
Nr.: 239/2025

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	17.09.2025
■ Fachbereich	Stabsstelle Strukturpolitik & Nachhaltige Mobilität	
■ Verfasser/-in	Hinrichs, Martina	
■ Telefon	07621 410-3010	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	08.10.2025
Kreistag	öffentlich	22.10.2025

Tagesordnungspunkt

Radschnellverbindung Wiesental RS7(K), Entwurfs- und Genehmigungsplanung in verkehrswirksamen Abschnitten

Beschlussvorschlag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung für die Radschnellverbindung Wiesental RS7(K) zwischen Schopfheim und Basel in den Leistungsphasen 3 bis 5 gemäß HOAI innerhalb des ursprünglichen Kostenrahmens für die Planungsmittel fortzuführen. Dazu wird die Verwaltung beauftragt, die Vergabe der Planungsleistungen an ein geeignetes Ingenieurbüro vorzubereiten, mit der Option, weitere Büros für spezifische Planungsleistungen wie Tragwerksplanung und Grünplanung, hinzuzuziehen.
2. Die Planung der Radschnellverbindung ist abschnittsweise durchzuführen, mit besonderem Augenmerk auf die verkehrswirksamen Abschnitte, die eine schnelle und effiziente Umsetzung ermöglichen; die Erschließung des Dreiland-Klinikums wird hierbei priorisiert.
3. Entsprechend der bestehenden Planungs- und Finanzierungsvereinbarung wird die Verwaltung beauftragt, die enge Zusammenarbeit mit den Städten Lörrach und Schopfheim und dem Gemeinden Steinen und Maulburg fortzusetzen; zur Sicherung der Finanzierung und der rechtzeitigen Mittelbereitstellung ist sich weiterhin eng mit dem Fördergeber abzustimmen.
4. Über den Fortschritt des Projekts ist regelmäßig zu berichten.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	54.20	Kreisstraßen
Produkt(e)		
Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?)	54.20	Der Landkreis baut das Radwegenetz aus und stärkt die aktive Mobilität. Der Landkreis erhält seine Radverkehrsinfrastruktur in einem bedarfsgerechten, guten baulichen und betrieblichen Zustand.
Leistungsziel / angestrebtes Ergebnis (Was müssen wir dafür tun?)		
Zielerreichungskriterium (Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):		

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

■ **Finanzielle Auswirkungen:** nein ja,

im Ergebnishaushalt

Aufwand Ertrag einmalig in wiederkehrend

€ €

im Finanzhaushalt

Investitions- Zuschüsse Investitions- zeitliche
kosten brutto u. ä. kosten LK netto Umsetzung

686.000 € 644.500 € 41.500 € Ab 2026

Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2024	2025	2026	2027	ab 2028
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2024	2025	2026	2027	ab 2028
Bedarf	Einzahlung				92.500	184.000	368.000
	Auszahlung				98.000	196.000	392.000
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						

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

Begründung

■ Sachverhalt

Die Radschnellverbindung Wiesental RS7(K) 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 Dreiland-Klinikum Lörrach sowie weitere Lern- und Arbeitsstätten miteinander verbunden.

Dem Antrag des Landkreises auf Förderung der Planungskosten aus dem Jahr 2019 wurde mit Förderbescheid vom 20.04.2020 entsprochen und auf der Grundlage der geschätzten Baukosten eine Anteilsfinanzierung in Höhe von 87,5 % der Gesamtkosten als Höchstbetragsfinanzierung im Umfang von 1,295 Mio. € festgesetzt. Die Förderung beinhaltet 185.000 € aus dem Haushalt des Landes, der größere Rest kommt aus einem Sonderprogramm des Bundes. Die verbleibenden 12,5% bzw. bis zu 185.000 sind von der kommunalen Ebene zu tragen.

In dem 2020 begonnenen Planungsprozess haben sich der Landkreis, die Städte Lörrach und Schopfheim und die Gemeinden Maulburg und Steinen in einer Projektgruppe zusammengeschlossen und sich im Rahmen einer Planungs- und Finanzierungsvereinbarung auf ein abgestimmtes Vorgehen bei diesem für alle Beteiligten bedeutsamen Infrastrukturprojekt geeinigt. Der Kreistag und die Gremien der beteiligten Städte und Gemeinden legten im Frühjahr/Sommer 2024 die Vorzugstrasse für den RS7 durch formale Beschlüsse fest.

Im November 2024 wurde die Verwaltung des Landkreises im Rahmen der Haushaltsberatungen beauftragt, einen Grundsatzbeschluss zur Fortsetzung der Planungen vorzubereiten (Vorlage Nr. 138-XVII./2024). Weitere Haushaltsmittel für das Projekt wurden bis zu diesem Beschluss gesperrt. Der Grundsatzbeschluss soll mit dieser Vorlage herbeigeführt werden.

