

Mobilitätskonzept Martinshöfe Weingarten

für die BUWOG Bauträger GmbH



Mobilitätskonzept

Martinshöfe Weingarten

für die

BUWOG Bauträger GmbH

Projektgesamtkoordination:
Roman Steindl

erstellt von

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Projektleiter Tobias Kipp

Mitwirkende Simon Hülle

Gestaltung team red Deutschland GmbH

Gilching, 10.10.2025

BILDNACHWEIS | Titelbild: BUWOG Bauträger GmbH

Inhaltsverzeichnis

1.	Projektvorstellung.....	5
2.	Ziele des Mobilitätskonzeptes	6
3.	Stellplatzbilanz	8
3.1	Ermittlung des Stellplatzbedarfs Pkw	8
3.2	Ermittlung des Stellplatzbedarfs Fahrrad	12
4.	Erreichbarkeitsanalyse	14
4.1	Motorisierter Individualverkehr	14
4.2	ÖPNV	18
4.3	Radverkehr	23
4.4	Fußverkehr	27
4.5	Sharing-Angebote	30
4.6	Nahversorgung.....	32
4.7	Fazit zur Erreichbarkeit	33
5.	Mobilitätsmaßnahmen an den Martinshöfen.....	35
5.1	Handlungsfelder Mobilitätskonzept 2020 / Würdigung 2025	35
5.2	Ergänzende Handlungsfelder Mobilitätskonzept 2025	36
5.3	Detailbeschreibung der Handlungsfelder	36
5.3.1	Autofreier Bereich innerhalb des Quartiers	36
5.3.2	Nahversorgung im Quartier.....	37
5.3.3	Anlieferung des Handels.....	38
5.3.4	Paket-/Lieferstationen.....	38
5.3.5	Ladeinfrastruktur für elektrische betriebene Kfz	39
5.3.6	Digitale Informations- und Buchungsplattform.....	39
5.3.7	Car-Sharing	40
5.3.8	Pedelec-/ (E-) Lastenrad-Sharing.....	41
5.3.9	Fahrradabstellanlagen und damit zusammenhängende Angebote	42
5.3.10	Verleihangebot Transporthilfen	45
5.3.11	ÖV-Zugänglichkeit und-Information.....	45
5.3.12	Effizientes Parkraummanagement für Baufelder F+G: Wechselnutzung zwischen Wohnen und Büros	46
5.3.13	Information und Kommunikation für das gesamte Quartier	48
5.3.14	Maßnahmenmonitoring (gesamtes Quartier)	49

6.	Zusammenfassung	50
7.	Abbildungsverzeichnis.....	53
8.	Tabellenverzeichnis	54
9.	Anlagenverzeichnis	55

1. Projektvorstellung

Die BUWOG Bauträger GmbH plant auf ehemaligen Industrieflächen im Zentrum des Stadtgebietes der Stadt Weingarten die Errichtung eines Neubauquartiers.

Mit Bearbeitungsstand Mai 2025 sollen dabei über 500 neue Wohneinheiten (WE) in insgesamt sieben Baufeldern entstehen. Über die überwiegende Wohnnutzung des Quartiers hinaus sollen zusätzlich etwa 6.000 m² Gewerbefläche hergestellt werden – darunter auch eine Kindertagesstätte. Die Verortung des Projektareals im Stadtgebiet Weingartens lässt sich der Darstellung in Abbildung 1 entnehmen.

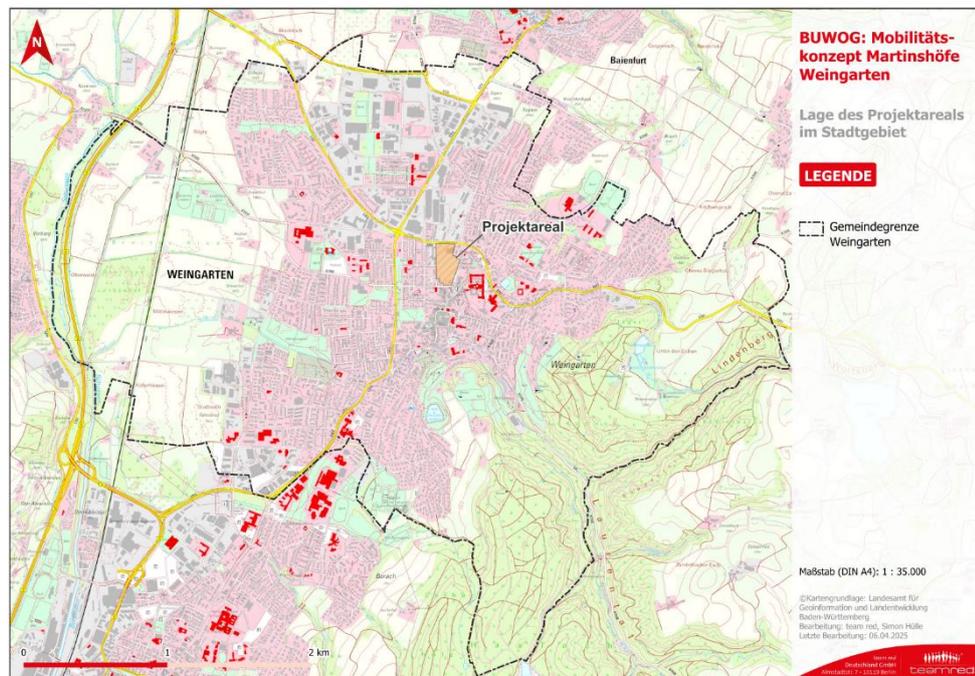


Abbildung 1: Lage des Projektareals im Stadtgebiet

Das Projektgebiet liegt westlich der Basilika St. Martin und nördlich des Stadtzentrums der Stadt Weingarten auf den Flächen des ehemals industriell genutzten "Schuler-Areals Süd".

Ein zentrales Element des Projekts ist die Entwicklung eines innovativen Mobilitätskonzeptes, das auf die spezifischen Bedürfnisse der zukünftigen Bewohner:innen und Gewerbetreibenden zugeschnitten ist. Hiermit sollen nachhaltige Verkehrsträger gefördert und die Erzeugung zusätzlichen Parkdrucks im Umfeld verhindert werden.

Die Darstellung in Abbildung 2 vermittelt einen visuellen Eindruck über den derzeitigen Planungsstand. Am oberen Bildrand ist die Basilika St. Martin auf dem Martinsberg zu erkennen.



Abbildung 2: Visualisierung des Neubauquartiers; Darstellung: BUWOG Bauträger GmbH

2. Ziele des Mobilitätskonzeptes

Im Mobilitätskonzept werden Maßnahmen entwickelt, die eine effiziente und zukunftsfähige Mobilität fördern. Zentrale Ziele sind eine größtmögliche Reduktion des Pkw-Besitzes der zukünftigen Bewohner:innen sowie der zusätzlichen Verkehrserzeugung durch den MIV (Motorisierten Individualverkehr) bzw. dessen Abwicklung mit nachhaltigen Verkehrsträgern. Darüber hinaus sollen diese Maßnahmen sicherstellen, dass im Umfeld des Neubauquartiers **kein zusätzlicher Parkdruck** entsteht.

Dafür wird ein Teil der Investitionen, die nach der Landesbauordnung Baden-Württemberg für Stellplätze vorgesehen wären, in innovative Mobilitätsangebote für die neuen Bewohner:innen umgeleitet. Diese zielgruppenorientierten Mobilitätsangebote, wie hochwertige und gut zugängliche Fahrradabstellanlagen, Stellflächen für (E-) Lastenräder, Car-Sharing Angebote sowie maßgeschneiderte Kommunikationslösungen schaffen die Grundlagen für eine möglichst nachhaltige Mobilität der künftigen Bewohner:innen.

Durch diese Maßnahmen sinkt entsprechend die Nachfrage nach Stellplätzen für private Pkw und die Bewohner:innen des neuen Stadtquartiers profitieren von innovativen Mobilitätsangeboten. Die geringere Verkehrsbelastung durch den MIV trägt darüber hinaus zu einer höheren Lebensqualität und verbesserten Verkehrssicherheit im Viertel bei.

Als übergreifendes Resultat soll die Anwendung des Mobilitätskonzeptes dazu dienen durch eine Änderung des Bebauungsplans einen reduzierten Stellplatzschlüssel zu vereinbaren. Darüber hinaus soll ermöglicht werden in den Baufeldern F + G weitere 22 Pkw-Stellplätze weniger zu errichten, sodass der kosten- und materialintensive Bau einer zweiten Tiefgaragenebene vermieden werden kann.

Mobilitätskonzept 2020

Für das gegenständliche Bauvorhaben wurde im Jahr 2020 ein erstes Mobilitätskonzept erstellt (Verfasser: Brestra Invest GmbH). Das vorliegende Mobilitätskonzept entwickelt dieses weiter und berücksichtigt jene Rahmenbedingungen, welche sich seitdem geändert bzw. neu ergeben haben.

Hierzu zählen unter anderem:

Monat/Jahr	Planungsgrundlage
11/2020	Verkehrsuntersuchung BERNARD Gruppe / Brestra Invest GmbH
03/2021	Bebauungsplan Stadt Weingarten für das Areal der Martinshöfe
05/2021	Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Gemeindeverband Mittleres Schussental
10/2023	Klimamobilitätsplan Gemeindeverband Mittleres Schussental, darin u.a.: <ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrskonzept (Stand 30.08.2021) • ÖPNV-Konzept
10/2024	Planungen Radvorrangrouten Weingarten (Nord-Süd- / Ost-West-Achse)
5/2025	Parkraumkonzept Weingarten- TA

Tabelle 1: (Geänderte) Planungsgrundlagen seit 2020

3. Stellplatzbilanz

Gemäß dem Stand der Planungen vom Mai 2025 ergibt sich die beabsichtigte Aufteilung der 523 Wohnungen nach Wohnungsgrößen wie in Tabelle 2 dargestellt. Da für regulären Wohnraum und solchen mit Verwendungszweck Betreutes Wohnen unterschiedliche Stellplatzschlüssel angesetzt werden, sind diese im Folgenden getrennt ausgewiesen.

Wohnungsgröße	Anzahl WE
1 Zimmer	45
2 Zimmer	164
3 Zimmer	153
4 und 5 Zimmer	109
BW(*) 1 Zimmer	4
BW: 2 Zimmer	38
BW: 3 Zimmer	10
BW: 4 und 5 Zimmer	0
Gesamt	523

Tabelle 2: Geplante Verteilung nach Wohnungsgröße; (*) BW: Betreutes Wohnen

Nachfolgend wird zunächst die erforderliche Stellplatzanzahl gemäß dem geltenden Bebauungsplan der Stadt Weingarten dargestellt. Anschließend wird die angestrebte Reduzierung an Stellplätzen gegenüber der Stellplatzsatzung ermittelt, sodass ersichtlich wird, welche Anzahl an Stellplätzen durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes begründet werden muss. Zuletzt wird die Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze für das Bauvorhaben betrachtet.

3.1 Ermittlung des Stellplatzbedarfs Pkw

Stellplatzbedarf Wohnen gemäß Bebauungsplan / Mobilitätskonzept 2020

Entsprechend den vorläufigen Planungen aus dem Jahr 2020 weist das damalige Mobilitätskonzept einen Stellplatzbedarf von insgesamt 587 Stellplätzen aus. Die Aufteilung nach Wohnungstypen, die entsprechenden Stellplatzschlüssel sowie die daraus abgeleitete Stellplatzanzahl gehen aus Tabelle 3 hervor.

Wohnungsgröße	Anzahl WE	Stellplatzschlüssel	Anzahl Stellplätze
1 Zimmer	45	0,8	37
2 Zimmer	164	1,0	164
3 Zimmer	153	1,2	186
4 und 5 Zimmer	109	1,5	165
BW(*) 1 Zimmer	4	0,6	3
BW: 2 Zimmer	38	0,7	27
BW: 3 Zimmer	10	0,9	9
BW: 4 und 5 Zimmer	0	1,0	0
Gesamt	523	-	587

Tabelle 3: Stellplatzbedarf Pkw gemäß Bebauungsplan / Mobilitätskonzept (2020); rundungsbedingte Abweichungen möglich; (*) BW: Betreutes Wohnen

Nachdem sich seitdem die Planungen für das Bauvorhaben signifikant weiterentwickelt und konkretisiert haben, wurde diese Stellplatzermittlung noch einmal aktualisiert.

Stellplatzbedarf Wohnen gemäß Mobilitätskonzept 2025

Abstimmungen mit der Stadt Weingarten und überarbeitete Planungen für ein möglichst autoreduziertes Neubauquartier haben die Anwendbarkeit eines – teilweisen – verringerten Stellplatzschlüssels ergeben. Die daraus resultierende Aufstellung samt notwendiger Stellplätze lässt sich Tabelle 4 entnehmen.

Wohnungsgröße	Anzahl WE	Stellplatzschlüssel	Anzahl Stellplätze
1 Zimmer	45	0,5	23
2 Zimmer	164	1,0	164
3 Zimmer	153	1,0	153
4 und 5 Zimmer	109	1,0	109
BW(*) 1 Zimmer	4	0,5	2
BW: 2 Zimmer	38	0,5	19
BW: 3 Zimmer	10	0,5	5
BW: 4 und 5 Zimmer	0	0,5	0
Gesamt	523	-	475

Tabelle 4: Stellplatzbedarf Pkw aktualisiert 2025; rundungsbedingte Abweichungen möglich; (*) BW: Betreutes Wohnen

Der daraus resultierende Stellplatzschlüssel wird aus den nachfolgenden Gründen als realistisch eingestuft.

Im betreuten Wohnen ziehen Menschen ein die – meist aus Altersgründen – nicht mehr in der Lage sind ihren Alltag ohne externe Unterstützung zu bewältigen. Auch wenn für diese Zielgruppe keine spezifischen Daten bekannt sind, kann man davon ausgehen, dass ein Stellplatz für jede zweite Wohnung gut ausreichend sein wird.

Für das reguläre Wohnen ergibt sich ein Stellplatzschlüssel von gut 0,95 Stellplätzen pro Wohneinheit. Da spezifische Daten für die Stadt Weingarten fehlen werden Informationen zum Pkw-Besitz aus der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ vom 25.03.2025 als Referenz genutzt.

Die Erhebung ordnet die Stadt Weingarten nach der Raumkategorisierung „RegioStar7“, der Kategorie „Ländliche Region – Zentrale Stadt“ zu. Für diese Raumkategorie wurde ein durchschnittlicher Pkw-Besitz von 1,1 pro Haushalt ermittelt. 21 % der Haushalte besitzen dabei gar kein Auto.

Durch die besonderen, nachstehend genannten Eigenschaften des Quartiers „Martinshöfe“ kann davon ausgegangen werden, dass der tatsächliche Stellplatzbedarf unter dem Durchschnittswert für diese Raumkategorie liegt:

- Sehr zentrale Lage innerhalb des Stadtgebiets
- Ausschließlich Geschosswohnungsbau, keine Einfamilienhäuser (Bezug zur Haushaltsgröße und Einkommensstruktur)
- Exzellente Nahversorgung in fußläufiger Entfernung
- Gute Busanbindung
- Effizientes Parkraummanagement (Wechselnutzung) innerhalb der Baufelder F + G
- Umfassendes Mobilitätskonzept, das zu einem geringeren Pkw-Besitz beiträgt (siehe Kapitel 5):

Zusammenfassend wird der errechnete Stellplatzschlüssel von 0,95 Stellplätzen pro Wohneinheit für das reguläre Wohnen daher als realistisch erachtet.

Stellplatzbedarf weitere Nutzungen

Neben der Gesamtzahl an Wohneinheiten müssen auch gut 6.700 m² an weiteren Nutzungen in der Stellplatzbilanz berücksichtigt werden. Hierbei handelt es sich überwiegend um gewerblich genutzte Flächen. Deren Zusammensetzung und die daraus abgeleitete Anzahl an herzustellenden Stellplätzen lässt sich aus Tabelle 5 ablesen.

Nutzung	Einheit	Faktor	Stellplätze
Gewerbe	4.224 m ² NF	1 StPl / 35 m ² NF (-ÖPNV-Bonus 40%)	73
Großtagespflege / Gewerbe (ehem. Hochschule)	728 m ² NF	1 StPl / 35 m ² NF (-ÖPNV-Bonus 40%)	13
Handel	1.331 m ² VF	1 StPl / 20 m ² VF (-ÖPNV-Bonus 40%)	40
Gewerbe (ehem. Quartiers- treff)	140 m ² NF	1 StPl / 35 m ² NF (-ÖPNV-Bonus 40%)	3
Gastronomie	242 m ² GF	1 StPl / 9 m ² Gastraumfläche (-ÖPNV-Bonus 40%)	17
Gesamt	6.665 m²		146

Tabelle 5: Stellplatzbedarf Pkw weitere Nutzungen; rundungsbedingte Abweichungen möglich

In Summe ergibt sich zum aktuellen Stand ein Bedarf von 475 Stellplätzen für die Wohnnutzung und ein Bedarf von weiteren 146 Stellplätzen für weitere Nutzungsarten – insgesamt folglich 621 Stellplätze.

