

## -Beschlussvorlage-

**Amt, Sachbearbeiter, Geschäftszeichen:**

Bauamt, Wencke Heß

**Tagesordnungspunkt:**

Konzeption Multimodaler Knoten Bleibach, Auftragsvergabe für Erstellung Gutachten ans Büro Rapp

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
30.01.2024	Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich

### Sachverhalt:

Im Vorgriff auf Planungen zum Umbau des Busbahnhofs Bleibach zu einem Multimodalen Knoten soll ein Gutachten bzw. eine Konzeption zur Beurteilung der Verkehrssituation erstellt werden. Zu diesem Zweck hat die Verwaltung Kontakt zu einem erfahrenen Büro aufgenommen und in einem Erörterungstermin die Problematik dargestellt.

Auf Basis dieses Termins hat uns das Büro Rapp aus Freiburg ein entsprechendes Angebot zur Konzeption des Multimodalen Knoten Bleibachs vorgelegt. Über die aus Sicht der Verwaltung gegebene Notwendigkeit zur Erstellung eines Gutachtens/Konzepts im Vorgriff auf die bauliche Veränderung des Busbahnhofs Bleibach wurde bereits mit dem Gemeinderat gesprochen.

Das sehr ausführliche Angebot des Büro Rapp liegt dieser Beschlussvorlage bei, sodass auf eine ausführliche Beschlussvorlage verzichtet wird.

### Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung empfiehlt dem Gemeinderat der Gemeinde Gutach im Breisgau den Auftrag an das Büro Rapp aus Freiburg in Höhe von 19.703,25 € Netto (23.446,87 € Brutto) für die Erstellung einer Konzeption des Multimodalen Knotens Bleibach zu erteilen.

### Finanzielle Auswirkungen:

Die Mittel sind im Haushalt 2024 eingeplant.

Ökologische Auswirkungen:

./.

Gemeinde Gutach im Breisgau

# Konzeption Multimodaler Knoten Bleibach

Offerte

12. Januar 2024

Bericht Nr. OFF-MOL-2023-00035

## Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	19. Dezember 2023	Erstellung Qualitätssicherung	Wolfgang Wahl Therese Lüthi

## Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Gemeinde Gutach i.Br.	Hr. BM Sebastian Rötzer	1 / PDF

## Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Wolfgang Wahl	Wolfgang.wahl@rapp.ch	+49 761 217 717 31
Niklas Maaßen	Niklas.maassen@rapp.ch	+49 761 217 717 32
Therese Lüthi	therese.lüthi@rapp.ch	+49 761 217 717 36

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung</b>	<b>4</b>
<b>2 Auftragnehmer</b>	<b>5</b>
<b>3 Grundlagen der Offertstellung</b>	<b>7</b>
3.1 Untersuchungsraum	7
3.2 Grundsätze und Standards zur Förderung	7
3.3 Projektgliederung und Arbeitspakete	8
3.4 Mitwirkung der Verwaltung und von Dritten	9
3.5 Benötigte Grundlagen	9
3.6 Terminplanung	10
3.7 Beteiligungsprozess	10
<b>4 Angebotsleistungen</b>	<b>11</b>
4.1 Analysen	11
4.1.1 Sichtung und Auswertung vorhandener Daten, Konzepte und Pläne	12
4.1.2 Bestehende Mobilitätsangebote, qualitative Bestandsanalyse	12
4.1.3 Bestandsanalyse Ruhender Verkehr (Kfz- und Radverkehr)	13
4.1.4 Verkehrserhebungen Fließender Kfz-Verkehr	14
4.2 Zielentwicklung	15
4.2.1 Best Practice-Beispiele	15
4.2.2 Strategische Ziele Bleibach	15
4.3 Potenzialanalyse und Bedarfsabschätzungen	16
4.4 Konzeption und Dimensionierung	16
4.4.1 Identifikation möglicher Standorte	16
4.4.2 Grundkonzept und Flächennutzungen	17
4.4.3 Variantenbewertung	17
4.5 Strategie zu Betrieb und Wartung	17
4.6 Evaluationskonzept	17
4.7 Beteiligungsprozess	18
4.7.1 Infostand	18
4.7.2 Experten-Workshop	18
4.8 Berichtswesen	19
<b>5 Honorarangebot</b>	<b>20</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Honorarkalkulation .....	20
-------------------------------------	----

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Genehmigungsplanung Bleibach Bahnhof (Gemeinde Gutach 2021) .....	4
Abbildung 2: Untersuchung alternativer Standorte (Rapp AG) .....	5
Abbildung 3: Mobilitätssäulen Baden-Württemberg (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg) .....	8
Abbildung 4: Beispiel Infostand (Baiersbronn, PTV AG/TTK) .....	11
Abbildung 5: Untersuchungsbereich Parkraumanalyse Kfz .....	13
Abbildung 6: Vorläufiger Zählstellenplan .....	14

## 1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Ein wichtiger Faktor für einen erfolgreichen ÖPNV ist dessen nahtlose Integration in die Gesamtreisekette der Nutzerinnen und Nutzer. Für die Vernetzung zwischen Bus und Bahn, Fußwegen, Fahrrad, Car-Sharing, On-Demand-Angeboten und P+R sollen die ÖV-Stationen entsprechend ihrer Umstiegsfunktion(en) zu multimodalen Knoten ausgebaut werden. Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen und Mobilitätsstationen (auch für die erste und letzte Meile) als Schnittstellen zwischen ÖV und v. a. Radverkehr und Carsharing soll daher konsequent flächendeckend betrieben und weitere Mobilitätsangebote, wo immer möglich, informativ, tariflich und vertrieblich mit dem ÖPNV vernetzt werden. So soll die Flexibilität des Systems ÖV insgesamt und damit auch die Attraktivität der Nutzung von Bussen und Bahnen als Rückgrat der nachhaltigen Mobilität gestärkt werden.<sup>1</sup>

Am Bahnhof Bleibach sind bereits heute mit der Elztalbahn, 3 Regionalbuslinien, Park&Ride, Bike&Ride sowie fußläufigen Verbindungen in die Ortsmitte unterschiedliche Mobilitätsformen verknüpft. Der Bahnhof erfüllt vielfältige Umstiegsfunktionen für den Alltags- und Schülerverkehr als auch für Tourismus- und Freizeitverkehre.

Der Mobilitätsknoten soll qualitativ und quantitativ ausgebaut werden. Die regionale Nahverkehrsplanung des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) plant zusätzliche Buslinien. Die P&R-Nachfrage einschließlich der beobachteten Fehlernutzungen durch Anlieger übersteigt bereits heute das Angebot.

Neben der bestehenden Überlastung der bestehenden Parkplätze bestehen diverse Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsdefizite im Zuge der Bahnhofstraße, welche die Funktionalität des Multimodalen Knotens beschränken.

Aus diesen Gründen möchte die Gemeinde Gutach in Abstimmung mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg die Mobilitätsstation stärken und ausbauen. Es besteht bereits eine Planung zum Ausbau des Bahnhofsvorplatzes. Da mit diesem Ausbau jedoch nicht die Defizite im Umfeld und insbesondere in der Bahnhofstraße behoben werden bzw. durch die Mehrnutzung sogar noch verstärkt werden, soll vor weiteren Planungsschritten eine „Fachkonzeption Multimodaler Knoten“ erarbeitet werden.

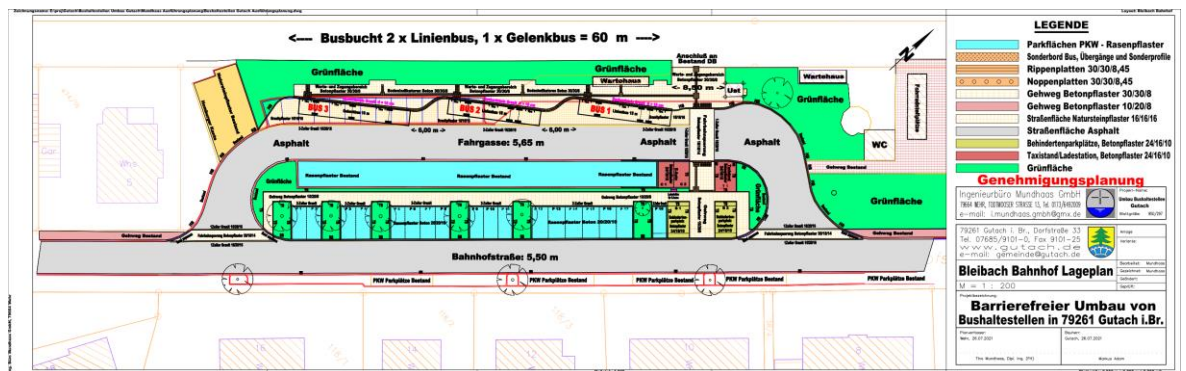


Abbildung 1: Genehmigungsplanung Bleibach Bahnhof (Gemeinde Gutach 2021)

Entsprechend der aktuellen „Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg“ soll unter Beteiligung der Bürgerschaft und der Träger öffentlicher Belange (Expertengremium) ein Konzept zur Entwicklung des Multimodalen Knotens Bleibach erarbeitet werden.

<sup>1</sup> Zitat aus «ÖPNV-Strategie 2030 Baden-Württemberg».

In Ergänzung der bisherigen Planungsüberlegungen sind mögliche alternative Standorte zu prüfen und ggf. grob zu dimensionieren.

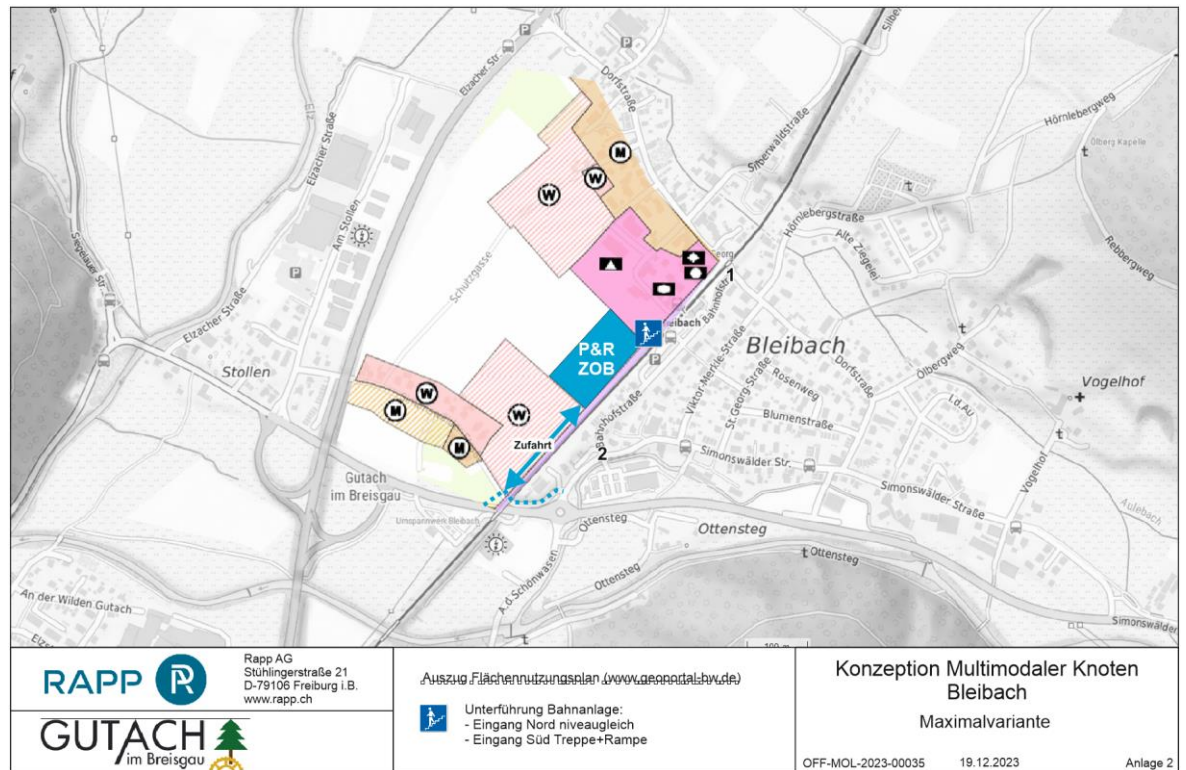


Abbildung 2: Untersuchung alternativer Standorte (Rapp AG)

## 2 Auftragnehmer

Die Rapp AG mit Hauptsitz in Basel zählt mit dem Geschäftsbereich Mobilität und Logistik international zu den führenden unabhängigen Beratungsgesellschaften auf diesem Gebiet. Mit breitem Fachwissen und langjähriger Erfahrung in den Bereichen Ingenieurwesen, Ökonomie, Geographie und Raumplanung, Informatik und Telekommunikation arbeiten unsere Teams an den optimalen Lösungen für den Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Personen- und den Gütertransport der Zukunft. Rund 50 Mitarbeitende in der Schweiz und in Deutschland befassen sich mit allen Fragestellungen des Verkehrswesens, von umfassenden Verkehrs- und Schallschutzkonzepten bis hin zu Detailstudien, von theoretischer Forschung bis zur vollständigen Umsetzung.

Rapp analysiert mit interdisziplinären Teams die komplexen Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Die Analysen beschränken sich nicht auf die technischen Aspekte, sondern setzen sich auch mit den ökonomischen, ökologischen, städtebaulichen und gesellschaftlichen Auswirkungen des Verkehrs auseinander. Durch unsere Kenntnisse und Erfahrungen in Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen, kombiniert mit dem Einsatz prognostischer Instrumente (Verkehrsmodelle), liefert Rapp Antworten auf Ihre planerischen, ökonomischen und verkehrstechnischen Fragen.

Mit unserem Team der Niederlassung in Freiburg i. Br. bieten wir Ihnen kompetente Berater zur Beantwortung Ihrer verkehrstechnischen und -planerischen Fragestellung. Unser Leistungsangebot für Verkehr und Transport ist umfassend. Unsere Kompetenzen erstrecken sich über verschiedenste Themengebiete wie Verkehrsplanung, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, Parkraummanagement und -bewirtschaftung, Langsamverkehr, Areal-Management oder ÖV-Beratung.

Unser Team aus Schallplanern und Verkehrsspezialisten untersucht die Schallquellen und die schutzbedürftige Nutzung mithilfe von softwarebasierten Tools und 3D-Modellen. Daraus entwickeln wir passende Lärmschutzmaßnahmen und liefern die planungsrechtlichen Nachweise. Schalltechnische Gutachten gehören zu unserem Portfolio genauso wie die Begleitung von kommunalen Lärmaktionsplanungsverfahren.

Beteiligungsprozesse mit einer frühzeitigen Einbindung aller Stakeholder sind bei unseren Projekten ein wesentlicher Bestandteil, der zu optimalen Ergebnissen und einer bestmöglichen Umsetzbarkeit der Konzepte durch eine breite Akzeptanz führt.

Ergänzende Informationen über die Tätigkeiten von Rapp von der theoretischen Forschung bis zur praktischen Umsetzung können auch unter [www.rapp.ch](http://www.rapp.ch) eingesehen werden. Aufgrund der räumlichen Nähe oder der thematischen Vergleichbarkeit möchten wir exemplarisch folgende Referenzen der Niederlassung Freiburg erwähnen:

- Gemeinde Gutach im Breisgau (seit 2023)  
Lärmaktionsplanung Stufe 4 im qualifizierten Verfahren
- Stadt Waldkirch, Gemeinde Simonswald u.a. (seit 2023)  
Lärmaktionsplanung Stufe 4 im qualifizierten Verfahren
- Stadt Waldkirch (2021-2023)  
Radverkehrskonzept sowie Schulwegepläne für Fuß- und Radverkehr
- Stadt Waldkirch (2021-2022)  
Verkehrsuntersuchung BPL Spinnweberei Batzenhäusle
- Gemeinde Simonswald (2022)  
Verkehrsberatungen BPL Schloss und Varianten Staubfreier Weg
- Stadt Furtwangen (seit 2023)  
Gefördertes Fachkonzept lebendige und verkehrsberuhigte Stadtmitte Furtwangen
- Stadt Kandern (seit 2022)  
Gefördertes Fachkonzept lebendige und verkehrsberuhigte Stadtmitte Kandern
- Stadt Rottenburg am Neckar (2021-2023)  
Integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitfußverkehr nach den Förderrichtlinien qualifizierter Fachkonzepte des Landes Baden-Württemberg
- Gemeinde Hagnau (seit 2022)  
Gefördertes Fachkonzept Parkraumkonzeption
- Stadt Singen (2020-2021)  
Klimamobilitätsplan Stadt Singen: Teilkonzept Ruhender Verkehr  
Analysen, Planungsziele, Konzepte, Maßnahmen, Beteiligung
- Stadt Villingen-Schwenningen (seit 2017)  
Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung
- Regierungspräsidium Freiburg (seit 2019)  
Verkehrsuntersuchungen Lückenschluss B523 OU Villingen-Schwenningen (2. BA)
- Stadt Titisee-Neustadt (2017-2020)  
Touristisches Mobilitätskonzept Titisee
- Stadt Offenburg (2019-2020)  
Verkehrsuntersuchung für die Entwicklung des Bahnhofareals in Offenburg
- Stadt Tuttlingen (2016-2017)  
Verkehrsplanerische Beratung Fußgängerzone / Verkehrskonzept Innenstadt



- Gartenschau Freudenstadt und Baiersbronn 2025 gGmbH (seit 2021)  
Mobilitätskonzept für die interkommunale Gartenschau sowie Begleitung Ausschreibung der Shuttle-Verkehre während der Gartenschau
- Kanton Basel-Stadt, Schweiz (2018-2019)  
Grobkonzept öffentliches Fahrradverleihsystem Basel
- Verschiedene Transportunternehmen / Energieversorger (2018)  
E-Mobilität Sharing-Angebot Pick-e-Bike / e-Roller
- Migros & Christoph Merian Stiftung Schweiz (seit 2017)  
Mobilitätskonzept für über 20'000 Personen im Areal Dreispitz Nord in Basel
- Zahlreiche Tarifverbände in der Schweiz (laufend)  
Berechnung der Einnahmeverteilschlüssel, Entwicklung und Analyse neuer Tarifkonzepte
- Kantone Basel-Stadt und Basel-Land, Schweiz (seit 2011)  
Strategische Planung Tramnetz Region Basel sowie laufende Weiterentwicklung und Unterstützung bei der Umsetzung, Wirkungskontrolle
- Zahlreiche Transportunternehmen in der Schweiz (laufend)  
Begleitung Ausschreibung von Transportleistungen

### **3 Grundlagen der Offertstellung**

#### **3.1 Untersuchungsraum**

Die Elztalbahn zwischen Freiburg, Denzlingen, Waldkirch und Elzach wird durch Züge der S-Bahn-Linie S2 bedient. Dabei verkehren die Züge zwischen Freiburg und Bleibach in der Regel im Halbstundentakt.

Entsprechend der konkreten Aufgabenstellung beschränken sich die Untersuchungen und Konzeptionen auf die Mobilitätsstation Bahnhof Bleibach. Aufgrund der Standortsituation als letzter Halt der Elztalbahn mit 30 Minuten-Takt sowie der anliegenden Buslinien bestehen keine regionalen Alternativen in Bleibach. Im kleinräumigen Umfeld des Bahnhofs werden hingegen Standortvarianten betrachtet (vgl. Abbildung 2).

#### **3.2 Grundsätze und Standards zur Förderung**

Die Förderung von nachhaltiger Mobilität ist ein erklärtes Ziel des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Das Land unterstützt Kommunen in der Erstellung von Konzeptionen, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr beschäftigen. Hierzu zählen übergreifende Planwerke wie z.B. Klimamobilitätspläne oder Konzepte für ruhige und sichere Ortsmitten, aber auch spezifische Konzepte wie z.B. zum Rad- und Fußverkehr.

Eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zur Erstellung der jeweiligen Konzeption ist erforderlich. Die Kosten hierfür sind grundsätzlich zuwendungsfähig.

Fachkonzept für Multimodale Knoten sollen mindestens folgende Punkte enthalten:

- Identifikation von möglichen Mobilitätsstationen im Kreis- oder Stadtgebiet
- Darstellung der vorhandenen Mobilitätsangebote an den Stationen
- Multi- und intermodale Bündelung und Verknüpfung vorhandener und neuer Verkehrsträger, insb. unter Beachtung von überörtlicher Verknüpfung von Mobilitätsangeboten
- Potenzialanalyse (Nutzerpotenziale) / Bedarfsabschätzungen
- Bedarfsgerechte Dimensionierung der Stationen mit Angaben zu Standards und Ausstattungsmerkmalen (zusätzliche Ausstattung z. B. Service, Komfort, Aufenthaltsqualität)

- Strategie zu Betrieb und Wartung der Mobilitätsstationen mit Angaben zu Betreibermodellen und Betriebskosten
- Elemente zur Sichtbarkeit (z.B. Mobilitätssäulen) und begleitende Kommunikationsstrategie



Abbildung 3: Mobilitätssäulen Baden-Württemberg (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg)

Darüber hinaus sollten die Pläne

- diverse Empfehlungen zur (nachhaltigen) Verkehrsentwicklungsplanung berücksichtigen,
- eine strategisch-konzeptionelle und eine umsetzungsorientierte Ebene beinhalten,
- die Maßnahmen konkretisieren,
- eine Kommunikationsstrategie aufzeigen,
- die Stakeholder beteiligen,
- ein Monitoring der Konzepte beinhalten sowie
- eine Priorisierung der Maßnahmen unter Berücksichtigung der klimapolitischen Ziele vorsehen.

Das vorliegende Leistungs- und Honorarangebot berücksichtigt diese Vorgaben.

### 3.3 Projektgliederung und Arbeitspakete

Die Erarbeitung der Konzeption sehen wir in Anlehnung an die Fördergrundsätze in sieben Phasen vor:

1. Analysen
  - a. Sichtung und Auswertung vorhandener Daten
  - b. Bestehende Mobilitätsangebote, qualitative Bestandsanalysen
  - c. Quantitative Erhebungen Ruhender und Fließender Verkehr
2. Zielentwicklung
  - a. Best Practice-Beispiele
  - b. Strategische Ziele Bleibach
3. Potenzialanalyse und Bedarfsabschätzungen
4. Konzeption und Dimensionierung
  - a. Identifikation möglicher Standorte

- b. Grundkonzept und Flächennutzungen
  - c. Variantenbewertung
5. Strategie zu Betrieb und Wartung
  6. Evaluationskonzept
  7. Beteiligung der Öffentlichkeit

### **3.4 Mitwirkung der Verwaltung und von Dritten**

Eine effiziente Bearbeitung des Untersuchungen und Konzeptionen im vorgegebenen Zeitrahmen erfordert eine vertrauensvolle und direkte Zusammenarbeit von Verwaltung und Gutachter. Hierfür ist beiderseits ein stringentes Projektmanagement mit entsprechender Entscheidungskompetenz notwendig.

Die Aufgabenstellung beinhaltet eine Vielzahl von Schnittstellen mit weiteren Planungen wie z.B. der kommunalen städtebaulichen Entwicklung, der Nahverkehrsplanung oder von Objektplanungen der Verkehrsanlagen.

Diese Planungen sind nicht Bestandteil des vorliegenden Angebots. Bei Bedarf werden diese Planungen durch den Auftraggeber gesondert initiiert. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass die hier angebotene Konzeptstudie keine planerische Ausarbeitung oder bauliche Prüfung einschließlich Kostenschätzung von z.B. Standortvarianten beinhaltet. Bei Bedarf können wir bei unserem Schwesterbüro Rapp Regioplan GmbH, Lörrach, ein entsprechendes Honorarangebot anfragen.

### **3.5 Benötigte Grundlagen**

Zu Projektbeginn übergeben wir eine Zusammenstellung der für eine effiziente Bearbeitung gewünschten / benötigten Unterlagen. Dies sind insbesondere:

- Strukturdaten (Bevölkerungszahlen, Pendlerverflechtungen, Bevölkerungsanalysen),
- Übernachtungs- / Besucherzahlen,
- Verfügbare Verkehrsdaten bzw. frühere Verkehrserhebungen (Bahn, Bus (u.a. Ein- / Aus- / Umsteiger im ÖPNV), Fließender und Ruhender Kfz-Verkehr, Ruhender Radverkehr),
- Daten zum Modal Split,
- Verfügbare städtebauliche und verkehrliche Untersuchungen und Konzepte,
- Klimaschutzkonzept, CO<sub>2</sub>-Bilanzierung, Controlling-Berichte,
- Lärmaktionspläne,
- Relevante Planungen der Verkehrsinfrastruktur,
- Geplante siedlungsstrukturelle Entwicklungen,
- Radverkehrsführung bzw. ausgeschildertes Radverkehrsnetz, Radverkehrskonzept, Radabstellanlagen inkl. E-Tankstellen,
- Schulwegenetz, Wanderwegnetz,
- Nahverkehrsplan / -konzept, Art der Fahrgastinformationen, Ausstattung der Haltestellen, sonstige Planungen für den ÖPNV,
- Stellplatzübersicht, Parkraumkonzept, E-Ladestationen,
- Nutzungsdaten von P&R- und B&R-Anlagen,
- Information zu Taxiständen,
- Standorte, Fahrzeugumfang und Nutzungsdaten von Sharing-Angeboten (Kfz, Fahrräder

- Unfallstatistiken,
- Infopoints / tourismusrelevante Anlaufstellen,
- Plangrundlagen,
- Bestehende politische Beschlüsse zu den relevanten Themen.

Nicht verfügbare Dokumente können in Absprache mit dem Auftraggeber ggf. durch geeignete Abschätzungen ersetzt werden. Wir sehen ebenfalls die Möglichkeit, nicht dokumentierte Informationen mittels Durchführung von Expertengesprächen mit geeigneten Ansprechpartnern seitens der Gemeinde Gutach zu beschaffen.

Die Beschaffung zusätzlicher Projektgrundlagen durch den Auftragnehmer bei Dritten erfolgt nach vorheriger Absprache mit dem Auftraggeber zu dessen Lasten ohne weitere Aufschläge.

### **3.6 Terminplanung**

Die Gesamtbearbeitungsdauer schätzen wir mit ca. 9 bis 12 Monate ab Auftragserteilung. Für die zeitliche Gliederung der verschiedenen Arbeiten orientieren wir uns an den Terminen in den Gremien. Ebenfalls großen Einfluss auf die Terminplanung hat der Beteiligungsprozess und die Durchführung der Verkehrserhebungen. Nach Auftragsvergabe wird mit dem Auftraggeber ein verbindlicher Terminplan abgestimmt.

In Abhängigkeit des Förderbescheids und der anschließenden Beauftragung sollte Ziel sein, die Gesamtkonzeption Ende 2024 mit einem Beschluss des Gemeinderats abzuschließen. Falls gewünscht bemühen wir uns selbstverständlich um eine verkürzte Bearbeitungsdauer.

Die zeitlichen Vorgaben aus dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und der Grundsätze zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität werden selbstverständlich berücksichtigt und entsprechend eingehalten.

### **3.7 Beteiligungsprozess**

Die Entwicklung und Abstimmung eines adäquaten Beteiligungsprozesses ist Teil der Angebotsleistungen. Vorläufig gehen wir von einem zweistufigen Beteiligungsverfahren nach Vorliegen der Analysen sowie nach Vorliegen des Konzeptentwurfs aus (frühzeitige und förmliche Beteiligung).

Die Beteiligungsformate sind noch vollkommen offen. Möglich sind Experten-Workshops, Bürgerspaziergänge, Bürgerinformations- und Diskussionsveranstaltungen, Online-Beteiligung und vieles mehr.

Über die Ausgestaltung des Beteiligungsprozesses soll zu Projektbeginn entschieden werden. Für die vorliegende Honorarkalkulation unterstellen wir den Mindestaufwand für zwei Veranstaltungen. Weitere Veranstaltungen werden optional angeboten.

- Infostand
  - Adressiert werden Passanten am Bahnhofplatz (Nutzer Bahn/Bus, B&R, P&R u.a.)
  - Abgefragt wird das Mobilitätsverhalten, welche Veränderungen des Mobilitätsverhaltens sich die Menschen vorstellen können und welche Infrastruktur sie dafür benötigen
  - Raum für allgemeine Anmerkungen zu Umgestaltungsbedarf am Bahnhof und was dabei beachtet werden soll



Abbildung 4: Beispiel Infostand (Baiersbronn, PTV AG/TTK)

- Experten-Workshop
  - Durchführung nach Entwicklung der Ziele und Erarbeitung von Stossrichtungen für die Konzeption
  - Diskussion von Zielen und Maßnahmen
  - Teilnehmer
    - Relevante Träger öffentlicher Beteiligung, z.B. untere Verkehrsbehörde, ÖPNV, Baulastträger
    - Vertretung von gesellschaftlichen Institutionen (u. a. Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderung, Gleichstellungsbeauftragte, Kinder- und Jugendbeirat, Radverkehrsverbände, Fußverkehrsverbände, Kfz-Verbände),
    - Wirtschaft (z.B. Einzelhandel, einzelne Arbeitgeber), Anwohner(-Vertreter)
    - Ggf. ausgewählte Vertretung der Politik

Darüber hinaus empfehlen wir, die Informationswirkung von öffentlichen Gremienterminen mit begleitenden Pressegesprächen zu unterstützen.

## 4 Angebotsleistungen

### 4.1 Analysen

Im Rahmen der Zustandsanalyse werden die vorhandene Verkehrssituation und die bestehenden Mobilitätsangebote im Untersuchungsbereich erhoben und bewertet.

Als Qualitätsstandards für die Zustandsbewertung dienen die Planungsempfehlungen und Richtwerte der einschlägigen Regelwerke einschließlich der aktuellen E-Klima 2022 (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen).

Die im Rahmen der Projektbearbeitung gewonnenen Erkenntnisse werden ergänzt durch die Problemlagen aus Sicht von Bürgerinnen und Bürgern sowie der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und weiterer Interessenvertreter im Rahmen des Beteiligungsprozesses (Infostand).

#### 4.1.1 Sichtung und Auswertung vorhandener Daten, Konzepte und Pläne

Folgende Leistungen werden erbracht:

- Übernahme bestehender Daten, Konzepte und Pläne (vgl. 3.4 Benötigte Grundlagen)
- Auswertung im Hinblick auf die Belange der Konzeption (Ziele und Maßnahmen)
- Zusammenfassende Darstellung

#### 4.1.2 Bestehende Mobilitätsangebote, qualitative Bestandsanalyse

Die Untersuchungen fokussieren entsprechend der Zielstellung auf qualitativen Mängelanalysen. Teilweise liegen bereits Verkehrsbelastungsdaten vor (Verkehrszählungen), welche im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ergänzt werden sollen.

Folgende Leistungen werden erbracht:

- Ortsbegehung im Untersuchungsbereich (evtl. gemeinsam mit dem Auftraggeber)
- Analyse bestehender Mobilitätsangebote (sofern vorhanden)
  - Angebot Bahn und Bus
  - Haltestellenausstattung
  - P&R, B&R
  - Taxiverkehr
  - Sharing-Angebote
  - E-Mobilität
  - Sonstige
- Status-Quo-Analyse von Mängeln sowie Stärken
  - Analyse Straßennetz
    - Konflikte zwischen Verkehrsarten
    - Überlagerung von Nutzungsansprüchen
    - Städtebaulich unverträgliche Verkehrsbelastungen
    - Auswertung vorhandener unfallstatistischer Daten
  - Analyse Rad- und Fußverkehr
    - Netzlücken
    - Hauptverkehrsbeziehungen
    - Infrastrukturelle Defizite (Breiten, Hindernisse ...)
    - Querungen, Trennwirkung durch Straßen
    - Abstellanlagen, Aufenthaltsqualität
    - Sharing-Angebote
- Zusammenfassende Dokumentation in Form einer Stärken-Schwächen-Analyse
- Herausarbeiten von wesentlichen Herausforderungen

#### 4.1.3 Bestandsanalyse Ruhender Verkehr (Kfz- und Radverkehr)

Die qualitative Bestandsaufnahme wird durch eine quantitative Erhebung ergänzt und inhaltlich verdichtet.

- Quantitative Erfassung der ausgewiesenen öffentlichen und halböffentlichen Stellplätze, differenziert nach Bewirtschaftungsart und Lage
- Erfassung von Parkraumrestriktionen (Halteverbote etc.)
- Erfassung von Sondernutzungen (P&R, E-Ladestationen, Behindertenplätze, Car-Sharing, Fahrradboxen etc.)
- Skizzenhafte Darstellung des Parkraumangebots Kfz und Rad und den Parkraumrestriktionen
  - Erfassung der Parkraumnachfrage mittels Fotodokumentation an einem repräsentativen Werktag in 3 Durchgängen: 9 – 10 h, 13 – 14 h, 17 – 18 h
- Auswertung der Fotodokumentation
  - Spitzenauslastung, mittlere Auslastung
  - Parkdauerverteilung Kfz bzw. Rad (Anteil Langzeitparker)
  - Parkverstöße Kfz bzw. Rad
- Grafische Aufbereitung der Parkraumanalyse
- Textliche Zusammenfassung der ermittelten Defizite

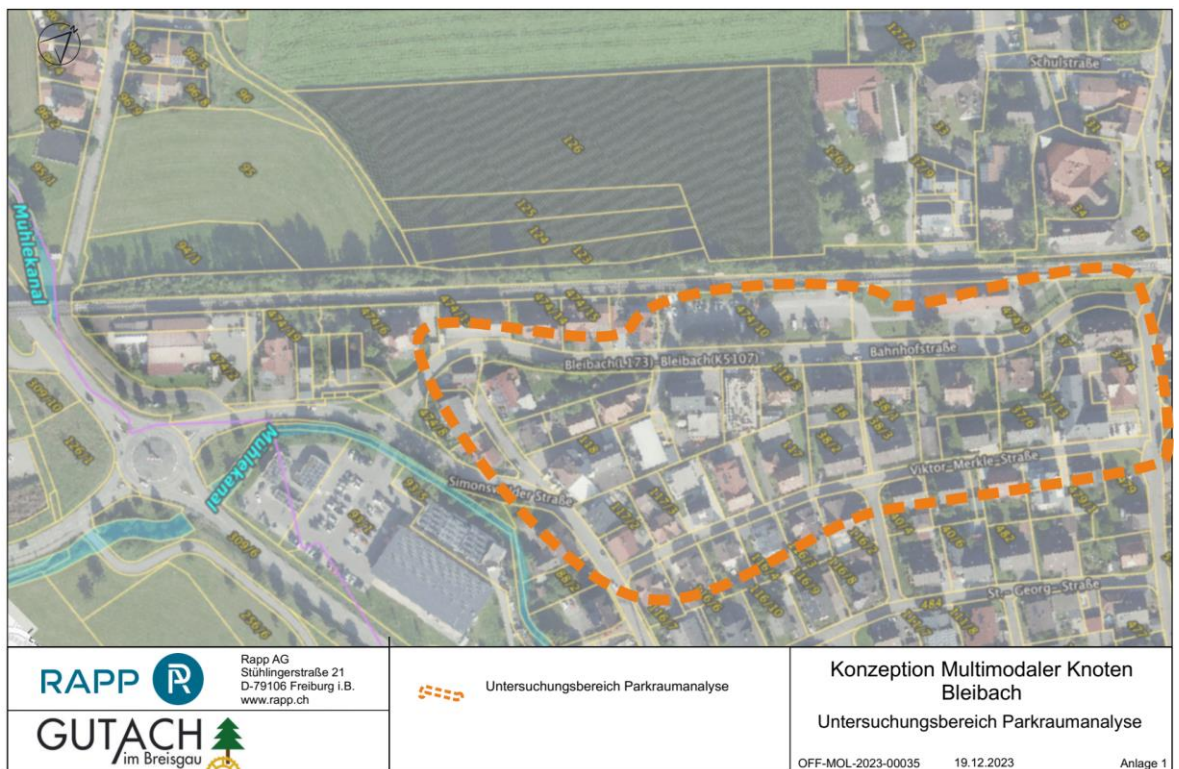


Abbildung 5: Untersuchungsbereich Parkraumanalyse Kfz

#### 4.1.4 Verkehrserhebungen Fließender Kfz-Verkehr

Zur Erfassung der Belastungen auf der Bahnhofstraße wird eine Verkehrszählung vorgeschlagen (Abbildung 6). An den Knotenpunktzählstellen wird auch der Radverkehr erhoben<sup>2</sup>.

Im Rahmen dieses Angebots erfolgt die Zählung und Kennzeichenverfolgung vollumfänglich durch die Geovista GmbH. Die Erhebungen erfolgen mittels Videotechnik. Die Projektkoordination durch die Rapp AG wird mit 5% der Subauftragnehmerleistung als Nebenkosten berechnet.

Der Dienstleister garantiert bei Knotenpunkterhebungen eine Datengenauigkeit von mehr als 95%. Das Angebot geht davon aus, dass jeder Knotenpunkt mit einem Messsystem erfasst wird.

Soweit seitens des Auftraggebers vorhanden, werden zusätzlich kommunale Geschwindigkeitsmessungen (z.B. aus Anzeigedisplays) ausgewertet.

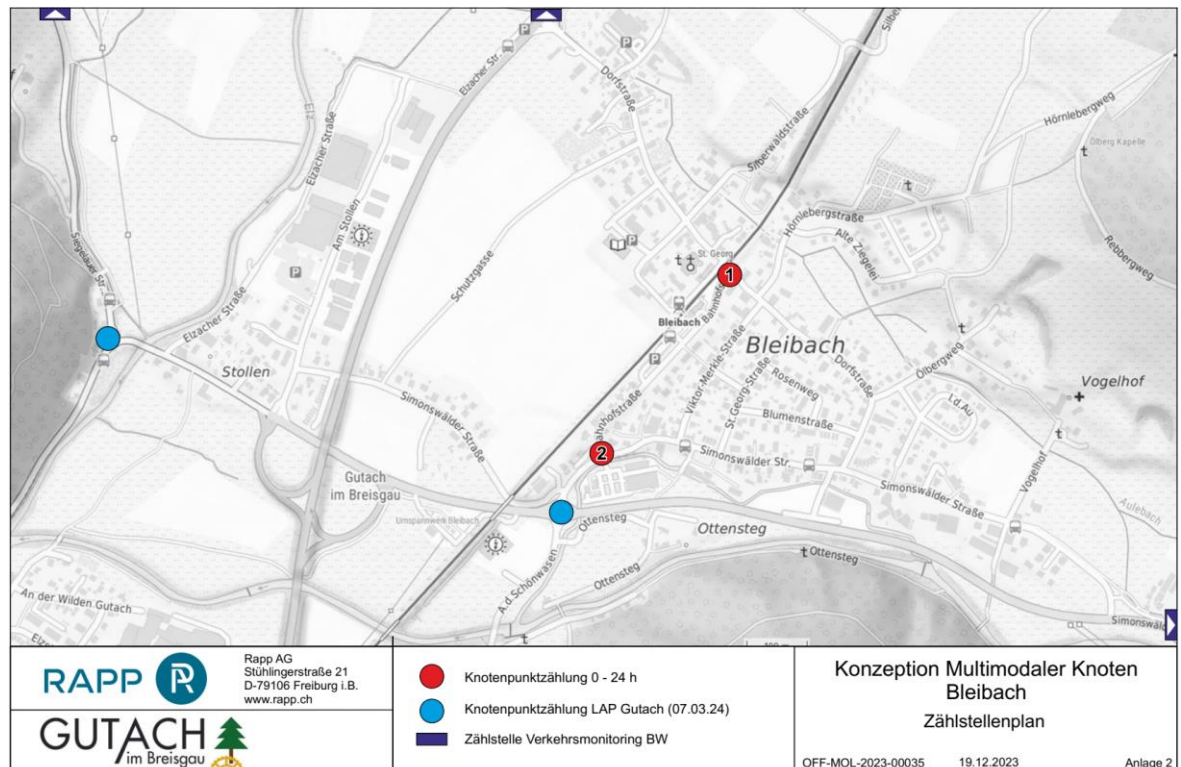


Abbildung 6: Vorläufiger Zählstellenplan

Folgende Leistungen werden erbracht:

- Standortwahl und Einrichten der Video-Messsysteme
- Durchführung der Zählungen an einem repräsentativen Werktag von 0:00 – 24:00 h
- Auswertung / Aufbereitung Verkehrszählungen
  - Zählung der Verkehrsströme auf der Fahrbahn
  - Klassifizierung in 4 Kategorien (Rad, Leichtverkehr Krad/Pkw, Bus, Lkw ohne/mit Anhänger)
  - Tabellarische Darstellung der Verkehrsströme in 15min-Intervallen

<sup>2</sup> Einmalige Radverkehrszählungen sind u.a. aufgrund der meteorologischen Randbedingungen nicht sehr aussagekräftig.



- Bereitstellung der Daten im EXCEL-Format
- Plausibilitätskontrolle der Zählzeiten
- Darstellung der Tages- und Spitzenstundenbelastungen sowie der Ganglinien
- Auswertung verfügbarer Geschwindigkeitsmessungen

## 4.2 Zielentwicklung

Ausgehend von den ermittelten verkehrlichen Defiziten im Untersuchungsbereich werden Ziele für die Konzeption abgeleitet, die die Funktionsanforderungen an die Verkehrssysteme angemessen berücksichtigen.

Die lokalen Herausforderungen, die als Ergebnis der Analyse identifiziert wurden, werden ergänzt durch die übergeordneten Zielen, also z.B. der ÖPNV-Strategie 2030 Baden-Württemberg oder der Nahverkehrskonzeption des ZRF.

### 4.2.1 Best Practice-Beispiele

Im Rahmen einer Literaturrecherche werden Best Practice-Beispiele<sup>3</sup> ermittelt:

- Vergleichbarkeit der Ausgangssituation
- Zielstellungen und Herausforderungen
- Maßnahmen
- Erfolgsfaktoren
- Hinweise und Rückschlüsse für den Multimodalen Knoten Bleibach

### 4.2.2 Strategische Ziele Bleibach

Aus den verkehrlichen Leitlinien werden Planungsziele für eine übergeordnete Strategie sowie für die einzelnen Verkehrsmittel bzw. Funktionen des Multimodalen Knotens abgeleitet. Leitlinien und Ziele sollten sich zwangsläufig am Paradigma der Nachhaltigkeit orientieren. Die Planungsziele sollen in einer Gesamtbetrachtung bewertet werden, Zielkonflikte ermittelt und Lösungsansätze skizziert werden.

Folgende Leistungen werden erbracht:

- Übernahme bisher von Verwaltung, politischen Gremien, Verkehrsschauen, Nahverkehrsplanungen u.a. genannten Zielstellungen
- Übernahme von sich aus den Mängelanalysen ergebenden Zielvorgaben
- Rückkoppelung mit der Bürgerbeteiligung
- Darstellung von konsensualen (unstrittigen) Zielen
- Darstellung von fachlich divergierenden Zielen (Ziele, welche sich ggf. gegenseitig ausschließen)
- Vorschlag eines Zielkatalogs durch den Gutachter
- Abstimmung des Zielkatalogs in den politischen Gremien<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Max. 3 Beispiele.

<sup>4</sup> Honorar Präsenztermin in AP 5.3 enthalten.

### 4.3 Potenzialanalyse und Bedarfsabschätzungen

Die Potenzialanalyse und Bedarfsabschätzung erfolgt anhand der verfügbaren statistischen Daten sowie Leitfäden und Planungsempfehlungen wie z.B.

- Ein- und Auspendlerdaten,
- Einwohnerdaten (nach Altersgruppen),
- Übernachtungs- / Besucherzahlen,
- Verfügbaren Nachfragedaten / Ein-, Aus- und Umsteiger ÖPNV,
- Zähldaten Parkraumnachfrage,
- Prognostizierte Entwicklungen,
- Werkzeug Bike&Ride des Landes Baden-Württemberg,
- Potenzialabschätzungen aus vorliegenden Untersuchungen und Daten.

Im Ergebnis wird der Bedarf an (Stell-)Plätzen und Flächen für die unterschiedlichen zukünftigen Nutzungen der Mobilitätsstation abgeschätzt (ggf. Korridorschätzung).

### 4.4 Konzeption und Dimensionierung

Nach den Vorgaben des Förderprogramm (VwV-LGVFG) kann ein erhöhter Fördersatz von 75% bewilligt werden, falls eine SPNV-Station und deren Umfeld zu einem multimodalen Mobilitätsknoten ausgebaut wird und mindestens sechs der folgenden Bausteine realisiert werden:

- Verknüpfende Bushaltestellen
- P+R-Anlagen
- B+R-Anlagen oder Fahrradparkhäuser
- Stellplätze mit Elektroladesäule
- Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge
- Taxistellplätze
- Fahrgastinformationssysteme / -anzeiger
- Mobilitätszentralen
- Öffentliche Toilettenanlagen

#### 4.4.1 Identifikation möglicher Standorte

In einem ersten Schritt werden mögliche Standorte für die Gesamtanlage bzw. Teilanlagen untersucht. In einer Abstimmung mit dem Auftraggeber am 18.12.2023 wurden 2 Grundkonzepte definiert:

- Minimalkonzept: Entwicklung aus der Bestandssituation (vgl. Abbildung 1)
- Maximalkonzept: Verlegung P+R, ZOB auf die Nordseite mit Schaffung einer Fußgängerunterführung (vgl. Abbildung 2)

Folgende Leistungen werden erbracht:

- Prüfung weiterer grundlegend unterschiedlicher Standortkonzepte
- Darstellung von allfälligen Abhängigkeiten / Voraussetzungen für eine Realisierung
- Zusammenstellung sinnvoller Prüfaufträge an Dritte (z.B. technische Machbarkeit)

#### 4.4.2 Grundkonzept und Flächennutzungen

Folgende Leistungen werden für maximal zwei Standortvarianten erbracht:

- Ggf. Abstimmung der zu berücksichtigenden Standortvarianten mit dem Auftraggeber
- Systemskizzen der Flächenzuordnungen gemäß der Bedarfsabschätzung

#### 4.4.3 Variantenbewertung

Folgende Leistungen werden erbracht:

- Erstellung eines Kriterienkatalogs unter Berücksichtigung der „strategischen Ziele Bleibach“
- Qualitative Bewertung der Standortvarianten
- Risikobewertung im Hinblick auf allfällige ausstehende Untersuchungen
- Planungsempfehlungen

Es ist durchaus denkbar, dass keine eindeutige Planungsempfehlung in diesem Untersuchungsstadium möglich ist. So ist die Realisierbarkeit der Maximalvariante u.a. von Machbarkeit und Baukosten der Fußgängerunterführung oder der Planung des benachbarten Wohngebiets und der verkehrlichen Anbindung an die Ortsumfahrung L173 abhängig. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wird in diesem Fall eine Strategie entwickelt bezüglich der Klärung der ausstehenden Entscheidungsgrundlagen und einer Realisierung des Multimodalen Knotens in Etappen.

#### 4.5 Strategie zu Betrieb und Wartung

Der Multimodale Knoten beinhaltet voraussichtlich eine Vielzahl von baulichen und technischen Elementen, von der Mobilitätssäule (vgl. Abbildung 3) bis zu Briefkasten, Mülleimer und Wegweisung.

