



Regionalverband  
Südlicher Oberrhein

IM ZENTRUM DER TRINATIONALEN  
METROPOLREGION  
OBERRHEIN

DS PIA 05/18  
(Anlage)

Freiburg i. Br., 10.04.2018

Unser Zeichen: 5264

Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19  
79102 Freiburg i. Br.

## Planungsausschuss am 26.04.2018

### TOP 4 (öffentlich)

#### Projekt „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“

hier: Auftragsvergabe für eine grenzüberschreitende Machbarkeitsstudie Offen-  
burg – Appenweier/Willstätt – Kehl – Strasbourg

– *beschließend* –

#### 1. Beschlussvorschlag:

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein

- 1.1 dankt dem Land Baden-Württemberg die Erstellung der Machbarkeitsstudie mit Landesmitteln in Höhe von 80% zu unterstützen.
- 1.2 beauftragt die Bietergemeinschaft bestehend aus den Planungsbüros VIA eG und Planersocietät entsprechend deren Angebot vom 29.01.2018 zum Gesamtpreis von 49.623,- Euro (brutto) eine Machbarkeitsstudie für o.g. Korridor zu erarbeiten.

## 2. Anlass und Begründung

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hatte entsprechend dem Beschluss des Planungsausschusses vom 28.04.2016 eine Potenzialstudie für Radschnellwege in der Region von externen Gutachtern erarbeiten lassen. Im Ergebnis hatten die Gutachter für sieben Korridore innerhalb der Region die erforderlichen Potenziale nachgewiesen und die Erarbeitung von Machbarkeitsstudien empfohlen. Der Planungsausschuss hatte daraufhin am 18.05.2017 beschlossen, zunächst für vier dieser sieben Korridore – zwei im Teilraum Freiburg und zwei im Teilraum Offenburg – Machbarkeitsstudien in Auftrag zu geben.

(DS PIA 10/16)

(DS PIA 07/17)

Korridor	Status
Freiburg im Breisgau – Emmendingen/Waldkirch	Machbarkeitsstudie in Bearbeitung
Freiburg im Breisgau – Umkirch/March	Machbarkeitsstudie in Bearbeitung
Offenburg – Gengenbach	Machbarkeitsstudie in Bearbeitung
Offenburg – Friesenheim – Lahr	Machbarkeitsstudie in Bearbeitung
Freiburg im Breisgau – Kirchzarten	
Freiburg im Breisgau – Bad Krozingen	
Offenburg – (Appenweiler) – Willstätt – Kehl	

Eine Besonderheit unter den vorgenannten Korridoren, die von den Gutachterbüros in der Potenzialanalyse für eine Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen wurden, weist der Korridor Offenburg – (Appenweiler) – Willstätt – Kehl auf. Denn obwohl die von der Stadt Strasbourg ausgehenden grenzüberschreitenden Potenziale auf Grund kurzfristig nicht verfügbarer Daten auf der französischen Seite nicht in die Potenzialberechnung eingeflossen sind, hat die Analyse bereits ein hohes Potenzial ergeben. Durch den Einbezug der Pendler und sonstigen Nutzer von und nach Strasbourg werden sich die potenziellen Nutzerzahlen noch einmal deutlich erhöhen.

Dies bestätigt auch eine vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg in Auftrag gegebene und im März 2018 veröffentlichte landesweite „Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“, die Korridore mit den größten Potenzialen für Radschnellverbindungen im Land identifiziert. Danach ist die Relation Kehl – Strasbourg als eine von 32 Radschnellverbindungen mit vordringlichem Bedarf eingestuft.

Erste Gespräche mit Planungsinstitutionen im Raum Strasbourg haben ein großes Interesse an der Entwicklung einer Radschnellverbindung gezeigt. Eine grenzüberschreitende Radschnellverbindung besitzt zudem eine hohe politische Bedeutung für die Trinationale Metropolregion Oberrhein und verleiht der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit am Oberrhein neue Impulse.

Ziel der Machbarkeitsstudien ist insbesondere die Entwicklung umsetzungsfähiger Varianten mit detaillierten Trassenbeschreibungen einschließlich Querungen und Kreuzungen mit anderen Infrastrukturen. Zudem geht es um die städtebauliche, gestalterische und verkehrliche Einbindung der Radschnellverbindung. Der Leistungsumfang der Ausschreibung ist in der Anlage dargestellt. Er entspricht in vollem Umfang den vom Land Baden-Württemberg für eine Kofinanzierung vorgegebenen Förderbedingungen.

(Anlage)

Die Ausschreibungsunterlagen wurden am 15. Januar 2018 bundesweit an acht qualifizierte Büros versandt. Die Frist zur Einreichung der Angebote war der 01. Februar 2018. Fristgerecht sind zwei Angebote von Bietergemeinschaften bestehend aus vier angeschriebenen Büros eingegangen. Ein Angebot konnte auf Grund des verspäteten Eingangs nicht gewertet werden. Die Auswahl des unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichsten Angebots erfolgte auf Grundlage der in der Ausschreibung gesetzten Zuschlagskriterien Preis (Gewichtung 30 %), Qualität des Angebots (Gewichtung 50 %) sowie Sachkunde und Leistungsfähigkeit (Gewichtung 20%).

### **3. Finanzierung**

Die Kosten der Machbarkeitsstudie betragen 49.623,- Euro. Hiervon übernimmt das Land Baden-Württemberg entsprechend seinem Zuwendungsbescheid vom 23. März 2018 80 Prozent. Der verbleibende Restbetrag in Höhe von rund 10.000 Euro wird dankenswerterweise von den Städten Offenburg und Kehl mit je 3.000 Euro sowie den Gemeinden Appenweier und Willstätt mit je 2.000 Euro übernommen. Für den Regionalverband Südlicher Oberrhein fallen haushaltswirksame Kosten nicht an.

