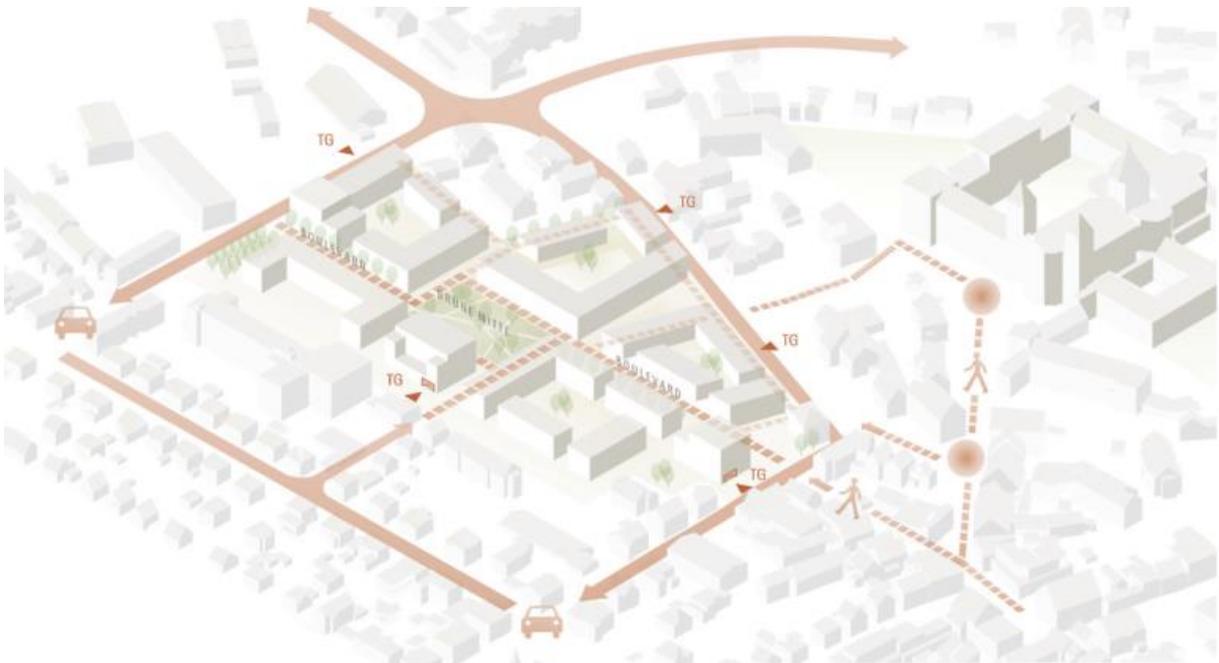




MARTINSHÖFE
WEINGARTEN

MOBILITÄTSKONZEPT



Skizze der Martinshöfe (ohne Maßstab)

02.11.2020

Brestra Invest GmbH
Von-Behring-Str. 6a
88131 Lindau (Bodensee)

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Ziele des Mobilitätskonzeptes	3
3. Maßnahmen.....	4
4. Wegeverbindungen	5
5. Nutzung	6
6. Anlieferung.....	7
7. Entsorgung	8
8. Paketdienste	9
9. PKW-Abstellplätze inkl. Car-Sharing.....	9
10. Fahrradabstellplätze inkl. Bike-Sharing.....	13
11. ÖPNV inkl. Anzeigetafel	15
12. Radservicestation	16
13. Zusammenfassung	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Sharing-Ebene für das Quartier (Quelle TWS)	4
Abbildung 2: Horizontale und vertikale Funktionen der Mobilitätsplattform (Quelle TWS)	5
Abbildung 3: Lageplan mit Darstellung der neuen Fuß- und Radwegeverbindungen und Anbindung an das bestehende Wegenetz.....	6
Abbildung 4: Nutzungsverteilung.....	6
Abbildung 5: Schematische Darstellung der Anlieferung	7
Abbildung 6: Müllauffstellflächen (innerhalb und außerhalb der Gebäude)	8
Abbildung 7: Mögliche Standorte der Paketstation (Abstimmung mit dem jeweiligen Dienstleister erforderlich).....	9
Abbildung 7: Lageplan mit Darstellung der Bereiche der öffentlichen Besucherstellplätze	10
Abbildung 8: Grundvoraussetzung für Car-Sharing im ländlichen Raum	11
Abbildung 9: Lageplan mit Darstellung der Bereiche der Car-Sharing-Stationen.....	11
Abbildung 10: Lageplan mit Darstellung der Bereiche der Bike-Sharing-Stationen.....	14
Abbildung 11: Beispielgrundriss mit Darstellung der Fahrradräume in Eingangsnähe.....	14
Abbildung 12: Lageplan mit Darstellung der Bereiche der öffentlichen Anlehnbügel	15
Abbildung 14: Beispielbild der Rad-Service-Station.....	16

1. Einleitung

Die „Martinshöfe“ sollen zu einem lebendigen, urbanen und hochwertigen Quartier mit Wohnen als Leitfunktion entwickelt werden. Im Vordergrund stehen die Themen Vielfalt, Vernetzung, Qualität, Innovation und Nachhaltigkeit. Die qualitativen und funktionalen Ziele zu den Themenfeldern Nutzung/Gliederung, Identität/Stadtbild, Grün/Umwelt, Verkehr/technische Infrastruktur, werden seit Beginn der Entwicklung geplant, beurteilt und zwischen Behörde, Vorhabenträger, Gutachter, Planer und Versorgungsträger abgestimmt.

Der steigende Motorisierungsgrad sowie immer größer werdende Fahrzeuge werden zum Problem des öffentlichen Verkehrs und der Lebensqualität der Städte. Das Ausmaß der Verkehrserzeugung steht meist in unmittelbarem Zusammenhang mit der Objektnutzung, der Objektgröße (Dichte) und der Lage (kurze Wege) des Bauvorhabens und muss individuell angepasst und beurteilt werden.

Um der steigenden individuellen Motorisierung entgegenzuwirken und die Qualität innerhalb als auch außerhalb zu erhöhen, wurde für das Quartier Martinshöfe ein Mobilitätskonzept entwickelt.