Betrachtet man die Stellplatzbedarfe nach den unterschiedlichen Baufeldern, ergibt sich die Übersicht aus Abbildung 3.

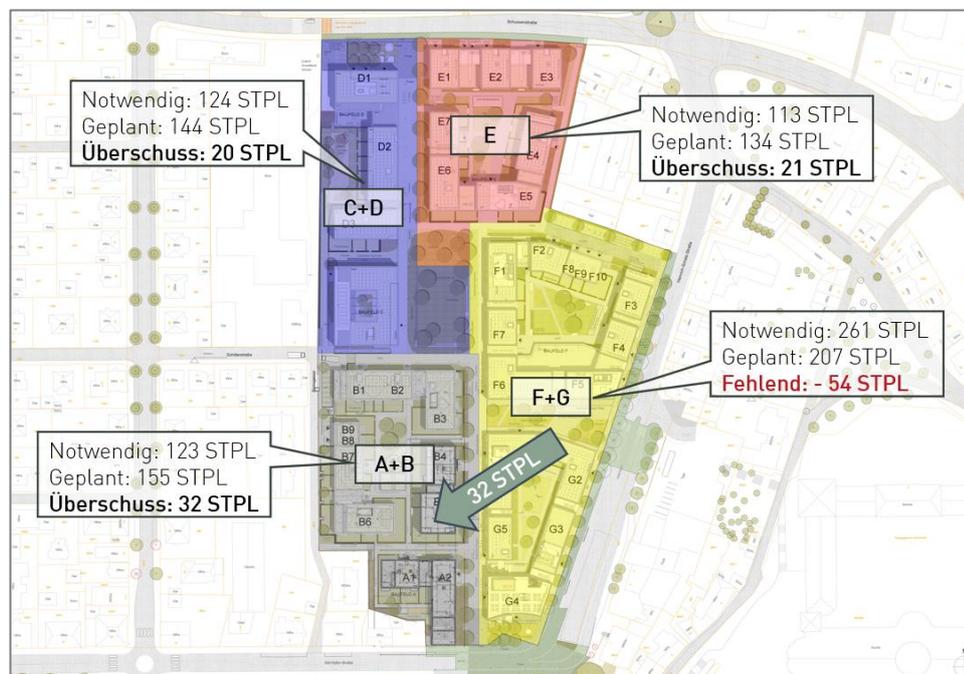


Abbildung 3: Stellplatzbedarf nach Baufeldern; Quelle: Albrings Müller AG (2025)

Hierzu wurden in Abstimmung mit der Stadt Weingarten folgende Überlegungen angestellt:

- Die Gesamtanzahl nach neuem Stellplatzschlüssel beträgt 621 Pkw- Stellplätze.
- Die Geplante Anzahl an Stellplätzen über alle Baufelder liegt bei 640.
- Demnach werden insgesamt 19 Stellplätze mehr errichtet, als nach diesem Stellplatzschlüssel notwendig.
- In den Baufeldern F+G fehlen rechnerisch 54 Stellplätze.
- 32 Stellplätze aus den Baufeldern F+G können auf den Baufeldern A+B nachgewiesen werden (dieses wird zuerst errichtet, die Stellplätze stehen also mit Fertigstellung der Baufelder F+G bereit).
- Somit ergäbe sich bei solitärer Betrachtung für die Baufelder F+G ein reales Defizit von 22 Stellplätzen (54 Defizit F+G – 32 Nachweis Baufelder A+B).

Die Maßnahmen aus dem vorliegenden Mobilitätskonzept sollen daher auch dazu dienen, die Reduktion um diese 22 Stellplätze zu begründen.

3.2 Ermittlung des Stellplatzbedarfs Fahrrad

Stellplatzbedarf Wohnen gemäß Bebauungsplan / Mobilitätskonzept 2020

Der Bedarf an Fahrradabstellplätzen wurde bereits mit dem Mobilitätskonzept 2020 entsprechend den rechtskräftigen Satzungen der Stadt Weingarten ermittelt. Die für die Nutzungsform Wohnen notwendigen Abstellplätze lassen sich der Tabelle 6 entnehmen.

Wohnungsgröße	Anzahl WE	Stellplatzschlüssel	Anzahl Stellplätze
1 Zimmer	45	1,0	45
2 Zimmer	164	1,5	246
3 Zimmer	153	2,0	306
4 Zimmer	84	3,0	252
5 Zimmer	25	4,0	100
BW(*) 1 Zimmer	4	1,0	4
BW: 2 Zimmer	38	1,5	57
BW: 3 Zimmer	10	2,0	20
BW: 4 Zimmer	0	3,0	0
BW: 5 Zimmer	0	4,0	0
Gesamt	523	-	1.030

Tabelle 6: Stellplatzbedarf Fahrrad nach Wohnungsgröße; (*) BW: Betreutes Wohnen

Den Berechnungen zufolge ergibt sich ein Bedarf von insgesamt 1.030 Fahrradabstellplätzen auf dem Projektgebiet der Martinshöfe.

Stellplatzbedarf weitere Nutzungen

Legt man für die Bedarfsermittlung an Fahrradabstellplätzen für die weiteren Nutzungen die einschlägigen Faktoren zugrunde, ergibt sich die Aufstellung in Tabelle 7:

Nutzung	Einheit	Faktor	Stellplätze
Gewerbe	4.224 m ² NF	1 StPl / 100 m ² NF	43
Großtagespflege / Gewerbe (ehem. Hochschule)	728 m ² NF	1 StPl / 100 m ² NF	8
Handel	1.331 m ² VF	1 StPl / 50 m ² VF	27
Quartierstreff	Pauschal	10 pauschal	10
Gastronomie	242 m ² GF	1 StPl / 10 m ² Gastraumfläche	25
Gesamt			113

Tabelle 7: Stellplatzbedarf Fahrrad für weitere Nutzungen

In der Gesamtschau sind gemäß Satzung für die Nutzungsform Wohnen 1.030, für weitere Nutzungen 113 Fahrradabstellplätze, folglich in Summe 1.143 Fahrradabstellplätze herzustellen.

4. Erreichbarkeitsanalyse

Die Erreichbarkeitsanalyse untersucht die Zugänglichkeit des Standorts mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes sowie dem Motorisierten Individualverkehr (MIV). Zum Umweltverbund zählen in diesem Sinn die folgenden Verkehrsträger: Öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr, Fußverkehr sowie Angebote der geteilten Mobilität, also etwa Fahrradverleihsysteme oder auch Car-Sharing-Angebote.

Ziel dieser Analyse ist es, die bestehenden Rahmenbedingungen zu bewerten und Verbesserungspotenziale aufzuzeigen, um ein nachhaltiges Mobilitätsangebot für die zukünftigen Bewohner:innen der Wohnanlage "Martinshöfe" zu gewährleisten.

Der zentrale Standort des Projektareals im Stadtgebiet Weingartens geht aus der Karte in Abbildung 4 hervor.

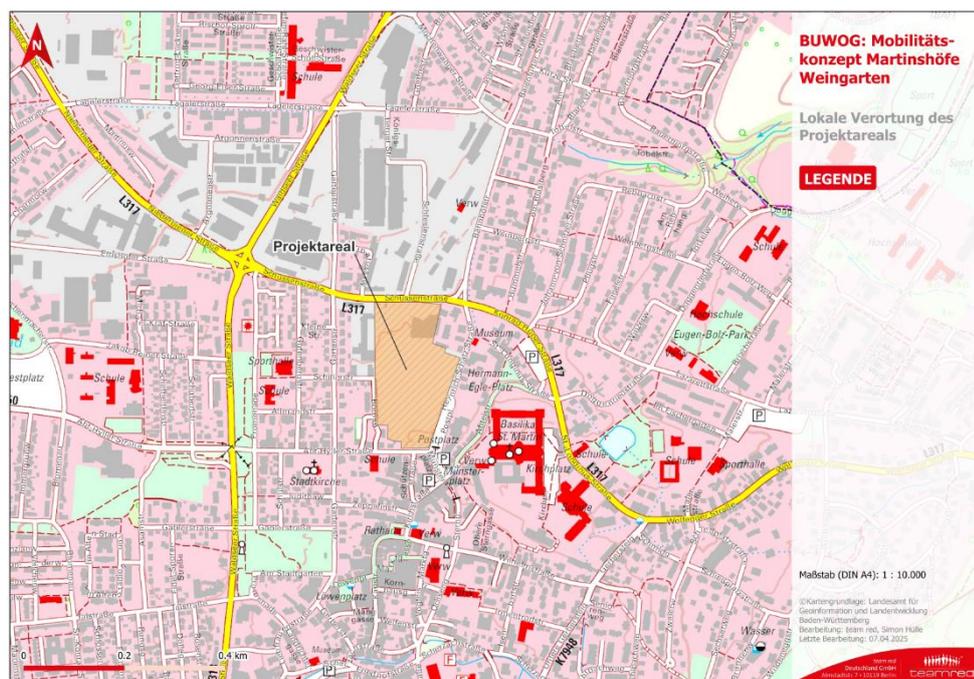


Abbildung 4: Lage des Projektareals im Zentrum Weingartens

4.1 Motorisierter Individualverkehr

Fließender Verkehr

Der Projektstandort ist gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Unmittelbar nördlich grenzt das Projektareal an die Schussenstraße (Landesstraße 317), welche in circa 2,5 km nordwestlicher Entfernung Anschluss an die Bundesstraße 30 (Friedrichshafen – Ulm) hat.

Eine Darstellung der erreichbaren Regionen zu Zeiten durchschnittlichen Verkehrsaufkommens geht aus der Karte in Abbildung 5 hervor. So lassen sich beispielsweise weite Teile der nördlichen Bodenseeregion inklusive der grenznahen Gebieten Vorarlbergs (AT) in weniger als 60 Minuten mit dem Pkw erreichen.

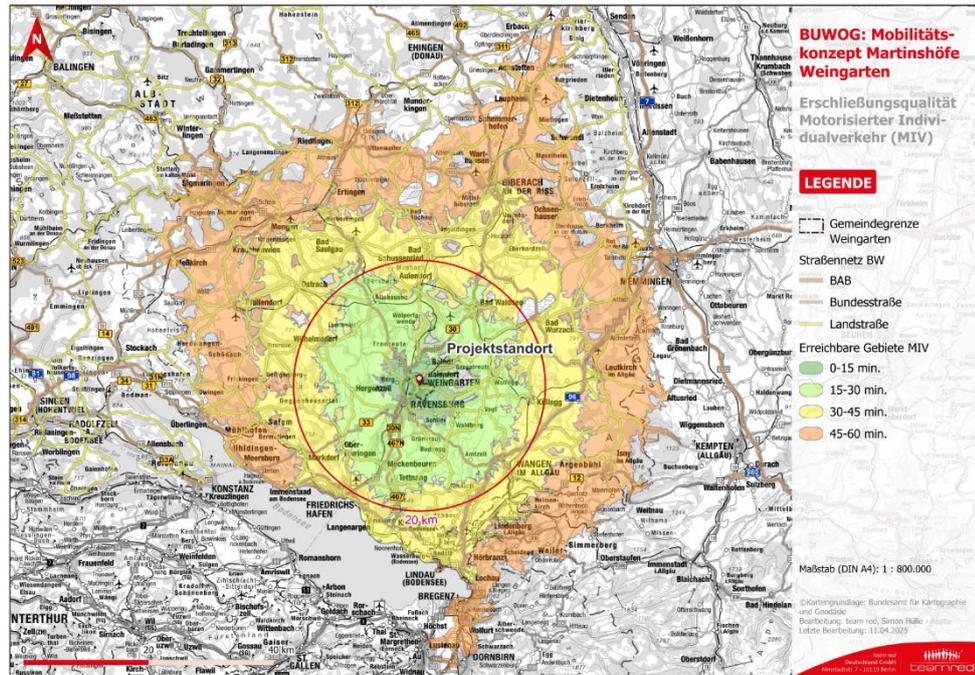


Abbildung 5: Isochronenkarte für den Motorisierten Individualverkehr zu einer durchschnittlichen Verkehrssituation; eine größere Darstellung befindet sich im Anhang

Ruhender Verkehr

Im Bereich der Schussenstraße (nördlich des Projektareals) bzw. Heinrich-Schatz-Straße (östlich) gibt es keine straßenbegleitenden Pkw-Stellplätze. Südlich der Martinshöfe, in der Abt-Hyller-Straße, existieren Parkplätze – deren Nutzung ist werktags von 8-18 Uhr auf 1,5 Stunden befristet. Östlich des Projektareals besteht die Möglichkeit, Fahrzeuge im Parkhaus an der St. Martins Basilika/Postplatz abzustellen (vgl. Abbildung 6).



Abbildung 6: Parkraumregelung an der Abt-Hyller-Straße (links); Zufahrt zum Parkhaus am Postplatz (rechts); Fotos: team red

Im Wohngebiet westlich der Martinshöfe wird aktuell kein Parkraummanagement betrieben, folglich können Pkw dort zeitlich unbefristet abgestellt werden. Separate Untersuchungen haben ergeben, dass es derzeit keine Anzeichen für einen extrem hohen Parkdruck im betroffenen Gebiet gibt (vgl. Abbildung 7).

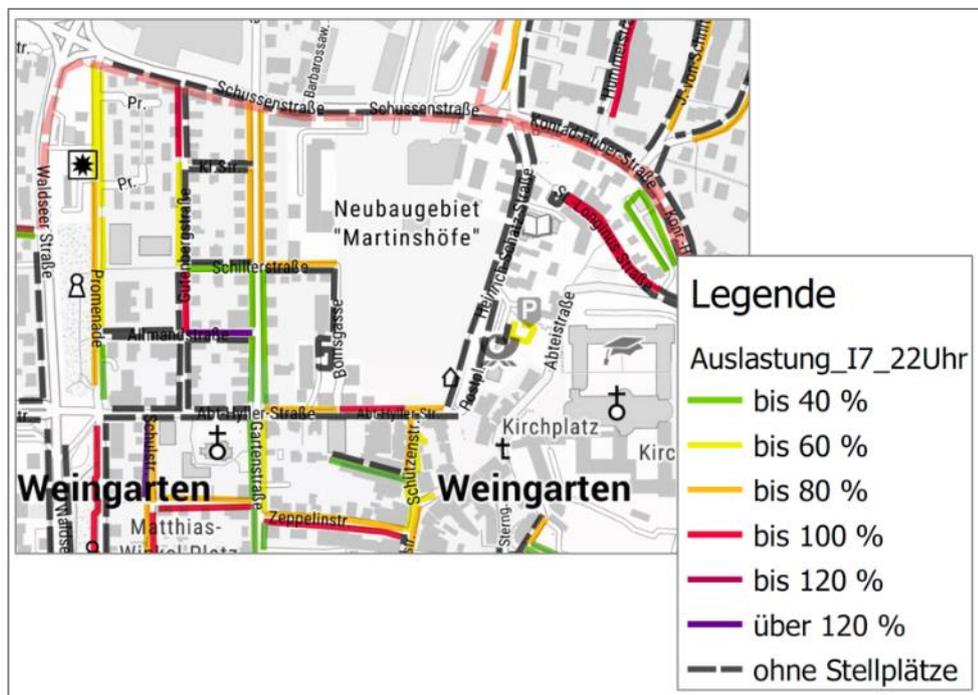


Abbildung 7: Parkraumuntersuchung im Umgriff der Martinshöfe (Auslastung der Stellflächen um 22 Uhr); Quelle: BrennerPlan (2022)

Mit Blick auf die neu hinzuziehenden Bewohner:innen der Martinshöfe besteht Seitens der Stadtverwaltung die Sorge, dass sich durch das neue Quartier substantielle Verschiebungen hinsichtlich des Parkdrucks in den angrenzenden Bereichen ergeben könnten.

Vor diesem Hintergrund skizziert das Parkraumkonzept, das von der BrennerPlan GmbH entwickelt wurde, als Maßnahme die Einführung von Bewohnerparkzonen. Eine vorgeschlagene Variante würde hierfür die Gebiete südlich und westlich der Basilika St. Martin in drei separate Zonen aufgliedern – Anwohner würden entsprechend Berechtigungsausweise für ihre jeweilige Parkzone erwerben, welche das dauerhafte Abstellen von Pkw auf öffentlichen Stellplätzen gestattet. Ausgehend von diesen Planungen (Stand April 2025) würden die Martinshöfe von der Parkzone I2 umschlossen (vgl. hierzu Abbildung 8).

