecke mit Potenzial (zwischen Lörrach und Schopfheim) ergibt sich ein leicht verbesserte Nutzen-Kosten-Verhältnisse von 2,48. Das bedeutet, dass der gesamtwirtschaftliche Nutzen der RSV Wiesental mehr als doppelt so hoch ist als deren anzusetzender Aufwand.

3 Träger und Beteiligte des Vorhabens

Gemäß Straßengesetz Baden-Württemberg sind je nach Verkehrsbedeutung der RSV entweder Land, Landkreis oder Gemeinde als Baulastträger zuständig. Die RSV Wiesental kann aufgrund ihres hohen Radverkehrspotenzials (im Querschnitt mehr als 2.000 Radfahrer/Tag) und ihrer gemeindeübergreifenden Verbindungsfunktion in eine Verantwortung des Landkreises eingeordnet werden. Damit ist die Vergleichbarkeit mit Kreisstraßen gegeben. Bei einer solchen Klassifizierung sind Städte mit mehr als 30.000 Einwohnern – sofern es um Bereiche innerhalb der Ortsdurchfahrt geht – selbst Baulastträger. Für die RSV Wiesental bedeutet dies, dass dem Landkreis Lörrach die Baulastträgerschaft für Schopfheim, Steinen und Maulburg zukommt. Innerhalb Lörrachs ist die Stadt Lörrach Baulastträger.

Um eine gesamthafte Planung zu ermöglichen, schlägt die Verwaltung vor, dass das Landratsamt Lörrach für die gesamte RSV Wiesental federführend die Planungsträgerschaft übernimmt, unabhängig von der unterschiedlichen Baulast. Dies impliziert eine Koordinations- und Planungsverantwortung des Landkreises. Um den gemeinsamen Willen und eine Verbindlichkeit unter den Projektbeteiligten (Landkreis und Kommunen) zu schaffen, soll bei Bedarf vorab ein Letter of Intent unterzeichnet werden. Die detaillierten Rahmenbedingungen (Projektträgerschaft, Finanzierung usw.) werden nach Zustimmung der kommunalen Gremien in einer entsprechenden Vereinbarung zwischen allen Beteiligten zu regeln zu sein (vgl. Beschlussvorschlag Ziff. 1 und 2). Über diesen Ansatz und das weitere Vorgehen wurde in einem Gespräch des Landkreises mit der Bürgermeisterebene im September 2019 Einigkeit erzielt.

4 Planungskosten der RSV insgesamt und Berechnung der Fördermittel

Für die Planung der RSV Wiesental wird auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie und der identifizierten Vorzugstrasse mit folgendem Aufwand gerechnet:

Planungskosten (brutto):

| | |
|--|--------------------|
| Umweltverträglichkeitsstudie | 65.000 € |
| Landschaftspflegerischer Begleitplan + Artenschutz | 120.000 € |
| Objektplanung Verkehrsanlage Lph. 1-5 | 450.000 € |
| Objektplanung Ingenieurbauwerke Lph. 1-5 | 650.000 € |
| Planungsbegleitende Vermessung | 75.000 € |
| Verkehrsuntersuchungen | 120.000 € |
| Summe | 1.480.000 € |

Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei der Machbarkeitsstudie um eine konzeptionelle Ebene der Planung handelte. Die einzelnen Kosten können erst im Rahmen weiterer Planungen konkretisiert werden.

Fördermittel und Eigenanteil: Die Planung der RSV soll gemäß der Vereinbarung zwischen Bund und Ländern „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030“ in Höhe von 75 %

über Finanzhilfen des Bundes gefördert werden. Für die verbleibenden Kosten soll von der Landesförderung in Höhe von 50 % Gebrauch gemacht werden, die für das Jahr 2019 über die „Grundsätze zur Förderung von Planungsleistungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“ geregelt ist. Der verbleibende Eigenanteil des Landkreises und der Städte und Gemeinden liegt somit bei 12,5 % des Planungsaufwands. Eine Förderantragsstellung im Jahr 2019 hat darüber hinaus folgende Vorteile:

- Momentan ist der Fördertopf des Bundes für den Anteil Land Baden-Württemberg noch gut gefüllt, da nach aktuellem Kenntnisstand lediglich für die RSV Mannheim – Heidelberg und für eine RSV im Rems-Murr-Kreis entsprechende Finanzhilfen beantragt wurden.
- Im Jahr 2020 wird das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Baden-Württemberg (LGVFG) novelliert. Gemäß der Novelle sollen auch Planungsleistungen förderfähig sein. Das LGVFG weist hierfür allerdings ein – aufwändigeres – zweistufiges Verfahren auf.
- Solange Planungen über das LGVFG nicht förderfähig sind, gelten die „Grundsätze zur Förderung von Planungsleistungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“ die einen formlosen Förderantrag ermöglichen (vgl. *Beschlussvorschlag Ziff. 3*).

Ausgehend von den oben dargestellten Planungskosten in Höhe von 1.480.000 Euro beträgt die Summe der beantragten Finanzhilfen des Bundes 1.110.000 Euro und die des Landes 185.000 €. Der Eigenanteil der kommunalen Ebene beträgt damit 185.000 Euro:

| | |
|---|-----------------------|
| Zuwendungsfähige Kosten: | 1.480.000 Euro |
| Beantragte Finanzhilfen des Bundes (75 %): | 1.110.000 Euro |
| Beantragte Finanzhilfen des Landes (12,5%): | 185.000 Euro |
| Eigenanteil Städte/Gemeinden und Landkreis (12,5 %): | 185.000 Euro |

Die genaue Kostenverteilung zwischen dem Landkreis und den Städten und Gemeinden ist in der im Abschnitt 3 genannten Vereinbarung festzulegen. Verhandlungsstand auf Verwaltungsebene ist, dass Kommunen und Landkreis die verbleibenden Planungskosten jeweils hälftig, also im Umfang von 6,25 % (92.500 Euro) übernehmen, vgl. *Beschlussvorschlag Ziff. 4*. Durch eine 50 %ige Mitfinanzierung würden die vier Städte/Gemeinden ihr verbindliches Interesse an der Umsetzung der RSV zeigen. Andererseits profitiert auch die gesamte Raumschaft, da die RSV Wiesental nicht als singuläre Infrastruktur geplant ist, sondern direkt mit dem Radverkehrsnetz des Landkreises verknüpft sein soll.

Die projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit wird in der Machbarkeitsstudie mit ca. 40.000 Euro beziffert, wofür beim Land Baden-Württemberg ein Förderantrag mit einer Förderquote von 80 % gestellt werden kann. Es wird vorgeschlagen, dass der verbleibende Anteil von 20 % (8.000 Euro) vorläufig im Landkreishaushalt einzuplanen ist.

5 Realisierungshorizont und Gesamtzeitplan

Mit ihrer Streckenlänge von rund 17,6 Kilometern stellt die RSV Wiesental ein Projekt dar, welches über die üblichen Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs hinausgeht. Die Umsetzung soll in mehreren Abschnitten erfolgen, die so gewählt werden, dass am Abschnittsbeginn und -ende je ein Anschluss an die vorhandene Radwegeinfrastruktur besteht. Zur Erlangung des Baurechts sind für die einzelnen Abschnitte voraussichtlich unterschiedliche Planrechtsverfahren sinnvoll. Das Baurecht für die Abschnitte außerhalb der Ortsdurchfahrten muss voraussichtlich zu weiten Teilen über ein Planfeststellungsverfahren erlangt werden. Auf Abschnitten, für die keine naturschutzrechtlichen Untersuchungen und kein umfangreicher Grunderwerb notwendig sind, ist ein förmliches Verfahren voraussichtlich nicht erforderlich. Dies wird vor allem auf innerörtlichen Abschnitten gesehen, bei denen die RSV auf bestehenden Wegen oder auf vorhandenem Eigentum des Baulastträgers bzw. der Städte/Gemeinden hergestellt werden kann.