Zuletzt waren die Planungen zur Radschnellverbindung im Wiesental durch offene Finanzierungs- und Fördermittelfragen geprägt. Mit der abgeschlossenen Leistungsphase 2 nach HOAI, der festgelegten Vorzugstrasse und dem zugehörigen Abschlussbericht (Anlage 1) wurde vom Planungsbüro auch eine aktualisierte Kostenschätzung erarbeitet.

Gegenüber der Kostenschätzung von 2020 in Höhe von 14 Mio. €, werden die Baukosten für die Gesamttrasse nun mit rund 38 Mio. € beziffert. Dies hat auch eine Erhöhung der bisher geschätzten Planungskosten zur Folge, die nun auf 4,4 Mio. € geschätzt werden.

Kostenbaustein	Summe
Objektplanung Verkehrsanlagen Lph. 3 bis 5 nach HOAI	373.000 €
Grünplanungsleistungen	200.000 €
Objektplanung Ingenieurbauwerke & Tragwerksplanung Lph. 1 bis 5 nach HOAI	2.870.000 €
Planungsbegleitende Vermessung	50.000 €
Verkehrsuntersuchungen	110.000 €
Baugrunduntersuchungen	120.000 €
Kampfmitteluntersuchung	20.000 €
Sicherheitsaudit	315.000 €
Gesamtsumme (inkl. jährlicher Kostensteigerung)	4.400.000 €

Abb. 1: Übersicht über die voraussichtlichen Gesamtplanungskosten (Stand: 2025)

Streckenzuschnitt

Für die Festlegung der Vorzugsroute des RS7 zwischen Schopfheim und Lörrach wurde ein aufwändiger Abstimmungsprozess mit den beteiligten Städten/Gemeinden durchgeführt. Grundlage waren bundesweite Qualitätskriterien für Radschnellverbindungen, die auch in Baden-Württemberg Anwendung finden und Voraussetzung für eine Förderung sind.

Auf einigen Abschnitten, vor allem im Lörracher Stadtgebiet und in Brombach, können diese Standards jedoch nicht eingehalten werden. Aufgrund der Vielzahl und Länge der Abweichungen ist dort keine Förderung als Radschnellverbindung mehr möglich. Daher endet der förderfähige Abschnitt künftig bereits im Gewerbegebiet Brombach-Ost. Der restliche Abschnitt zwischen Brombach und Schopfheim liegt weiterhin in der Planungsträgerschaft des Landkreises.

Die Weiterführung auf Lörracher Stadtgebiet wird auch künftig durch die Stadt in hohem Radverkehrsstandard beplant und im Sinne einer durchgehenden Radschnellverbindung bis Basel abschnittsweise ertüchtigt. Erste Umsetzungen hierzu sind bereits auf den Weg gebracht.

Planungskosten / Finanz- und Fördermittel

Da die aktualisierten Gesamt-Planungskosten durch den Förderbescheid von Bund und Land sowie die Eigenanteile der Städte und Gemeinden nicht mehr abgedeckt werden, wurden die Finanzierungsoptionen für die weiteren Planungen geprüft. Dies erforderte eine enge Abstimmung der Verwaltung mit dem Regierungspräsidium und dem Verkehrsministerium. Ergebnis ist, dass keine zusätzlichen Fördermittel von Bund und Land für Radschnellverbindungen vorhanden sind. Auch eine Übernahme des RS7 in die Baulast des Landes abgelehnt.

Ein Lösungsansatz ergab sich mit der Änderung des Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) am 21.02.2025. Die Novellierung sieht eine Erhöhung der Planungskostenpauschale für besonders klimafreundliche Vorhaben – z. B. Radschnellverbindungen – von 10% auf 15% vor. Diese Änderung deckt voraussichtlich den erhöhten Finanzbedarf der Planungen komplett ab. Relevant ist, dass die Planungskostenpauschale (erst) baubegleitend ausgezahlt wird und die Finanzierung durch das LGVFG nur erreicht werden kann, soweit die zugesagten Fördermittel entsprechend des bestehenden Fördermittelbescheids ausgeschöpft worden sind. Vor diesem Hintergrund hat der Fördermittelgeber eine Weiterplanung und damit Ausschöpfung der bewilligten Planungsmittel in verkehrswirksamen Abschnitten und danach einen Wechsel in die erhöhte, nachgelagerte Förderung nach LGVFG dringend erbeten.