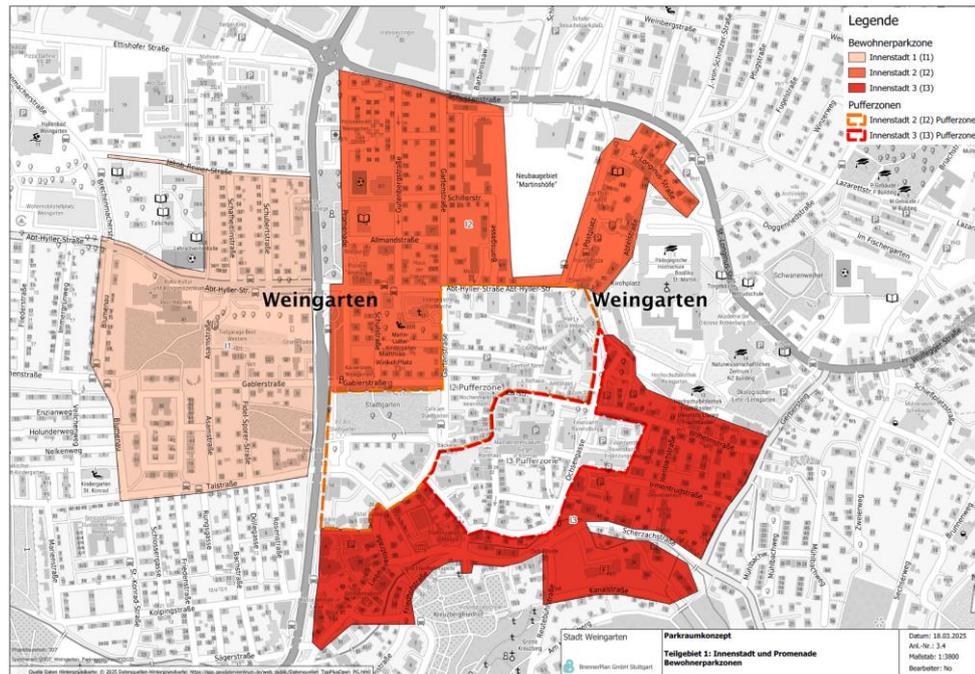


Abbildung 8: Konzeptentwurf Bewohnerparken Weingarten; Quelle: BrennerPlan (2025)

Um eine unerwünschte Erhöhung des Parkdrucks in den angrenzenden Bereichen zu unterbinden (insbesondere im Bestandsquartier westlich), sollte erwogen werden, den künftigen Bewohner:innen der Martinshöfe keine Berechtigungsausweise für das Anwohnerparken auszustellen. Somit wäre sichergestellt, dass diese die quartierseigenen Tiefgaragenstellplätze nutzen und ihre Fahrzeuge nicht in der unmittelbaren Nachbarschaft abstellen.

Angebot an Ladeinfrastruktur

Im weiteren Umgriff des Projektareals gibt es mehrere Standorte zum Laden von elektrischen Pkw. Deren Verortung samt verfügbarer Ladeleistung lässt sich der Karte in Abbildung 9 entnehmen.

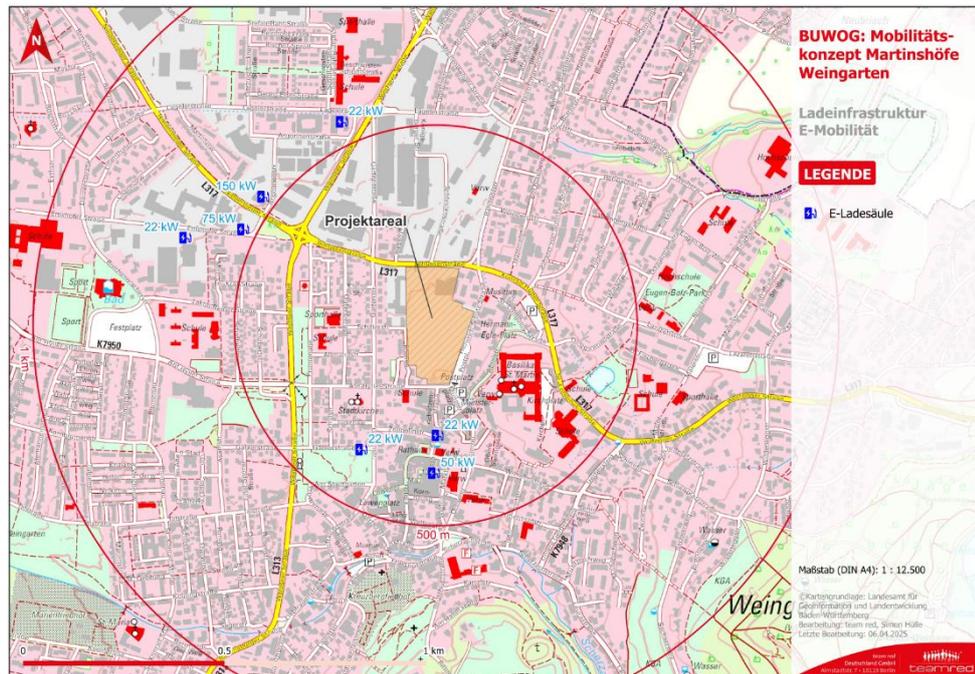


Abbildung 9: Ladeinfrastruktur rund um das Projektgebiet

4.2 ÖPNV

Durch seine zentrale Lage im Stadtgebiet Weingartens befinden sich in unmittelbarer Nähe des Projektgebietes mehrere Bushaltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Mit diesem lassen sich in weniger als 30 Minuten sowohl Ziele im gesamten Stadtgebiet Weingartens als auch wichtige Destinationen in der benachbarten Kreisstadt Ravensburg erreichen.

Sowohl die Gemeinden Meckenbeuren und Tettngang als auch Friedrichshafen am Bodensee mit seiner hohen Arbeitsplatzdichte lassen sich ab dem Projektareal Martinshöfe in weniger als 60 Minuten mit dem ÖPNV erreichen. Eine Darstellung der ab dem Projektstandort mit dem ÖPNV erreichbaren Gebiete lässt sich der Karte in Abbildung 10 entnehmen.

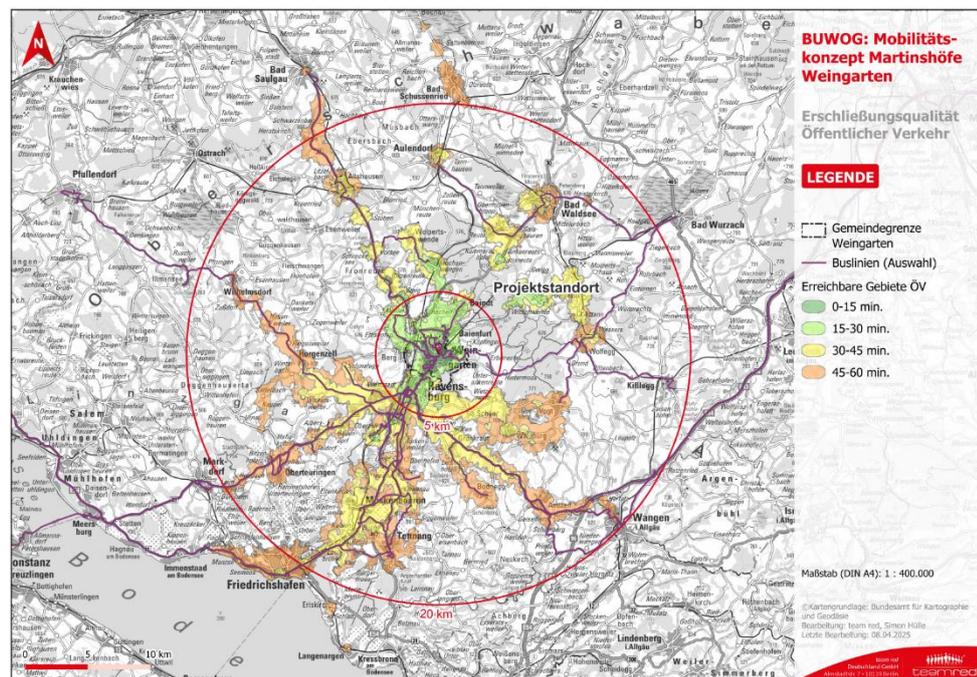


Abbildung 10: Erreichbarkeiten ab Projektstandort mit dem ÖPNV; eine größere Darstellung befindet sich im Anhang

Das verfügbare ÖPNV-Angebot rund um das Projektareal setzt sich im Wesentlichen aus Linienverbindungen des Bus- als auch des schienengebundenen Verkehrs zusammen. Das damit verbundene Angebot wird im Nachfolgenden eingehender betrachtet.

Straßengebundener Öffentlicher Verkehr

Die im Umgriff des Projektgebietes Martinshöfe vorhandenen Bushaltestellen des ÖPNV gehen aus der Karte in Abbildung 11 hervor.

Das straßengebundene ÖPNV-Angebot in den Landkreisen Ravensburg, Bodenseekreis und Lindau wird bereitgestellt durch die Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH ("bodo"). Im Umgriff von etwa 500 Meter rund um das Projektareal verkehren die Buslinien 1, 5, 6, 14, 15, R65 und 7534. Bemerkenswert am Betriebskonzept der Stadtbuslinie 1 ist der Umstand, dass dieser quasi rund um die Uhr verkehrt, wenn auch nachts mit etwa 2-stündigen Taktlücken (vgl. die Übersicht in Abbildung 13).

Die nächstgelegene Haltestelle, Weingarten Post, liegt unmittelbar am südöstlichen Rand des Projektgebiets Martinshöfe. Aktuell ist diese Station mit taktilen Leitsystemen für Sehbehinderte und digitalen Anzeigen für die nächsten Verbindungen ausgestattet. Vgl. hierzu auch Abbildung 12.

Seitens der Stadtverwaltung Weingartens bestehen Planungen, diese Haltestelle im Zuge der Projektentwicklung baulich aufzuwerten, insbesondere in Bezug auf die Barrierefreiheit sowie die Durchlässigkeit vom/zum Projektareal.

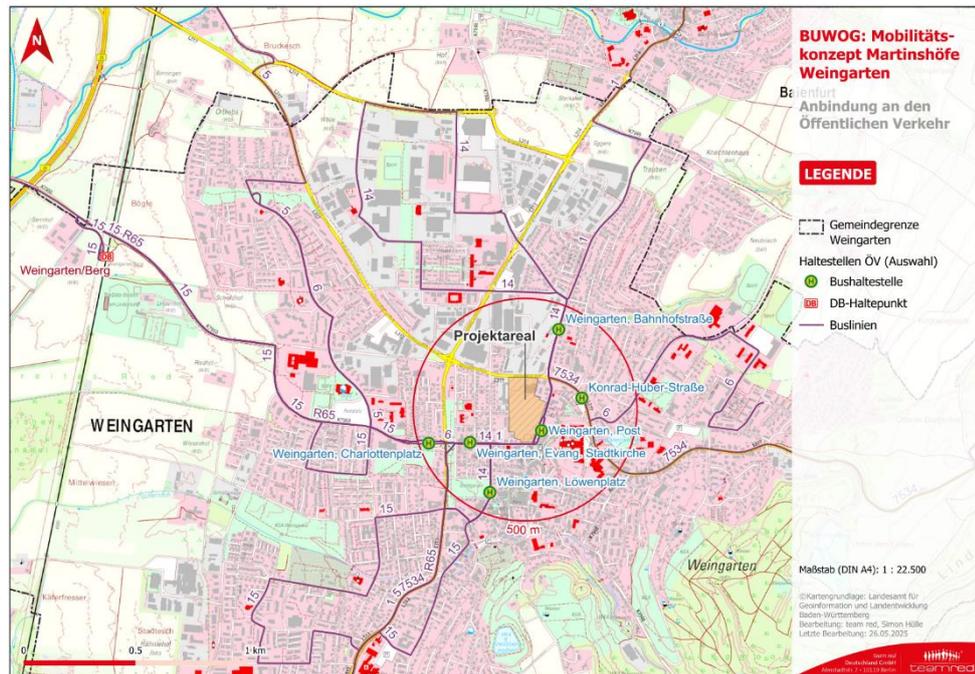


Abbildung 11: Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs im Umgriff des Projektgebietes



Abbildung 12: ÖPNV-Haltestelle Weingarten Post; links: Blickrichtung Süd, Projektareal am rechten Bildrand (hinter dem Bus); rechts: Blickrichtung Nord, Projektareal links; Fotos: team red

Westlich des Projektgebietes, an der Haltestelle Charlottenplatz als zentralem Knotenpunkt für den Busverkehr entlang der Landesstraße 313, besteht Anschluss an fast alle Buslinien, die das Stadtgebiet Weingartens bedienen.

Das ÖPNV-Konzept des Klimamobilitätsplans des Gemeindeverbandes Mittleres Schusental sieht mit Entwicklungshorizont über das Jahr 2030 hinaus einen Ausbau der Fahrleistungen unterschiedlicher Verbindungen vor. Zusätzlich hierzu ist ab dem Jahr 2029 auch die Einführung von On-Demand-Diensten beabsichtigt.

Hinsichtlich überregionaler bzw. Fernbusverbindungen lässt sich festhalten, dass das private Busunternehmen Flixbus in der Vergangenheit unregelmäßig Fahrten ab Weingarten anbot. Aktuell scheinen diese Verbindungen allerdings eingestellt worden zu sein. Der Standort Ravensburg profitiert jedoch weiterhin von einem vielfältigen Angebot dieses Betreibers.

Schienegebundener Öffentlicher Verkehr

In etwa 2 Kilometer westlicher Luftlinienentfernung vom Projektareal befindet sich der DB-Haltepunkt Weingarten/Berg. Die Stadtbuslinie 15 bindet den Bahnhof tagsüber in einem (gemittelten) 30-Minuten-Takt an das Stadtzentrum Weingartens an (vgl. hierzu Abbildung 11).

An der Station Weingarten/Berg verkehren Züge auf der Relation Friedrichshafen (Hafen/Stadt) – Aulendorf der Regionalbahnlinie RB91 im Netz der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB). In Aulendorf besteht u.a. Anschluss an Verbindungen nach Ulm, tagsüber mit einer 30-minütigen Vertaktung (Reisedauer gesamt ca. 1 Stunde). Die umsteigefreie Fahrt nach Friedrichshafen nimmt rund 30 Minuten in Anspruch.

Eine schematische Darstellung der Taktungen der wichtigsten Linien des Öffentlichen Verkehrs geht aus Abbildung 13 hervor.

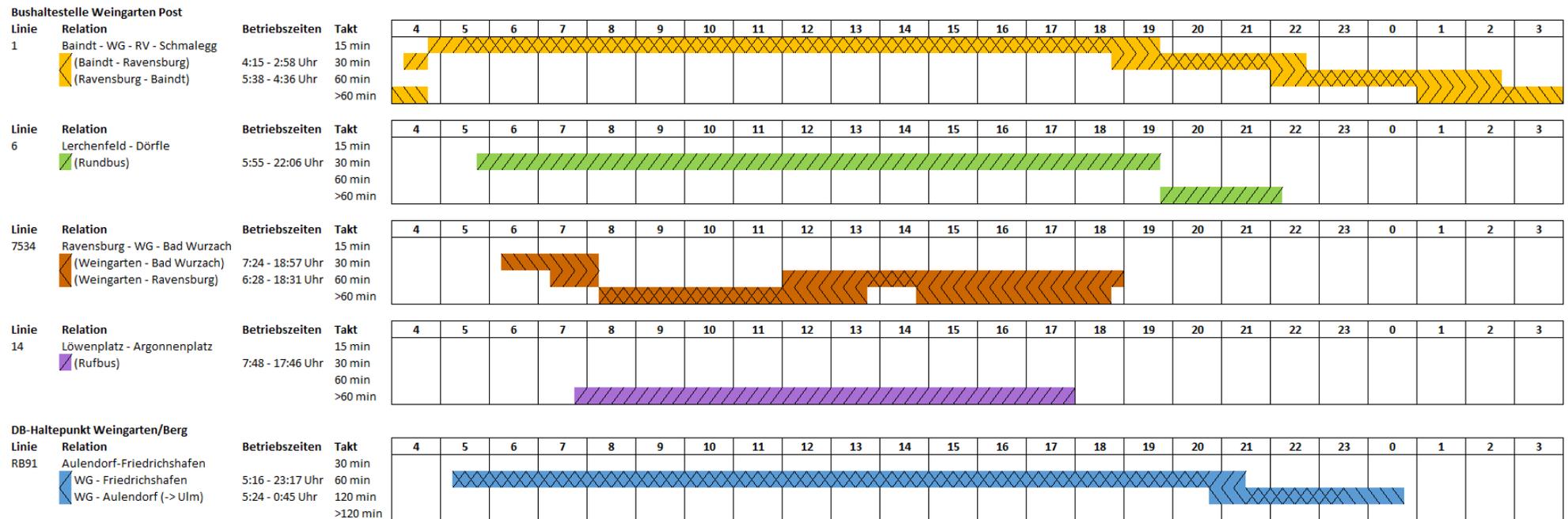


Abbildung 13: Betriebs- und Taktzeiten ausgewählter Verbindungen des Öffentlichen Verkehrs; Darstellung: team red

4.3 Radverkehr

Aufgrund seines kompakten Siedlungskörpers lässt sich fast das gesamte Stadtgebiet Weingartens mit dem Fahrrad in weniger als 15 Minuten erreichen. In einer halben Stunde lassen sich darüber hinaus u.a. auch weite Teile der benachbarten Kreisstadt Ravensburg mit dem Fahrrad aufsuchen (vgl. Abbildung 14).