Neben dem wachsenden Mobilitätsbedarf ist die zunehmende Vielfalt an Mobilitätsformen gestiegen.

Die Art des Mobilitätsverhaltens wird sich in den kommenden Jahren stark verändern. Das eigene Auto verliert unter anderem das soziale Statussymbol und insbesondere seine eigentliche Funktion: Angenehm und schnell von A nach B zu kommen wird, angesichts überfüllter Straßen, zunehmenden knapperen Parkraum und staugeplagter Städte immer schwieriger.

Der Pkw bleibt ein wichtiges Fortbewegungsmittel, wird aber nicht zwingend die erste Wahl, sondern ein Teil neuer, integrierter Mobilitäts- und Verkehrssysteme sein. Der öffentliche Raum wird neu verteilt.

2. Ziele des Mobilitätskonzeptes

Für die Senkung der klimaschädigender Treibhausgase und Emissionen sind u.a. eine nachhaltige und integrierte Stadt- und Verkehrsplanung sowie die Entwicklung von klimafreundlichen Mobilitätsformen ein Bestandteil. Ziel des Mobilitätskonzeptes ist, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu ermöglichen.

Neue Konzepte und Plattformen sind vor allem auf eine effizientere Nutzung von Ressourcen, Infrastrukturen zur Fortbewegung und eine ökologische Mobilität auf Basis erneuerbarer Energien aus. Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs wirkt sich positiv auf die Umwelt, das Klima, den Verkehr und die Lebensqualität aus. Der Anschaffung eines privaten PKWs und somit der Platzbedarf an Stellplätzen kann durch alternative Angebote und sinnvolle Stadtentwicklung entgegengewirkt werden. Städtebauliche und straßenräumliche (Aufenthalts-) Qualitäten werden gestärkt und eine bedarfsgerechte Mobilität ermöglicht.

3. Maßnahmen

Für die Martinshöfe wurden folgende mögliche Handlungsfelder getroffen:

- Oberirdisch weitestgehend autofrei, mehrere TG-Zufahrten, Verkaufs- und Gewerbeflächen liegen an den Hauptachsen
- Parkplätze für Wohnen, Handel, Dienstleistung in den Tiefgaragen
- Öffentliche Besucherparkplätze oberirdisch als auch unterirdisch
- Integration von Handelsflächen mit Waren für den täglichen Bedarf
- Neue attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen (Durchwegung des Quartiers)
- Weitestgehend oberirdische Fahrradabstellplätze (Wohnen) in Eingangsnähe
- Oberirdische Fahrradabstellplätze für Handel, Gewerbe, Gastronomie
- Car-Sharing Angebote schaffen
- Bike-Sharing Angebote schaffen
- Integration der Bushaltestelle inkl. Anzeigetafel für die Busverbindungen
- Mobilitätsplattform 24/7

Die Sharing-Ebene der Martinshöfe ist in unterschiedliche Bereiche eingeteilt und stuft sich ab von den öffentlichen zu den privaten Bereichen.

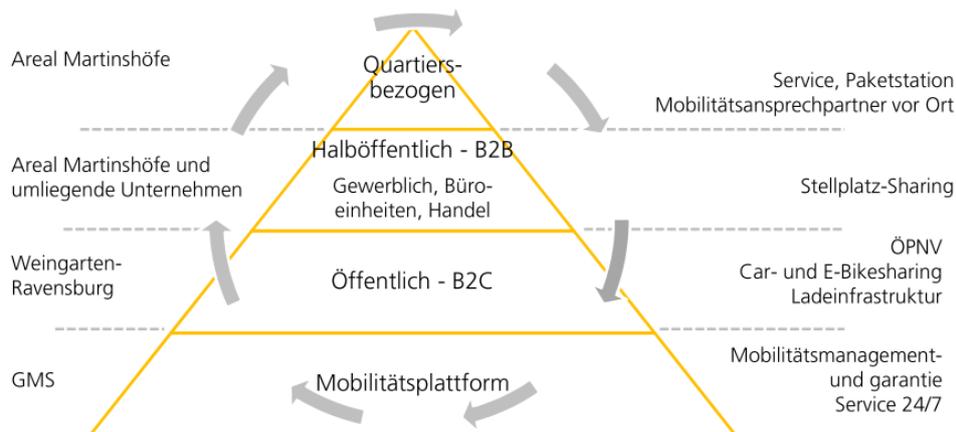


Abbildung 1: Sharing-Ebene für das Quartier (Quelle TWS)

Das Mobilitätskonzept spiegelt in seinem Maßnahmenkatalog die Integration des Quartiers in die städtebauliche Entwicklung wieder. So verfolgt es den Ansatz, die Mobilitätsbausteine öffentlich der gesamten Bevölkerung zur Verfügung zu stellen und dabei bereits integrierte Mobilitätsbausteine in der Stadt Weingarten (bspw. Elektrofahrrad-Verleihsystem) auch im Quartier weiterzuentwickeln. Dies unterstreicht nochmal den Ansatz in der Mobilität, mit dem Quartier keine Mobilitätsinsel zu schaffen, sondern sich in bereits bestehende Infrastrukturen des Gemeindeverbands Mittleres Schussental (GMS) einzubetten.

Die im Schussental angestrebte einheitliche Lösung einer Mobilitätsplattform sichert eine geringe technische Einstieghürde für den Nutzer. Die Mobilitätsbausteine ÖPNV-, Car- und Bikesharing sind vor allem zwischen den beiden Städten Weingarten und Ravensburg bereits bzw. bis dahin öffentlich

nutzbar. So finden die Bewohner / Besucher der Martinshöfe, mit den im Quartier verankerten Mobilitätslösungen, direkt Anschluss an weitere Mobilitätsknotenpunkte. Auch das Gewerbe und der Handel kann sich mit gezielten Angeboten im Mobilitätsangebot wiederfinden, da über die Mobilitätsplattform auch das Teilen des Fuhrparkes der B2B ansässigen Unternehmen in den Martinshöfen ermöglicht wird. Die Sharing-Ebenen der Mobilität verfolgen den Ansatz vom allgemeinen zum spezifischen Nutzen. Rein quartiersbezogene Mobilitätslösungen sind deshalb nur in einigen Elementen wiederzufinden.