Die Auswirkungen auf die Finanz- und Fördermittelsituation stellt sich wie folgt dar:

Gemäß Abschlussbericht liegt die Baukostenschätzung für die gesamte RS7-Trasse bei 38 Mio. €. Eine 15%-Planungskostenpauschale bedeutet einen Förderwert in Höhe von rund 5,7 Mio. €. Abzüglich der bereits zugesagten Fördermittel (insgesamt 1,295 Mio. €) ergibt sich ein voraussichtliche zusätzliche Fördersumme von 4,405 Mio. €. Die aktuellen Schätzungen zum Planungskostenaufwand belaufen sich auf insgesamt 4,4 Mio. €. Bereits verausgabt wurden rund 545.000 €.

Baukostenschätzung	38 Mio. €	
15% LGVFG-Planungskostenpauschale	5,7 Mio. €	
Abzgl. Zugesagte Fördermittel von Bund und Land		1,295 Mio. €
Verbleibend LGVFG-Planungskostenpauschale		4,405 Mio. €
Aktuelle Kostenschätzung Planungsaufwand	4,4 Mio. €	
Bereits verausgabte Mittel (Fördermittel + Eigenanteile)	545.000 €	

Weiteres Vorgehen

Mit dem vorliegenden Abschlussbericht zur Leistungsphase 2 nach HOAI und der definierten

Vorzugstrasse ist es möglich und geboten, die nächsten Planungsschritte vorzubereiten. Nach Rücksprache mit dem Fördermittelgeber und den beteiligten Städten/Gemeinden sollen die weiteren Planungen abschnittsweise vorgenommen werden.

Abschnittsbildung

Zunächst werden, basierend auf dem Abschlussbericht, die Maßnahmenvorschläge auf der gesamten Trassenlänge zu Abschnitten zusammengefasst.



Abb. 1: Schematische Abbildung der verkehrswirksamen Abschnitte entlang der Vorzugstrasse

Die Bildung der Abschnitte erfolgt anhand folgender Kriterien:

- Gleiche Führungsformen
- Sinnvolle Abschnittslängen
- Eigenständige Funktionsfähigkeit (z. B. durch Berücksichtigung von Knotenpunkten und notwendige Bauwerke),
- Erheblicher Mehrwert in den Punkten Bevorrechtigung, Ausbaubreite und Verkehrssicherheit für Radfahrende – bereits als eigenständiger Abschnitt
- Integration in das bestehende Radverkehrsnetz
- Berücksichtigung paralleler Planungen auf dem jeweiligen Stadt-/Gemeindegebiet

Planungsfortgang

Die konkrete Beplanung der gebildeten Abschnitte soll phasenweise erfolgen. In einer ersten Phase wird mit zwei bis drei Abschnitten begonnen; die weitere Umsetzungsabfolge orientiert sich an den dann vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen.

Priorisierung

Die Priorisierung der Umsetzungsabfolge der ersten zu planenden Abschnitte ergibt sich anhand verschiedener Kriterien. Zeitlich maßgebend ist die Berücksichtigung parallel stattfindender Planungsprojekte. Dabei handelt es sich u. a. um die weiteren verkehrlichen Großprojekte im Wiesental (Straßenanbindung des Dreiland-Klinikums und Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn), die Entwicklung von Gewerbegebieten oder geplante Kanal- und Deckschichterneuerungen auf dem jeweiligen Gemeindegebiet. Außerdem sind das Maß der Komplexität der Planung und Umsetzung, der Nutzen für die Radfahrenden und eine Gleichverteilung über die einzelnen Gemeinden beachtet werden.

Es wird davon ausgegangen, dass in den einzelnen Phasen jeweils planungsintensivere Abschnitte und weniger planungsintensivere Abschnitte zu kombinieren sind, um die finanziellen und personellen Ressourcen effizient einzusetzen.

Die Bearbeitung der (abschnittsbezogenen) Leistungsphasen 3 - 5 nach HOAI ist unter Beachtung des Vergaberechts auszuschreiben. Gemeinsam mit dem Planungsbüro und der je nach Abschnitt betroffenen Stadt/Gemeinde wird die Planung auf der Grundlage der damaligen Vereinbarung fortgeführt. Außerdem sind die natur- und umweltschutzfachlichen Belange durch ein externes Grünplanungsbüro weiter zu bearbeiten. Für die Abschnitte mit technischen Bauwerken müssen entsprechende Tragwerks- und Bauwerksplanungsbüros beauftragt werden. Sollten zusätzlich Gutachten oder Studien benötigt werden, werden diese ebenso abschnittsweise betrachtet.

Konkrete Abschnitte der RS7-Trasse

Die konkreten Abschnitte wurden wie folgt definiert (von Nord nach Süd):

Schopfheim

- Abschnitt 1: KP Blasisstraße/ Hauptstraße – Blasisstraße – Roggenbachstraße
- Abschnitt 2: MBS Wehrer Straße – Schwarzwaldstraße
- Abschnitt 3: KP Schwarzwaldstraße/ Belchenstraße – Belchenstraße – Querung Schlierbach – Unterführung Bahn

Maulburg

- Abschnitt 1: Unterquerung B317 – bahnparallel – Feldbergstraße
- Abschnitt 2: Querung Hermann-Burte-Straße – Bahnhofstraße – Querung BÜ Köchlinstraße/ Neue Straße
- Abschnitt 3: Alemannenstraße ab Neue Straße bis Gewerbegebiet/ Gemarkungsgrenze

Steinen & Lörrach (Reststrecke bis Brombach)

- Abschnitt 1: Unterführung B317 – bahnparallel – Querung Wiese – parallel zur Wiese
- Abschnitt 2: Querung Eisenbahnstraße – parallel zur Wiese – Ortsausgang Steinen
- Abschnitt 3: Ortsausgang Steinen – bahnparallel bis zum Dreiland-Klinikum – Unterführung B317 – Querung Wiese – Einfahrt Gewerbegebiet Brombach-Ost

Begonnen werden soll prioritär mit dem Abschnitt Dreiland-Klinikum Lörrach. Die Priorisierung der folgenden Abschnitte wird derzeit noch in der Projektgruppe abschließend bestimmt.

Die Beauftragung eines geeigneten Ingenieurbüros findet (ausschließlich) im Rahmen der Ausschöpfung des bestehenden Fördermittelbescheids und des ursprünglich vom Kreistag beschlossenen Planungsaufwands statt. Die Planungsabschnitte werden so gewählt, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für die Planung der Leistungsphasen 3 bis 5 ausreichen.

Für die Planung weiterer Abschnitte wird dann ein Wechsel in das Abrechnungssystem über der nachgelagerten LGVFG-Pauschale notwendig, worüber künftig zu entscheiden sein wird. Die Kosten- und Finanzierungsvereinbarung ist dann neu zu treffen und unterliegt den jeweiligen Gremienbeschlüssen.

Baukosten / Finanz- und Fördermittel

Die Radschnellverbindung Wiesental RS7(K) liegt als Kreisradweg in der Baulastträgerschaft des Landkreises. Ebenso wie oben für die Planung erläutert kann auch der Bau abschnittsweise erfolgen. Dann werden ebenfalls abschnittsweise Fördermittel nach dem LGFVG (75%-Förderung für den Bau besonders klimafreundlicher Vorhaben) zur Verfügung stehen. Zusätzlich steht eine ursprünglich zugesagte Bau-Förderung seitens des Agglomerationsprogramms Basel im Raum, für die das Projekt allerdings mit aller Kraft beschleunigt werden muss.

Fazit

Der RS7 gilt als Leuchtturmprojekt in der Region und stellt einen wichtigen Baustein zur Mobilitätswende dar, indem sichere und komfortable Radverkehrsinfrastrukturen geschaffen werden. Wichtigen Quell- und Zielverkehren wird die Möglichkeit selbstaktiver und klimafreundlicher Mobilität geboten. Da das Projekt im Zusammenhang mit weiteren großen Infrastrukturprojekten zwischen Lörrach und Schopfheim, bspw. der Garten- und Wiesentalbahn, gedacht wird, werden erhebliche Synergieeffekte bei Planung und Bau und später für den Betrieb erzielt. Zur zeitnahen Umsetzung der beschriebenen Ziele ist eine abschnittsweise Weiterplanung mit Fokus auf verkehrswirksame Bereiche zielführend. Vorrang erhält dabei die Anbindung des Dreiland-Klinikums.

Trotz der prognostizierten Bau- und Planungskostensteigerungen überwiegen die Chancen der bereits genehmigten umfangreichen Fördermittel ergänzt durch die nachlaufende erhöhte Planungspauschale nach LGFVG. Diese können für verkehrswirksame Abschnitte optimal genutzt werden, ohne den Kreishaushalt oder den Haushalt der Städte/Gemeinden zu überfor-

dern. Die Ausschreibung weiterer Leistungsphasen ermöglicht, die enge Abstimmung mit den parallelen Infrastrukturprojekten und Gebietsentwicklungen fortzusetzen. Andernfalls müsste sich eine zentrale Radwegplanung im Wiesental mit Blick auf die jeweiligen Planungsbedürfnisse „hinten anstellen“.

Eine Weiterplanung von Abschnitten über den ursprünglichen Planungskostenumfang von insgesamt 1.480.000 € hinaus (87,5% davon übernommen durch Bund und Land) setzt einen neuen Kreistagsbeschluss voraus.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

- Anlagen
 - Abschlussbericht RS7(K), Stand 16.12.2024