

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	27.11.2019	öffentlich	Beschlussfassung

Planung der Radschnellverbindung Filstal

I. Beschlussantrag

1. Der Landkreis koordiniert die kommunale Trägerschaft einer Radschnellverbindung im Filstal zwischen Ebersbach/Kreisgrenze bis Geislingen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Sicherstellung der kombinierten Förderung durch Bund und Land (zusammen 87,5% Zuschüsse) noch in diesem Jahr einen entsprechenden Antrag auf Förderung der Planungskosten für die Leistungsphasen I-IV zu stellen, da die angebotene Bewilligung der Landeförderung in diesem Umfang zunächst für 2019 begrenzt ist.
3. Der Landkreis ist bereit, die anfallenden Planungskosten (unter Berücksichtigung der Förderung mit 87,5 %) hälftig zu übernehmen. Die Kosten in Höhe von 148.000 € können auf die Haushaltsjahre 2020 und 2021 verteilt werden. Die Städte und Gemeinden werden für die Planungsphasen I-IV, durch die eine Konkretisierung der Planung erreicht wird, zunächst unter Berücksichtigung der Streckenanteile (vgl. II.) beteiligt. Dies gilt ausdrücklich nicht für die weiteren Planungsphasen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Funktion der Radschnellverbindungen

Die Schaffung leistungsfähiger Radschnellverbindungen ist aktuell der zentrale Bestandteil der Radverkehrsförderung durch Bund und Land. Dadurch sollen die Mobilitätsanteile des Radverkehrs nachhaltig gesteigert werden. Radschnellverbindungen bieten grundsätzlich die Chance, die Modal Split Anteile im Alltagsverkehr zu erhöhen. Vor allem auf der Achse im Filstal könnten zusätzliche Potenziale erschlossen werden, wenn durchgängige Verbindungen mit nur wenigen Kreuzungspunkten geschaffen werden, die deutlich höhere Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen. Perspektivisch können die Einsatzradien des Fahrrads im Alltagsverkehr ausgeweitet werden. Der Landkreis hat sich in den zurückliegenden Jahren zunächst auf den Auf- und Ausbau der touristischen

Radverkehrsinfrastruktur konzentriert. Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrswende sollten für das Fahrrad als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel dringend auch im Alltagsverkehr jetzt deutlich verbesserte Strukturen geschaffen werden. Radschnellverbindungen bieten vor allem auf Achsen mit höherer Verdichtung hierfür ausgezeichnete Möglichkeiten.

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Filstal

Der Landkreis Göppingen beauftragte mit Beschluss des UVA im Herbst 2017 zu diesem Zweck die Machbarkeitsstudie zu einer Radschnellverbindung zwischen Ebersbach, Uhingen, Göppingen, Eislingen, Salach, Süßen, Gingen, Kuchen und Geislingen (s. Anlage) durch das Büro VIA, Köln. Die Studie wurde mit 80 % Zuschuss durch das Land gefördert. Auf BU 2019/095 wird verwiesen.

Bis zum Abschluss der Studie im Sommer 2019 wurde in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Städten und Gemeinden folgende Ergebnisse erarbeitet:

- Die Machbarkeitsstudie zeigt deutlich, dass die Umsetzung nicht nur technisch machbar, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll ist.
- Das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse von 1,7 belegt die Wirtschaftlichkeit der untersuchten Trasse eindeutig.
- Die Baukosten (einschl. Planungskosten) für die Herstellung einer Radschnellverbindung im Filstal wurden mit rd. 39,2 Mio. € ermittelt.
- Entsprechend der Klassifizierung durch das Land erreicht die Strecke im Filstal nicht die Kriterien für die Übernahme in die Baulast des Landes (100 % Förderung)
- Die Landkreise sowie die Städte und Gemeinden können jedoch bei Übernahme in die kommunale Baulast eine Förderung von bis zu 87,5 % der Gesamtkosten erhalten. Die Landkreise sind aufgerufen, eine koordinierende Funktion wahrzunehmen.
- Die Förderungen werden in der Reihenfolge des Eingangs gewährt (sogenanntes „Windhundverfahren“).
- Die Förderquote ist in diesem Umfang allerdings zunächst auf das Jahr 2019 begrenzt. Diese Einschränkung wurde erst jüngst bekannt.

Der Verlauf der geplanten Radschnellverbindung sowie die prognostizierten Potenziale (Verkehrsmengen) sind auf den im Anhang verfügbaren Karten dargestellt.