Um die Bedingung benutzerfreundlich zu gestalten und zu erleichtern, werden die E-Car- und E-Bike-Sharing-Systeme in die Mobilitätsplattform der TWS integriert.

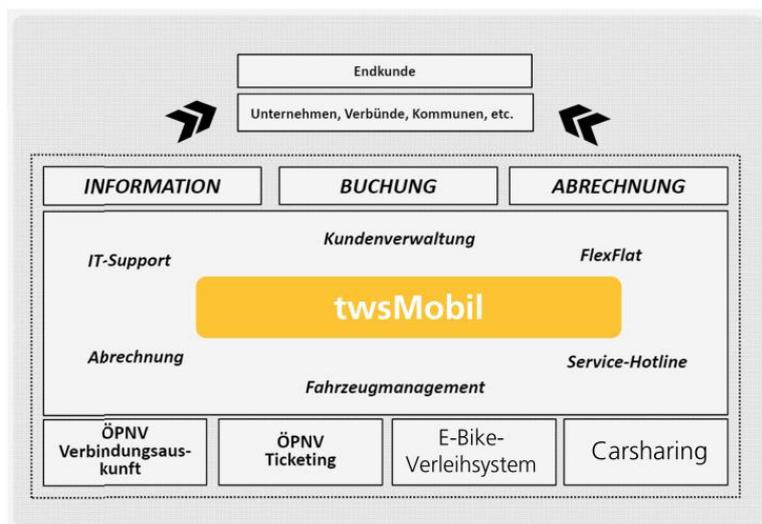


Abbildung 2: Horizontale und vertikale Funktionen der Mobilitätsplattform (Quelle TWS)

4. Wegeverbindungen

Die Entwicklung und Neubebauung des Quartiers schafft neue Verbindungsachsen und stärkt das Leitziel „Stadt der kurzen Wege“. Die Nähe zum Stadtzentrum und die weitestgehend neuen autofreien attraktiven Fuß- und Radwegenverbindungen innerhalb der Martinshöfe fördert den Fuß- und Radverkehr. Das Quartier schafft sowohl in Nord-Süd- als auch Ost-West-Richtung neue nicht motorisierte Verbindungsachsen und schließt an das bestehende Straßennetz an. Das Stadtzentrum wird um eine Wohnnutzung erweitert.

Das Hauptwegenetz innerhalb des Quartiers wird nur in Ausnahmefällen z.B. für die Feuerwehr, Notdienst, Sanitärtransporte, Umzugstransporte befahren. Die Innenhöfe spielen für die Öffentlichkeit eine untergeordnete Rolle und dienen dem Zugang und Aufenthalt der jeweiligen Bewohner.

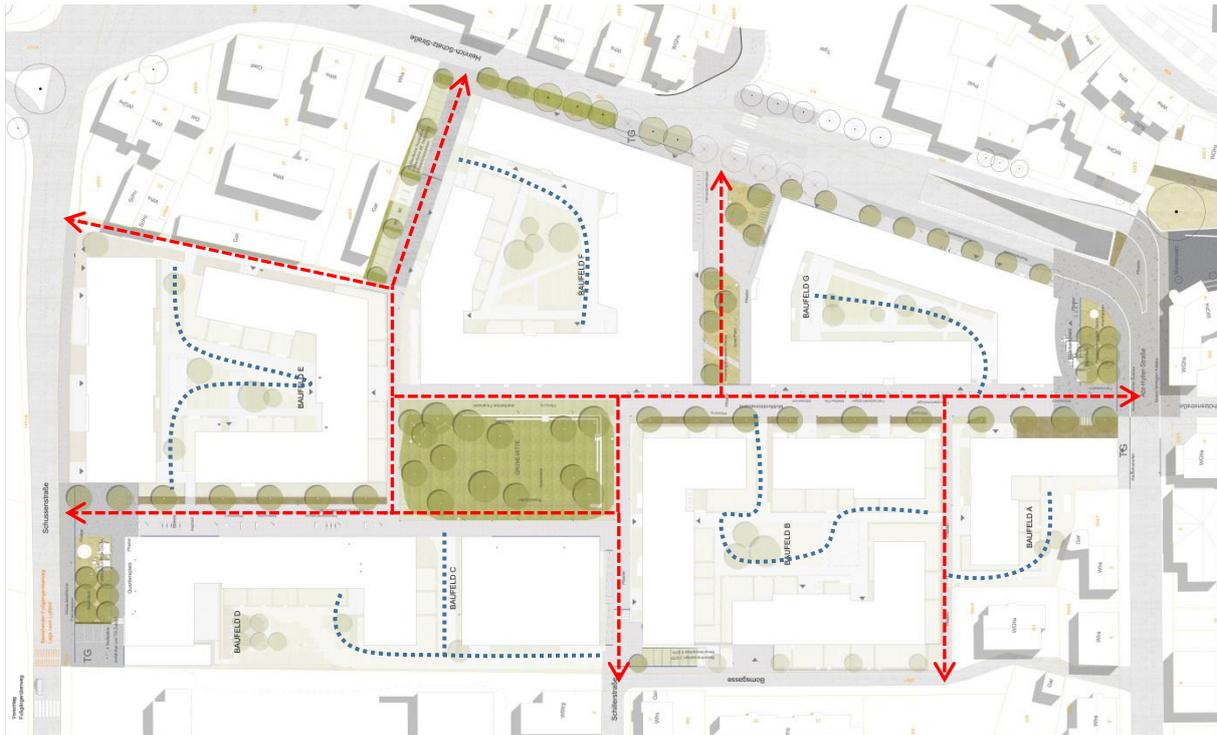


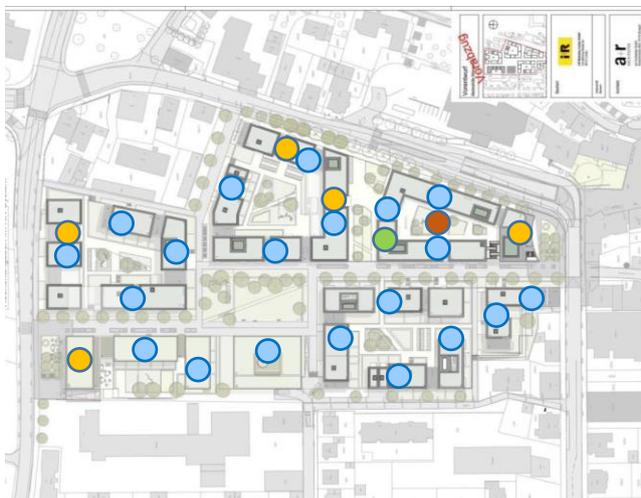
Abbildung 3: Lageplan mit Darstellung der neuen Fuß- und Radwegeverbindungen und Anbindung an das bestehende Wegenetz

