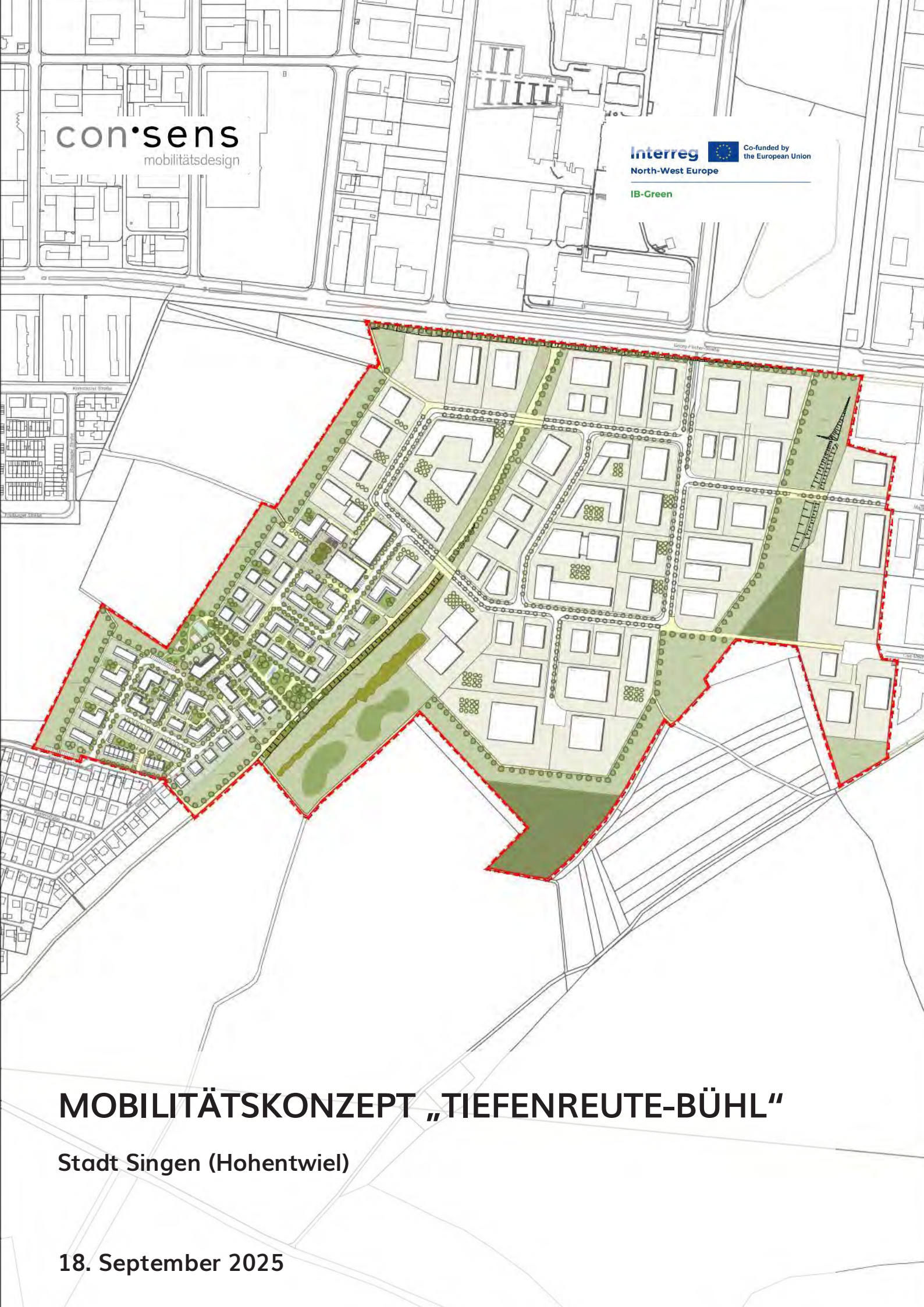




MOBILITÄTSKONZEPT „TIEFENREUTE-BÜHL“

Stadt Singen (Hohentwiel)

18. September 2025

PROJEKTNAME

Mobilitätskonzept „Tiefenreute-Bühl“

PROJEKTNUMMER

P24483

AUFTRAGGEBERIN

Stadt Singen (Hohentwiel)

