



Verbandsversammlung am 23. Oktober 2020

- öffentlich -

Vorlage zu TOP 9

**Radschnellverbindung zwischen Baidt und Friedrichshafen
Gutachten zur Streckenbestimmung und Abschnittsbildung
- Vergabebeschluss**

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beauftragt das Planungsbüros BERNARD Gruppe ZT GmbH und VIA eG mit der Bearbeitung des Gutachtens „Streckenbestimmung und Abschnittsbildung für eine Radschnellverbindung zwischen Baidt und Friedrichshafen“ in Höhe von voraussichtlich netto 118.680 Euro, das entspricht einem Bruttobetrag von 141.229 Euro.

1 Vorbemerkung

Im März 2019 wurde die Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Baidnt und Friedrichshafen abgeschlossen. Die ermittelte Vorzugstrasse hat eine Länge von 29 km und erreicht auf 85% der Gesamtstrecke die Qualitätsstandards für eine Radschnellverbindung. Mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 2,0 wurde deren Wirtschaftlichkeit nachgewiesen.

Für die Abschnitte zwischen Weingarten und Ravensburg hat das Land Baden-Württemberg die Baulast übernommen. In der Weiterführung in Richtung Friedrichshafen sowie zwischen Baidnt und Baienfurt wurde die Radschnellverbindung im April 2019 als Radschnellverbindung in der Baulast der Kreise eingestuft. Damit liegt die Baulast zunächst bei dem Landkreis Ravensburg und dem Bodenseekreis.

Um rasch mit der Planung voranzukommen, hat der Regionalverband die Federführung für die Planung der gesamten Strecke übernommen und Fördermittel in Höhe von 4 Mio. Euro beim Bund und Land beantragt. Diese wurden im Juli 2020 bewilligt. Die Förderquote beträgt 87,5%, wovon der Bund 75% und das Land 12,5% beitragen. Der Eigenanteil der kommunalen Baulastträger (beide Kreise und die Städte Ravensburg und Friedrichshafen) beträgt 12,5% (rund 427.000 Euro). Der Bewilligungszeitraum läuft bis zum 31.12.2024, die Zuwendung erstreckt sich auf die Planung der Radschnellverbindung bis zur Ausführungsplanung (Leistungsphasen 1-5 nach HOAI).

2 Inhalt des geplanten Gutachtens

Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurden für insgesamt sechs Abschnitte jeweils zahlreiche Varianten möglicher Streckenverläufe untersucht, bewertet und diskutiert. Daraus wurde eine Vorzugstrasse entwickelt, die hinsichtlich der Realisierbarkeit, der Kosten und der Nutzen vertiefend betrachtet wurde. Eine Festlegung auf diese Trasse ist jedoch noch nicht erfolgt, auch gibt es keine Gremienbeschlüsse zur Realisierung der Radschnellverbindung. Erst mit Festlegung auf eine konkrete Linie für die Radschnellverbindung können die weiteren Planungsschritte nach den Leistungsphasen der HOAI angegangen werden. Dabei ist auch von Bedeutung, im Rahmen welcher Verfahren die weiteren Planungen durchzuführen sind.

Im Rahmen des Gutachtens sind vorrangig folgende Ziele zu verfolgen:

- Abstimmung und Festlegung des konkreten Verlaufs einer Radschnellverbindung zwischen Baidnt und Friedrichshafen mit Verwaltung, Gremien und Bürgern,
- Bildung sinnvoller Abschnitte für die weiteren Planungsschritte.

Für eine zügige Umsetzung der Radschnellverbindung ist eine breite Akzeptanz durch möglichst alle Akteure und die Bürgerinnen und Bürger hilfreich. Daher ist es wichtig, die Verwaltung, die Gremien und die Bürgerinnen und Bürger mitzunehmen und davon zu überzeugen, dass die Radschnellverbindung ein zukunftsweisendes Infrastrukturprojekt und eine Bereicherung für die Kommunen und die ganze Region ist.

Die Abstimmung und Festlegung des Linienvverlaufs der Radschnellverbindung erfolgt auf drei Ebenen:

- Anliegergemeinden,
- Bürgerinnen und Bürger,
- Politische Gremien.

