

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/25

Beschluss

Nr.

vom

wird von StSt OB-Büro ausgefüllt

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
17.02.2025

1. Betreff: FFP VI+: Radschnellweg Offenburg – Gengenbach, Baubeschluss

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	09.07.2025	öffentlich
2. Gemeinderat	28.07.2025	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen:
(Kurzübersicht)

Nein Ja
☐ ☒

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja
☐ ☒

☐ in voller Höhe ☒ teilweise 2 Mio €
(711 6100 70164; in 2024: 50 T€, in 2025: 50 T€, in Stufe II: 1.900 T€)

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto)	10,2 Mio €
Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.	7,5 Mio €
Kosten zu Lasten der Stadt (brutto)	2,7 Mio €

2. Folgekosten

Personalkosten	0 €
Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der Durchführung der Maßnahme	3.000 €
Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.	0 €
Jährliche Belastungen	3.000 €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
17.02.2025

Betreff: FFP VI+: Radschnellweg Offenburg – Gengenbach, Baubeschluss

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Den auf Offenburgener Gemarkung liegende Teil des Radschnellwegs RS12 Offenburg – Gengenbach vorbehaltlich der Fördermittelzusage zu bauen (Baubeschluss).
2. Die notwendigen Finanzmittel im DHH 26/27 - vorbehaltlich der Prioritätensetzung mit anderen Maßnahmen - bereitzustellen.
3. Die Weiterführung des Radschnellwegs RS12 bis zum Anschluss an das Gewerbegebiet Waltersweier (Nordbereich) als städtischen Radweg zu planen und die notwendigen Haushaltsmittel anzumelden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
17.02.2025

Betreff: FFP VI+: Radschnellweg Offenburg – Gengenbach, Baubeschluss

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen folgenden strategischen Zielen:

- C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“.
- E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“.

Die Maßnahme ist Bestandteil des Masterplan Verkehr Offenburg 2035 (Drucksache-Nr. 081/23). Sie ist ...

- im Handlungsfeld Radverkehr, speziell im Maßnahmenfeld R.1 „Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr“,
- im Handlungsfeld Radverkehr, speziell im Maßnahmenfeld R.4 „Integration der Radschnellverbindungen“,

verortet.

Es besteht folgender Zielbezug:

- Eigenständige Mobilität für alle ermöglichen – starker Einfluss
- Klima- und Umweltschonende Mobilität fördern – starker Einfluss
- Offenburg im regionalen Kontext stärker vernetzen – starker Einfluss
- Verkehrssicherheit erhöhen – starker Einfluss

Zusammenfassung

Das Gemeinschaftsprojekt zwischen dem Ortenaukreis, der Gemeinde Gengenbach und der Stadt Offenburg „RS 12 Radschnellweg Offenburg-Gengenbach“ ist so weit fortgeschritten, dass ein Baubeschluss gefasst werden kann. Für die zweite Hälfte dieses Jahres ist der Beginn des Planfeststellungsverfahrens vorgesehen.

Die städtischen Radwege binden die meisten Ziele gut an den Radschnellweg an. Damit dies auch von Waltersweier bzw. dem Gewerbegebiet Waltersweier der Fall ist, wird die Planung für diesen Lückenschuss ebenfalls in Angriff genommen.

1. Ausgangslage

Radschnellverbindungen (auch Radschnellwege genannt) stellen einen wichtigen Baustein in der (überregionalen) Radverkehrsförderung dar. Bereits 2016 hat der Regionalverband Südlicher Oberrhein eine Machbarkeitsstudie für den Korridor Offenburg-Gengenbach erstellt (Drucksache 025/18). Hierin wurde dieser Radschnellverbindung ein hohes Potenzial an Radfahrenden bescheinigt. Folgerichtig beinhaltet das am 27.07.2020 beschlossene Fahrradförderprogramm V+ und das entsprechende Maßnahmenprogramm diese Radschnellverbindung (Drucksache 024/20). Am 25.07.2022 beschloss der Gemeinderat (Drucksache 091/22) die Planungs- und

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
17.02.2025

Betreff: FFP VI+: Radschnellweg Offenburg – Gengenbach, Baubeschluss

Baudurchführungsvereinbarung mit dem Ortenaukreis abzuschließen sowie die weitere Planung durchzuführen.

In der Zwischenzeit ist die Planung so weit fortgeschritten, dass

1. die Planung für den Radschnellweg auf Offenburger Gemarkung (Kapitel 2) und
2. die Anbindung an das städtische Radwegenetz insbesondere der Anschluss an das Gewerbegebiet Waltersweier im Norden (Kapitel 3)

vorgestellt werden können.

2. Radschnellweg Offenburg – Gengenbach RS12

In diesem Abschnitt wird auf die wichtigsten Aspekte im Rahmen der Vorhabenbeschreibung auf Offenburger Gemarkung eingegangen. In den Anlagen 1 bis 3 sind Detailinformationen enthalten. Im Folgenden wird eine Zusammenfassung der wichtigsten Inhalte für Offenburg gegeben.

Ziele

Der Radschnellweg zwischen Offenburg und Gengenbach wird die Mobilität und Sicherheit für Radfahrer verbessern, sowie eine umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten. Ziel des Projekts ist es, eine schnelle, direkte, behinderungsfreie und komfortable Verbindung zwischen den beiden Städten und den dazwischenliegenden Gemeinden zu schaffen.

Weitere Ziele sind, die im Alltag steigende Attraktivität des Fahrrades durch Radschnellwege zu fördern und die Standorte der Hochschule Offenburg in Gengenbach und Offenburg miteinander zu verbinden, sowie eine gute Verbindung für Berufspendelnde und den Schülerverkehr zwischen Offenburg und Gengenbach bzw. den Anliegergemeinden zu schaffen. Durch eine attraktive, komfortable sowie sichere überörtliche Radverkehrsführung wird der Radverkehrsanteil weiter steigen. Somit werden Beiträge zur CO₂-Reduktion und Stauvermeidung sowie zur individuellen Gesundheitsförderung geleistet.

Übersichtslageplan des Radschnellwegs

Der Radschnellweg hat eine Länge von 11,6 km und beginnt im Norden an der Otto-Hahn-Brücke in Offenburg und verläuft entlang der Kinzig bis zum Bahnhof nach Gengenbach.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/25

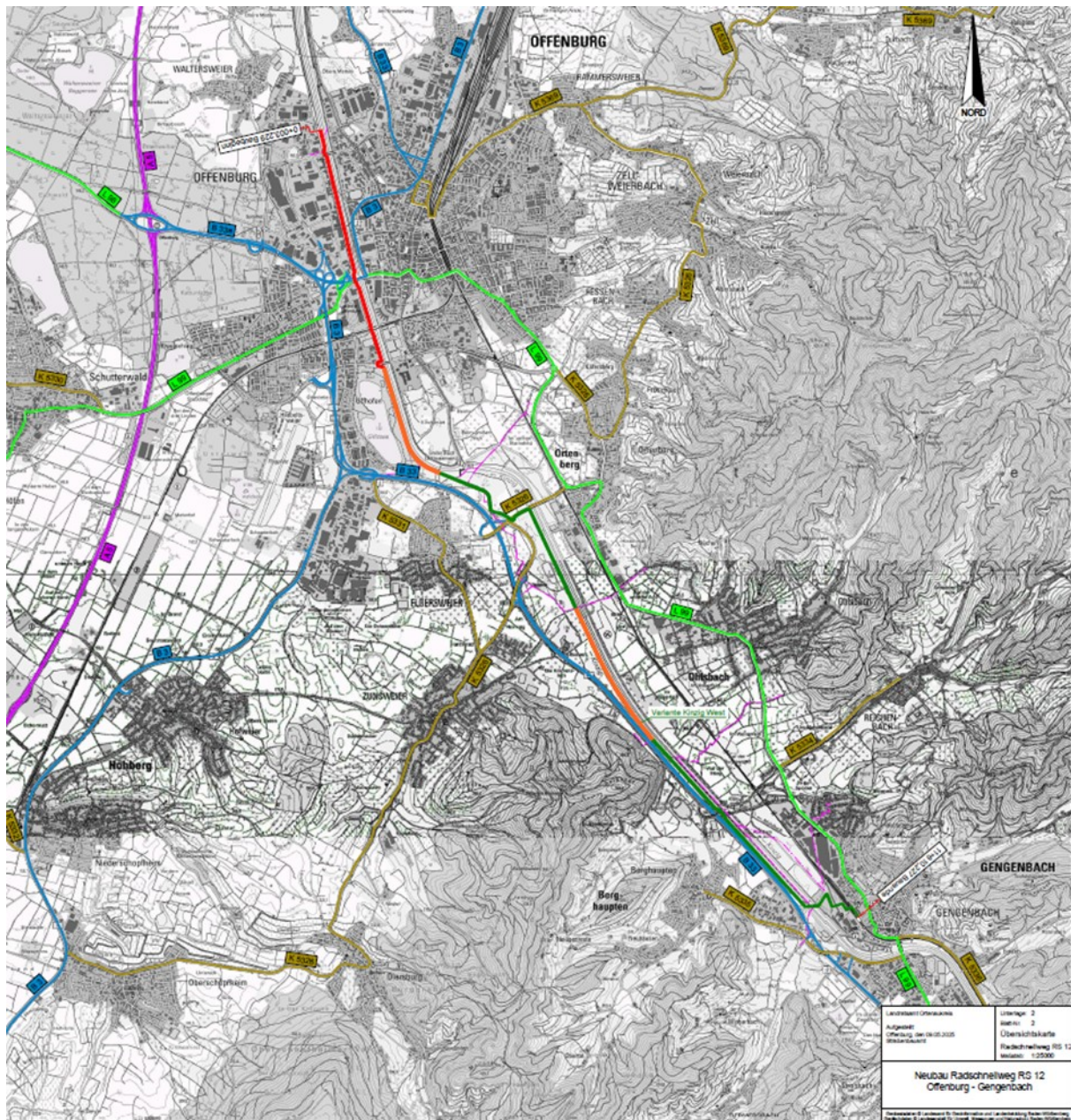
Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
17.02.2025

Betreff: FFP VI+: Radschnellweg Offenburg – Gengenbach, Baubeschluss



Der Radschnellweg RS12 ist in der obigen Karte rot, orange und dunkelgrün je nach Baulast und Kostentragung (Offenburg, Kreis) dargestellt (rot = Baulast und Kosten Stadt; orange = Baulast Kreis und Kostenteilung; dunkelgrün = Baulast und Kosten Kreis).

Bei der Bestimmung der Lage des Radschnellwegs wurde darauf geachtet, dass vorhandene Wege, soweit wie möglich und sinnvoll, mitbenutzt werden, um den Flächenverbrauch weitestgehend zu minimieren.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
17.02.2025

Betreff: FFP VI+: Radschnellweg Offenburg – Gengenbach, Baubeschluss

Der Beginn des Radschnellwegs an der Otto-Hahn-Brücke wurde gewählt, um das Gewerbegebiet Waltersweier anzubinden. Auf Offenburgener Gemarkung bietet sich die Westseite der Kinzig für den Radschnellweg an, da hier bereits ein Radweg und Unterführungen an den Querungsstellen von Straßen und der Bahn bestehen. Auch in der Weiterführung bis nach Gengenbach wurden nun die Westseite der Kinzig gewählt. In der Machbarkeitsstudie, die bereits 2016 erstellt wurde, war zunächst das östliche Kinzigufer vorgesehen. Abstimmungen mit der Gewässerdirektion ergaben, dass aufgrund von internen Maßnahmenplanungen kostenintensive Auflagen seitens der Gewässerdirektion für den Radschnellweg auf der Ostseite erfüllt hätten werden müssen, sodass man sich für die Westseite entschied.

Potenzialanalyse, Verbindungsfunktion und Baulast

Entsprechend einer Potentialanalyse des Regionalverbands Südlicher Oberrhein sind eine Verlagerung von Pkw-Fahrten sowie räumliche Verlagerungen von 2.000 bis 2.500 Radfahrenden pro Tag zu erwarten.

Der Radschnellweg ist aufgrund seiner regionalen Verbindungsfunktion und Verkehrsbedeutung analog zu Landes- bzw. Kreisstraßen grundsätzlich in der Baulast des Ortenaukreises. Die Stadt Offenburg ist Baulastträger für den Teil der Trasse, der innerhalb der Ortsdurchfahrt im Sinne der Ortsdurchfahrtrichtlinie liegt. Die Baulast der Stadt Offenburg erstreckt sich somit vom Startpunkt an der Otto-Hahn-Brücke bis zur Ortsdurchfahrtsgrenze am Abzweig zum Strandbad Gifzsee. Das anschließende Teilstück bis zum Endpunkt am Bahnhof in Gengenbach liegt in der Baulast des Ortenaukreises.

Der Ortenaukreis übernahm die Federführung für die Planung der gesamten Strecke und stimmt sich eng mit der Stadt Offenburg sowie mit den Anliegergemeinden ab.

Das Baurecht für den Radschnellweg wird über ein Planfeststellungsverfahren, in dem eine Umweltverträglichkeitsprüfung inkludiert ist, erlangt.

Regelquerschnitt auf Offenburgener Gemarkung

Der Radschnellweg wird richtlinienkonform mit einer Breite von 4 m für den Radweg im Zweirichtungsverkehr und 2,5 m für Gehweg innerorts bzw. 2 m für den Gehweg außerorts hergestellt. Das Bankett bzw. Schrammbord bei Brücken- und Unterführungsbauwerken neben dem Radschnellweg hat jeweils eine Breite von 0,50 m. Der Rad- und Fußverkehr ist über die komplette Trasse hinweg getrennt.

Auf Offenburgener Gemarkung wird der Fußverkehr fast durchgehend auf der Dammkrone und der Radschnellweg am landseitigen Dammfuß geführt. Dadurch sind beide Wege voneinander getrennt, so dass Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern minimiert werden. Lediglich auf einer Länge von ca. 130 m auf der Höhe des Streit-Gebäudes nördlich der Hauptstraße und auf einer Länge von ca. 350 m südlich der

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
17.02.2025

Betreff: FFP VI+: Radschnellweg Offenburg – Gengenbach, Baubeschluss

Hauptstraße auf der Höhe der Messe werden der Rad- und Fußweg direkt nebeneinander (aber getrennt) geführt, da die Fläche durch die angrenzende Tiefgarage mit Parkdeck bzw. der Messe eingeengt wird. Die Begrenzung zwischen Radschnellweg (4,00 m) und Fußweg (2,50 m) wird mit einem taktilen Begrenzungsstreifen (0,30 m) hergestellt. Auf der Seite der Messe ist eine Stützmauer nötig, um den Höhenunterschied auszugleichen.

Die Standardbreite von 4,00 m Radschnellweg kann fast überall eingehalten werden. Die einzige Stelle, an der die Breite lediglich 3,50 m beträgt, ist die vorhandene Unterführung unter der Otto-Hahn-Straße. Die bestehende Unterführung ist ca. 20 m lang und hat eine lichte Weite von 4,50 m mit einer Nutzbreite von 3,50 m. Unter Betrachtung der Wirtschaftlichkeit (sehr hohe Kosten, da zudem Entwässerungsleitungen im Zuge der Otto-Hahn-Straße verlegt werden müssten) und des kurzen Abschnittes ist eine Verbreiterung der Unterführung um 0,50 m nicht vorgesehen. Die kurze Engstelle ist akzeptabel.

Ingenieurbauwerke und Besonderheiten auf Offenburger Gemarkung

Bei der Otto-Hahn-Brücke, der Messebrücke sowie der Eisenbahnbrücke werden die vorhandenen Unterführungen für den Radschnellweg genutzt. Die Fußgänger dürfen diese Unterführung dann nicht mehr nutzen, da die Unterführungen eine Nutzbreite von 3,50 m bis 4,00 m haben, welche lediglich für den Radschnellweg ausreicht. Die Fußgänger werden vor den vorhandenen Brückenbauwerken von dem Dammkronenweg über barrierefreie Rampen in das Kinzigvorland geführt, wo sie unter der Brücke die Straße bzw. die Bahn queren. Dies ermöglicht eine umwegarme und sichere Querung der Straßen für die Fußgänger und eine Trennung von Rad- und Fußverkehr. Um die Fußwege kurz zu halten, werden zusätzlich Treppen in der Nähe der Brückenbauwerke angeboten.

Im Norden südlich der Otto-Hahn-Brücke kann der Radschnellweg nicht sofort am Dammfuß geführt werden, da sich hier Gebäude des Abwasser Zweckverbandes (AZV) mit dem Pumpwerk für die Stadtentwässerung befinden. Deshalb wird der Radschnellweg zunächst westlich des Vorflutgrabens unter Einhaltung der Mindeststradien für Radschnellwege geführt. Nach den Gebäuden des AZV wechselt der Radschnellweg mittels Leichtbaubrücke (Steg) über den Vorflutgraben auf dessen östliche Seite und verläuft dann am Dammfuß weiter nach Süden.

Die im Rahmen der Landesgartenschau neu zu bauende Fuß- und Radwegbrücke südlich der Bahnbrücke wird in die Radschnellwegplanung integriert werden.

Bei der Südringbrücke wird eine neue Unterführung für den Radschnellweg und dem Gehweg für die Fußgänger hergestellt, da die vorhandene Unterführung nicht mit den Mindeststradien zu erreichen ist. Die heutige Lage der Unterführung ist deutlich vom Kinzigdamm abgesetzt und im Bestand nur über eine rechtwinklige Wegeführung, die

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
17.02.2025

Betreff: FFP VI+: Radschnellweg Offenburg – Gengenbach, Baubeschluss

einen deutlichen Umweg und Geschwindigkeitsverlust erzeugt, angebunden. Die künftige Unterführung hat eine lichte Weite von 7,50 m und eine lichte Höhe von 3 m, so dass sie gleichsam von zu Fußgehenden und Radfahrende benutzt werden kann.

Der Radschnellweg verläuft auf der Gemarkung Offenburg fast durchgängig im Bereich der vorhandenen Gashochdruckleitung. In den Bereichen, in denen es entsprechend der Vorgaben des Netzbetreibers terranets BW notwendig ist, wird die Ummantelung der Gashochdruckleitung für die neue Belastung durch den Radschnellweg (und dessen Bau) ertüchtigt.

Bäume, Baumgruppen und naturschutzrechtliche Betrachtung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt und artenschutzrechtliche Untersuchungen durchgeführt werden. Da die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind, ist noch nicht geklärt, welche Auswirkungen der Bau des Radschnellwegs auf den Bestand haben wird und welche Ersatzmaßnahmen getroffen werden.

Es ist bereits jetzt geplant, im Sinne der Bepflanzung entlang von Verkehrswegen nach der Baumpflanzstrategie (vgl. Punkt 2 der Drucksache 135/23) eine Baumreihe entlang des Radschnellwegs RS12 zu pflanzen, sofern dies möglich ist. Dies bildet einen Baustein der Strategie zur Klimaanpassung ab, welche eine Beschattung der Hauptverkehrswege und insbesondere der Radinfrastruktur zum Ziel hat. Um einen schnelleren Kronenschluss zu gewährleisten, wird bei der Bepflanzung des Radschnellwegs vom Standardmaß von 7,5 Metern zwischen den Bäumen abgewichen. Stattdessen werden die Bäume in 6 Metern Entfernung voneinander gepflanzt. Zudem werden die Bäume mit einem Stammumfang von 20 bis 25 Zentimetern gepflanzt. Eine Durchmischung der Baumarten erhöht weiterhin die Biodiversität und beugt Ausfallerscheinungen einzelner Baumarten vor. Zwischen der Baumreihe und dem Radschnellweg wird eine Wurzelschutzbahn vorgesehen, damit es nicht zu Wurzelaufhebungen des Belags des Radschnellwegs kommt. Zum jetzigen Zeitpunkt erscheint eine Baumreihe entlang des Radschnellwegs im südlichen Bereich zwischen Südring und Helmersteg bei Elgersweier für realisierbar. An den weiteren Stellen werden Baumpflanzungen geprüft.

3. Anbindung an das städtische Radwegenetz

Während die Radschnellwege in der Regel in der Baulast des Kreises oder des Landes sind, ist es die Aufgabe der Stadt die Anbindungen an die Radschnellwege über das städtische Radverkehrsnetz sicher zu stellen.

Aus unten stehender Skizze wird deutlich, dass (fast) alle wichtigen Ziele/Quellen bereits an den Radschnellweg RS12 angeschlossen sind. Das Gewerbegebiet Walters-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

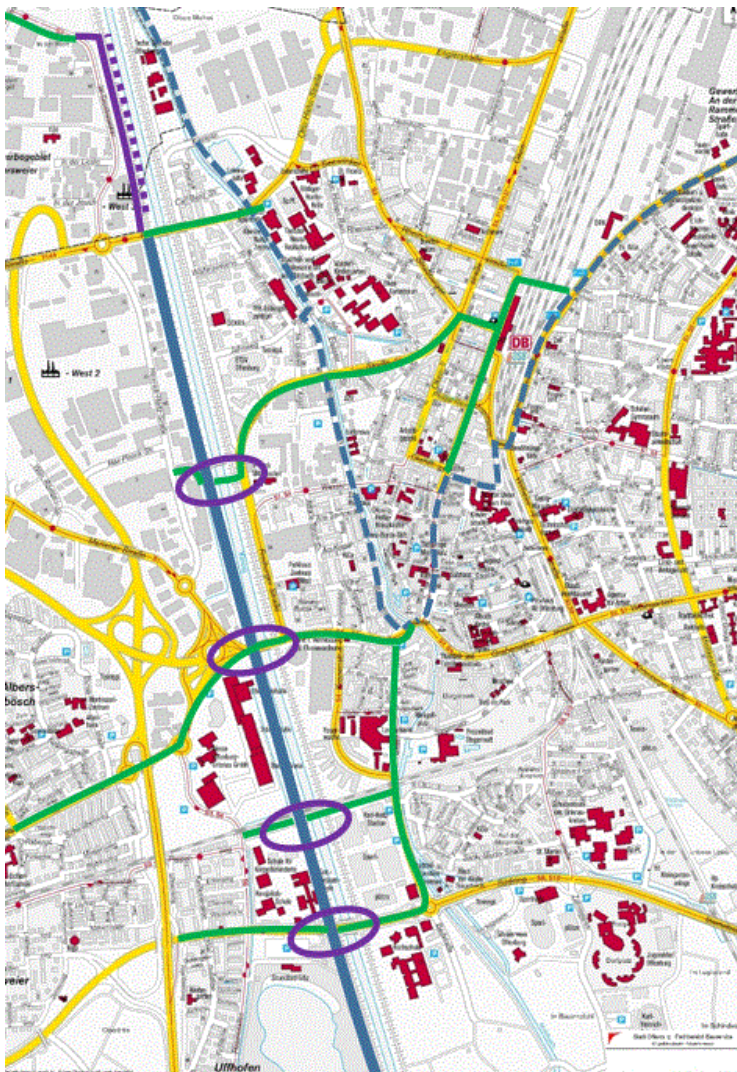
Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
17.02.2025

Betreff: FFP VI+: Radschnellweg Offenburg – Gengenbach, Baubeschluss

weiter und die Ortschaft Waltersweier sollten über eine Verlängerung des Radschnellwegs nach Norden bis zum Anschluss an den vorhandenen Radweg entlang der Straße Im Drachenacker im nördlichen Bereich besser angebunden werden. An den Brücken über die Kinzig auf der Höhe der Wasserstraße, der Hauptstraße, der Bahnbrücke und am Südring sind bereits Verbesserungen der Situation des Rad- und Fußverkehrs vorgesehen.



- Radschnellweg Offenburg – Gengenbach
- - - weitere geplante Radschnellwege
- bestehende Hauptanbindungen
- ... fehlende Hauptanbindung
- Anbindung wird verbessert

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
17.02.2025

Betreff: FFP VI+: Radschnellweg Offenburg – Gengenbach, Baubeschluss

Es wird geprüft, ob die Verlängerung des Radschnellwegs auf dem Kinzigdamm oder am Dammfuß bzw. an der Straße Am Drachenacker unter Beachtung des Parkplatzes geführt wird. Der Bau dieses Radwegs bietet den Vorteil, dass eine attraktive Alternative zu der Querung der Straße Im Drachenacker direkt nördlich der Otto-Hahn-Straße und Weiterführung bis zur Straße In der Spöck möglich ist. Von einigen Radfahrenden wird die bestehende Radverkehrsverbindung vom Kinzigdamm zu der Straße In der Spöck wegen der Querung der Straße im Drachenacker als schwierig empfunden. Eine Verbesserung der Sichtverhältnisse an der Kreuzungssituation ist nicht möglich. Die Verlängerung des Radschnellwegs und Anbindung im nördlichen Bereich ist zielführend, da dort eine Querungshilfe existiert, die das Überqueren der Straße Im Drachenacker sicherer darstellt.