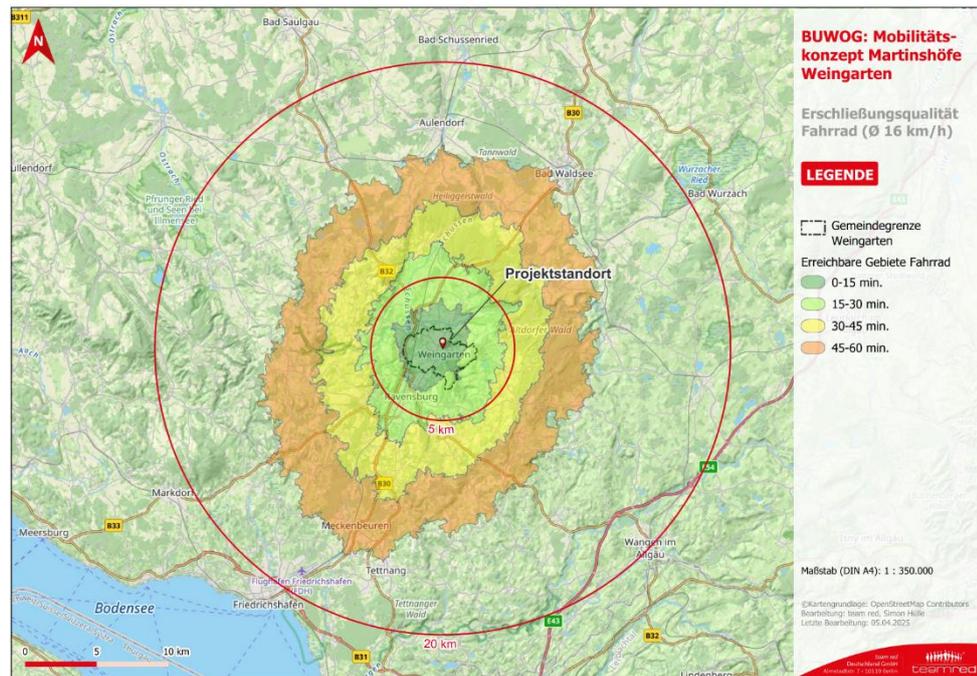


Abbildung 14: Erreichbare Gebiete ab Projektstandort mit dem Fahrrad; eine größere Darstellung befindet sich im Anhang

Bei Verwendung eines E-Bikes/Pedelecs erhöhen sich die Aktionsradien entsprechend und es lässt sich beispielsweise die Stadtgrenze Friedrichshafens (mit Messengelände und Flughafen) in weniger als 60 Minuten erreichen, wie aus der Darstellung in Abbildung 15 hervorgeht. Verzerrungen der erreichbaren Gebiete in Nord-Süd-Richtung ergeben sich durch die lokale Topographie (Steigungen/unwegsames Gelände).

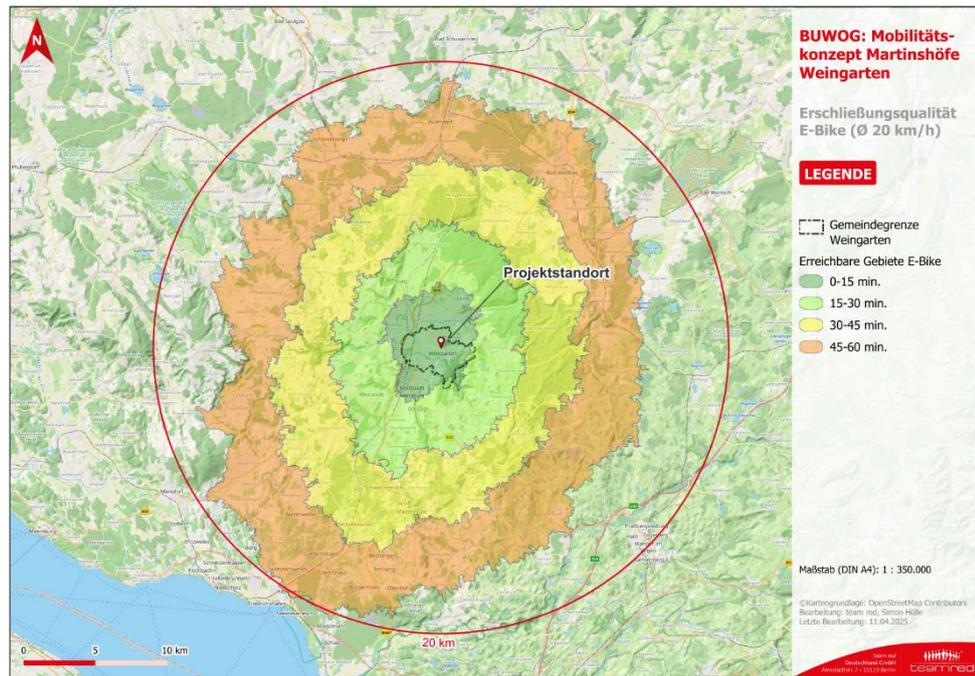


Abbildung 15: Erreichbare Gebiete ab Projektstandort mit E-Bikes/Pedelecs; eine größere Darstellung befindet sich im Anhang

Radverkehr Bestand

Bisher existieren im engeren Umgriff um das Projektareal Martinshöfe keine eigenen, baulichen Radverkehrsanlagen. Hier ist überwiegend 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit angeordnet. In manchen Abschnitten sind Schutzstreifen für Radfahrende auf der Fahrbahn markiert, ein Beispiel findet sich in Abbildung 16.



Abbildung 16: Markierter Schutzstreifen an der Abt-Hyller-Straße (Projektareal am linken Bildrand); Foto: team red

Nördlich des Projektgebietes, entlang der Schussenstraße (Landesstraße L317), ist ebenfalls 50 km/h als Höchstgeschwindigkeit angeordnet. Vermutlich aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist hier die Benutzung des Gehsteigs für Radfahrende gestattet (vgl. Abbildung 17).



Abbildung 17: Schussenstraße mit Radverkehrsführung; Projektareal hinter dem Gebäude auf der rechten Straßenseite; Foto: team red

Eine Ausnahme zu den voranstehend beschriebenen Höchstgeschwindigkeiten stellt die "Promenade" westlich des Projektareals dar, welche – ebenso wie das Bestands-Wohnquartier zwischen Promenade und den Martinshöfen im Osten – in einer Tempo-30-Zone liegt (vgl. hierzu Abbildung 18).



Abbildung 18: Tempo-30-Zone in der Promenade, Blickrichtung Norden; Foto: team red

Radverkehr Planungen

Zur Förderung des Radverkehrs und zur Anpassung der Bestandsanlagen an den aktuellen technischen Stand existieren vielfältige Planungen der Verwaltung. Diese sind zusammenfassend dargestellt im Radverkehrskonzept als Anlage 2 des Klimamobilitätsplans für den Gemeindeverband Mittleres Schussental mit Datum vom 30.08.2021.

Teile der Planungen sehen die Herstellung von Radvorrangrouten bzw. Radschnellwegen vor. Für das Stadtgebiet von Weingarten im Allgemeinen und für das Projektareal im Speziellen von Relevanz sind insbesondere die Radvorrangroute Ost-West und der Radschnellweg S9, welcher in nord-südlicher Richtung verlaufen soll.

Die Radvorrangroute Ost-West würde den DB-Haltepunkt Weingarten Berg unmittelbar mit dem Projektareal verknüpfen; der Radschnellweg S9 wird das Stadtgebiet Weingartens vor allem besser an die Kreisstadt Ravensburg anbinden. Die Linienführung der genannten Verbindungen geht aus der Karte in Abbildung 19 hervor.

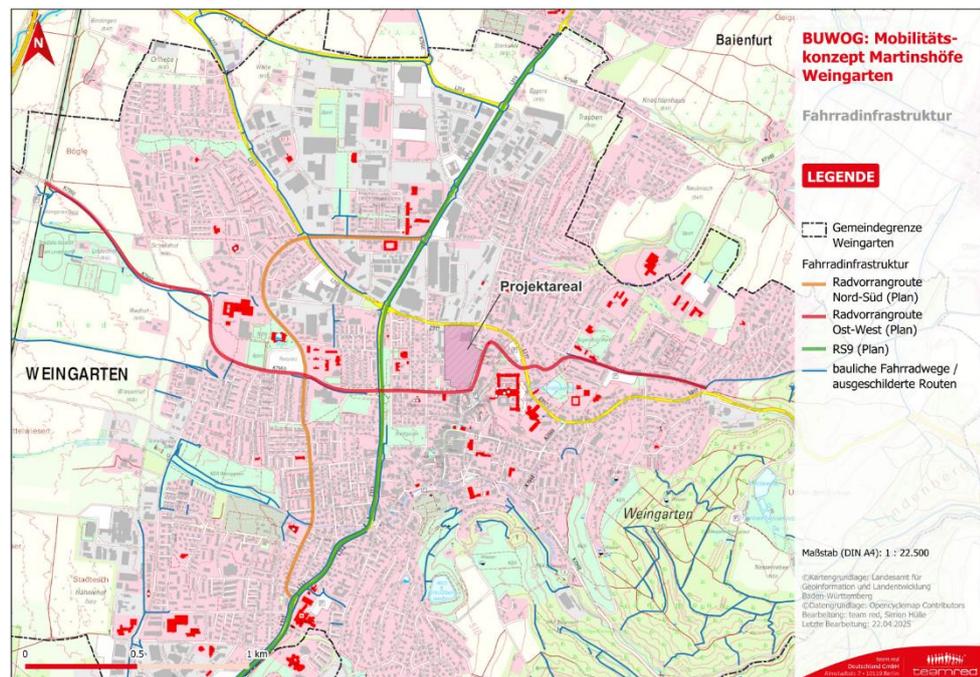


Abbildung 19: Radverkehrsplanungen für das Stadtgebiet Weingarten

Zusätzlich zu den Radvorrangrouten bzw. -schnellwegen sind im angesprochenen Radverkehrskonzept auch konkrete Maßnahmen in weiteren Bereichen vorgesehen, darunter u.a.:

- Ausbau/Modernisierung Radabstellanlagen im öffentlichen Raum
- Ausbau Radverleihsystem tws.rad
- Intermodalität (v.a. Verknüpfung mit dem ÖV, z.B. via Bike + Ride)
- Radservicestationen
- Verbesserungen hinsichtlich Instandhaltung und Winterdienst.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die angesprochenen Planungen – eine zeitnahe und vollständige Realisierung vorausgesetzt – zu einer substantiellen Stärkung des Radverkehrs als nachhaltiges Fortbewegungsmittel beitragen werden. Entsprechend sollte das Fahrrad auch als zentrales Verkehrsmittel bei der Planung der Martinshöfe berücksichtigt werden.

4.4 Fußverkehr

Aufgrund der räumlichen Nähe zum Ortskern Weingartens profitiert der Standort Martinshöfe von einer ausgezeichneten fußläufigen Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen (z.B. Einkaufen oder Arztbesuche). Diese lassen sich üblicherweise in weniger als zehn Minuten aufsuchen. Auch nördliche Teile der benachbarten Kreisstadt Ravensburg lassen sich zu Fuß noch in unter 30 Minuten erreichen. Die Karte in Abbildung 20 stellt die fußläufige Erreichbarkeit ab dem Projektareal visuell dar.

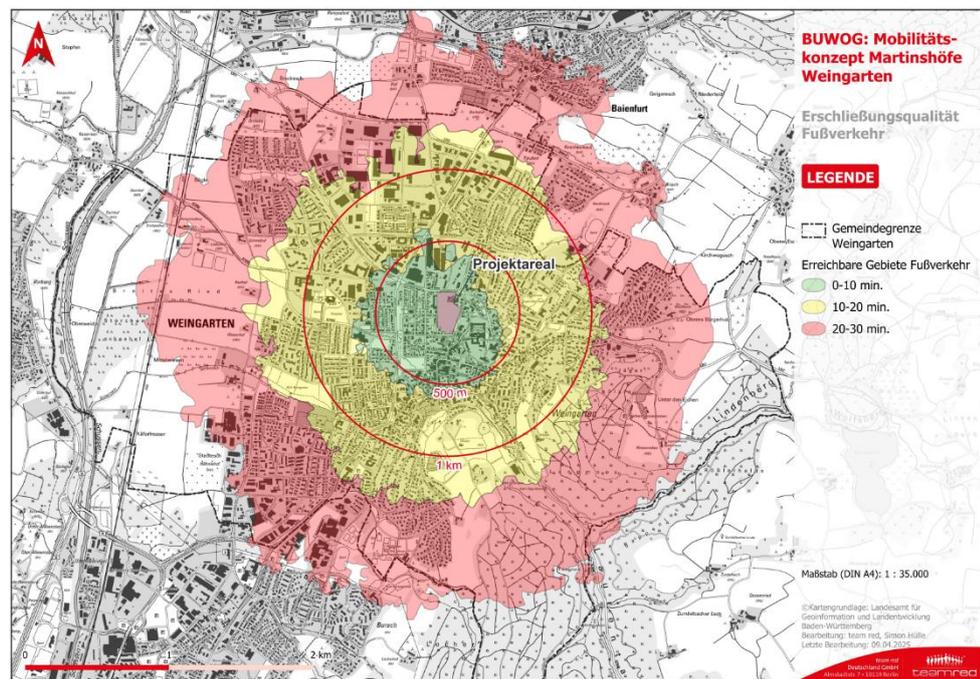


Abbildung 20: Fußläufig erreichbare Gebiete ab Projektstandort; eine größere Darstellung befindet sich im Anhang

Die vorhandenen baulichen Fußverkehrsanlagen sind allgemein als durchschnittlich bis gut zu bewerten. Positiv hervorzuheben sind die große Zahl an Querungshilfen für den Fußverkehr als auch die Fußgängerzone im unmittelbaren, südöstlichen Anschluss an das Projektgebiet (Münsterplatz, Kirch-/Abteistraße). Auch bieten die vorhandenen Fußwege überwiegend eine ausreichende Dimensionierung.

Als nachteilig erweist sich der schon im vorherigen Kapitel angesprochene hohe Anteil an Abschnitten mit 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr. Zwar bestehen hier begleitende Fußwege; jedoch sorgen das hohe Geschwindigkeitsniveau für ein reduziertes Sicherheitsgefühl, der (verhältnismäßig) hohe Schallpegel für verringerte Aufenthaltsqualität und Nutzungskomfort. Auch kann die Freigabe von Gehsteigen für den Radverkehr zu Konfliktsituationen zwischen den beteiligten Personengruppen führen (vgl. hierzu Abbildung 17 sowie zu den Ausführungen allgemein Abbildung 21).



Abbildung 21: Fußverkehrsanlagen im Umgriff des Projektareals; oben links: Querungshilfe östliches Ende Abt-Hyller-Straße; oben rechts: Nördliches Ende Fußgängerzone Münsterplatz; unten links: Kreuzungsbereich Promenade/Schussenstraße mit für den Radverkehr freigegebenem Fußweg; unten rechts: Nördliches Ende Heinrich-Schatz-Straße Blickrichtung Süd, (schmaler) Gehsteig mit einengenden Einbauten, dann Sperrung für den Fußverkehr; Fotos: team red

Fußverkehr Planungen

Mit Blick auf geplante Verbesserungen für den Fußverkehr lassen sich dem Klimamobilitätsplan bereits benannte Handlungsfelder entnehmen; allerdings haben diese – im Gegensatz zu konkret identifizierten und verorteten Maßnahmen für den Radverkehr – bislang noch eher allgemeinen Charakter. Zu den verfolgten Zielen zählen unter anderem:

- Fokus Barrierefreiheit
- Verbesserungen Querungsmöglichkeiten
- Reduktion Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- Ausweitung der Fußgängerzonen
- Schaffung neuer direkter, umwegfreier Verbindungen.

Vorausgreifend auf die Mobilitätsmaßnahmen lässt sich festhalten, dass bei der weiteren Projektentwicklung besonderes Augenmerk auf hochwertige Anschlüsse bzw. Durchwegungen für den Fußverkehr im Umgriff der Martinshöfe gerichtet werden sollte.

4.5 Sharing-Angebote

Im Bereich des Projektgebietes der Martinshöfe gibt es bereits einige Angebote der geteilten Mobilität. Diese werden im Nachfolgenden näher betrachtet. Aus betrieblichen Gründen sind die Systeme der Technischen Werke Schussental GmbH (TWS) derzeit nicht aktiv. Es werden aktuell jedoch Lösungen gesucht, den Betrieb wieder aufzunehmen und weiterzuentwickeln.

Bike-Sharing

Durch die TWS wird das Pedelec-Verleihsystem "twsRad" betrieben. Hierbei handelt es sich um ein stationsbasiertes Verleihsystem, bei welchem Beginn und Ende des Ausleihvorgangs an festgelegten Stationen stattfindet. An sieben Standorten im Stadtgebiet Weingartens stehen insgesamt rund 80 Parkpositionen zur Verfügung.

Nachdem das Angebot im gesamten Zuständigkeitsbereich der TWS verfügbar ist, können somit auch Fahrten über die Stadtgrenze Weingartens unternommen werden.

Die nächstgelegenen Stationen von twsRad im Umgriff des Projektgebietes befinden sich im Westen am Charlottenplatz bzw. östlich der Basilika St. Martin an der Hiltrudschule (vgl. Abbildung 22). Die Lage der weiteren Stationen in Nähe der Martinshöfe kann der Karte in Abbildung 24 entnommen werden. Zusätzlich existiert am DB-Haltepunkt Weingarten-Berg ebenfalls eine twsRad-Station. Fahrten zwischen dem Projektgebiet und dem Bahnhof können also komfortabel per geliehenem Pedelec zurückgelegt werden.

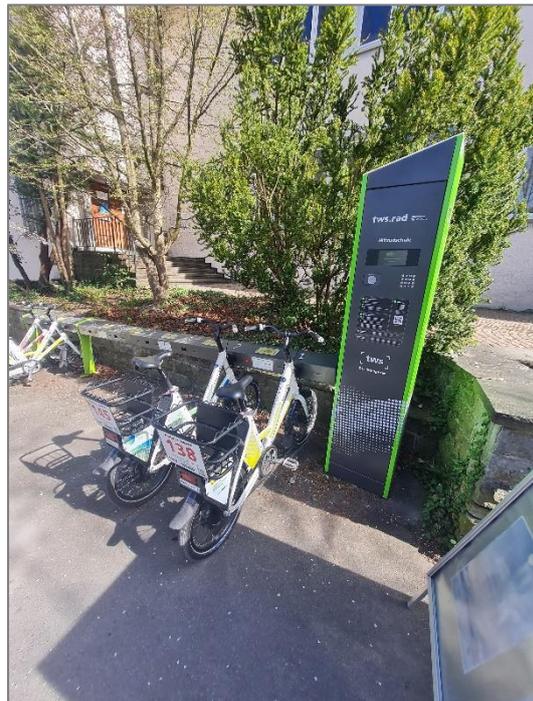


Abbildung 22: twsRad-Station an der Hiltrudschule; Foto: team red

Lastenrad-Sharing

Über die Trägerorganisation BUND Ortsgruppe Ravensburg-Weingarten besteht unter dem Namen "WeRa – Dein Lastenrad" weiterhin die Möglichkeit, kostenlos E-Lastenräder auszulihen. Diese eignen sich insbesondere für regelmäßige Transporte größerer Lasten (z.B. Wocheneinkauf, Getränkekästen) oder auch für Fahrten mit (Klein-) Kindern. Für letztere werden an einem Standort in Weingarten spezielle Kindersitze vorgehalten. Insbesondere für Haushalte, welche nur gelegentlich Bedarf an den Transportkapazitäten eines Pkw haben, stellen derartige Verleihsysteme eine praxis- und alltagstaugliche Alternative zum privaten Pkw-Besitz dar.

Die nächstgelegenen Lastenräder im Bereich des Projektgebietes Martinshöfe befinden sich am Broner Platz (südlich, vgl. Foto in Abbildung 23) bzw. an der Waldseer Straße (westlich). Auch die Verortung dieser Standorte kann der Karte in Abbildung 24 entnommen werden.



Abbildung 23: E-Lastenrad zum Verleih am Standort Broner Platz, Weingarten; Foto: wera-lastenrad.de

Car-Sharing

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Mobilitätskonzeptes (Juni 2025) gibt es lediglich im benachbarten Ravensburg ein Angebot des stationären Car-Sharings, welches von Oberschwabenmobil e.V. betrieben wird.

Es jedoch aktuell Planungen seitens der Weingartener Stadtverwaltung, ein Car-Sharing Angebot im eigenen Stadtgebiet aufzubauen. Konkret sind hierzu Kooperationen mit den TWS (zwei Stationen) sowie Oberschwabenmobil e.V. (eine Station) geplant. Die geplanten Standorte können der Karte in Abbildung 24 entnommen werden. Weitere Informationen zu den Planungen sind unter [schwaebische.de](https://www.schwaebische.de) verfügbar (Abrufdatum: 30.05.2025).

Mobilitätsstationen / Ausbau Pedelec-Sharing

Auch der Klimamobilitätsplan trifft Aussagen zu künftigen Erweiterungen der verfügbaren Angebote der geteilten Mobilität:

So gibt es Untersuchungen, welche die Einrichtung von drei Mobilitätsstationen im Umfeld des Projektareals lohnenswert erscheinen lassen.

Konkret handelt es sich um die Standorte:

- Hochschulcampus / Lazarettstraße
- Charlottenplatz
- Stadtgarten.

Die Lage der Standorte lässt sich der Karte in Abbildung 24 entnehmen.

Nachdem das Pedelec-Verleihsystem ohnehin schon einen guten Ausbaustandard aufweist, spricht der Klimamobilitätsplan (Anlage 2 Radverkehrskonzept) lediglich die Empfehlung aus, einen zusätzlichen Standort zu errichten. Dieser soll sich nördlich des Projektareals im Gewerbegebiet Weingarten befinden, und dürfte damit eine eher ungeordnete Relevanz für die künftigen Bewohner:innen haben.

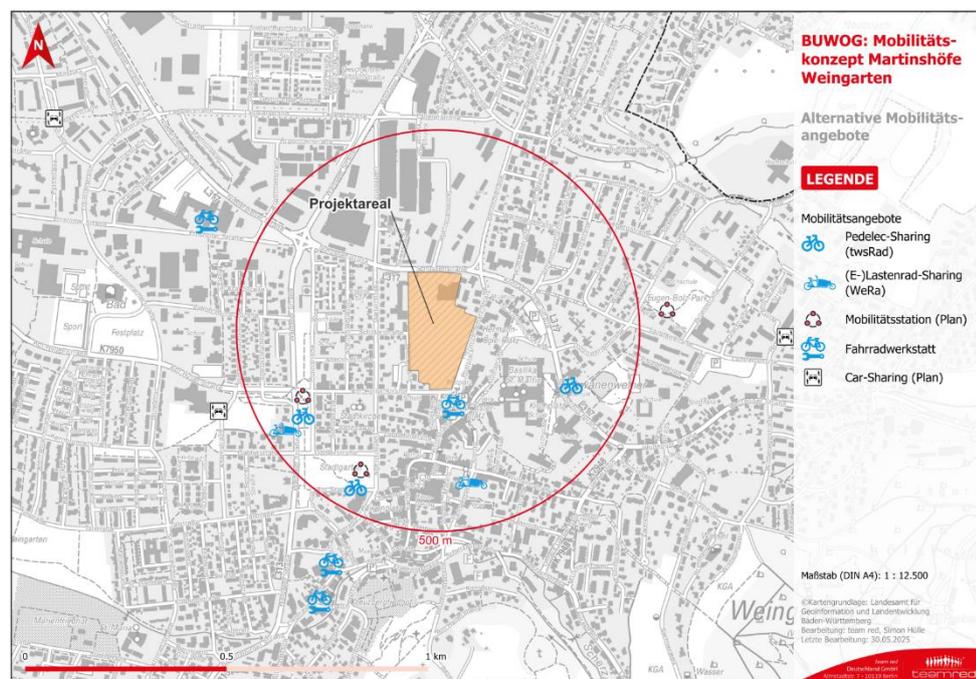


Abbildung 24: Sharing-Angebote im Umgriff des Projektgebietes

4.6 Nahversorgung

Aufgrund der räumlichen Nähe zum Stadtzentrum Weingartens ist die bestehende Nahversorgungsinfrastruktur als hervorragend zu bewerten. Viele Angebote des täglichen Bedarfs (z.B. Einkaufen, Gesundheitsdienstleistungen, Bildung) befinden sich in einer Entfernung von weniger als 500 Metern zum Projektareal Martinshöfe. Folglich lassen sich die Wege zu diesen Destinationen problemlos zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Eine Auswahl der zur Verfügung stehenden Nahversorgungseinrichtungen geht aus der Karte in Abbildung 25 hervor.

Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur ist als ausbaubedürftig zu bewerten. Vor allem das Fehlen von eigenen (getrennten) Radverkehrsanlagen und das hohe Geschwindigkeitsniveau auf den meisten Straßen wirken sich negativ auf die Sicherheit/Attraktivität des Radverkehrs aus. Die anvisierten Verbesserungen des Klimamobilitätsplans zeigen hierzu Verbesserungspotenziale auf.

Die Bedingungen für den Fußverkehr sind grundsätzlich als gut zu beurteilen, wobei es im Umfeld der Martinshöfe auch wenig attraktive Abschnitte mit niedriger Nutzungsqualität gibt. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Ortszentrum Weingartens lassen sich viele Destinationen der kurzen Bedarfsfristigkeit schnell zu Fuß aufsuchen.

Das Angebot an Dienstleistungen der geteilten Mobilität ist in Grundzügen bereits vorhanden; auffallend ist jedoch das Fehlen von Car-Sharing Angeboten, was in den weiteren Planungen berücksichtigt werden sollte. Auch kann erwogen werden, im neuen Quartier eine oder mehrere twsRad-Stationen einzurichten, bzw. einen geeigneten Standort hierfür zu einer Mobilitätsstation mit mehreren Angeboten aufzuwerten.

Insgesamt bestehen sehr gute Rahmenbedingungen für die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes.

5. Mobilitätsmaßnahmen an den Martinshöfen

Die nachfolgenden beschriebenen Maßnahmen dienen dazu, den Stellplatzbedarf des Quartiers zu reduzieren. Sie sind als Empfehlungen zu betrachten, die Festsetzung erfolgt durch die verantwortlichen Gremien der Stadt Weingarten.

5.1 Handlungsfelder Mobilitätskonzept 2020 / Würdigung 2025

Nachfolgend werden zunächst die Handlungsfelder aus dem Mobilitätskonzept 2020 aufgeführt und es wird dargestellt, wie diese durch das vorliegende, aktualisierte Mobilitätskonzept aufgegriffen werden. Tabelle 8 gibt eine Übersicht über diese Handlungsfelder.

Konzept 2020	Würdigung im Konzept 2025
Autofreier Bereich innerhalb des Quartiers	Präzisierung der bisherigen Planung
Nahversorgung im Quartier	Präzisierung der bisherigen Planung
Anlieferung Handel	Präzisierung der bisherigen Planung
Entsorgung	Präzisierung der bisherigen Planung
Paket-/Lieferstationen	1-2 weitere Paketstationen (u.a. Nähe Postplatz)
Ladeinfrastruktur	Grundangebot wird durch GEIG geregelt. Lösungen für Besuchende, Kunden, Mitarbeitende & Car-Sharing nötig.
Mobilitätsplattform twsMobil als zentrale Buchungs- und Informationsplattform	Ggf. Abstimmung mit Quartiersapp, die spezifische Angebote umfasst, notwendig.
Car-Sharing	Anpassung Auswahl Fahrzeuge, Präzisierung Qualitätskriterien, ein weiteres Car-Sharing-Fahrzeug für Baufelder F+G
Pedelec-/ (E-)Lastenrad-Sharing	Weiterentwicklung des bestehenden Ansatzes, insgesamt sechs zusätzliche Pedelecs und drei zusätzliche Lastenräder für die Sharing-Stationen
Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen (Fahrradräume, Reparaturstation)	Präzisierung der Qualitätskriterien, zusätzlich Angebot Spinde mit Lademöglichkeit für Pedelecs in den Baufeldern F+G für 10 % der Fahrradstellplätze
Abstellanlagen für Fahrradanhänger, Kinderwagen, Scooter etc.	Präzisierung der Qualitätskriterien
ÖV-Anzeigetafel im Quartier	Standort festlegen, Ausarbeitung Informationsangebot
Städtebauliche Integration der Haltestelle Postplatz	Keine Änderungen

Tabelle 8: Handlungsfelder aus dem Mobilitätskonzept 2020 und Fortführung in 2025

5.2 Ergänzende Handlungsfelder Mobilitätskonzept 2025

Zusätzlich zu den dargestellten und überarbeiteten Handlungsfeldern, ergeben sich für das Mobilitätskonzept 2025 weitere Handlungsfelder, welche in Tabelle 9 dargestellt sind.

Konzept 2025	Wirkung
Flexibles Parkraummanagement für Baufelder F+G: Wechselnutzung zwischen Wohnen und Büros	Effizientere Nutzung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten, bessere Auslastung → höhere soziale Kontrolle
Eingangsnahе, ausleihbare Transporthilfen wie Trolleys, Sackkarren oder Handwagen für das gesamte Quartier	Leicht verfügbare Optionen für größere Einkäufe bzw. Transportbedarfe → Attraktivierung Verzicht auf private Pkw
Spinde für Fahrradzubehör (Helm, Regenjacke etc.) und Lademöglichkeiten für Pedelecs für 10% der Haushalte in den Baufeldern F+G	Attraktivierung Radverkehr, insbesondere auch für größere Distanzen (Pedelecs)
Information und Kommunikation für das gesamte Quartier	Intensivere Nutzung der Mobilitätsangebote
Maßnahmenmonitoring (gesamtes Quartier)	Grundlage für weitere Optimierung der Mobilitätsangebote → ggf. wertgleiche Anpassung

Tabelle 9: Ergänzende Handlungsfelder Mobilitätskonzept 2025

5.3 Detailbeschreibung der Handlungsfelder

Im Folgenden werden die ursprünglichen, aktualisierten Handlungsfelder aus dem Mobilitätskonzept 2020 sowie die zusätzlichen Maßnahmenpakete aus diesem Mobilitätskonzept im Detail dargestellt.

5.3.1 Autofreier Bereich innerhalb des Quartiers

Die Wegeverbindungen im Inneren des Quartiers werden nicht für den Motorisierten Individualverkehr freigegeben. Dies erhöht nicht nur die allgemeine Verkehrssicherheit, sondern zusätzlich auch die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums. Weiter entstehen so neue Durchwegungen für den Fußverkehr. Die geplanten Wege, welche der Karte in Abbildung 26 entnommen werden können, sollen für den Fahrradverkehr freigegeben werden, zu Fuß Gehende haben jedoch Vorrang. Bewohner:innen, Besucher:innen und die Belegschaft der angesiedelten Gewerbebetriebe erreichen die quartiersinternen Tiefgaragen über drei Zufahrten rings um das Projektareal.



Abbildung 26: Fußwegebeziehungen innerhalb der Martinshöfen und Anschlüsse an die Umgebung, Quelle: Mobilitätskonzept Martinshöfen, Bresta Invest GmbH, 2020

5.3.2 Nahversorgung im Quartier

Durch die im Neubauquartier praktizierte Nutzungsmischung wird es den künftigen Bewohner:innen ermöglicht, alltägliche Erledigungen (z.B. Einkaufen, Arzt- und Restaurantbesuche, unter Umständen Aufsuchen des Arbeitsplatzes) mit kurzen Wegen vorzunehmen. Hierzu werden auf den entwickelten Flächen vielfältige Einrichtungen angesiedelt, darunter Büroflächen für den Dienstleistungssektor, Gastronomieflächen, Einzelhandelseinrichtungen sowie ein Quartierstreff.

5.3.3 Anlieferung des Handels

Die Handelsflächen im Baufeld F+G weisen eine Orientierung zur Heinrich-Schatz-Straße (Ost) auf. Über diese soll auch der Logistikverkehr abgewickelt werden, also Anlieferungs- und Entsorgungsfahrten. Dies unterstützt zusätzlich das Ziel, das Innere des Quartiers autofrei zu halten und erhöht die Verkehrssicherheit durch das Vermeiden von rangierenden Lastkraftwagen. Die Gebäude, in welchen die Handelsflächen vorgesehen sind, werden baulich so gestaltet, dass die Be- und Entladevorgänge innerhalb der Gebäude selbst stattfinden. Dies vermeidet unerwünschte Nebeneffekte wie das Abstellen von großen Fahrzeugen auf Fuß-/Radverkehrsanlagen, Einschränkungen der Sichtbeziehungen für Verkehrsteilnehmer oder auch Belästigungen durch laufende Motoren. Die schematische Skizze in Abbildung 27 vermittelt einen Eindruck über den geplanten Lieferverkehr.

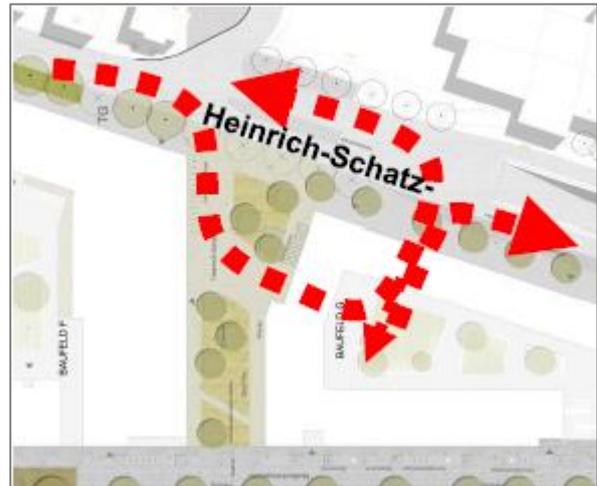


Abbildung 27: Abwicklung Lieferverkehr, Quelle: Mobilitätskonzept Martinshöfe, Bresta Invest GmbH, 2020

5.3.4 Paket-/Lieferstationen

Lieferstationen ermöglichen es verschiedenen Logistikunternehmen bzw. Paketdienstleistern, ihre Sendungen gebündelt an einem Ort zuzustellen. Dies vermeidet unnötige Verkehre für oftmals kleinteilige Zustellgebiete. Für die Empfänger bietet der Dienst die komfortable Möglichkeit, Pakete auch bei Abwesenheit wohnortnah zustellen zu lassen und diese zu jeder Tageszeit abholen zu können.

Die ursprünglich vorgesehenen zwei Lieferstationen im Quartier Martinshöfe sollen durch mindestens eine zusätzliche Station ergänzt werden. Es würde sich anbieten, diese an der südöstlichen Ecke (Baufelder F+G, Nähe Postplatz) anzusiedeln. Dies würde für die künftigen Bewohner:innen einen zusätzlichen Komfortgewinn darstellen, wenn diese als ÖV-Nutzer:innen auf dem Nachhauseweg Lieferungen mitnehmen können. Die Lage der möglichen Stationen kann der Karte in Abbildung 28 entnommen werden.



Abbildung 28: Verortung der Lieferstationen; Quelle: Mobilitätskonzept Martinshöfe, Bresta Invest GmbH, 2020

5.3.5 Ladeinfrastruktur für elektrische betriebene Kfz

Die quartierseigenen Tiefgaragen in den Martinshöfen sollen entsprechend den Vorgaben aus dem Gebäude-Elektromobilitäts-Infrastrukturgesetz (GEIG) für Ladestationen vorgerüstet werden. Üblicherweise werden hier Ladepunkte mit einer Leistung von bis zu 22 kW realisiert, was einen tendenziell langsameren Ladeprozess (üblicherweise über Nacht) mit sich bringt.

Für die Car-Sharing Stellplätze sollte eine Leistung von größer 22 kW in Betracht gezogen werden (beispielsweise 50 oder 75 kW), sofern der spezifische Fahrzeugtyp dies zulässt. Somit wäre eine hohe Verfügbar- bzw. Nutzbarkeit der geteilten Fahrzeuge sichergestellt.

Nach dem ursprünglichen Mobilitätskonzept (2020) sollten drei Besucherparkplätze mit 11 kW Ladeleistung an der Oberfläche vorgesehen werden.

Zuletzt sollten auch öffentliche Ladepunkte in den Tiefgaragen errichtet werden, welche Schnellladevorgänge mit mehr als 22 kW unterstützen. Als Zielgruppe für diese Stationen wurden Besuchende des Quartiers und Kund:innen der ansässigen Unternehmen identifiziert, zusätzlich auch Notlade-Szenarien, um eine Mindest-Mobilität bei ansonsten quasi erschöpfter Batterie sicherzustellen. Die Realisierung dieser Ladepunkte wird mit dem künftigen Betreiber der Tiefgaragenanlagen abgestimmt.

5.3.6 Digitale Informations- und Buchungsplattform

Für die verschiedenen Mobilitätsangebote soll ein möglichst einheitliches digitales Informations- und Buchungssystem bereitgestellt werden. Hierfür könnte das Buchungssystem twsMobil als Grundlage dienen, denkbar ist aber auch eine Lösung, die in eine Quartiers-App integriert wird.

5.3.7 Car-Sharing

Für das Car-Sharing-Angebot sollten insgesamt sieben Stellplätze auf dem Projektareal vorgesehen werden. Von diesen sind fünf Stück an der Oberfläche über die Heinrich-Schatz-Straße an das öffentliche Straßennetz angebunden, ein weiterer Stellplatz (ebenfalls an der Oberfläche) wird sich an der Bomsgasse befinden. Die letzte Stellfläche – als Zusatzleistung des aktualisierten Mobilitätskonzeptes – wird sich voraussichtlich in der öffentlich zugänglichen Tiefgarage im Baufeld F+G befinden. Die Verortung der Stellplätze kann der Karte in Abbildung 29 entnommen werden (Tiefgaragenstandort nur indikativ).

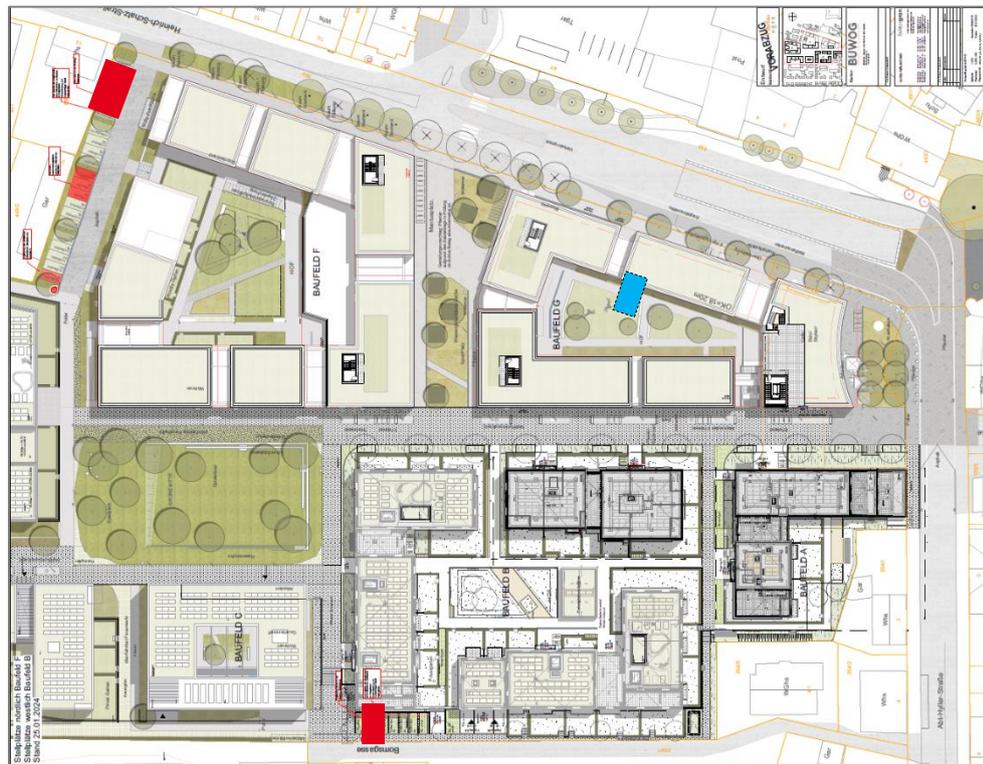


Abbildung 29: Stellflächen der Car-Sharing Fahrzeuge (rot: Oberfläche; blau: Tiefgarage); Quelle: BUWOG

Bei der weiteren Planung ist auf die Vorrüstung einer geeigneten Ladeinfrastruktur an den Stellplätzen zu achten, um die Möglichkeit offen zu halten, hier elektrisch betriebene Fahrzeuge anzubieten.

Die Informationsbereitstellung über das Angebot sowie die Abwicklung der Buchungs- und Abrechnungsvorgänge soll voraussichtlich über die Mobilitätsplattform der TWS erfolgen.

Da sich Car-Sharing Angebote insbesondere in der Initialphase oftmals nur defizitär betreiben lassen, sollte unter den Projektbeteiligten vereinbart werden, für das Angebot einen Betriebskostenzuschuss für die ersten sieben Betriebsjahre bereitzustellen. Dabei soll das Angebot an Fahrzeugen mit dem Baufortschritt „mitwachsen“, sodass die Zielgröße von 7 Fahrzeugen erst mit der Fertigstellung des Quartiers erreicht wird. Um Angebot und Nachfragen auszutariieren sollte zudem ein kontinuierliches Monitoring stattfinden (siehe Kapitel 5.3.14). Bei entsprechender Nachfrage stellt der Bauherr bis zu 2 weitere Stellplätze zur Verfügung.

5.3.8 Pedelec-/ (E-) Lastenrad-Sharing

Gemäß den aktuellen Planungen sollten im Projektareal Martinshöfe insgesamt drei Rad-Stationen (voraussichtlich als Teil des Pedelecverleihsystems der tws) eingerichtet werden. Entsprechend dem ursprünglichen Mobilitätskonzept (2020) sollen hier Abstellmöglichkeiten für 13 Pedelecs sowie drei E-Lastenräder vorgehalten werden. Im Zuge der Überarbeitung der Planungen wurde abgestimmt, dieses Angebot um zusätzliche sechs Pedelecs und drei E-Lastenräder zu ergänzen; folglich wird das Verleihsystem am Projektstandort insgesamt 19 Pedelecs und sechs E-Lastenräder umfassen. Die möglichen Standorte der Stationen lassen sich aus Abbildung 30 ablesen.



Abbildung 30: Standorte twsRad-Stationen in den Martinshöfen, Quelle: Mobilitätskonzept Martinshöfe, Bresta Invest GmbH, 2020

Wie auch schon für das Car-Sharing-Angebot sollte ein Betriebskostenzuschuss für die ersten sieben Jahre vereinbart werden (Mobilitätskonzept 2020). Die Ausleihvorgänge könnten über die bestehenden twsRad-Verleihsystem-Schnittstellen abgewickelt werden.

5.3.9 Fahrradabstellanlagen und damit zusammenhängende Angebote

Die zentralen Aussagen des ursprünglichen Mobilitätskonzepts (2020) werden ohne Änderung in die aktualisierten Planungen übernommen. Hierzu zählten insbesondere:

- Erhöhte Anzahl an Fahrradabstellplätzen gegenüber dem geforderten Standard.
- Vorhalten von Flächen für das Abstellen von sperrigen, mobilitätsbezogenen Gegenständen wie Fahrradanhängern, Kinderwägen, Scootern u. dgl.
- Fahrradräume sollen zum Teil in niveaugleicher Erdgeschosslage in den Gebäuden angelegt werden. Dies bewirkt eine zusätzliche Attraktivierung der Wahl des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel.
- Weitere Fahrradräume werden in den Innenhöfen sowie in den Untergeschossen angelegt.
- Im öffentlichen Raum soll es etwa 80 weitere Abstellmöglichkeiten geben (z.B. durch 40 Anlehnbügel).

Über die Bausteine aus dem Mobilitätskonzept 2020 hinaus sollten weitere Maßnahmen zur weiteren Attraktivierung des Radverkehr ergriffen werden. Diese werden nachfolgend beschrieben.

Präzisierung der Qualitätskriterien – Fahrradabstellung allgemein

Zum Einsatz für die Fahrradabstellung sollten hochwertige Ordnungssysteme mit Zertifizierung (z.B. ADFC, DIN 79008) eingesetzt werden. Diese beugen unerwünschten Ansammlungen zu vieler Räder auf zu geringem Raum vor und vermeiden die damit verbundenen Einschränkungen bzw. Unannehmlichkeiten.

Diese Ordnungssysteme sollen über gute, dem Stand der Technik entsprechenden Sicherungsmöglichkeiten zum Schutz vor Diebstahl verfügen. Künftige Bewohner:innen können somit auch hochwertige Fahrräder auf geeignete Weise abstellen.

Die Fahrradräume sollen derart ausgestaltet werden, dass Angsträume vermieden werden, insbesondere durch gute Ausleuchtung (z.B. durch Bewegungsmelder) und helle Gestaltung der Anlagen.

Die Türen zu den Fahrradräumen sollen möglichst breit sein und sich einfach öffnen lassen, sodass das Benutzen der Fahrradräume ein Höchstmaß an Komfort aufweist.

Präzisierung der Qualitätskriterien – Spinde

Für 10% der Wohneinheiten in den Baufeldern F+G sollten Spinde für Fahrradzubehör (wie Helme oder Regenbekleidung) sowie Lademöglichkeiten für Pedelec-Akkus angeboten werden (vgl. hierzu Abbildung 31). Die mögliche Verortung der Spinde lässt sich Abbildung 32 und Abbildung 33 entnehmen.



Abbildung 31: Beispiel von (elektrifizierten) Spinden zur Unterbringung von Fahrradzubehör, Foto: spindmax.de

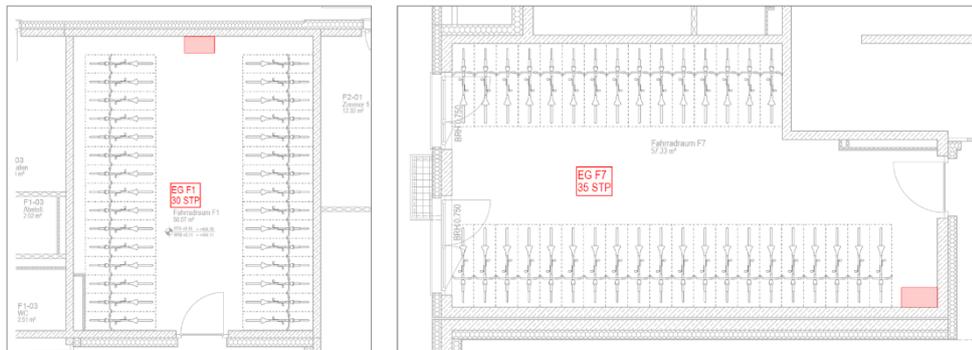


Abbildung 32: Mögliche Anordnung der Spindschränke im EG, Quelle: BUWOG

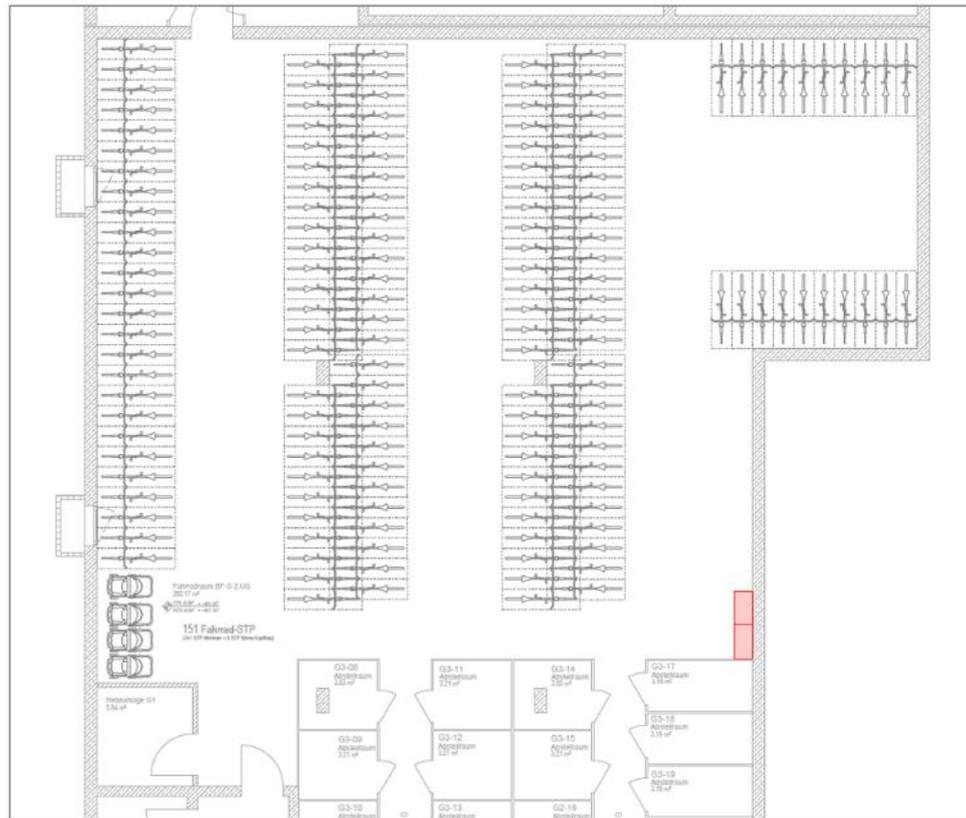


Abbildung 33: Mögliche Anordnung der Spindschränke im UG2, Quelle: BUWOG

Präzisierung der Qualitätskriterien – Radservicestation

Im Baufeld C – mit Orientierung zum zentralen Quartiersplatz hin – sollte als zusätzliches Qualitätsmerkmal eine Fahrrad-Servicestation eingerichtet werden. An dieser können kleinere Reparaturen und Wartungsarbeiten von den künftigen Bewohner:innen selbst vorgenommen werden, ohne das dafür notwendige Werkzeug besitzen zu müssen. Auch verfügen solche Stationen üblicherweise über komfortable Luftpumpen. Ein Beispiel für eine solche Station kann Abbildung 34 entnommen werden.