↔ Öffentliche Wege
 ⋯ Halböffentliche Wege

5. Nutzung

Die Schwerpunktnutzung innerhalb der Martinshöfe bildet das Wohnen in unterschiedlichen Haushaltsgößen und Altersstrukturen. Die Wohnnutzung wird an geeigneter Stelle sinnvoll durch Handel-, Gastronomie und Gewerbenutzungen ergänzt.

Der Verzicht auf die Nutzung des privaten PKWs wird für die Bewohner innerhalb als auch außerhalb der Martinshöfe, durch die direkte Anbindung an die Innenstadt und die Ansiedlung von Gütern/ Dienstleistungen des täglichen Bedarfs gestärkt.



- Wohnen
- Büro/ Dienstleistung, Gastronomie
- Handel
- Quartierstreff

Abbildung 4: Nutzungsverteilung

6. Anlieferung

Die Anlieferung der Handelsfläche wurde im Hinblick auf die Funktionalität, Sicherheit, Gestaltung, Lärmauswirkungen und Konfliktpotenzial geplant.

Die Anlieferung für den großflächigen Handel im Baufeld G erfolgt über den neuen Platz zwischen Baufeld F und Baufeld G. Der LKW fährt vorwärts in das Gebäude ein, dockt innerhalb des Gebäudes rückwärts an eine Laderampe an und fährt vorwärts nach links oder rechts aus dem Gebäude auf die Heinrich-Schatz-Straße. Fußgänger und Radfahrer sind durch keine Rückwärtsmanöver gefährdet, der Abladevorgang erfolgt innerhalb des Gebäudes und ist „unsichtbar“ für die Umgebung und beeinträchtigt nicht die Wohnnutzung in der Umgebung, die Lageflächen des Handels können vom LKW direkt bedient werden, die Flexibilität der Ausfahrt nach links und rechts ist gegeben und es entsteht durch die Entzerrung der Bushaltestelle und LKW-Ausfahrt keine Konfliktsituation. Die Ausfahrt in beide Richtungen ist wichtig für eine eventuelle Änderung des Verkehrssystems in Weingarten.

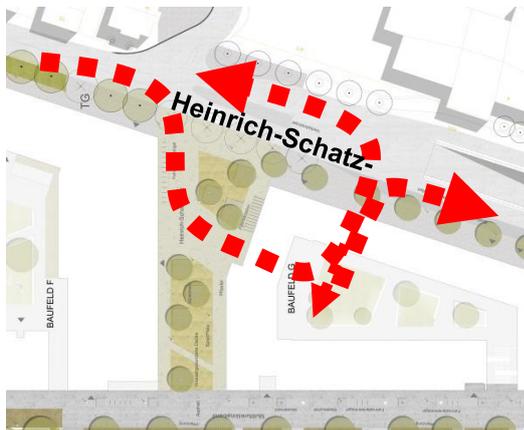


Abbildung 5: Schematische Darstellung der Anlieferung

7. Entsorgung

Um die Entsorgung des Quartiers zu gewährleisten, sind Flächen innerhalb der Gebäude als auch außerhalb im Straßenraum zur Abholung vorgesehen. Die Befahrung des Fuß- und Radwegenetzes durch Entsorgungsfahrzeuge ist nicht vorgesehen. Die Entsorgungsfahrzeuge sammeln den Abfall am Rande des Quartiers ein.



Abbildung 6: Müllauffstellflächen (innerhalb und außerhalb der Gebäude)

8. Paketdienste

Durch den vermehrten Online-Handel sind Paketstationen ein wesentlicher Bestandteil in Wohnquartieren. Die erforderliche Entgegennahme zu Lieferzeiten von Paketdienstzustellern entfällt. Die Paketstationen werden mit den Bestellungen gefüllt und die Abholung kann Tag und Nacht erfolgen. Um den Bewohnern als auch Anwohnern eine komfortable Abholung als auch Rückgabe zur Verfügung zu stellen, ist innerhalb des Quartiers eine Paketstation vorgesehen. Die Paketstation ist unabhängig von Öffnungszeiten und kann jederzeit bedient werden.



Abbildung 7: Mögliche Standorte der Paketstation (am Gebäude oder an einer Sockelmauer integriert; Abstimmung mit dem jeweiligen Dienstleister erforderlich)

9. PKW-Abstellplätze inkl. Car-Sharing

Um oberirdische großflächige Parkplätze zu vermeiden, sind die Stellplätze mit einer Breite von mind. 2,50 m für die Bewohner als auch die Stellplätze für Handel, Gewerbe und Gastronomie überwiegend in den Tiefgaragen vorgesehen. Die Grüne Mitte als Erholungs- und Aufenthaltsfläche, als auch die Innenhöfe sind frei von Stellplätzen und können dadurch deutlich grüner und qualitativer gestaltet werden. Kurze Wege für die Naherholung tragen positiv zum Mikroklima bei.

Um den Verkehrsfluss in den umliegenden Straßen nicht zu beeinträchtigen, sind vier Tiefgaragenzufahrten und -abfahrten zu vier einzelnen Tiefgaragen vorgesehen. Zwei Ein- und Ausfahrten sind in der Schussenstraße, eine Ein- und Ausfahrt in der Heinrich-Schatz-Str. und eine Ein- und Ausfahrt in der Abt-Hyller-Straße.

17 oberirdische Besucherstellplätze befinden sich neben dem Baufeld F, 6 neben dem Baufeld B und 4 neben dem Baufeld D. Drei der Besucherstellplätze werden mit der Ladeinfrastruktur (11 kWh/

Ladepunkt) für Elektromobilität ausgestattet und zwei öffentliche Besucherstellplätze werden dem Car-Sharing zur Verfügung gestellt. Unterirdisch sind die Besucher-/ Kundenstellplätze für den Handel, die Gastronomie und die Gewerbeflächen vorgesehen. Eine Nutzung der Gastronomie- und Handelsstellplätze ist sowohl für Kunden als auch Besucher des Quartiers während der Öffnungszeiten der Tiefgarage vorgesehen.

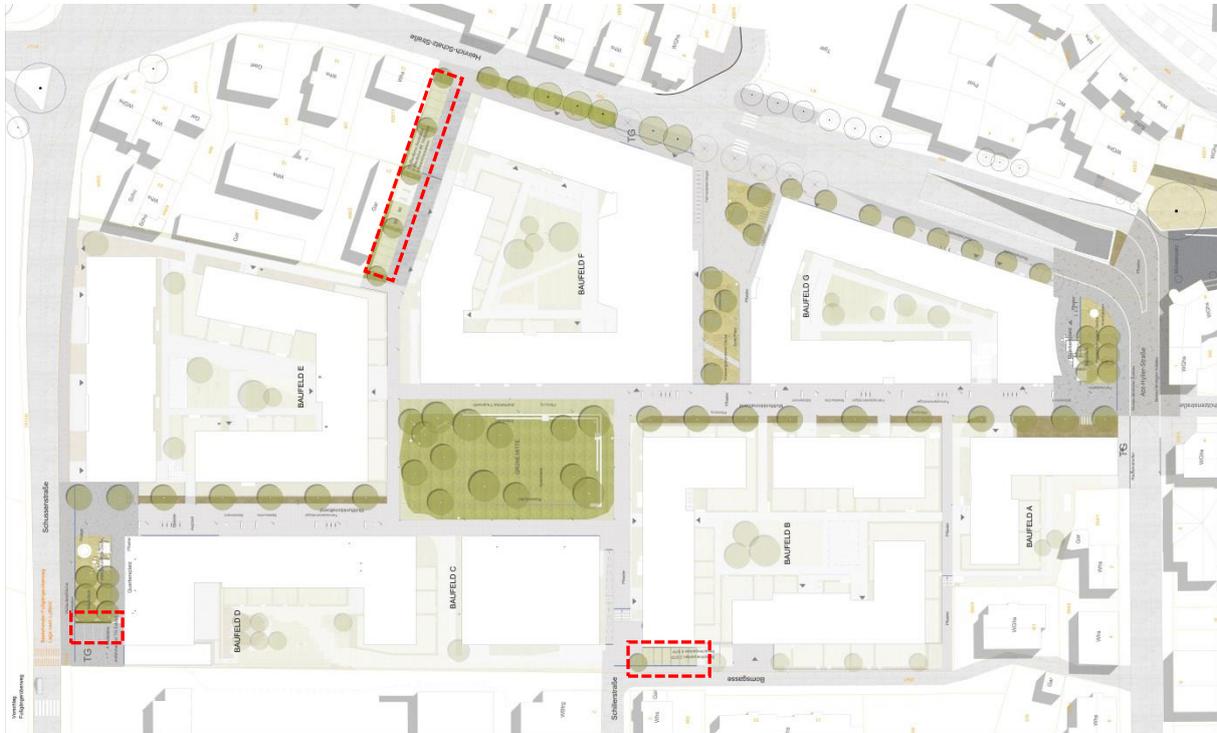


Abbildung 8: Lageplan mit Darstellung der Bereiche der öffentlichen Besucherstellplätze

Um die Anschaffung von privaten PKWs zu reduzieren sind neben den fußläufigen Angeboten Güter des öffentlichen Bedarfs, Arbeitsstätten, Car-Sharing Angebote vorgesehen.

Für das Car-Sharing sind neben der Bereitstellung die Grundausrüstung, das implementieren in kommunaler Politik sowie der ansässigen Firmen als auch ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz Voraussetzung.

Das Mobilitätskonzept im ländlichen Raum orientiert sich an den bestehenden bzw. an den sich im Aufbau befindlichen Mobilitätsinfrastrukturen in der Region. Diesem Ansatz wird auch das Mobilitätskonzept in den Martinshöfen Rechnung tragen und Verantwortung zeigen. Nur durch einheitliche Systeme und Nutzermedien der Region ist es überhaupt möglich, dem Mobilitätskonzept Aufschwung zu geben. Damit trägt das Mobilitätskonzept in den Martinshöfen zur Grundausrüstung und zur Etablierung des Angebotes bei.



Abbildung 9: Grundvoraussetzung für Car-Sharing im ländlichen Raum

Das E-Car-Sharing-Angebot mit Ladeinfrastruktur wird mit der Bauetappe 1 und/ oder 2 hergestellt. Mit Fertigstellung der beiden ersten Etappen werden insgesamt 6 E-Car-Sharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Die E-Car-Sharing-Angebote werden oberirdisch neben dem Baufeld F und unterirdisch im Baufeld F+G eingerichtet. Durch die Unterbringung von 4 E-Car-Sharing-Fahrzeugen in der Tiefgarage wird den Bewohnern ein komfortabler Anreiz zur Nutzung von E-Car-Sharing-Fahrzeugen geschaffen. Die Anordnung in Ein- und Ausfahrtsnähe wird nutzerfreundlich gestaltet mit Mobilfunkanbindung. Die Fahrzeuge können trockenen Fußes, ohne Eiskratzen zu müssen oder in ein überhitztes Auto zu steigen, genutzt werden. Die Zugänglichkeit ist durch das im Baufeld F eingeplante und integrierte Treppenhaus sichergestellt. Die beiden weiteren oberirdischen Fahrzeuge sind von der Heinrich-Schatz-Str. sichtbar und können von dort genutzt werden.

