

Beschlussvorlage

bearbeitet von:

Tel. Nr.:

Datum:

Uwe Schade

0761/2187-8500

02.07.2026

Anschlussmobilität

Planung von Mobilitäts-Drehscheiben

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	n.ö.	Empfehlung	Beschluss
VV	21.07.2026	X			X

Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

Der Sachstandsbericht zum Abschluss der Planungen für die Mobilitäts-Drehscheiben im Verbandsgebiet des ZRF wird zur Kenntnis genommen.

ANLAGEN:

1. Bausteine Mobilitäts-Drehscheiben im ZRF-Verbandsgebiet
2. Bahnhof Hugstetten (March) - Präsentation der Entwurfsplanung im Gemeinderat am 23. Februar 2026 - AUSZÜGE

Begründung

Die Verbandsversammlung hatte die Verwaltung in der Sitzung am 15.12.2021 beauftragt, eine Konzeption für Mobilitäts-Drehscheiben zu erarbeiten, konkrete Planungen für sechs von den Verbandsmitgliedern festzulegende Standorte bis zur Entwurfsplanung (HOAI-Leistungsphasen 1 - 3) zu erstellen und die notwendigen Mittel in den kommenden beiden Jahren in den Wirtschaftsplan des ZRF einzustellen.

Mobilitäts-Drehscheiben dienen dazu, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen, um den Bürgerinnen und Bürgern durchgängige Wegeketten von Haus zu Haus mit einem möglichst großen Anteil an umweltfreundlichen Verkehrsarten anbieten zu können. Die Grafik in ANLAGE 1 gibt eine Übersicht über die von der Verwaltung in enger Abstimmung mit den Verbandsmitgliedern erarbeitete Grundkonzeption für Mobilitäts-Drehscheiben im Verbandsgebiet.

Gegliedert nach Projektteilräumen waren von den Verbandsmitgliedern folgende Pilotstandorte an Regionalbahnhöfen ausgewählt worden:

LK Breisgau-Hochschwarzwald:	Heitersheim, Hugstetten und Kirchzarten
LK Emmendingen:	Kenzingen und Riegel-Malterdingen
Stadt Freiburg:	Landwasser / Haltestelle Moosweiher

Die Planungsleistungen für die Erstellung der Entwurfsplanung für diese Standorte wurden durch den ZRF vergeben und finanziert. Weil das Gesamtvolumen den maßgeblichen Grenzwert überschritt, war eine europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen über ein Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb gemäß § 17 VgV durchgeführt worden. Der Auftrag war im Juli 2023 an das erfahrene Büro Bahn-Stadt aus Berlin erteilt worden.

Nicht Gegenstand des Auftrags war der Standort Heitersheim, weil die Stadt bereits zuvor ein anderes Büro mit entsprechenden Leistungen beauftragt hatte. Hier wurden aber die Planungskosten anteilig vom ZRF übernommen.

Wegen konkurrierender Vorhaben im Bereich der geplanten Mobilitäts-Drehscheibe in Landwasser, hatte die Stadt Freiburg Ende 2023 beschlossen, die vom ZRF beauftragten Planungen nicht weiterführen zu lassen. Für diesen Standort liegt somit nur die Vorplanung vor. Bei Bedarf sollen die Planungen durch die Stadt selber fortgeführt werden.

Für die bauliche Umsetzung und die Finanzierung der Anlagen wird jeweilige Gemeinde zuständig sein. Daher wurden die Planungen im Einvernehmen und in enger Abstimmung mit den Standortgemeinden erstellt. Der Planungsprozess hat insgesamt länger gedauert als zunächst erwartet, was vor allem an der aufwändigen und teils schwierigen Abstimmung mit der DB AG lag. Auch bei den Abstimmungen mit den Gemeinden ergab sich mitunter ein höherer Zeitbedarf. Die Zielsetzung, neben dem LGVFG noch andere Finanzierungsquellen für die baulichen Maßnahmen zu finden, hat ebenfalls zu einer Verlängerung der Planungsphase geführt. Mit Ausnahme des Standorts Kirchzarten, wo eine anteilige Mitfinanzierung durch ein angrenzendes Sanierungsgebiet möglich erscheint, hat sich hierbei allerdings leider nichts ergeben.

Die Projekte werden somit im Wesentlichen nach LGVFG vom Land bezuschusst. Es ist davon auszugehen, dass der erhöhte Zuschusssatz von 75% bezogen auf die zuwendungsfähigen Kosten erreicht werden kann. Auch der ZRF wird sich gemäß Satzung an der Finanzierung der zuwendungsfähigen Kosten mit bis zu 25% beteiligen.

Die Entwurfsplanungen für die vier von BahnStadt geplanten Standorte sind abgeschlossen. Die Unterlagen zu Kenzingen, Kirchzarten und Riegel-Malterdingen werden den Gemeinden in Kürze zur Verfügung gestellt mit der Möglichkeit einer abschließenden Rückmeldung. Parallel dazu erstellt die ZRF-Verwaltung für jeden Standort eine unverbindliche Abschätzung der möglichen LGVFG-Zuschüsse, die natürlich nicht die fachtechnische Prüfung des Zuwendungsgebers ersetzen kann, die ggf. zu abweichenden Ergebnissen kommt. Auf dieser Grundlage können die Gemeinden dann entscheiden, ob und zu welchem Zeitpunkt die Vorhaben umgesetzt werden sollen. Für die Gemeinde March sind die hier beschriebenen Verfahrensschritte bereits abgeschlossen (siehe unten).

Trotz der o.g. Zuschüsse verbleibt bei allen Projekten ein hoher Eigenanteil, der von den Gemeinden finanziert werden muss. Das liegt insbesondere daran, dass die im LGVFG festgelegten Pauschalen für die zuwendungsfähigen Baukosten die tatsächlich anfallenden Kosten nur teilweise abdecken. Angesichts der Finanzlage bleibt abzuwarten, ob die Vorhaben in den kommenden Jahren realisiert werden können. Bei den Standorten an der Rheintalbahn kommt noch eine Abhängigkeit vom Projekt ABS/NBS Karlsruhe-Basel hinzu, die ebenfalls zu Verzögerungen führen dürfte. Eine mögliche Weiterführung der Projekte läge dann in den Händen der Gemeinden. Bei Bedarf wird der ZRF aber unterstützen. Sollte es neue Vorhaben geben, würde der ZRF die Planungen nur noch finanziell unterstützen, aber nicht mehr direkt beauftragen. Für die Pilotstandorte war dieser Ansatz richtig, an sich ist es aber besser wenn die Ingenieurleitungen direkt von der betroffenen Gemeinde vergeben und vor allem auch inhaltlich gesteuert werden.