Im Rahmen einer Impulsveranstaltung am 2. Mai 2019 gab das Ministerium für Verkehr die vorläufige Zuordnung der Baulast aller derzeit in Baden-Württemberg geplanten Radschnellverbindungen bekannt:

- Die potentielle Radschnellverbindung Ebersbach – Göppingen – Geislingen würde dabei laut Zuordnung in der Baulast des Kreises bzw. der Kommunen liegen, da die erwarteten Verkehrsströme nicht in allen Abschnitten die Mindesthöhe für die Baulast des Landes (> 2.500 Radfahrende außerorts) erreicht werden.
- Diese hohen Kriterien würden nur im Abschnitt Göppingen-Süßen greifen. Die Stadt Süßen kann jedoch nicht formaler Endpunkt einer Radschnellverbindung sein, da sie derzeit über keine zentralörtliche Funktion nach dem Landesentwicklungsplan verfügt. Diese wird durch die Stadt Süßen jedoch angestrebt.
- Gegebenenfalls kann die Baulast auch nachträglich an das Land übertragen werden, sobald die formalen Kriterien (Auslastung und/oder zentralörtliche Einstufung) erfüllt werden.

Mit Schreiben des Landrats vom 22.05.2019 wurde, wie bereits erwähnt, nochmals die Bitte an das Ministerium herangetragen, zu dieser Fragestellung ein Fachgespräch zu führen. Der Landkreis betrachtet die Verbindung durch das Filstal als konsequente Fortführung der metropolitanen Achse im Neckar- und Filstal bis Plochingen/Reichenbach, für die das Land die Gesamtverantwortung in Form eines Pilotvorhabens sieht. Umstritten sind die zwischen Plochingen und Ebersbach erwarteten Potenziale.

Am 16.08.2019 antwortete das Ministerium, dass Radschnellwege zentrale Orte verbinden müssen, Süßen bisher aber noch nicht als solcher eingestuft ist. Zudem erreichen die Prognosezahlen mit weniger als 2.500 Radlern pro Tag außerorts nicht das geforderte Potenzial auf der gesamten Verbindung. Bei dem anschließenden Gespräch, das leider erst am 16.10.2019 stattfinden konnte, wurde keine veränderte Sachlage gegenüber den oben formulierten Rahmenbedingungen für die Baulast und Förderung erreicht. Um dennoch eine Gesamtplanung zu ermöglichen, wurde dem Landkreis angetragen, die Federführung bei der Planung zu übernehmen und zeitnah die Förderung möglichst noch in 2019 zu beantragen. Die Landkreise Rems-Murr und Lörrach wurden diesbezüglich bereits aktiv und haben ihrerseits Planungszuschüsse beim Land eingereicht.

Am 17. Oktober fand ein Treffen mit den potenziell zu beteiligenden Städten und Gemeinden im Filstal statt. Hierbei hat das Landratsamt vorbehaltlich einer Entscheidung des Gremiums in Aussicht gestellt, entsprechend den Empfehlungen des Verkehrsministeriums den Planungsprozess als Koordinator einzuleiten sowie einen Teil der auf kommunaler Seite anfallenden Planungskosten zu übernehmen. Die Stadt Göppingen, die mit mehr als 30.000 EW formal eine eigene Planung beauftragen müsste, steht dem Angebot, sich bei der Gesamtplanung zu beteiligen, offen gegenüber (ein vertiefendes Gespräch steht noch aus). Auch die anderen bei dem Termin anwesenden Städte und Gemeinden haben diesen Weg grundsätzlich unterstützt, jedoch waren zwei Kommunen nicht vertreten.

Für die weiteren Planungskosten (Phasen V-VIII mit weiteren rd. 2 Mio. €) und die Umsetzung der eigentlichen Baumaßnahmen (rd. 34,9 Mio. € einschl. Grunderwerb und Ausgleichsmaßnahmen) können ebenfalls 75 % Bundeszuschüsse abgerufen werden. In welchem Umfang das Land (bisher +12,5% aus dem LGVFG) weitere Förderung anbietet, ist derzeit nicht gesichert. Für die Bearbeitung der Phasen I-IV werden rd. 18 Monate veranschlagt.