Um Synergieeffekte zu nutzen, wäre es sinnvoll, die Planung und ggf. den Bau zeitgleich mit den Planungsschritten des Radschnellwegs durchzuführen.

Die lichte Breite des Radwegs wird mit 2,50 m als ausreichend angesehen.

4. Kosten

4.1 Kosten für den Radschnellweg auf Offenburger Gemarkung

Zum Zeitpunkt der Haushaltsmittelbeantragung zum Doppelhaushalt 2024/25 wurde davon ausgegangen, dass der Radschnellweg vom Kreis gebaut wird, der Kreis die Fördermittel abrufen und der Stadt Offenburg eine Rechnung über den städtischen Anteil stellt. Aus diesem Grund wurde im Doppelhaushalt ein städtischer Anteil von 2.000 T€ verankert. Im Laufe des Planungsfortschritts wurde vereinbart, dass jeder Baulastträger den Radschnellweg in seiner Zuständigkeit baut und die Fördermittel selbst einholt. Somit muss die Stadt Offenburg die Gesamtkosten für den Radschnellweg von 10,2 Mio. € (Planungs- und Baukosten) im Haushalt bereitstellen bzw. vorfinanzieren. Daneben ist mit einem Zuschuss von rund 7,5 Mio. € zu rechnen. Somit beträgt die Belastung für die Stadt Offenburg nach Abzug des Zuschusses 2,7 Mio. €. Demnach erhöht sich die Nettobelastung für die Stadt um 0,7 Mio. €.

Im kommenden Doppelhaushalt 2026/27 sind somit die Gesamtkosten einschließlich der Zuschüsse abzubilden. Die zusätzlichen Finanzmittel von 0,7 Mio. € werden durch die Verwaltung im Rahmen der Aufstellung des Doppelhaushalts 2026/27 angemeldet und vorbehaltlich der Finanzierbarkeit in den Haushaltsjahren 2026 ff. bereitgestellt. Die erforderliche Erhöhung der Haushaltsanmeldung ist für den Zeitraum 2027-2030 (Bauphase) vorgesehen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/25

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
17.02.2025

Betreff: FFP VI+: Radschnellweg Offenburg – Gengenbach, Baubeschluss

Die Kostensteigerung (Steigerung des städtischen Anteils um 0,7 Mio. €) ist mit verschiedenen Faktoren zu begründen:

- Wegfall der Bundesförderung von 15% (verbleibende Fördersatz ca. 70%)
- genauere Planungsgrundlage (jetzt Vorplanung, zuvor Machbarkeitsstudie)
- zusätzliche Brücke über Flutgraben südlich der Otto-Hahn-Brücke beim AZV-Bauwerk
- neue Unterführung beim Südring
- Winkelstützmauer bei Messe
- Ertüchtigung der Gasleitungsummantelung
- Zusätzliche Strecke auf der Höhe von Zunsweier durch andere Streckenwahl in Richtung Gengenbach
- Wegfall der Erneuerung der Brücke am Großen Deich durch andere Streckenwahl in Richtung Gengenbach

4.2 Kosten für die Verlängerung Radschnellwegs bis Im Drachenacker

Bei der Verlängerung des Radschnellwegs bis zum nördlichen Abschnitt der Straße Im Drachenacker sind mit Planungskosten in Höhe von ca. 20.000 € zu rechnen. Die finanziellen Mittel für die Planung werden aus dem Radwegekonto entnommen.

5. Weiteres Vorgehen

Baubeschluss für Radschnellweg RS12 und Planungsbeschluss für die Verlängerung	Sommer 2025
Planfeststellungsverfahren für Radschnellweg RS12	2. Jahreshälfte 2025-2026
Baubeschluss für Verlängerung	Herbst 2025
Ausführungsplanung, Vergabe für Radschnellweg RS12 und Verlängerung	2026
Bau für Radschnellweg RS12 und Verlängerung	2027-2030