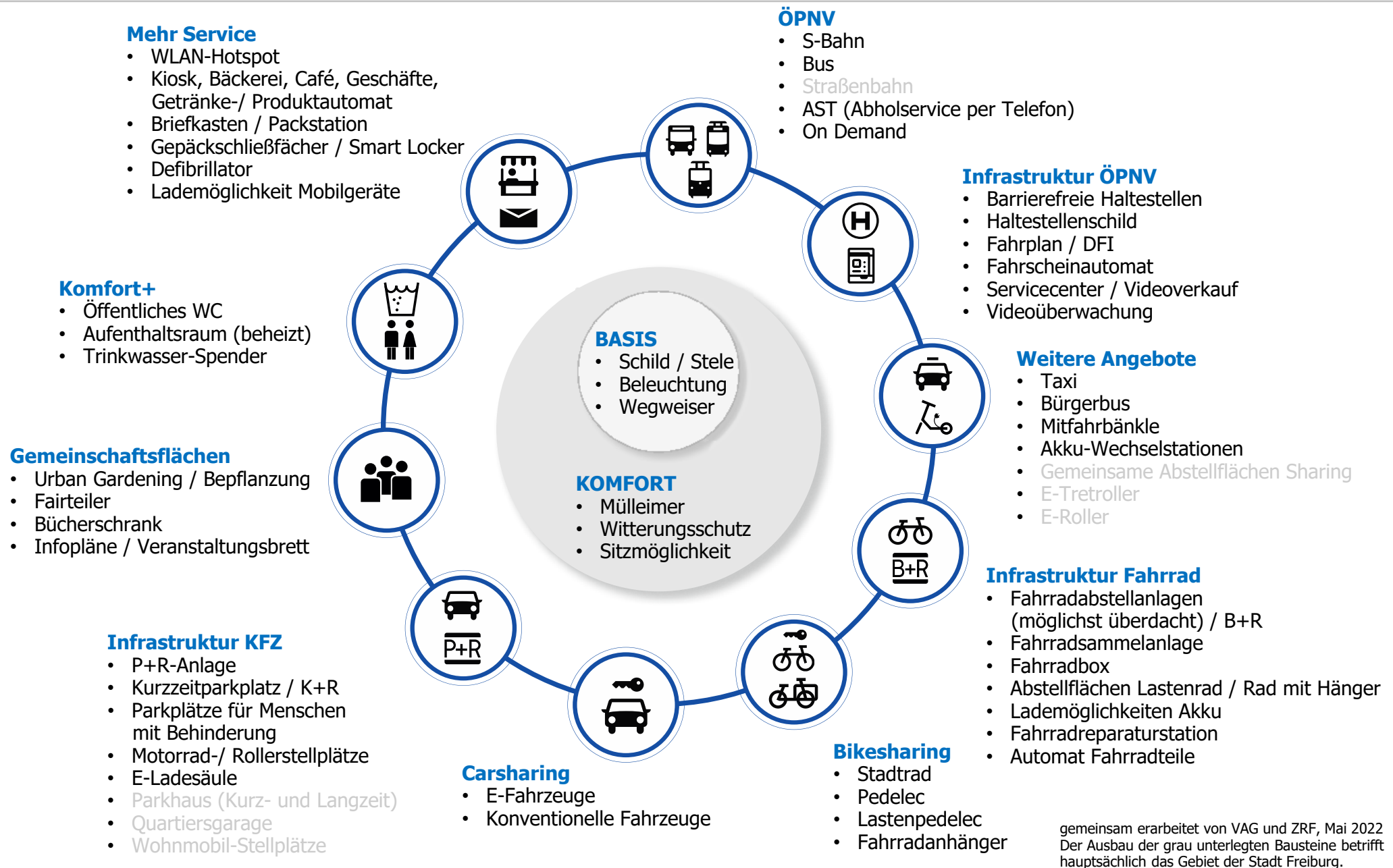
Beispiel Hugstetten

Für diesen Standort war Entwurfsplanung bereits Anfang des Jahres abgeschlossen worden. Sie wurde zusammen mit einer Abschätzung zur Finanzierung von BahnStadt und der ZRF-Verwaltung in der Sitzung des Marcher Gemeinderats am 23.02.2026 vorgestellt. ANLAGE 2 enthält Auszüge aus der Präsentation für die Sitzung. Der Gemeinderat hat die Planung zur Kenntnis genommen und einstimmig beschlossen, die Umsetzung derzeit aus haushalterischen Gründen zurückzustellen. Bei besserer Finanzlage könne das Vorhaben zu einem späteren Zeitpunkt ganz oder teilweise wieder aufgegriffen werden.

Gemäß Kostenberechnung belaufen sich die Gesamtkosten auf rund 1,800 Mio. Euro brutto. Abzüglich der Kosten für die vom ZRF getragene Entwurfsplanung wären noch rund 1,667 Mio. Euro brutto zu finanzieren mit folgenden Anteilen:

Land (LGVFG):	0,697 Mio. Euro	(41,8%)
ZRF:	0,194 Mio. Euro	(11,6%)
Gemeinde March:	0,776 Mio. Euro	(46,6%)

Bausteine Mobilitäts-Drehscheiben im ZRF-Verbandsgebiet





Mobilitätsdrehscheiben in der Region Freiburg Verkehrsanlagen (Leistungsphasen 1-3 HOAI)

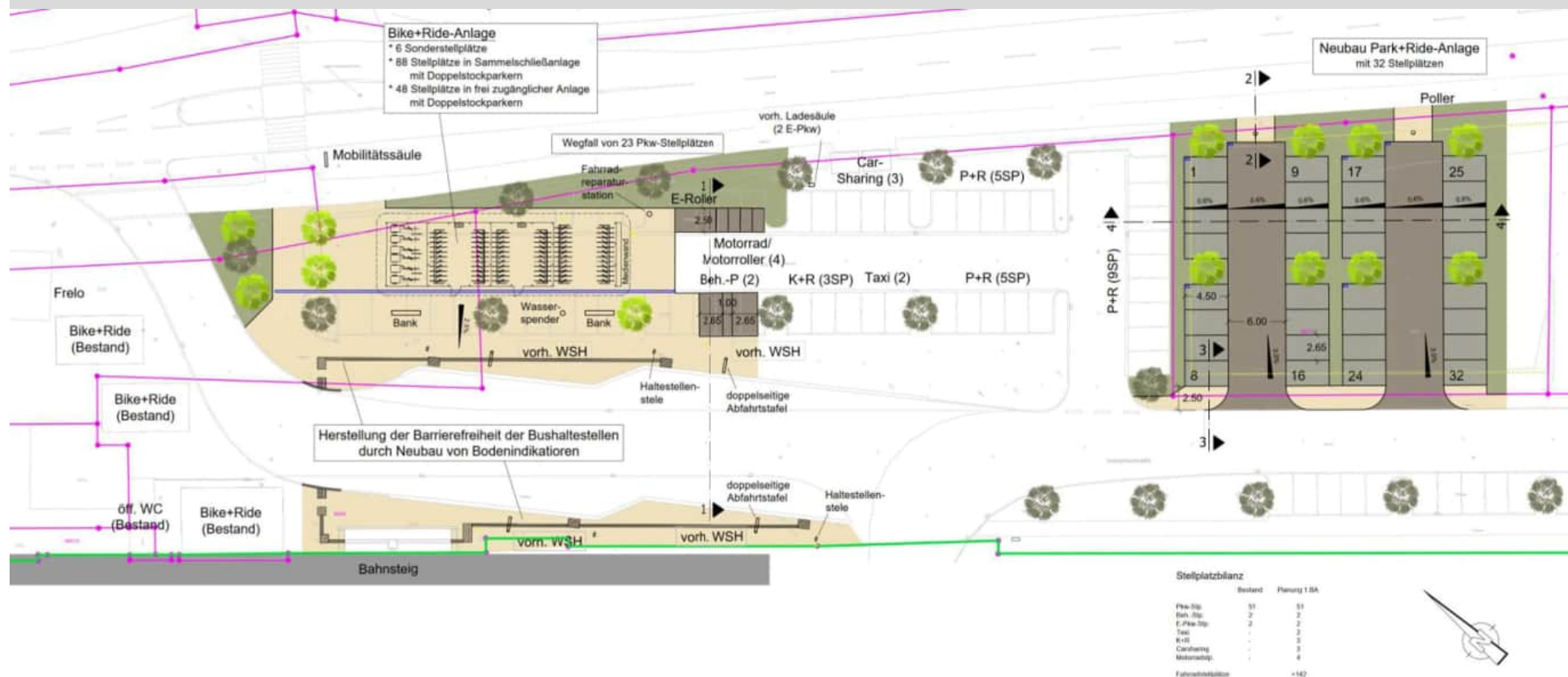
Bahnhof Hugstetten (March)

Präsentation der Entwurfsplanung im Gemeinderat am 23. Februar 2026

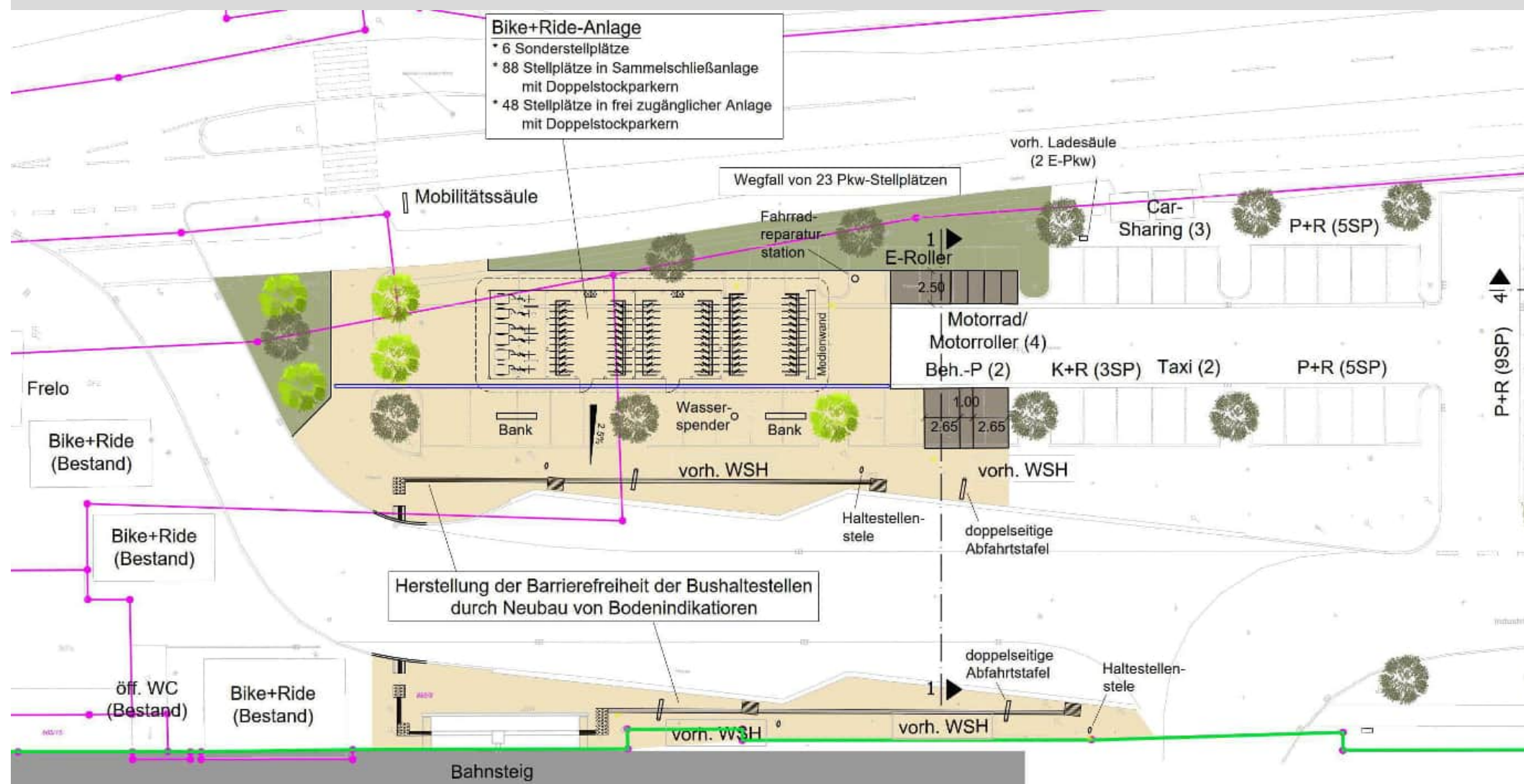
- A U S Z Ü G E -

Roland Neumann (BahnStadt GmbH) / Uwe Schade (ZRF)

■ Lageplan



■ Lageplan: Bauteile 1 und 2



- Visualisierung: Vorplatz und Bike+Ride-Anlage



■ Kostenberechnung

Bauteil	Baukosten (netto)	Baukosten (brutto)	Planungskosten (brutto)	Gesamtsumme (brutto)
Bauteil 1: B+R-Anlage - Hochbau	554.683,20 €	660.073,01 €	132.014,60 €	792.087,61 €
Bauteil 1: B+R-Anlage - Tiefbau	284.370,00 €	338.400,30 €	67.680,06 €	406.080,36 €
Bauteil 2: Bushaltestellen	222.560,00 €	264.846,40 €	52.969,28 €	317.815,68 €
Bauteil 3: P+R-Anlage	199.710,00 €	237.654,90 €	47.530,98 €	285.185,88 €
Gesamtkosten	1.261.323,20 €	1.500.974,61 €	300.194,92 €	1.801.169,53 €

Anmerkungen:

Die Planungs- und Steuerungskosten werden mit pauschal 20 % der Baukosten angesetzt.

■ LGVFG-Förderung: Multimodale Mobilitätsknoten

■ Anforderungen:

- Grundsätzlich: Verknüpfung von **mindestens drei Mobilitätsformen** (neben dem Fußverkehr) aus Eisenbahn, Straßenbahn, Bus, Linienschiffe, Taxi, Car-Sharing, Fahrrad, Bike-Sharing und Mietwagen
- Für **erhöhten Fördersatz** (75% statt 50%): Umsetzung von **mindestens sechs Bausteinen** aus verknüpfenden Bushaltestellen, P+R, B+R, Stellplätze mit E-Ladesäule, Car-Sharing-Stellplätze, Taxistellplätze, Fahrgastinformationssysteme, Mobilitätszentralen, öffentliche Toilettenanlagen → **unterstellt wird 75%**
- **Bedarfsnachweise erforderlich**, insb. für Bushaltestellen, P+R und B+R

- Bezuschusst werden **zuwendungsfähige Kosten** für Bau, Planung und ggf. Grunderwerb (inkl. Mehrwertsteuer, sofern diese anfällt)

- Für die meisten Bausteine gibt es **Pauschalen für die zwf. Kosten**, die aber **i.d.R. nicht auskömmlich** sind.

■ Finanzierung (ABSCHÄTZUNG)

■ Mitfinanzierung ZRF - Grundzüge:

- Übernahme **Eigenanteile**: 25% bzw. 50% der zwf. Baukosten brutto
- **Zuschuss Planungskosten**: 15% der zwf. Baukosten brutto, **abzüglich LGVFG-Zuschuss**
- Einzelheiten regelt ein **Realisierungs- und Finanzierungsvertrag**

■ **Finanzierungsanteil Gemeinde**: alle nicht durch Zuschüsse abgedeckten Planungs-, Bau- und Grunderwerbskosten sowie die Kosten für **Betrieb, Instandhaltung und Erneuerung** der Anlagen

■ Voraussichtliche Finanzierungsanteile (Planung und Bau):

Land (LGVFG)	vsl. 696.663 €	(rund 42%)
ZRF	vsl. 193.518 €	(rund 12%)
Gemeinde	vsl. 775.901 €	(rund 47%)
Summe	vsl. 1.666.082 €	

Diese Summe weicht von der Angabe auf Seite 16 ab, weil hier nur noch die Planungskosten für die HOAI-Leistungsphasen 4 - 9 enthalten sind.