Hohgarten 2

78224 Singen (Hohentwiel)

Projektteam: Florian Kohlmann, Alena Hayer, Axel Huber, Daniel Nestlen

AUFTRAGNEHMERIN

con.sens verkehrsplanung zt gmbh

Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien

studio@cvp.at | 01 9081181 | www.cvp.at

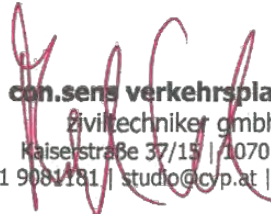
Firmenbuchzahl FN 485873 w | UID: ATU72993558

PROJEKTTEAM CON.SENS MOBILITÄTSDESIGN

Michael Szeiler, Charis Kowald

FÖRDERUNG

Dieses Konzept wird durch das Interreg NWE-Programm gefördert und ist Teil des Projekts Industrie- & Gewerbegebiete: Klimaresilient & fit für die Zukunft (IB-Green).


con.sens verkehrsplanung
ziviltechniker gmbh
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien
+43 1 9081181 | studio@cvp.at | www.cvp.at

DI Michael Szeiler, MAS

Geschäftsführer

Dieser Bericht darf nur vollinhaltlich, ohne Weglassen oder Hinzufügen einzelner Seiten bzw. Textpassagen, veröffentlicht werden. Wird er auszugsweise vervielfältigt, so ist vorab die Genehmigung des Verfassers einzuholen.



INHALTSVERZEICHNIS

1	AUSGANGSSITUATION UND AUFGABE	6
2	ÜBERGEORDNETE ZIELE UND RAHMENBEDINGUNGEN	8
2.1	Klimaschutzziele auf Bundesebene	8
2.2	Klimaschutzziele Baden-Württemberg	8
2.3	Klimaschutz- und Mobilitätsziele der Stadt Singen (Hohentwiel)	8
2.5	Industrie- & Gewerbegebiete: Klimaresilient & fit für die Zukunft (IB-Green)	9
2.4	Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK 2030	10
2.4.1	Themenbereich Wohnen	11
2.4.2	Themenbereich Mobilität	12
2.4.3	Themenbereich Wirtschaft	12
3	DER WEG ZUM MOBILITÄTSKONZEPT	13
4	VERKEHRLICHE CHARAKTERISTIK TIEFENREUTE-BÜHL	16
4.1	Regionale Anbindung	16
4.2	Lage innerhalb der Stadt Singen	17
4.3	Eingliederung in den Bestand	19
4.4	Gebietsaufteilung	20
5	VISION UND MOBILITÄTSZIELE FÜR DAS ENTWICKLUNGSGEBIET	21
5.1	Gesamthafte Vision / Zukunftsbild für Tiefenreute-Bühl	21
5.2	Mobilität	22
5.3	Gewerbegebiet	23
5.4	Urbanes Gebiet	23
5.5	Wohngebiet	24
6	ERSCHLIESSUNGSKONZEPT	25



6.1	Erschließung im Öffentlichen Verkehr.....	25
6.1.1	Linie 12.....	25
6.1.2	Linie 11.....	26
6.1.3	Verkehrsplanerische Empfehlung zur geplanten Busführung Linie 12	26
6.2	Erschließung im Fuß- und Radverkehr	26
6.2.1	Übergeordnete Fuß- und Radverbindungen.....	26
6.2.2	Lokal bedeutsame Fuß- und Radverbindungen.....	27
6.2.3	Optimierungen im Bestandsnetz	28
6.3	Erschließung im Kfz-Verkehr	30
7	ÖFFENTLICHE STRASSENÄUßERE	32
7.1	Straßentypologien Busachse (Wohngebiet, urbanes Gebiet).....	32
7.2	Straßentypologien Erschließungsstraße Wohngebiet	35
7.3	Straßentypologie urbanes Gebiet.....	37
7.4	Straßentypologie Erschließungswege ohne Kfz-Verkehr.....	40
7.5	Straßentypologie Zufahrt und Ringstraße im Gewerbegebiet	40
7.6	Straßentypologie Nebenerschließung im Gewerbegebiet.....	42
7.7	Straßentypologie Stichstraße im Gewerbegebiet.....	43
8	KFZ-STELLPLATZKONZEPT	44
8.1	Wohngebiet.....	44
8.2	Urbanes Gebiet.....	45
8.3	Gewerbegebiet.....	46
8.4	Parkhauskonzept (Mobility-Hub, Parkhäuser im Gewerbegebiet).....	47
8.4.1	Planungsziele und Rahmenbedingungen	47
8.4.2	Informationen zur aktuellen Förderkulisse	47
8.4.3	Bedeutung für Bauträgerinnen und Bauträger	48
8.4.4	Bedeutung für Mitarbeiter:innen und Bewohner:innen.....	49
8.5	Anzahl der Pkw-Pflichtstellplätze.....	49



