

Nr.: 144/2025

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	18.06.2025
■ Fachbereich	Stabsstelle Strukturpolitik & Nachhaltige Mobilität	
■ Verfasser/-in	Hinrichs, Martina	
■ Telefon	07621 410-3010	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	09.07.2025

Tagesordnungspunkt

Radschnellverbindung Wiesental (RS7) - Sachstand

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	54.20	Kreisstraßen und -radwege

Klimawirkung positiv neutral negativ keine

Inhalt der Mitteilung

- Sachverhalt

Rückblick

Die Radschnellverbindung im Wiesental (RS7) zwischen Schopfheim und Basel soll Alltags- und Freizeitradelnden sicheres, schnelles und störungsarmes Fahrradfahren ermöglichen. Dabei werden neben den jeweiligen Ortszentren auch Naherholungsgebiete, der neue Campus Zentralklinikum in Lörrach sowie weitere Lern- und Arbeitsstätten miteinander verbunden. In dem 2020 begonnenen Prozess haben sich der Landkreis, die Städte Lörrach und Schopfheim und die Gemeinden Maulburg und Steinen in einer Projektgruppe und mit einer Planungs- und Finanzierungsvereinbarung für ein abgestimmtes Vorgehen dieses bedeutenden Infrastrukturprojektes zusammengeschlossen. Als wichtigstes Ergebnis konnten der Kreistag und die Gremien der beteiligten Städte und Gemeinden im Frühjahr/Sommer die Vorzugstrasse für den RS7 durch formale Beschlüsse festlegen.

Im Zuge der Haushaltsberatungen des Landkreises wurde die Verwaltung im November 2024 beauftragt, einen Grundsatzbeschluss über die Fortsetzung der Planungen (Leistungsphasen 3 & 4 HOAI) vorzubereiten (Vorlage Nr. 138-XVII./2024); weitere Haushaltsmittel für das Projekt wurden bis zu diesem Grundsatzbeschluss gesperrt.

Finanzierungssituation

Mit der konkreten Trassenführung und den weiterführenden Erkenntnissen ist die ursprüngliche Kostenschätzung anzupassen und zu präzisieren. Da sich die Baukosten im Rahmen der HOAI direkt auf den anzusetzenden Planungsaufwand auswirken, muss konzediert werden, dass der ursprüngliche Planungskostenansatz aus dem 2018 von 1,4 Mio. € (einschließlich Leistungsphase 5) nicht mehr ausreicht. Vielmehr ist als Gesamtansatz nunmehr von 4,4 Mio. € Planungsaufwand (bis Leistungsphase 5) auszugehen. Auf den ursprünglichen Ansatz bezogen wird das Planungsprojekt bislang zu 87,5% von Bund und Land gefördert.

Die Kostensteigerung resultiert aus folgenden Faktoren:

- genauere Definition der benötigten Ingenieurbauwerke,
- konkretere Planungsansätze im Routenverlauf,
- allgemeine Kostensteigerung in der Baubranche
- gegenüber der ersten Kostenschätzung jährlich überhöhte Kostensteigerungen durch die allgemeine Lage.

Der nun deutlich höhere Planungsaufwand kann mit der ursprünglichen Finanzierungs- und Fördermittelplanung nicht abgebildet werden. Daher wurde zwischen Ende 2024 und Mai 2025 in intensivem Austausch zwischen Landkreis, Regierungspräsidium und Verkehrsministerium Baden-Württemberg nach Lösungen für eine tragfähige Finanzierung gesucht. Die Übernahme der Baulast durch das Land lehnte das Ministerium allerdings ab.

Aktualisierung der Planungskostenpauschale im Rahmen des LGVFG

In Anbetracht der Novellierung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) im Frühjahr 2025 kann nun ein möglicher Lösungsweg für die Weiterfinanzierung aufgezeigt werden. So wurde die Berechnungsmethodik für die Planungskostenpauschale verändert. Besonders klimafreundliche Projekte, zu denen auch Radschnellverbindungen zählen, erhalten künftig eine höhere baubegleitende Erstattung der Planungskosten. Es gilt nun eine Pauschale

von 15% der förderfähigen Projektkosten. Die Finanzierungssituation ist insgesamt für den oben genannten Grundsatzbeschluss des Kreistags aufzuarbeiten – erneut in enger Abstimmung mit den beteiligten Städten und Gemeinden.

Standardeinhaltung bzw. -abweichungen

Die Verwaltung hat sich zusätzlich zu den finanziellen Fragestellungen mit der Umsetzbarkeit der Standards im Streckenverlauf befasst. Damit eine durchgehende Radschnellverbindung mit hohen Ausbaustandards erreicht werden kann, müssen auf einigen Streckenabschnitten starke Veränderungen im bestehenden Straßenraum, bspw. eine Reduzierung von Parkplätzen, vorgenommen werden. Dies stellt die Kommunen insbesondere in den urban geprägten Ortsteilen vor Herausforderungen.

Standardabweichungen stellen indessen Einschränkungen für die Förderfähigkeit einer Radschnellverbindung dar. Daher muss für eine Weiterplanung des Projekts eine Strategie hinsichtlich des Verzichts auf Standardeinhaltung bzw. auf Förderangebote in Bezug auf Teilstrecken festgelegt werden. Besonders im Bereich der Ortsdurchfahrt Lörrach-Brombach und teilweise in Lörrach-Stetten kann auf keiner der möglichen Achsen durchgängig der geforderte Standard eingehalten werden. Dies beeinträchtigt jedoch nicht den Status einer Radschnellverbindung zwischen Schopfheim und Lörrach. Gemeinsam mit den Städten und Gemeinden wird weiterhin das klare Ziel verfolgt, eine durchgehende schnelle Radverbindung im Wiesental zwischen Schopfheim und Basel auf hohem Standard befahrbar zu machen.

Weiteres Vorgehen

Auf der Grundlage der Erkenntnisse zu Planungsherausforderungen und -lösungen sowie zur Finanzierungssituation können ab sofort die nächsten Projektschritte angedacht werden. Dies soll in die beauftragte Vorbereitung eines Grundsatzbeschlusses mit folgenden Aspekten einfließen:

- **Planerisches Vorgehen:** Die nächsten Planungsphasen sollten nicht mehr entlang der Gesamttrasse vorgenommen werden, sondern abschnittsweise. Dazu ist die Bildung verkehrswirksamer Abschnitte notwendig. Dabei handelt es sich um Streckenabschnitte, deren Umsetzung auch eigenständig einen Mehrwert für den Radverkehr bietet. Auf diese Weise wird nach aktueller Einschätzung eine zeitnahe Umsetzung erster Teilabschnitte ermöglicht, ohne die Gesamt-Radschnellverbindung aus dem Blick zu verlieren.
- **Einbeziehung der Städte und Gemeinden:** Weiterhin erscheint die Zusammenarbeit in der Projektgruppe unerlässlich. Die grundlegenden Bearbeitungsschritte zum Projekt müssen aus Sicht der Verwaltung gemeinsam diskutiert und entschieden werden.
- **Kooperation mit dem Land:** Die enge Zusammenarbeit mit dem Land als Fördermittelstelle und auch als strategischer und ideeller Partner sollte aufrecht erhalten werden, um neben der Förderfähigkeit der einzelnen Abschnitte auch die Umsetzung des Gesamtprojekts zu unterstützen.

Zu alldem ist geplant, den Gremien im Oktober-Turnus entsprechende Beschlüsse vorzuschlagen.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter