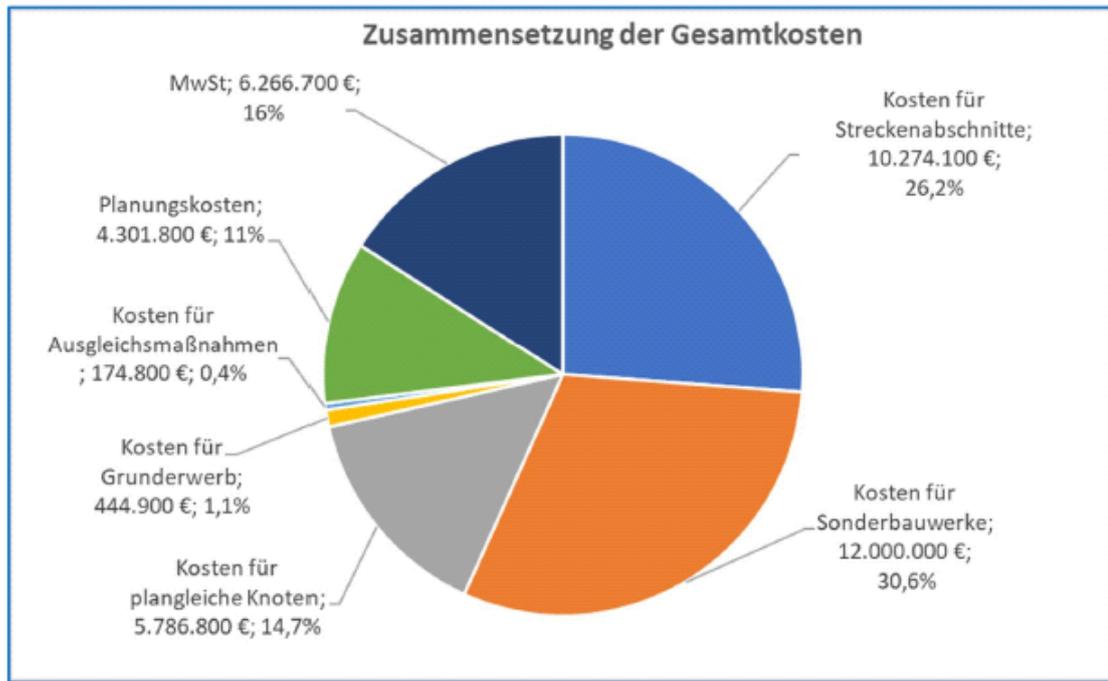


Abbildung: Zusammensetzung der Gesamtkosten

Zu sehen ist, dass die weitere Umsetzung (Planung und Bau) über mehrere Haushaltsjahre zu verteilen ist und perspektivisch nicht vor 2022 anfällt. Jedoch wird sich diese auf mittlere Sicht nicht ohne die weitere Beteiligung des Landkreises, auch an den Baukosten, realisieren lassen

Finanzierung der Planungsphasen I-IV

Um die Einrichtung einer Radschnellverbindung im Filstal zügig auf den Weg zu bringen, sollte der Landkreis in koordinierender Funktion zunächst die Planung für die Leistungsphasen I-IV beauftragen. Die Verwaltung empfiehlt zunächst eine Beauftragung der Planung für die Leistungsstufen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung mit Kostenschätzung), um auch den Gemeinden die Möglichkeit für die weitere Finanzplanung zu bieten. In weiteren Planungsschritt soll dann die Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung und Kostenberechnung) und 4 (Genehmigungsplanung) beauftragt werden.

Als Anreiz für die Städte und Gemeinden, das Projekt gemeinsam zu stemmen, schlägt die Verwaltung vor, dass der Landkreis sich zur Konkretisierung der erforderlichen Baumaßnahmen hälftig an den Kosten beteiligt. Hierfür werden insgesamt rd. 148.000 € veranschlagt. Diese könnten entsprechend des

anfallenden Aufwands auf die Haushaltsjahre 2020 und 2021 verteilt werden

Der verbleibende Anteil in gleicher Höhe sollte möglichst einfach und nachvollziehbar auf die beteiligten Städte und Gemeinden aufgeteilt werden. Hierfür böte sich an, für die Leistungsphasen I-IV ausschließlich auf die Länge des jeweiligen Streckenabschnitts auf den Markungen abzuheben.

Anteilige Streckenabschnitte der Radschnellverbindung Filstal (Gesamtlänge 31,369 km) innerhalb der Gemeinden:

Kommune	Länge des Abschnitts	in %
Geislingen	1.965 m	6,26 %
Kuchen	2.475 m	7,89 %
Gingen	4.135 m	13,18 %
Süßen	2.345 m	7,48 %
Salach	725 m	2,31 %
Eislingen(Var. Filsstr.)	3.975 m	12,67 %
Göppingen (neue Var.)	5.840 m	18,62 %
Uhingen (neue Var.)	5.309 m	16,92 %
Ebersbach	4.600 m	14,66 %
Gesamtlänge	31.369 m	100 %

Für die Planung entsprechend der Leistungsstufen I-IV wird mit einem zeitlichen Aufwand von rd. eineinhalb bis zwei Jahren ab Beauftragung gerechnet.