Folgende Leistungen werden erbracht:

- Zusammenstellung der relevanten Betriebseinrichtungen
- Hinweise zur Realisierung (Akteure, Planung)
- Hinweise zu Betrieb und Wartung
- Übersicht möglicher Betreibermodelle
- Grobabschätzung der Betriebskosten (soweit auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse bereits möglich)

#### 4.6 Evaluationskonzept

Folgende Leistungen werden erbracht:

- Monitoring und Qualitätsmanagement
- Festlegung von Kriterien für die entwickelten Maßnahmen, mit denen nach Fertigstellung der Konzeption der Stand der Umsetzung und die Wirksamkeit gemessen werden können
- Entwicklung eines Fahrplans für die Umsetzungs- und Wirksamkeitsevaluation

## 4.7 Beteiligungsprozess

Für die vorliegende Honorarkalkulation unterstellen wir entsprechend den Ausführungen in Kapitel 3.7 den Mindestaufwand für zwei umfassende Veranstaltungen. Weitere Veranstaltungen werden optional angeboten.

### 4.7.1 Infostand

Folgende Leistungen werden erbracht:

- Konzeption und Durchführung der Dialogveranstaltung vor Ort mit Teilnahme einer Person von Rapp als Moderator
- Abklärung Organisatorisches zur Veranstaltung im Vorfeld (Örtlichkeit, Verfügbarkeit / Bereitstellung Technik, Ablauf, Briefing)
- Erstellen Materialien, Fotografie bei der Veranstaltung
- Inhalte
  - Adressiert werden Passanten am Bahnhofsplatz (Nutzer Bahn / Bus, B&R, P&R u.a.)
  - Abgefragt wird das Mobilitätsverhalten, welche Veränderungen des Mobilitätsverhaltens sich die Menschen vorstellen können und welche Infrastruktur sie dafür benötigen
  - Raum für allgemeine Anmerkungen zu Umgestaltungsbedarf am Bahnhof und was dabei beachtet werden soll
- Kurz-Dokumentation der Veranstaltung

Leistungen des Auftraggebers

- Einladung, Hinweise in der Presse
- Bereitstellung Raum / Zelt bzw. Pavillon und Technik
- Ggf. Bewirtung / Getränke
- Ggf. zusätzlicher Moderator zu Spitzenzeiten

### 4.7.2 Experten-Workshop

- Durchführung nach Entwicklung der Ziele und Erarbeitung von Stossrichtungen für die Konzeption
- Konzeption und Durchführung der Dialogveranstaltung vor Ort mit Teilnahme einer Person von Rapp als Moderator
- Abklärung Organisatorisches zur Veranstaltung im Vorfeld (Raum, Technik, Ablauf, Briefing)
- Erstellen Materialien, Fotografie bei der Veranstaltung
- Inhalte
  - Diskussion von Zielen und Maßnahmen
  - Teilnehmer
    - Relevante Träger öffentlicher Beteiligung, z.B. untere Verkehrsbehörde, ÖPNV, Baulastträger

- Vertretung von gesellschaftlichen Institutionen (u. a. Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderung, Gleichstellungsbeauftragte, Kinder- und Jugendbeirat, Radverkehrsverbände, Fußverkehrsverbände, Kfz-Verbände),
  - Wirtschaft (z.B. Einzelhandel, einzelne Arbeitgeber), Anwohner(-Vertreter)
  - Ggf. ausgewählte Vertretung der Politik.
- Kurz-Dokumentation der Veranstaltung

#### **4.8 Berichtswesen**

Für die einzelnen Arbeitspakete werden jeweils Meilensteinberichte erstellt, welche mit Abschluss der Konzeption zu einem gesamtheitlichen Bericht zusammengefügt werden.

Die Dokumentation beinhaltet die verschiedenen Untersuchungsergebnisse, Rahmenbedingungen und Voraussetzungen einschließlich der im Untersuchungsverlauf erfolgten fachlichen und politischen Meinungsbildungen und der sich daraus ergebenden Arbeitshinweise. Somit wird nicht nur das Endergebnis, sondern auch der zu Grunde liegende Abwägungsprozess nachvollziehbar dokumentiert.

Die erstellten Projektdokumentationen werden dem Auftraggeber als PDF-Datei übergeben.

## 5 Honorarangebot

Die in Kapitel 4 beschriebenen Leistungen bieten wir Ihnen wie folgt an:

Arbeitsschritt		Angebot (EUR)
AP 1	Analysen	
AP 1.1	Sichtung und Auswertung vorhandener Daten, Konzepte und Pläne	1'500.00
AP 1.2	Bestehende Mobilitätsangebote, Qualitative Bestands-Analyse	3'000.00
AP 1.3	Bestandsanalyse Ruhender Verkehr	1'830.00
AP 1.4	Verkehrserhebungen Fließender Kfz-Verkehr	2'850.00
AP 2	Zielentwicklung	
AP 2.1	Best Practice-Beispiele	2'010.00
AP 2.2	Strategische Ziele Bleibach	2'580.00
AP 3	Potenzialanalyse und Bedarfsabschätzungen	3'660.00
AP 4	Analysen	
AP 4.1	Identifikation möglicher Standorte	2'340.00
AP 4.2	Grundkonzept und Flächennutzungen	2'160.00
AP 4.3	Variantenbewertung	2'580.00
AP 5	Strategie zu Betrieb und Wartung	2'340.00
AP 6	Evaluationskonzept	1'080.00
AP 7	Beteiligungsprozess	
AP 7.1	Infostand	3'180.00
AP 7.2	Experten-Workshop	3'000.00
AP 8	Berichtswesen	3'420.00
Zwischentotal		37'530.00
Nebenkosten pauschal 5%		1'876.50
Total Netto		39'406.50
MwSt. 19% (zur Information)		7'487.24
Total Brutto (zur Information)		46'893.74
<i>Total Netto mit Annahme 50% Förderung Fachkonzepte B-W</i>		<i>19'703.25</i>
<i>MwSt. 19% (zur Information)</i>		<i>3'743.62</i>
<i>Total Brutto (zur Information)</i>		<i>23'446.87</i>

Tabelle 1: Honorarkalkulation

Die mit 5% des Ingenieurhonorars pauschalierten Nebenkosten beinhalten Fahrtkosten, Post- und Fernmeldegebühren sowie Vervielfältigungen. Das Honorar beinhaltet alle erforderlichen Abstimmungen per Telefon und Mail.

Zusätzliche Präsenztermine in den politischen Gremien einschließlich Vorbereitung einer Präsentation werden mit pauschal 1'150 EUR zzgl. Nebenkosten und ges. MwSt. in Rechnung gestellt. Zusätzliche

Bürgerinformationen und Planungs-Workshops (mit Vor- / Nachbereitung) werden mit pauschal 3'200 EUR zzgl. Nebenkosten und ges. MwSt. je Termin in Rechnung gestellt.

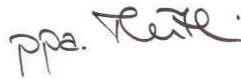
Auch für sonstige Ergänzungsleistungen werden wir nach Möglichkeit ein pauschaliertes Festpreisangebot unterbreiten.

An das Honorarangebot halten wir uns bis 30. Juni 2024 gebunden.

Rapp AG



Wolfgang Wahl  
Leiter Standort Freiburg



Therese Lüthi  
Fachverantwortliche Verkehrsplanung  
Süddeutschland