Ziel ist, erste Abschnitte, für die kein Planfeststellungsverfahren notwendig ist, vorrangig zu

umzusetzen. Im Zuge der Vorplanung können diese Abschnitte ermittelt und ein aufgeschlüsselter Zeitplan für die Realisierung aller Abschnitte erstellt werden. In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigen Meilensteine im Zusammenhang mit planfeststellungspflichtigen RSV-Teilen dargestellt.

| Planungsschritt | Zeitplan (bis) |
|----------------------------|-----------------------|
| Vorplanung | Q4 / 2020 |
| Entwurfsplanung | Q4 / 2021 |
| Planfeststellungsverfahren | Q1 / 2022 |
| Planfeststellungsbeschluss | Q2 / 2023 |
| Ausführungsplanung | Q1 / 2024 |
| Baubeginn | Q1 / 2025 |

Die dargestellten Rahmentermine basieren auf einem optimalen Verlauf.

6 Personalbedarf

Auch wenn die Planungsleistungen extern zu vergeben sind, wird bei dem RSV-Projekt ein erheblicher Koordinations-, Planungs- und „Bauherren“-Aufwand entstehen. Gemäß dem hier unterbreiteten Vorschlag würde dies durch das Landratsamt in „vereinbarter Planungsträgerschaft“ für den Landkreis und die vier Städte/Gemeinden ausgeübt. Dies erfordert die Schaffung einer zusätzlicher Projektingenieur/in-Stelle beim Fachbereich Straßen.

Vorgeschlagen wird, dass hierfür eine befristete Vollzeitstelle vorzusehen ist. Zwar wird das RSV-Planungsprojekt über die genannte Laufzeit nicht durchgehend einen vollen Stellenumfang belegen, aber das Engagement des Landratsamts im Radverkehr geht aktuell weit über die eingerichteten Stellenanteile der Radverkehrsbeauftragten von 50 % einer Vollzeitstelle hinaus. Dies konnte zuletzt nur dadurch gewährleistet werden, dass andere Aufgaben im Fachbereich Straßen zurückgestellt wurden und die Radverkehrsbeauftragte ihre volle Arbeitskraft (derzeit 80 % Arbeitszeitumfang) für Radverkehrsthemen eingesetzt hat.

Die Stellenplanung sollte vorbehaltlich des Gesamthaushaltsbeschlusses für 2020 und des Zustandekommens des RSV-Projekts erfolgen (vgl. *Beschlussvorschlag Ziff. 5*).

7 Offene Fragen

Zum jetzigen Zeitpunkt müssen einige Aspekte offenbleiben, z. B.:

- endgültiger Kostenteiler (weitere Umsetzung ab Lph. 6 HOAI) zwischen dem Landkreis, der Stadt Lörrach, den Gemeinden Steinen und Maulburg und der Stadt Schopfheim
- Verantwortung für Bau, Betrieb, Unterhaltung und Erhaltung der RSV
- endgültige Festlegung des Trassenverlaufs
- Bestimmung der relevanten Grenze der Ortsdurchfahrt auf dem Stadtgebiet von Lörrach

8 Fazit und Ausblick

Eine Realisierung zumindest großer Teilabschnitte der RSV Wiesental ist mit Finanzhilfen des Bundes und des Landes bis zum Jahr 2025 möglich. Da das Land keine eigene Baulastträgerverantwortung ausübt, sollte der Landkreis wegen seiner Koordinierungskompetenz und im Sinne eines kreisweit raumbedeutsamen Projekts zunächst die weiteren Planungen der gesamten RSV-Route von Schopfheim bis zur Landesgrenze in Lörrach übernehmen. Voraussichtlich

erreichbare hohe Förderquoten und die Einigkeit der beteiligten Städte und Gemeinden bieten gute Voraussetzungen hierfür.

Auf Basis des hier vorgeschlagenen Grundsatzbeschlusses und entsprechender Beschlüsse in den Städten und Gemeinden erscheint eine Förderantragstellung bis Ende 2019 (ggf. mit Nacharbeiten im 1. Quartal 2020) erreichbar. Der/die neu einzustellende Projektingenieur/in beim Fachbereich Straßen soll das Planungsprojekt möglichst frühzeitig im Jahr 2020 übernehmen.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

■ Anlagen

1. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN "Planung Radschnellverbindung Wiesental" vom 13.07.2019
2. Karte RSV Wiesental