Abbildung 34: Beispiel einer Servicestation, Foto: bike-energy.com

5.3.10 Verleihangebot Transporthilfen

In den Fahrradräumen sollten Flächen für ein niederschwelliges Sharing-Angebot für Transporthilfen wie Leiter-/Plattformwagen, Trolleys oder Sackkarren untergebracht werden, die für den Transport von sperrigen Gütern ausgeliehen werden können. Ein Beispiel für solch eine Verleihstation findet sich in Abbildung 35.



Abbildung 35: Verleihangebot von Trolleys und anderen sperrigen Gegenständen, Foto: team red

5.3.11 ÖV-Zugänglichkeit und -Information

Das ursprüngliche Mobilitätskonzept trifft bereits konkrete Aussagen zur städtebaulichen Integration der Haltestelle Postplatz, inklusive Aspekten der Barrierefreiheit. Diese haben durch Aktualisierung des Mobilitätskonzeptes weiterhin Gültigkeit, sollten jedoch wie folgt ausgeführt erweitert werden:

Im Quartier Martinshöfe soll an zentraler Stelle eine digitale Anzeigentafel errichtet werden. Hierfür bietet sich als Standort der zum Quartiersplatz orientierte Bereich vor dem Baufeld C an. Hauptzweck ist die Anzeige der Abfahrtszeiten des ÖPNV an den umliegenden Haltestellen in Echtzeit. Sofern technisch möglich sollte erwogen werden, über dieses System auch weitere Informationen vorzuhalten, beispielsweise über die aktuellen Verfügbarkeiten der Sharing-Angebote und deren Standorte. Ein Beispiel eines solchen Anzeigesystems findet sich in Abbildung 36.

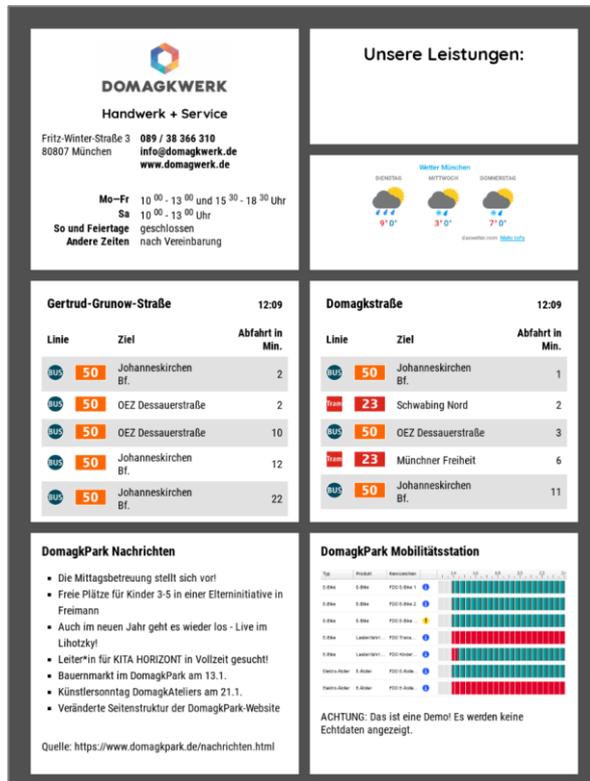


Abbildung 36: Beispiel digitales Infoboard, Grafik: Domagkwerk München

5.3.12 Effizientes Parkraummanagement für Baufelder F+G: Wechselnutzung zwischen Wohnen und Büros

Bevor der Kern dieser zusätzlichen Maßnahme erläutert wird, soll zunächst die zum aktuellen Stand geplante Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs zusammengefasst werden:

- Das Abstellen von Pkw an der Oberfläche soll nur möglich sein zum Be- und Entladen, für mobilitätseingeschränkte Personen sowie ausgewählte Car-Sharing-Fahrzeuge.
- Pkw-Parken für Bewohner:innen, Besucher:innen, Personal der ansässigen Gewerbebetriebe, sowie deren Kund:innen soll ausschließlich in den Tiefgaragen stattfinden.
- Die Steuerung und laufende Umsetzung dessen erfordern einen professionellen Betreiber, welcher u.a. das Zugangssystem und die Zonierung der Tiefgaragen organisiert.
- Durch das geplante Parkraummanagement der Stadt Weingarten dürften ausweichende Parkverkehre, bzw. "Wildparken" im direkten Umfeld des Quartiers wirksam unterbunden werden.
- Entsprechend sollten die zukünftigen Bewohner:innen der Martinshöfe keinen Anspruch auf Parkberechtigungsausweise für das Umfeld erhalten.

Vor dem Hintergrund wurde unter den Beteiligten abgestimmt, für die Stellplatznutzung in den Baufeldern F+G der Martinshöfe ein sogenanntes "Floating-System" zur Anwendung zu bringen. Diese Idee sieht im Wesentlichen vor, dass Nutzer:innen lediglich eine Zufahrts-/Abstellberechtigung für die entsprechende Tiefgarage erhalten – anstatt wie traditionell üblich Anspruch auf einen fest zugeordneten Stellplatz (durch Miete/Kauf o. dgl.) zu erlangen. Folglich muss bei jedem Abstellen ein freier Stellplatz neu gewählt werden.

Dies führt nicht nur zu einer erheblich höheren Effizienz der Stellplatzauslastung, sondern ermöglicht auch die Wechselnutzung der Tiefgarage zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen, die zeitlich gegenläufige Auslastungsspitzen haben.

Im Fall der Martinshöfe würden beispielsweise Bewohner:innen, die tagsüber aufgrund erwerbsbedingter Abwesenheit keinen Stellplatzbedarf im Quartier benötigen, ein Stellplatzangebot für Beschäftigte der ansässigen Gewerbebetriebe "erzeugen". In den Abendstunden würde sich die Situation umkehren: Beschäftigte in den Martinshöfen verlassen zum Feierabend das Quartier und schaffen Stellplatzkapazitäten in den Tiefgaragen für die heimkehrenden Bewohner:innen. Auf diese Weise können Stellplätze quasi "doppelt vergeben" werden.

Die Darstellung in Abbildung 37 verdeutlicht die Logik des Ansatzes durch die Visualisierung der zeitlichen Stellplatznachfrage der beiden Nutzergruppen.

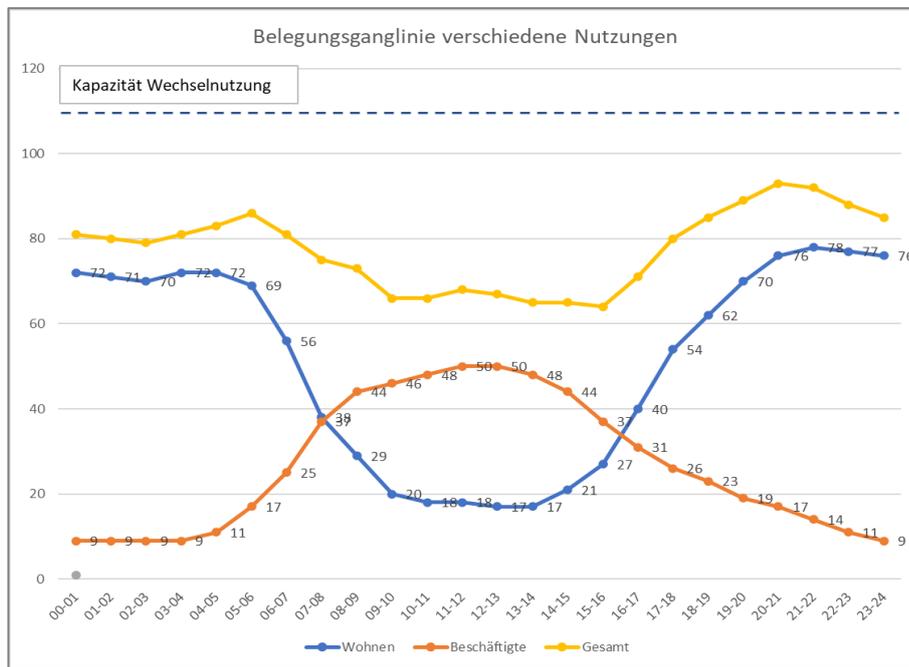


Abbildung 37: Tagesverlauf Stellplatznachfrage zweier Nutzergruppen, Grafik: team red

Ein Blick auf die vorgesehenen Stellplätze hilft dabei, die Praktikabilität des Ansatzes nachzuvollziehen:

- Stellplätze Wohnen F+G: 186
- Stellplätze Büros F+G: 32

An einem durchschnittlichen Werktag werden also bis zu 32 Stellplätze für die Gewerbeflächen benötigt. Nachdem insgesamt 186 Stellplätze für die Wohnnutzung in diesem Baufeld zur Verfügung stehen, kann es als sehr wahrscheinlich angesehen werden, dass von dieser Gesamtzahl zumindest 32 (lediglich etwa 17%) tagsüber für eine Nutzung durch das Gewerbe freigegeben werden.

Für Nutzungen wie Einzelhandel liegen keine Datengrundlagen vor, die eine Wirksamkeit einer Wechselnutzung sicher belegen würden, daher wurde in dieser Betrachtung darauf verzichtet.

In der Praxis handelt es sich bei solchen Wechselnutzungskonzepten um lernende Systeme, bei denen die tatsächliche Stellplatznachfrage kontinuierlich beobachtet wird, um das System weiter zu optimieren. Auch besitzen Wechselnutzungssysteme Reservekapazitäten, um Effekte wie reservierte "Chef-Parkplätze" (einzelne persönlich zugeordnete Stellplätze) oder nachts stehen gelassene Pool-Fahrzeuge der Betriebe) kompensieren zu können. Dieser Puffer wird durch den Abstand der blauen/orangen Linie zur gelben Linie in Abbildung 37 visualisiert.

Durch die Bestellung eines professionellen Parkraummanagements für die Steuerung des Betriebs wird sichergestellt, dass bei nötigem Anpassungsbedarf dieser auf kurzem Weg an die zuständigen Beteiligten kommuniziert wird.

5.3.13 Information und Kommunikation für das gesamte Quartier

Ziel dieser zusätzlichen Maßnahme ist die Entwicklung eines auf das Quartier zugeschnittenen Informations- und Kommunikationskonzeptes, welches über die vielfältigen Mobilitätsangebote aufklärt und zu einer Inanspruchnahme animieren soll.

Kerngedanke hinter dieser Maßnahme ist der Umstand, dass selbst sehr ausgeklügelte Mobilitätsangebote wenig bis keinen Nutzen entfalten können, wenn die Zielgruppe über deren Existenz unzureichende bzw. gar keine Kenntnis hat. Diese Maßnahme sollte daher bereits zum Bezug der ersten neuen Bewohner:innen einsatzbereit sein und lehnt sich in ihrer Logik an das Neubürger:innen-Marketing vieler Kommunen an.

Bestandteile des Konzeptes können Flyer sein, die eine übersichtliche Zusammenfassung über die am Quartier bestehenden Mobilitätsangebote liefern. Eine daraus abgeleitete Mobilitätsbroschüre könnte darauf aufbauend tiefergreifendere Informationen liefern, insbesondere zu den jeweiligen (preislichen/zeitlichen) Konditionen, Nutzungsvoraussetzungen (Anmeldung/Führerschein etc.) sowie zu den spezifischen Modalitäten der Inanspruchnahme der jeweiligen Angebote (z.B. wo ist was zu finden?). Auch sollte ein Ansprechpartner für weitere Fragen bzw. Anregungen zur Verbesserung des Angebotes benannt werden.

Zusätzlich zur schriftlichen Kommunikation sollten zur Nutzungssteigerung der Angebote auch physische Aktivitäten abgehalten werden. So könnten beispielsweise auf dem zentralen Quartiersplatz regelmäßig Informationsevents und Testaktionen zum Ausprobieren der Sharing-Fahrzeuge veranstaltet werden.

Dies soll dazu beitragen, auch solche Zielgruppen niederschwellig zu erreichen, denen das Angebot zwar bekannt ist, die aber bislang noch nicht die Motivation aufgebracht haben, sich aus eigenem Antrieb näher mit den konkreten Angeboten und ihrem individuellen Nutzen zu befassen.

Weiterhin sollte die Einführung einer Quartiersapp erwogen werden, in welcher u.a. sämtliche Mobilitätsangebote anschaulich beschrieben sowie deren Nutzungsmodalitäten erklärt werden. So könnten über diese App beispielsweise Ausleihvorgänge für Transporthilfen oder auch für die Car-Sharing Fahrzeuge abgewickelt werden. Details zu Verantwortlichkeiten bzw. Tiefe der Integration (z.B. mit den TWS) müssten hierfür im Vorfeld abgestimmt werden.

5.3.14 Maßnahmenmonitoring (gesamtes Quartier)

Ziel des Monitorings ist die systematische und fortlaufende Evaluation der einzelnen Bausteine des Mobilitätskonzeptes, sodass bei Bedarf einzelne Aspekte des Konzeptes nachjustiert werden können. Auch sollte die Nachfrage nach den einzelnen Mobilitätsangeboten gezielt ausgewertet werden. Dies erfolgt mit der Zielsetzung, das Angebot bei entsprechendem Bedarf modifizieren zu können – beispielsweise durch die Ergänzung zusätzlicher Angebote oder durch eine wertgleiche Anpassung.

Für die Tiefgaragen bietet sich eine detaillierte Auswertung der Auslastung und Nutzungsmuster der Stellplätze an. In Frage kommen u.a. folgende Indikatoren: Ein- und Ausfahrten im Tagesverlauf, Bedarfsspitzen oder auch Anzahl und Verhältnis Vermietung / Spontannutzung. Sollte sich bei dieser Evaluation abzeichnen, dass die Tiefgaragen Trends zur Überlastung aufzeigen, könnte durch Anpassung in den weiteren Baufeldern, zusätzliche Elemente des Mobilitätskonzeptes, das Anbieten von externen Stellplätzen oder durch Zahlung einer Stellplatzablöse darauf reagiert werden.

Ähnlich hierzu sollten auch die weiteren, nicht-stellplatzbezogenen Mobilitätsangebote evaluiert werden, um bessere Kenntnis über die Charakteristika deren Inanspruchnahme zu erlangen, also beispielsweise absolute Nutzungszahlen, Zuwachsraten und auch Bedarfsspitzen. Somit lassen sich die entsprechenden Angebote maßgeschneidert auf die tatsächliche Nachfrage anpassen bzw. durch gezielte Bewerbung die Nutzung erhöhen.