### **4. Fazit und Ausblick**

Mit der vorgeschlagenen Auftragsvergabe verfolgt der Regionalverband sein Ziel die Mobilität in der Region Südlicher Oberrhein nachhaltiger zu gestalten konsequent weiter und leistet dadurch einen wesentlichen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie soll im Mai 2018 starten und bis Mai 2019 abgeschlossen werden. Die betroffenen Kommunen werden im Rahmen von Steuerungsgruppen-Sitzungen von Beginn an in das Projekt eingebunden. Eine grenzüberschreitende Radschnellverbindung von Offenburg bis Strasbourg würde ein weiteres bedeutsames Element für das grenzüberschreitende Zusammenwachsen am Oberrhein bedeuten.

#### 4. Leistungsbeschreibung

Bestandteil der Ausschreibung ist eine **Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg\*** im Korridor **Offenburg – Appenweier/Willstätt – Kehl – Strasbourg** mit nachfolgend dargestelltem Leistungsumfang.

##### **AP 1: Projektsteuerung**

- laufende Abstimmung mit dem Auftraggeber
- vier Arbeitsgespräche mit der Steuerungsgruppe (bestehend aus dem Auftraggeber sowie Vertretern des Regierungspräsidiums, der Stadt- und Landkreise sowie weiterer Institutionen)
- Abstimmung mit Städten und Gemeinden, ggf. Fachbehörden

##### **AP 2: Bestandsaufnahme**

- Analyse potenziell nutzbarer Straßen und Wege im Korridor
- Analyse querender Infrastrukturen, Barrieren, sonstiger (Nutzungs-) Konflikte und Zwangspunkte
- Anknüpfungspunkte und Synergien mit dem RadNETZ Baden-Württemberg sowie kommunalen Radverkehrsplanungen

##### **AP 3: Konzeption/Vorplanung**

- Ausarbeitung möglicher Trassenvarianten
- Entwicklung und Begründung einer Vorzugstrasse für den Korridor
- Maßnahmenkataster: detaillierte Ausarbeitung der zur Umsetzung der Vorzugstrasse/-n erforderlichen Maßnahmen
- Erarbeitung von Einzellösungen/Varianten für besondere Konfliktbereiche/Querungshilfen

##### **AP 4: Nutzen-Kosten-Schätzung**

- Kostenschätzung auf Basis des Maßnahmenplans
- Schätzung optionaler Kosten für ggf. erforderliche Ingenieurbauwerke
- Potenzialanalyse des Projekts (welches Potenzial zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Radverkehr wird erwartet; welche Radverkehrsmengen sind zu erwarten)
- Nutzen-Kosten-Schätzung für das Gesamtvorhaben
- Priorisierung der Maßnahmen

##### **AP 5: Beteiligungskonzept**

- Konzept zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit (im Rahmen der Machbarkeitsstudie oder nachlaufender Verfahrensschritte)

##### **AP 6: Ergebnisaufbereitung**

- Ergebnisbericht mit folgendem Mindestinhalt:  
aus AP 2 und AP 3

---

\* Die vom Land Baden-Württemberg entwickelten „Standards zu Machbarkeitsstudien von Radschnellverbindungen“ (Anlage 5), „Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“ (Anlage 6) sowie die „Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“ (Anlage 7) sind zu berücksichtigen.

- Beschreibung der Streckenverläufe mit planerischer Empfehlung zu den Führungsformen und, ggf. mit unterschiedlichen Grobvarianten
- ggf. Variantenvorschlag für einzelne Abschnitte auf Basis der Abwägung entscheidungserheblicher Sachverhalte und mit Empfehlung für eine Vorzugsvariante
- Benennung von potenziellen Problemstellen und Nutzungskonflikten (z. B. mit MIV, Fußgängern, Erholungsnutzung, Natur und Landschaft sowie anderen baulichen und betrieblichen Belangen)
- Beschreibung der erforderlichen Maßnahmen an den Streckenabschnitten und Knoten (Maßnahmenkataster)
- verkehrliche Auswirkungen, falls vorhanden: Radverkehrszählungen
- erste Nachweise der technischen und rechtlichen Realisierbarkeit, insbesondere von Knotenpunkten und ggf. erforderlichen Ingenieurbauwerken
- Nachweis der durchgängigen hohen Qualität der Radschnellverbindung (vgl. Fußnote auf S. 8), Darstellung der Abschnitte, in denen von diesen Standards abgewichen wird
- Aussagen zu sonstiger Ausstattung (z. B. Beleuchtung, Mobil-/Servicepunkte, WLAN, Winterdienst u. a.), Anforderungen an Unterhaltung und Betrieb

#### aus AP 4

- Kostenabschätzung auf Basis des Maßnahmenkatasters
- Nutzenabschätzung auf Basis des Potenzials zur Verkehrsverlagerung und der erwarteten Radverkehrsmengen
- Nutzen-Kosten-Abschätzung
- Priorisierung der Maßnahmen, Empfehlung für eine Entscheidung zur Realisierung
- Angaben zur Finanzierung, Baulastträgerschaft

#### aus AP 5

- Aussagen zur erforderlichen/empfohlenen oder im Rahmen der Machbarkeitsstudie vorgenommenen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
- Aussagen zur erforderlichen/empfohlenen oder im Rahmen der Machbarkeitsstudie vorgenommenen Beteiligung der Öffentlichkeit
- Übersichtspläne der Streckenverläufe, Detailpläne für innerörtliche Abschnitte, Knotenpunkte und Konfliktbereiche (bis auf einen Maßstab von 1:500)
- Präsentation in den politischen Gremien