Auf dieser Grundlage sind weitere Entscheidungen zur Umsetzung und Finanzierung der Bauausführungsplanung und der erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur zu treffen. Dabei ist von einem weiteren Engagement des Landkreises auszugehen.

III. Handlungsalternative

1. Eine Förderung des Planungsprozesses wird erst zu einem späteren Zeitpunkt (2020) beantragt. Damit kann eine Förderung der Planung in Höhe von 87,5 % nicht mehr sicher gewährleistet werden, da die Landesförderung bis jetzt nur für das Jahr 2019 bewilligt ist und ab 2020 voraussichtlich modifizierte Förderbedingungen gelten sollen. Von einer höheren Förderquote ist in keinem Fall auszugehen.
2. Die Planung der Radschnellverbindung wird nicht gebündelt durch den Landkreis und für die beteiligten Gemeinden in die Wege geleitet. Damit wird der Umgang mit der Radschnellverbindung als Gesamtprojekt künftig sehr aufwändig und schwierig bzw. kann das gesamte Vorhaben gefährden.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Die Kosten für die Planung wurden in Anlehnung an die HOAI (Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen) durch das Planungsbüro VIA geschätzt. Diese belaufen sich für die Leistungsphasen I-IV zunächst auf rd. 2,36 Mio. €.

Das Land Baden-Württemberg hat im Frühjahr 2019 kurzfristig eine Förderung für Planungsleistungen für kommunale Radschnellverbindungen ermöglicht. Damit kann zusammen mit der Bundesförderung im Idealfall ein Fördersatz von 87,5% erreicht werden. Bund und Land bieten damit auch für die Planung kommunaler Radschnellwege dieselben Konditionen, wie durch die Kombination der Förderprogramme des Bundes und des Landes (LGVFG) bereits für deren Bau erreicht werden können.

Seitens des Bundesverkehrsministeriums werden den Ländern aktuell mit der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017-2030“ Finanzhilfen zur Förderung von Radschnellverbindungen in Höhe von jährlich 25 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Mit der Kombination der Bundes- und Landesförderung kann der Bau von Radschnellverbindungen bereits heute mit einer attraktiven Förderquote von 87,5% unterstützt werden. Für die Planung war dies bisher nicht möglich gewesen. Dadurch beläuft sich der kommunale Anteil für die Radschnellverbindung im Filstal bezogen auf die Leistungsphasen I-IV zunächst auf rd. 296.000 €.

Die Anträge können vom Landratsamt Göppingen für die gemeinsame Planung der Radschnellverbindung in kommunaler Trägerschaft bei den jeweiligen Regierungspräsidien eingereicht werden. Bei Antragsstellung beider Förderprogramme (Bund und Land) zu Planungsleistungen genügt ein Anschreiben, indem eine Beantragung beider Förderprogramme explizit genannt wird.

Da die Bewilligung der Landesförderung zunächst für das Jahr 2019 begrenzt ist, besteht die Fördermöglichkeit nur, solange ausreichende Haushaltsmittel vorhanden sind („Windhundverfahren“).

Bei der vorgeschlagenen hälftigen Übernahme der Planungskosten für die Leistungsphasen I-IV fallen beim Landkreis Kosten in Höhe von rd. 148.000 € an. Diese wären je zur Hälfte auf die Haushaltsjahre 2020 und 2021 zu verteilen. Hierbei würde es sich um eine Freiwilligkeitsleistung des Landkreises handeln.

Entsprechende Haushaltsmittel von rd. 74.000 € wären über die Änderungsliste in den Haushalt 2020 einzustellen.

Für die Realisierung einer "Radschnellverbindung Filstal" im Landkreis Göppingen sind mittel- und langfristig keine Haushaltsmittel im Landkreishaushalt mit Finanzplanung sowie dem Finanzkonzept 2030 inkl. der Merkpostenliste eingestellt bzw. berücksichtigt. Es handelt sich um eine Freiwilligkeitsleistung des Landkreises Göppingen.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Themen des Zukunftsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Gesundheitsvorsorge u. -förderung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat