



## BESCHLUSSVORLAGE

**Federführung:**

FB Nachhaltige Mobilität

VORL.NR. 315/20

**Sachbearbeitung:**

Behnsen, Sascha

**Datum:**

18.09.2020

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt

**Sitzungsdatum**

22.10.2020

**Sitzungsart**

ÖFFENTLICH

**Betreff:**

Radschnellweg RS 8 Ludwigsburg - Remseck a. N. - Waiblingen Vergabe von Planungsleistungen

**Bezug SEK:**

MP 08 Mobilität / SZ 01 / OZ 04

**Bezug:**

Vorl. 185/20 Radschnellweg RS 8 Ludwigsburg – Remseck a. N. – Waiblingen

**Anlagen:**

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss nimmt die Informationen über die Bearbeitung des Radschnellwegs RS8 Ludwigsburg – Remseck a. N. – Waiblingen zustimmend zu Kenntnis. Die Verwaltung wird innerhalb der gemäß § 9 I Nr.3 und 4 der Hauptsatzung der Stadt Ludwigsburg geltenden Wertgrenzen ermächtigt, die weiteren Maßnahmen zur planerischen Umsetzung des Projektes zu veranlassen.

**Sachverhalt/Begründung:**

Mit der Vorlage 185/20 wurde dem Ausschuss die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg RS 8 zwischen Ludwigsburg, Remseck a. N. und Waiblingen zur Kenntnis gegeben, welche durch den federführenden Landkreis Rems-Murr bei Bund und Land zur Förderung der Planungsleistungen für das Projekt eingereicht wurde. Bund und Land haben hierfür Mittel in Höhe von 87,5% der in der Machbarkeitsstudie veranschlagten Planungskosten bewilligt.

Wie in der Vorl. 185/20 erläutert, sind nun die vertieften Planungen im Rahmen der Straßenbaulast durchzuführen. Auf Ludwigsburger Gemarkung ist die Stadt für den Bereich Bahnhof/ZOB über Friedrich-Ebert-Straße, Sportpark Ost bis in den Grünzug nördlich der L1140 zuständig.

Der Landkreis Ludwigsburg trägt auf der Gemarkung Ludwigsburg die Straßenbaulast für den Anschlusspunkt und den Abschnitt entlang der L1140 bis zur Gemarkungsgrenze. Hier hat der Kreis bereits die Planungsleistungen an das Ludwigsburger Büro KMB vergeben.

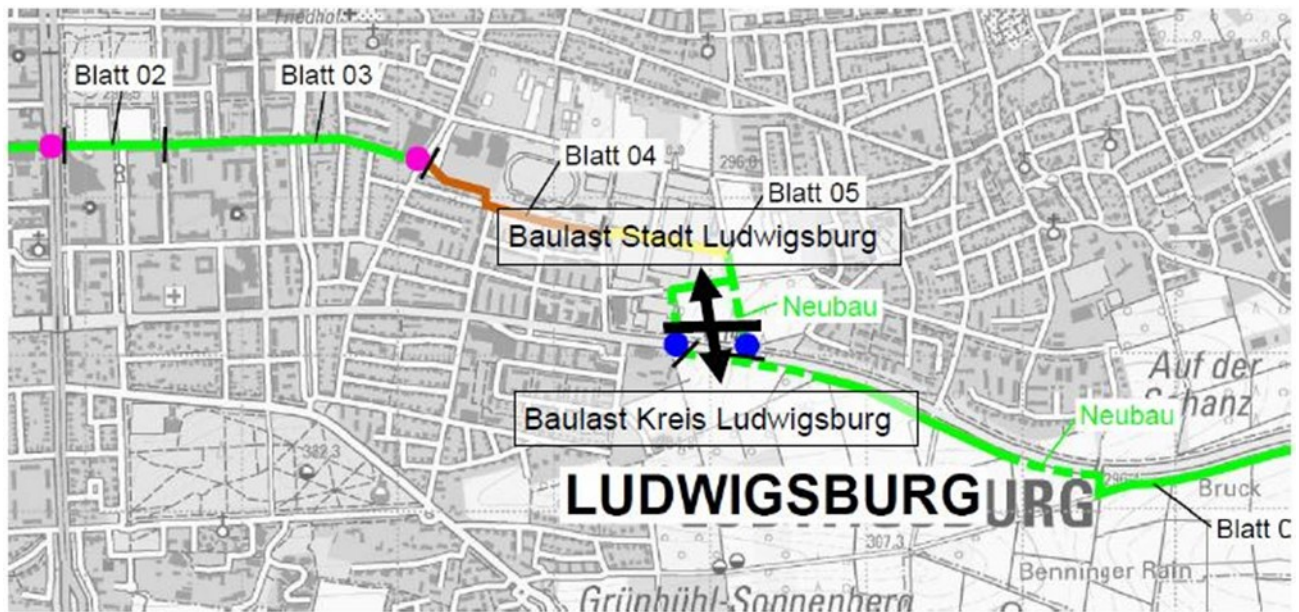


Abbildung 1 : Baulastgrenze zwischen Stadt und Landkreis Ludwigsburg beim RS 8. (Quelle: Auszug aus dem Förderantrag des Landkreises Rems-Murr, 2019)