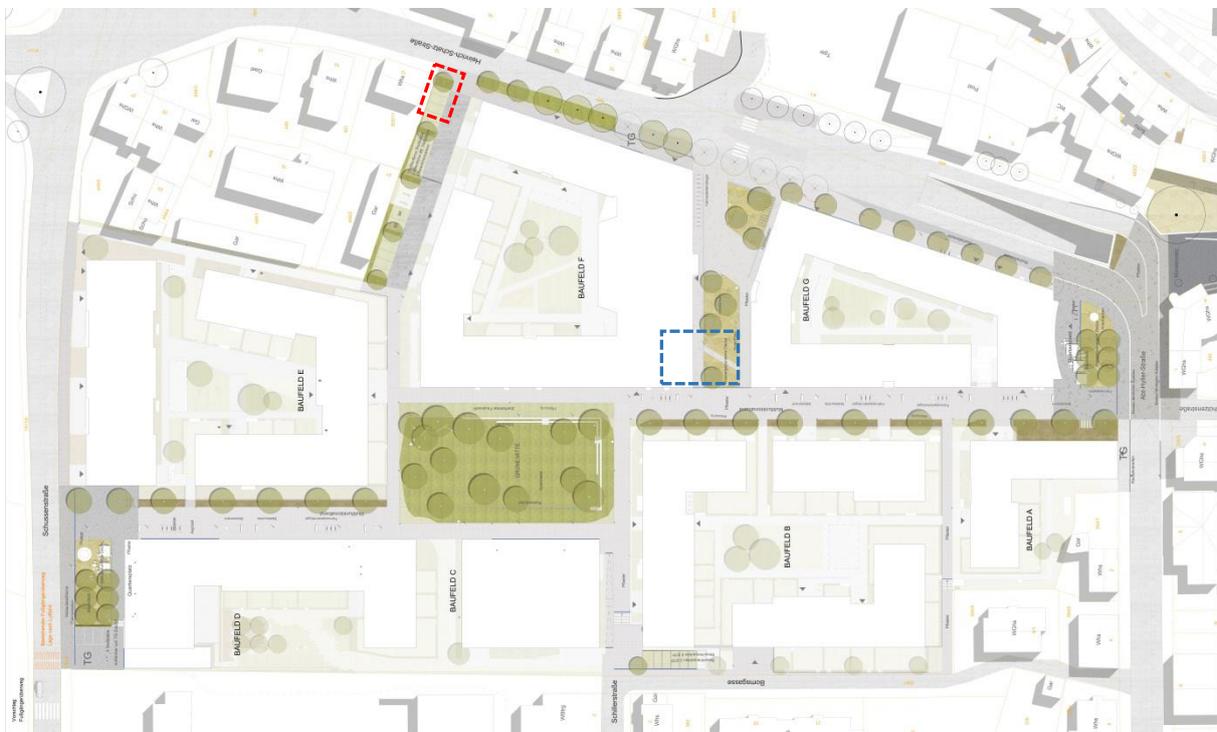


Abbildung 10: Lageplan mit Darstellung der Bereiche der Car-Sharing-Stationen

 4-TG-Stellplätze

 2-Oberirdische Stellplätze

Das Angebot von E-Car-Sharing fließt in die bereits vorhandene Mobilitätsplattform ein, deren Bewirtschaftung von Seiten der TWS erfolgt.

Um die Anlaufphase zu überbrücken wird das Car-Sharing-Angebot für 7 Jahre nach Inbetriebnahme sichergestellt. Damit das System zum Tragen kommen kann, werden die Betriebskosten bezuschusst. Der Betrieb erfolgt durch die TWS.

Der Stellplatzschlüssel der Wohnungen wurde unter Berücksichtigung aller Faktoren des Mobilitätskonzeptes wie folgt definiert:

Nutzung	Stellplatzschlüssel
Wohnen	0,8 Stellplätze pro 1 Zimmerwohnung 1,0 Stellplätze pro 2 Zimmerwohnung 1,2 Stellplätze pro 3 Zimmerwohnung 1,5 Stellplätze pro 4 Zimmerwohnung 1,5 Stellplätze pro 5 Zimmerwohnung
Betreutes Wohnen	Stellplatzschlüssel für betreutes Wohnen um 30% reduziert gegenüber den o.g. Stellplätzen

Stellplatzschlüssel Nicht-Wohnen:

Nutzung	Stellplatzschlüssel Martinshöfe entspricht der VwV Stellplätze*
Gewerbe	1 Stellplatz pro 35 m ² Bürofläche → ÖPNV Bonus d.h. Reduktion um 40%
Handel (mind. eine VF von 600 m ² für ein Lebensmittel-Vollsortiment)	1 Stellplatz pro 20 m ² Verkaufsfläche → ÖPNV Bonus d.h. Reduktion um bis zu 40%
Gastronomie	1 Stellplatz pro 9 m ² Gastraum → ÖPNV Bonus d.h. Reduktion um 40%

VwV = Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellpl.

10. Fahrradabstellplätze inkl. Bike-Sharing

Neben dem E-Car-Sharing-Angebot wird das E-Bike-Sharing-Angebot eine weitere Komponente sein, die Fahrten mit dem privaten PKW zu reduzieren. Kurzstrecken können leicht mit dem Rad zurückgelegt werden und wirken sich positiv auf den Verkehr aus. PKW-Fahrten zwischen 3 und 10 km lassen sich damit gut auf den Radverkehr verlagern und stärken den Umweltverbund.

Auf dem Areal werden an drei Standorten Bike-Sharing-Stationen errichtet. In der Bauetappe 1+2 werden davon zwei Stationen vorgesehen und in der 4. Bauetappe die letzte Station.

Die ersten beiden Stationen beinhalten insgesamt 18 Ladeslots, die mit 12 E-Bikes, davon sind 3 Lastenräder, belegt werden. Die letzte Station ist eine 6er Station mit insgesamt 4 E-Bikes.

Hierbei wird es sich um ein Pedelec-Verleihsystem handeln, welches sich bereits in Weingarten und Ravensburg etabliert hat. Die Stationen können aufgrund einer einheitlichen Technologie gemischt, mit Pedelecs- und E-Lastenrädern belegt werden. Die Entgelte für das Verleihsystem richten sich für Bewohner, Besucher, Handel und Gastronomie (kein Lieferservice mit den Pedelecs) nach den gültigen Tarifen des Betreibers.

