

Beratungsunterlage

## **TOP 3 Vergabe einer Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen**

(2021-01PA-1291)

### *Beschlussvorschläge*

*Der Planungsausschuss stimmt der Vergabe des Auftrages an die Bietergemeinschaft Planungsbüro VIA eG und Planersocietät für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Blaustein über Ulm und Neu-Ulm nach Illertissen sowie einem hiervon abzweigenden Ast nach Erbach zu. Vor einer Beauftragung sind folgende Klärungen erforderlich:*

*Der Planungsausschuss beauftragt die Verbandsverwaltung Förderanträge für die Machbarkeitsstudie beim Land Baden-Württemberg und dem Freistaat Bayern zu stellen. Sollten die Kosten für die Machbarkeitsstudie nicht durch den vom Regionalverband geleisteten Eigenanteil (bis zu 25.000 €) sowie den Fördergeldern durch das Land Baden-Württemberg und den Freistaat Bayern gedeckt werden können, beauftragt der Planungsausschuss die Verbandsverwaltung eine Restkostenübernahme mit den Gebietskörperschaften zu vereinbaren.*

### **1. Sachverhalt**

Die Verbandsverwaltung beauftragte Anfang 2020 die Durchführung einer Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in der Region Donau-Iller. Die Ergebnisse wurden dem Planungsausschuss in der Sitzung am 20.10.2020 vorgelegt.

Die Verbandsverwaltung wurde mit Beschluss des Planungsausschusses vom 20.10.2020 dazu beauftragt, weitere Schritte für eine Verwirklichung von Radschnellwegen in der Region zu prüfen und hierzu auf die betroffenen Landkreise und Gemeinden zuzugehen.

Die Prüfung der Ergebnisse der Potenzialanalyse ergab einige vielversprechende Korridore in der Region. Hieraus ergab sich, in Anbetracht von möglichen Fördermöglichkeiten für Machbarkeitsstudien, ein Korridorvorschlag von Blaustein über Ulm und Neu-Ulm nach Illertissen sowie der hiervon abzweigende Ast nach Erbach. Für diesen Korridor erstellte die Verbandsverwaltung einen Trassierungsvorschlag und tauschte sich aufbauend auf diesem mit den betroffenen Gebietskörperschaften aus.

Aufgrund der durchweg positiven Resonanz und aufbauend auf den konstruktiven Gesprächen mit den betroffenen Städten, Gemeinden und Landkreisen, führte die Verbandsverwaltung vom 19.10.2021 bis zum 26.11.2021 eine Vergabe für eine Machbarkeitsstudie für den Korridor von Blaustein nach Illertissen sowie den Abzweigenden Ast nach Erbach durch, im Zuge dessen acht Unternehmen angefragt wurden.

Beim Verband wurden daraufhin drei Angebote abgegeben.

Die Ausschreibung beinhaltet nachfolgende Arbeitspakete:

<b>AP 1</b>	<b>Projektsteuerung und Arbeitskreise</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstimmung mit dem Auftraggeber und drei Arbeitsgespräche mit dem bereits bestehenden regionalen Arbeitskreis.</li> <li>- Ggf. Einzelabstimmung mit Städten und Gemeinden sowie ggf. Fachbehörden.</li> </ul>
<b>AP 2</b>	<b>Bestandsaufnahme</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung des vorgelegten Trassierungsvorschlags.</li> <li>- Analyse potenziell nutzbarer vorhandener Infrastruktur und querender Infrastrukturen, Barrieren, sonstiger (Nutzungs-) Konflikte und Zwangspunkte.</li> <li>- Anknüpfung an das bestehende Radverkehrsnetz und Radverkehrsplanungen.</li> </ul>
<b>AP 3</b>	<b>Konzeption/Vorplanung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausarbeitung und Bewertung möglicher Teilstreckenvarianten und Entwicklung einer Vorzugstrasse.</li> </ul>
<b>AP 4</b>	<b>Maßnahmenkonzeption</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maßnahmenkataster.</li> <li>- Erarbeitung von Einzellösungen/Varianten für Knoten/Querungen.</li> </ul>
<b>AP 5</b>	<b>Nutzen-Kosten-Schätzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geschätzte Kosten für Vorzugstrasse (inkl. Ingenieursbauwerke).</li> <li>- Verlagerungspotenziale vom MIV, erwartete Radverkehrsmenge.</li> <li>- Nutzen-Kosten-Verhältnis.</li> <li>- Priorisierung der Maßnahmen.</li> <li>- Finanzierung und Baulastträgerschaft.</li> </ul>
<b>AP 6</b>	<b>Beteiligungskonzept</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beteiligung der fachinteressierten Öffentlichkeit (ADFC, AGFK, VCD, lokale Fahrradclubs) und Konzeptentwicklung zur Beteiligung weiterer Träger öffentlicher Belange sowie der breiten Öffentlichkeit als nachlaufender Verfahrensschritt.</li> <li>- Präsentation der Ergebnisse bei zwei Veranstaltungen oder Gremiensitzungen.</li> </ul>
<b>AP 7</b>	<b>Ergebnisaufbereitung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschreibung und Visualisierung der Vorzugstrasse und ggf. von Teilstreckenvarianten.</li> <li>- Maßnahmenkataster mit Beschreibung der notwendigen Maßnahmen.</li> <li>- Erste Nachweise der technischen und rechtlichen Realisierbarkeit.</li> <li>- Nachweis der durchgängigen hohen Qualität der Radschnellverbindung und Aussagen zu sonstiger Ausstattung.</li> <li>- Schriftliche Ausführung der Ergebnisse in einem Bericht (inkl. Kurzfassung).</li> </ul>

Nach den Angaben in den eingegangenen Angeboten werden die geforderten Inhalte von zwei Angeboten vollumfänglich abgedeckt. Ein weiteres Angebot wurde aufgrund von Unvollständigkeit und fehlerhaften Angaben bei der Bewertung nicht berücksichtigt.

Die Empfehlung, für die Vergabe des Auftrags an die Bietergemeinschaft Planungsbüro VIA eG und Planersocietät fällt schlussendlich aufgrund des wirtschaftlichsten Angebotes mit einem Angebotspreis in Höhe von 99.769,60 Euro (brutto).

## **2. Finanzierung**

Das Land Baden-Württemberg übernimmt bis zu 80 % der förderfähigen Kosten für Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen, sofern der zu untersuchende Korridor mindestens 1.500 Radfahrende pro Tag und eine Länge von mindestens 5 km vorweisen kann. Der Korridor von Blaustein nach Neu-Ulm erfüllt diese Voraussetzungen. Der Korridor von Ulm nach Erbach liegt knapp unter 1.500 Radfahrenden pro Tag.

In Bayern gibt es im Allgemeinen keine Förderung für Radschnellverbindungen. Da der Korridorvorschlag grenzübergreifend über bayrisches und baden-württembergisches Gebiet verläuft, kann sich Bayern jedoch eine hälftige Beteiligung an den Kosten in Höhe Baden-Württembergs vorstellen, sofern der zu untersuchenden Korridor durchgängig befahrbar ist und sich die Streckenanteile ungefähr hälftig auf beide Länder verteilen. Zudem müssen die Kriterien des Bundes für Radschnellverbindungen eingehalten werden. Auch um eine ungefähr hälftige Streckenaufteilung zu erhalten, wurde eine Anbindung nach Erbach mit aufgenommen.

Aufbauend hierauf, erhofft sich der Regionalverband eine Förderung von insgesamt bis zu 80 % der Kosten für die Machbarkeitsstudie durch die Länder.

Der Regionalverband selbst übernimmt bis zu 25.000 € der restlichen Kosten als Eigenanteil. Diese Kosten sind bereits im Haushalt für das Jahr 2022 enthalten.

Sollte die Förderung durch das Land Baden-Württemberg und den Freistaat Bayern geringer ausfallen als erhofft, und die Kosten nach Abzug der Förderung über 25.000 € liegen, so werden diese, abzüglich des Eigenanteils des Regionalverbands, auf die betroffenen Gebietskörperschaften aufgeteilt. Hierfür wird der Regionalverband auf die Betroffenen zugehen, und mit diesen zusammen einen Aufteilungsschlüssel entwickeln.