Für die Planungen, die in die Baulast der Stadt Ludwigsburg fallen, ist bis Lph 4 mit Kosten in Höhe von 249.050 Euro zu rechnen, für die die Stadt in Vorleistung geht. Das Vorhaben wird jedoch von Bund und Land mit insg. 87,5 % gefördert, so dass den Ausgaben ein Fördermitteleingang in Höhe von 217.919 Euro gegenübersteht. Somit ist von der Stadt Ludwigsburg ein effektiver Eigenanteil in Höhe von 31.081 Euro zu tragen.

Die Vergabe der Planungsleistungen für den RS 8 soll die Leistungsphasen bis zur Genehmigungsplanung umfassen. Darunter fallen alle relevanten Fachgutachten.

Die Fachplanung ist Voraussetzung für die Einreichung eines Förderantrags zur Förderung der Baukosten durch Bund und Land, ebenfalls in Höhe von 87,5% der Baukosten.

Die Förderung der Planungskosten beruht auf den angenommenen Baukosten von ca. 31,1 Mio. Euro welche in der Machbarkeitsstudie ausgewiesen wurden. Dies entspricht einem Preis von ca. 2 Mio. Euro pro Kilometer. Er liegt im höheren, aber üblichen Bereich von solchen Projekten. Diese Kosten sind vor allem durch mehrere Ingenieurbauwerke begründet, welche in Waiblingen, bei der Remssteige zwischen Remseck a. N. - Neckarremms und Waiblingen-Hegnach erforderlich sind sowie eine Querung der L1140 im Bereich des Sportareals Ost in Ludwigsburg. Eine Querung der Landesstraße ist regelmäßiger Bestandteil der Planungen im Bereich Sportpark Ost und Fuchshof. Mit dem Projekt RS 8 besteht die Möglichkeit, diese Verbindung mit bis zu 87,5% Bundes- und Landesförderung zu realisieren.

### **Variante 2 über Robert-Franck-Allee**

Es wurde im MTU der Wunsch geäußert, die in der Machbarkeitsstudie dargestellte Variante 2 über die Robert-Franck-Allee in den Blick zu nehmen. Hierzu kann die Verwaltung im Rahmen der Vergabe der Planung in der Leistungsphase 2 Variantenuntersuchungen durchführen lassen. Jedoch beabsichtigt die Stadt diese Strecke so oder so im Rahmen des Ausbaus der Radroute 8 des Radroutenkonzepts 2025 (Abschnitt Robert-Franck-Allee bis Kreisel Aldinger-/Danziger Str.) dieses Jahr beim Land für die Förderung nach LGVFG als klimawirksames Projekt einzureichen und damit bis zu 75% an Fördermitteln zu erhalten. Die Mindestförderung beträgt 50% der förderfähigen Kosten.

Im weiteren Verlauf der Aldinger Straße hat bis Grünbühl und Pattonville bereits ein Ausbau stattgefunden. Ein breiterer, radschnellwegetauglicher Ausbau ist nur bedingt noch möglich. Auch

darüber hinaus wurde der Weg nach Aldingen durch den Landkreis Ludwigsburg vor zwei Jahren frisch asphaltiert. Sie wird sich mit dem Landkreis eng abstimmen, hier einen weiteren Ausbau bis Aldingen als Kreisradschnellweg voran zu bringen.

**Unterschriften:**

**Matthias Knobloch**

Finanzielle Auswirkungen?				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: Ausgaben: Planungskosten bis Lph. 4 249.050 € Einnahmen: Förderung Bund/Land (87,5%) 217.919 €		
<b>Ebene: Haushaltsplan</b>				
Teilhaushalt 63		Produktgruppe 51.10-063		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart		Aufwand: Honorare, Vergütungen Ertrag: sonst. allgemeine Zuweisung Bund bzw. Land		
FinHH: Ein-/Auszahlungsart		Investitionsmaßnahmen		
Deckung		<input checked="" type="checkbox"/> Ja (vorbehaltlich Beschluss Haushalt 2021) <input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
<b>Ebene: Kontierung (intern)</b>				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
63105000	42710030 (Honorare) 31300000 (Förd. Bund) 31310000 (Förd. Land)			

**Verteiler: DI, DII, DIII, DIV, 32, 48, 60, 61, 67, R08, SWLB**



LUDWIGSBURG

## NOTIZEN