Aufgrund der Weg-/Zielbeziehung wird das Potential einer Verkehrsmittelverlagerung verstärkt. Durch eine stärkere Verbreitung von Elektrofahrrädern und Vorrangrouten für den Radverkehr soll die Reisegeschwindigkeit mit dem Fahrrad erhöht werden, um die Attraktivität von Elektrofahrrädern zum individuellen Personennahverkehr zu erhöhen. Durch eine Motorunterstützung bis 25km/h kann auch bei entsprechender Steigung im Schussental der Weg angenehm zurückgelegt werden. Mit der Etablierung der Verleihstationen in den Martinshöfen stärken wir damit auch die Radvorrangroute Ravensburg und Weingarten und perspektivisch die Radschnellwegverbindung Baidt – Friedrichshafen.

Auch das Bike-Sharing wird sich öffentlich wie das Car-Sharing in die Mobilitätslandschaft der Stadt Weingarten einfügen. Alle Mobilitätsformen sind über die gleiche Plattform buchbar und senken die Einstiegshürden des Nutzers, sein Mobilitätsverhalten verkehrsverlagernd zu organisieren.

Der Ausbau der Mobilität mit der 4. Bauetappe kann sich im Verhältnis zwischen Bike- und Car-Sharing, je nach Nutzererfahrung der ersten Jahre, noch verschieben (bspw. mehr Bike-Sharing und weniger Car-Sharing).

Das Angebot von E-Bike-Sharing fließt in die bereits vorhandene Mobilitätsplattform ein, deren Bewirtschaftung von Seiten der TWS erfolgt.

Um die Anlaufphase zu überbrücken wird das E-Bike-Sharing-Angebot für 7 Jahre nach der jeweiligen Inbetriebnahme der Station sichergestellt. Damit das System zum Tragen kommen kann, werden die Betriebskosten bezuschusst. Der Betrieb erfolgt durch die TWS.

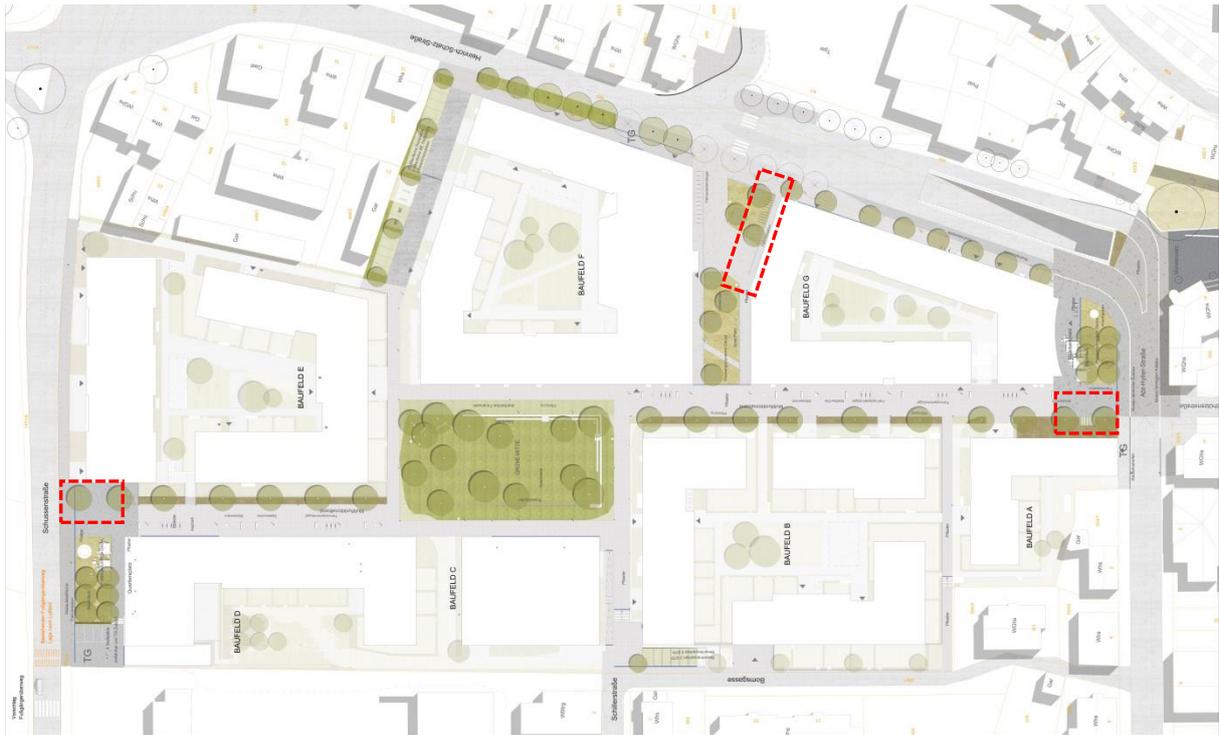


Abbildung 11: Lageplan mit Darstellung der Bereiche der Bike-Sharing-Stationen

Um neben dem Bike-Sharing-Angebot die Nutzung des eigenen privaten Fahrrads leicht zu ermöglichen, wird in einigen Gebäuden am Eingangsbereich auf Wohnfläche verzichtet und Fahrradräume integriert. Der schnelle und unkomplizierte Zugriff ist ein wesentlicher Bestandteil der Fahrradnutzung und erhöht die Sicherheit von Fahrradfahrern, aufgrund der Reduzierung von Konflikten mit PKWs in Tiefgargagen. Weitere erforderliche Fahrradräume werden in den Innenhöfen und teilweise in den Untergeschossen vorgesehen.

Der Fahrrad-Stellplatzschlüssel für Wohnungen wird wie folgt festgelegt:

- 1 Zimmerwohnungen → 1,0 Fahrradstellplatz
- 2 Zimmerwohnungen → 1,5 Fahrradstellplatz
- 3 Zimmerwohnungen → 2,0 Fahrradstellplatz
- 4 Zimmerwohnungen → 3,0 Fahrradstellplatz
- 5 Zimmerwohnungen → 4,0 Fahrradstellplatz



Abbildung 12: Beispielgrundriss mit Darstellung der Fahrradräume in Eingangsnähe

Der Stellplatzschlüssel wurde für größere Wohnungen erhöht und dient unter anderem Räder mit Anhänger. Neben den Fahrradabstellplätzen sind in den Untergeschossen Flächen für Kinderwägen, Scooter oder ähnliches vorgesehen.