Zunächst erfolgen Informations- und Abstimmungsgespräche mit allen Anliegergemeinden. Dabei werden Chancen und Hindernisse einer Realisierung der Vorzugstrasse diskutiert. Ggf. sind

weitere Linienverläufe zu betrachten und abzuwägen. Ferner sind Erfordernisse für Grunderwerb, Belange des Umwelt- und Naturschutzes sowie weitere relevante Aspekte abzuklären.

Das Ergebnis der Informations- und Abstimmungsgespräche soll in einem nächsten Schritt den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt werden. Sie sollen ebenfalls die Möglichkeit zur Beteiligung erhalten. Die Beteiligung erfolgt in Form einer Online-Beteiligung. Die Bürgerinnen und Bürger können potenzielle Trassen- und Trassenvarianten einsehen und aus ihrer Sicht bewerten. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, eigene Vorschläge in der Online-Karte einzutragen. Die Gutachter prüfen alle Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürgern und bewerten diese. Das Ergebnis ist entweder eine Bestätigung der vorgeschlagenen Trasse oder ein neuer Vorschlag. Dieser ist dann mit den betroffenen Kommunen erneut zu diskutieren, mit dem Ziel der Festlegung auf eine konkrete Streckenführung.

Der Abstimmungsprozess und das Ergebnis der Linienfindung sollen abschließend in den Gremien aller Kommunen vorgestellt werden. Ferner werden Beschlüsse in den beiden Kreistagen sowie der Verbandsversammlung angestrebt. Erst mit der Festlegung auf einen konkreten Linienverlauf und den jeweiligen Beschlüssen können die weiteren Planungsschritte begonnen werden.

Die weitere Planung und Umsetzung der Radschnellverbindung ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig (z.B. Erfordernis von Grunderwerb, Planungsverfahren, politischer Wille, Bereitschaft und Akzeptanz der Akteure vor Ort etc.). Es ist damit zu rechnen, dass einzelne Abschnitte vergleichsweise einfach und zügig umsetzbar sind, andere schwieriger und daher einen längeren Vorlauf benötigen. Um die Radschnellverbindung möglichst rasch sichtbar zu machen, sollen erste Abschnitte zeitnah umgesetzt werden. Dazu sind im Rahmen des Gutachtens sinnvolle Planungs- und Realisierungsabschnitte zu bilden. Diese werden anschließend die Basis für die Planung nach der HOAI bilden.

Die Definition der Planungsabschnitte erfolgt u.a. auf der Grundlage der Maßnahmenkategorie zur Herstellung des Standards einer Radschnellverbindung (Neu- oder Ausbau, verkehrstechnische Maßnahmen) sowie den jeweiligen Betroffenheiten im Abschnitt. Weiterhin sind Abhängigkeiten zu anderen Planungen zu prüfen und deren mögliche Realisierungshorizonte abzuschätzen. Das Ergebnis ist die Festlegung sowie eine Empfehlung zum jeweils weiteren Vorgehen für die einzelnen Planungsabschnitte.

Die BERNARD Gruppe ZT GmbH aus Stuttgart und das Planungsbüro VIA aus Köln werden das Projekt gemeinsam bearbeiten. Gemeinsam haben beide Büros die Machbarkeitsstudie für diese sowie weitere Radschnellverbindungen (u.a. Konstanz-Singen (Hohentwiel), Landeshauptstadt Stuttgart) in Baden-Württemberg erstellt, wodurch zum einen Kenntnisse des Planungsraums und zum anderen die Kenntnis der Akteure gegeben ist. Weiterhin sind Synergieeffekte in der Bearbeitung zu erwarten, welche durch die parallele Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes für den Gemeindeverband Mittleres Schussental (GMS), der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes für den GMS und diesem Gutachten resultieren können. Der Abschluss des Gutachtens ist für Mitte 2021 geplant.

3 Organisatorische und finanzielle Abwicklung

Die organisatorische und finanzielle Abwicklung des Gutachtens soll anlog dem Verfahren geregelt werden, wie es schon bei der Beauftragung der Machbarkeitsstudie angewandt wurde. Der Regionalverband wird als Auftraggeber fungieren und die anfallenden Kosten nach Rechnungseingang direkt beim Regierungspräsidium (als Vertretung der Fördergeber Bund und Land) und

den entsprechenden kommunalen Baulastträgern (welche den kommunalen Eigenanteil übernehmen) abrufen und an den Auftragnehmer weiterleiten. Für den Regionalverband entstehen durch die Beauftragung des Gutachtens keine Kosten.