Um ein besseres Verständnis für die Nachfrageseite zu erlangen, bieten sich auch Befragungen (schriftlich/digital/mündlich) der Bewohner:innen und Nutzer:innen an. Somit lassen sich Erkenntnisse über deren Mobilitätsverhalten, Nutzungsmuster der Angebote (z.B. Zweck, Dauer) sowie Rückmeldungen zur Zufriedenheit bzw. Verbesserungsvorschläge gezielt dazu nutzen, das Angebot harmonisch auf die Nachfrage abzustimmen. Auch können die gewonnenen Informationen dazu genutzt werden, zukünftige Entwicklungsoptionen mit höherer Belastbarkeit zu bewerten.

6. Zusammenfassung

Ausgangssituation und Ziele

Die BUWOG Bauträger GmbH plant im Zentrum der Stadt Weingarten ein Wohnquartier mit ca. 500 Wohneinheiten und etwa 30 Gewerbeeinheiten. Das Vorhaben ist in vier Bauabschnitte aufgeteilt, die bis 2029 vollständig entwickelt werden sollen.

Das Mobilitätskonzept zeigt auf, durch welche Maßnahmen der Stellplatzschlüssel für Kfz für das Vorhaben reduziert werden kann, ohne dass Nachteile für die Funktionalität des Quartiers und dessen Umfeld entstehen. Es baut auf dem Mobilitätskonzept der Brestra Invest GmbH aus dem Jahr 2020 auf und entwickelt dieses in Hinblick auf die aktuellen Rahmenbedingungen weiter. Die Grundidee ist, dass Investitionen für einen Teil der Kfz-Stellplätze in andere Mobilitätsangebote umgeleitet werden. Dieser reduzierte Stellplatzschlüssel soll in einer Änderung des Bebauungsplans fixiert werden.

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes führen zu einer Reduzierung der Verkehrserzeugung durch den MIV sowie einem geringeren Pkw-Besitz der Bewohner und unterstützen eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung. Zusätzlicher Parkdruck im Umfeld wird dadurch vermieden.

Erreichbarkeitsanalyse

Der Standort im Stadtzentrum Weingartens eignet sich sehr gut für die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes. Wichtige Ziele der Nahversorgung (insbesondere Einkaufsmöglichkeiten, medizinische Versorgung, Kinderbetreuung) sind problemlos fußläufig erreichbar und es bestehen gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr. An der direkt angrenzenden Bushaltestelle Postplatz verkehren derzeit drei Buslinien (Linie 1 im 15-Minuten-Takt) sowie eine Rufbusverbindung. Der Charlottenplatz als zentraler Haltepunkt für den Busverkehr befindet sich in etwa 500 m Entfernung. Somit ist das ÖPNV-Angebot, das weiter ausgebaut werden soll, insgesamt als gut zu bezeichnen.

Derzeit ist die Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld noch mäßig. In Anlage 2 des Klimamobilitätsplans sind bereits Maßnahmen vorgesehen um die Situation zu verbessern, u.a. die Radvorrangroute Ost-West über die Abt-Hyller-Straße und der Radschnellweg S9. Sharing-Angebote sind im Umfeld der Martinshöfe bisher nicht verfügbar, entsprechende Angebote sollen auf dem Areal realisiert werden.

Mit dem MIV ist der Standort grundsätzlich gut zu erreichen. Aktuell ist der Parkdruck im Umfeld zu allen Tageszeiten moderat. Im Rahmen eines neu konzipierten Parkraummanagements der Stadt Weingarten soll das Parken im öffentlichen Raum neu geordnet werden.

Stellplatzbilanz

Setzt man den Stellplatzschlüssel für Kfz aus dem Mobilitätskonzept 2020 als Maßstab an, müssten nach derzeitigem Planungsstand für Wohnnutzungen 587 Kfz-Stellplätze errichtet werden. Hinzu kommen 146 Stellplätze für andere Nutzungen, sodass sich insgesamt 733 Stellplätze ergeben.

Die neue Regelung sieht vor, dass für kleine Wohnungen (1-Zimmer) sowie betreutes Wohnen lediglich 0,5 Kfz-Stellplätze pro Wohneinheit bereitzustellen sind. Für alle anderen Wohnungen wird 1 Stellplatz pro Wohneinheit angesetzt. Damit verringert sich die Anzahl der Stellplätze für Kfz für Wohnnutzungen auf 475. Zusammen mit den unveränderten Zahlen für die anderen Nutzungen müssten demnach 621 Stellplätze errichtet werden.

Nach aktuellem Planungsstand werden diese Vorgaben über alle Baufelder um 19 Kfz-Stellplätze übererfüllt. Die Baufelder F+G weisen jedoch eine Unterdeckung von 54 Stellplätzen auf. Diese kann durch einen Überschuss von 32 Stellplätzen in den Baufelder A+B, die vorher entwickelt werden, nur teilweise aufgefangen werden. Damit dienen die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes nicht nur dazu, das Funktionieren des Quartiers auch mit einem reduzierten Stellplatzschlüssel für Kfz sicherzustellen, sondern auch dazu die temporäre Unterdeckung von 22 Stellplätzen der Baufelder F+G aufzufangen.

Für das reguläre Wohnen entsteht damit ein Stellplatzschlüssel von gut 0,95 Stellplätzen pro Wohneinheit. Nach der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2023 wurde für ähnliche Städte ein Durchschnittswert von 1,1 Pkw / Haushalt ermittelt. Aufgrund verschiedener Faktoren des Vorhabens, wie zentrale Lage, nur Geschosswohnungsbau, ausgezeichnete Nahversorgung, gute Busanbindung und der Umsetzung eines umfangreichen Mobilitätskonzeptes wird der angestrebte Stellplatzschlüssel als realistisch eingestuft.

Das Mobilitätskonzept 2020 sieht bereits einen erhöhten Stellplatzschlüssel für Fahrräder vor. Demnach sind für Wohnnutzungen etwa 1.030 Fahrradstellplätze und für alle weiteren Nutzungen 113 Fahrradstellplätze vorgesehen. Hinzu kommen etwa 80 Stellplätze im öffentlichen Raum.

Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes

Die Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept 2020 wurden vollständig in das neue Mobilitätskonzept übernommen, weiterentwickelt und um zusätzliche Maßnahmen ergänzt. Die darin enthaltenen städtebaulichen Vorschläge (autofreie Bereiche im inneren des Quartiers, Nahversorgung im Quartier, Anlieferung Handel, Entsorgung) wurden in das neue Konzept integriert. Zusammengefasst sind im aktuellen Mobilitätskonzept folgende Maßnahmen enthalten:

- Im Mobilitätskonzept 2020 waren bereits zwei Lieferstationen für KEP-Dienste enthalten. Diese sollten (insbesondere für ÖPNV-Nutzer) um eine weitere Station am Postplatz ergänzt.
- Die bisherigen 6 Car-Sharing-Fahrzeuge sollten durch ein weiteres Fahrzeug bei den Baufeldern F+G ergänzt werden.

- Die 3 Bike-Sharing-Stationen umfassen nach dem Mobilitätskonzept 2020 zusammen 13 e-Bikes und 3 e-Lastenräder. Diese sollten durch 6 e-Bikes und 3 e-Lastenräder erweitert werden.
- Für alle Baufelder werden im aktualisierten Mobilitätskonzept zusätzlich kleine Transporthilfen (Trolleys, Sackkarre, Handwagen o.ä.) vorgeschlagen die von den Bewohnern für Einkäufe etc. genutzt werden können.
- Im Mobilitätskonzept 2020 war bereits eine erhöhte Anzahl an Fahrradabstellanlagen definiert, ergänzt durch Stellplätze für Fahrradanhänger, Kinderwagen etc. Hierfür wurden nun Vorschläge für konkretere Qualitätskriterien definiert: z.B. zertifizierte Ordnungssysteme, Vermeidung von Angsträumen. Für die Baufelder F+G werden für mindestens 10% der Wohneinheiten Spinde für privates Fahrradzubehör und Lademöglichkeiten für Pedelec-Akkus angeboten.
- Es sollte, wie im Mobilitätskonzept 2020 beschrieben, eine Radservicestation bereitgestellt werden (voraussichtlich im Baufeld C)
- Das im Mobilitätskonzept 2020 dargestellte Info-Display für die ÖPNV-Abfahrtszeiten sollte ebenfalls am Baufeld C (ausgerichtet zum Quartierszentrum) untergebracht werden. Wenn technisch möglich soll dieses auch die Verfügbarkeit der Sharing-Angebote darstellen.
- Die Umsetzung der Maßnahmen sollte nach dem aktualisierten Mobilitätskonzept durch intensive Kommunikationsaktivitäten begleitet werden (z.B.: Quartiers-App, Mobilitäts-Flyer, Mobilitätsbroschüre, Informations- und Testtage).
- Parken für die Bewohner, Besucher und andere Nutzer sollte ausschließlich in den Tiefgaragen angeboten werden. Oberirdisches Parken ist nur zum Be- und Entladen, für mobilitäts eingeschränkte Personen und für Car-Sharing möglich (Maßnahmen Mobilitätskonzept 2020). Das geplante Parkraummanagement der Stadt Weingarten verhindert ein „Wildparken“ im Umfeld.
- Im neuen Mobilitätskonzept sollte ergänzend ein effizientes Parkraummanagement für die Baufelder F+G etabliert werden. Dabei werden nur Zufahrtberechtigungen vergeben, es gibt keine Zuordnung eines konkreten Kfz-Stellplatzes. Die Effizienz der Nutzung erhöht sich dadurch deutlich. Durch eine Wechselnutzung, z.B. zwischen Büronutzung und Wohnen, die Stellplätze zu unterschiedlichen Tageszeiten benötigen, können Stellplätze quasi „doppelt vergeben“ werden.

Die oben genannten Maßnahmen sind als Empfehlungen zu betrachten. Die Festsetzung erfolgt durch die verantwortlichen Gremien der Stadt Weingarten.

Monitoring und weitere Entwicklung

Um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können sollte ein Monitoring der Auslastung der Stellplätze (Kfz und Rad) und der Nutzung der Mobilitätsangebote (Nutzungszahlen, Bedarfsspitzen) etabliert werden. So kann das Mobilitätsangebot auch in Zukunft optimiert und eine (wenn auch unwahrscheinliche) Überlastung der Tiefgaragen vermieden werden (neue Maßnahme aus dem aktualisierten Mobilitätskonzept).

7. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Projektareals im Stadtgebiet	5
Abbildung 2: Visualisierung des Neubauquartiers; Darstellung: BUWOG Bauträger GmbH	6
Abbildung 3: Stellplatzbedarf nach Baufeldern; Quelle: Albrings Müller AG (2025)	11
Abbildung 4: Lage des Projektareals im Zentrum Weingartens	14
Abbildung 5: Isochronenkarte für den Motorisierten Individualverkehr zu einer durchschnittlichen Verkehrssituation; eine größere Darstellung befindet sich im Anhang ..	15
Abbildung 6: Parkraumregelung an der Abt-Hyller-Straße (links); Zufahrt zum Parkhaus am Postplatz (rechts); Fotos: team red	16
Abbildung 7: Parkraumuntersuchung im Umgriff der Martinshöfe (Auslastung der Stellflächen um 22 Uhr); Quelle: BrennerPlan (2022)	16
Abbildung 8: Konzeptentwurf Bewohnerparken Weingarten; Quelle: BrennerPlan (2025)	17
Abbildung 9: Ladeinfrastruktur rund um das Projektgebiet	18
Abbildung 10: Erreichbarkeiten ab Projektstandort mit dem ÖPNV; eine größere Darstellung befindet sich im Anhang	19
Abbildung 11: Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs im Umgriff des Projektgebietes	20
Abbildung 12: ÖPNV-Haltestelle Weingarten Post; links: Blickrichtung Süd, Projektareal am rechten Bildrand (hinter dem Bus); rechts: Blickrichtung Nord, Projektareal links; Fotos: team red	20
Abbildung 13: Betriebs- und Taktzeiten ausgewählter Verbindungen des Öffentlichen Verkehrs; Darstellung: team red	22
Abbildung 14: Erreichbare Gebiete ab Projektstandort mit dem Fahrrad; eine größere Darstellung befindet sich im Anhang	23
Abbildung 15: Erreichbare Gebiete ab Projektstandort mit E-Bikes/Pedelecs; eine größere Darstellung befindet sich im Anhang	24
Abbildung 16: Markierter Schutzstreifen an der Abt-Hyller-Straße (Projektareal am linken Bildrand); Foto: team red	24
Abbildung 17: Schussenstraße mit Radverkehrsführung; Projektareal hinter dem Gebäude auf der rechten Straßenseite; Foto: team red	25
Abbildung 18: Tempo-30-Zone in der Promenade, Blickrichtung Norden; Foto: team red ..	26
Abbildung 19: Radverkehrsplanungen für das Stadtgebiet Weingarten	27
Abbildung 20: Fußläufig erreichbare Gebiete ab Projektstandort; eine größere Darstellung befindet sich im Anhang	28
Abbildung 21: Fußverkehrsanlagen im Umgriff des Projektareals; oben links: Querungshilfe östliches Ende Abt-Hyller-Straße; oben rechts: Nördliches Ende Fußgängerzone Münsterplatz; unten links: Kreuzungsbereich Promenade/Schussenstraße mit für den Radverkehr freigegebenem Fußweg; unten rechts: Nördliches Ende Heinrich-Schatz-Straße Blickrichtung Süd, (schmalere) Gehsteig mit einengenden Einbauten, dann Sperrung für den Fußverkehr; Fotos: team red	29
Abbildung 22: twsRad-Station an der Hiltrudschule; Foto: team red	30
Abbildung 23: E-Lastenrad zum Verleih am Standort Broner Platz, Weingarten; Foto: wera-lastenrad.de	31
Abbildung 24: Sharing-Angebote im Umgriff des Projektgebietes	32
Abbildung 25: Einrichtungen der Nahversorgung im Umgriff des Projektareals	33

Abbildung 26: Fußwegebeziehungen innerhalb der Martinshöfe und Anschlüsse an die Umgebung, Quelle: Mobilitätskonzept Martinshöfe, Bresta Invest GmbH, 2020.....37

Abbildung 27: Abwicklung Lieferverkehr, Quelle: Mobilitätskonzept Martinshöfe, Bresta Invest GmbH, 2020.....38

Abbildung 28: Verortung der Lieferstationen; Quelle: Mobilitätskonzept Martinshöfe, Bresta Invest GmbH, 202039

Abbildung 29: Stellflächen der Car-Sharing Fahrzeuge (rot: Oberfläche; blau: Tiefgarage); Quelle: BUWOG40

Abbildung 30: Standorte twsRad-Stationen in den Martinshöfen, Quelle: Mobilitätskonzept Martinshöfe, Bresta Invest GmbH, 202041

Abbildung 31: Beispiel von (elektrifizierten) Spinden zur Unterbringung von Fahrradzubehör, Foto: spindmax.de.....43

Abbildung 32: Mögliche Anordnung der Spindschränke im EG, Quelle: BUWOG43

Abbildung 33: Mögliche Anordnung der Spindschränke im UG2, Quelle: BUWOG.....44

Abbildung 34: Beispiel einer Servicestation, Foto: bike-energy.com.....44

Abbildung 35: Verleihangebot von Trolleys und anderen sperrigen Gegenständen, Foto: team red45

Abbildung 36: Beispiel digitales Infoboard, Grafik: Domagkwerk München.....46

Abbildung 37: Tagesverlauf Stellplatznachfrage zweier Nutzergruppen, Grafik: team red..47

8. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: (Geänderte) Planungsgrundlagen seit 20207

Tabelle 2: Geplante Verteilung nach Wohnungsgröße; (*) BW: Betreutes Wohnen8

Tabelle 3: Stellplatzbedarf Pkw gemäß Bebauungsplan / Mobilitätskonzept (2020); rundungsbedingte Abweichungen möglich; (*) BW: Betreutes Wohnen9

Tabelle 4: Stellplatzbedarf Pkw aktualisiert 2025; rundungsbedingte Abweichungen möglich; (*) BW: Betreutes Wohnen.....9

Tabelle 5: Stellplatzbedarf Pkw weitere Nutzungen; rundungsbedingte Abweichungen möglich11

Tabelle 6: Stellplatzbedarf Fahrrad nach Wohnungsgröße; (*) BW: Betreutes Wohnen12

Tabelle 7: Stellplatzbedarf Fahrrad für weitere Nutzungen13

Tabelle 8: Handlungsfelder aus dem Mobilitätskonzept 2020 und Fortführung in 202535

Tabelle 9: Ergänzende Handlungsfelder Mobilitätskonzept 202536

9. Anlagenverzeichnis

- 1) Isochronenkarte ÖPNV
- 2) Isochronenkarte Fahrrad
- 3) Isochronenkarte E-Bike
- 4) Isochronenkarte Fußverkehr
- 5) Isochronenkarte Motorisierter Individualverkehr