Die Anlehnbügel für die öffentlichen Fahrradstellplätze befinden sich innerhalb des Fuß- und Radwegenetzes für die Nutzung im öffentlichen Raum in zentraler Lage und ziehen sich durch das gesamte Quartier durch. Um die Sicherheit zu erhöhen, sind diese an gut einsehbaren Positionen mit städtischer Beleuchtung vorgesehen.

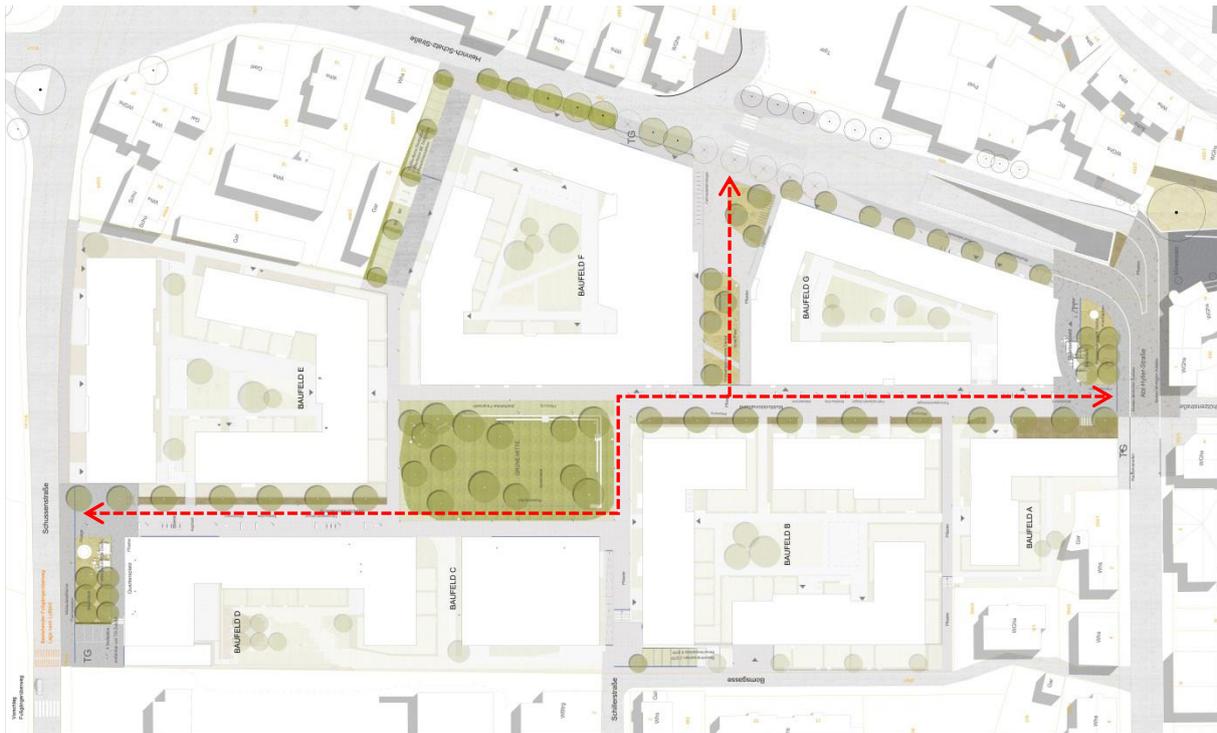


Abbildung 13: Lageplan mit Darstellung der Bereiche der öffentlichen Anlehnbügel (ca. 40 Anlehnbügel)

11. ÖPNV inkl. Anzeigetafel

Die Bushaltestelle gegenüber dem bestehenden Postplatz wird in das neue Quartier eingebunden. Um die Wege in das Quartier als auch die Innenstadt so nah wie möglich zu halten, wird die Bushaltestelle an gleichem Standort neu integriert. Der Zugang wird, gem. den rechtlichen Anforderungen, behindertengerecht vorgesehen.

Für einen gegebenenfalls erforderlichen Umstieg ist der Platzbedarf für zwei Busse ausgelegt, dadurch kann der Verkehr ohne Einschränkung weiterfließen. Die Lage vor der Handelsfläche ermöglicht ein komfortables Einkaufen, ohne weite Wege zurücklegen zu müssen. Die Anbindung an die Innenstadt wird für den Fußgänger attraktiver gestaltet, so dass ein Überqueren der Abt-Hyller-Str. erleichtert wird.

Die digitale Anzeigetafel wird zentral im Quartier platziert, so dass die Fahrplandaten jederzeit ablesbar sind und die Nutzung der öffentlichen Busse gestärkt wird.

12. Radservicestation

Um allen Fahrradnutzern die Möglichkeit zu bieten, selbständig kleine Reparaturen am Rad vorzunehmen, ist auf dem Areal auf der öffentlichen Fläche eine Rad-Service-Station vorgesehen.

Die Fahrrad-Service-Station ist eine 1,0 bis 1,5 Meter hohe Aufhängevorrichtung mit Luftpumpe und Radwerkzeugen, wie z.B. Inbusschlüssel, Schraubenschlüssel. Mit dieser Ausstattung können kleinere Service- und Einstellarbeiten unkompliziert und schnell durchgeführt werden.



Abbildung 14: Beispielbild der Rad-Service-Station

13. Zusammenfassung

Das Mobilitätskonzept setzt sich aus unterschiedlichen Bausteinen zusammen. Neben dem Car- und Bike-Sharingangebot sind die Komponenten Fuß- und Wegeführung, Lage von Fahrradabstellplätzen, Nutzung im Umfeld, als auch ÖPNV-Angebot elementar. Alle Bereiche wurden in dem vorliegenden Mobilitätskonzept berücksichtigt und sind Grundlage für ein Entflechten des Mobilitätsverhaltens und der Art der Mobilität. Die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs erhöht die Qualität für Mensch und Umwelt innerhalb als auch außerhalb der Martinshöfe.

Mögliche Änderungen werden im Einvernehmen mit der Stadtplanung Weingarten vorgenommen.