9	STELLPLATZKONZEPT FÜR FAHRRÄDER	52
10	MOBILITÄTSANGEBOTE UND MOBILITÄTSMANAGEMENT	57
11	QUALITÄTSSICHERUNG & MONITORING.....	65

1 AUSGANGSSITUATION UND AUFGABE

Die Stadt Singen ist ein wirtschaftliches Zentrum der Region; rund 20.000 Pendlerinnen und Pendler kommen täglich in die Stadt, um hier zu arbeiten. Aufgrund der Nähe zur Schweiz und der guten Kfz-Verkehrsanbindung mit den Autobahnen A81 und A98 ist Singen ein sehr attraktiver Gewerbestandort mit überregionaler Bedeutung. Dies spiegelt sich auch darin wider, dass etwa 35 % der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe tätig sind. Die bestehenden Gewerbegebiete haben keine Flächenreserven mehr, es besteht jedoch der Wunsch, den Wirtschaftsstandort Singen weiter zu stärken und auszubauen.

Die Entwicklungsfläche Tiefenreute-Bühl südlich der Georg-Fischer-Straße ist die letzte große Potenzialfläche in der Stadt und hat dementsprechend eine zentrale Bedeutung für die zukünftige Stadtentwicklung. Im östlichen Bereich des Gebietes haben sich bereits einige Gewerbebetriebe angesiedelt. Für eine Fläche von rund 50 Hektar liegt nunmehr ein Entwicklungskonzept vor, mit dem sowohl der künftige Bedarf an Gewerbeflächen als auch an Wohnraum zu großen Teilen gedeckt werden kann.

Gleichzeitig stellt die Flächenversiegelung ein großes Problem dar. In Anbetracht des Klimawandels entwickeln sich Industrie- und Gewerbegebiete in Europa zunehmend zu Hitze-Hotspots, da sie in der Regel einen hohen Versiegelungsgrad aufweisen. Das Projekt „Industrial and Business Parks – Climate Resilient & Fit for Future“ (IB-Green) bietet die Möglichkeit, die grün-blaue Infrastruktur in diesem Gewerbegebiet zu verankern. Mit dem Mobilitätskonzept wird der Grundstein gelegt, die Flächenversiegelung zu reduzieren und die Klimaanpassung voranzutreiben.

Die Stadt Singen hat sich ambitionierte Klima- und Mobilitätsziele gesetzt, um eine nachhaltige Stadtentwicklung voranzutreiben – für das Jahr 2035 wird Klimaneutralität angestrebt. Bis dahin sollen drei von vier Wegen der Singener Bevölkerung mit dem Umweltverbund, also zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt werden. Dafür ist ein Paradigmenwechsel im Mobilitätsbereich erforderlich.

Vor dem Hintergrund der ambitionierten Ziele bedarf es für das Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl eines innovativen, zukunftsfähigen Mobilitätskonzeptes. Für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehr braucht es sehr hohe Qualitäten, damit der Großteil der Wege mit diesen Verkehrsarten zurückgelegt werden. Besonders wichtig ist eine direkte und komfortable Anbindung des neuen Gewerbegebietes an das Schienennetz, um den zahlreichen Einpendlern und Einpendlerinnen einen attraktiven Arbeitsweg mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen. Die Erschließung für den Kfz-Verkehr ist dennoch in guter Qualität sicherzustellen, wenngleich es insbesondere im Gewerbegebiet innovative Mobilitätsmaßnahmen für den Beschäftigtenverkehr braucht.



Ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept dient der Erreichung der Klima- und Mobilitätsziele, steigert die Lebensqualität für alle und erhöht die Attraktivität des Standortes Tiefenreute-Bühl für Unternehmen sowie für die Bewohnerinnen und Bewohner. Die Integration von nachhaltigen Mobilitätslösungen in die Stadtentwicklung stellt sicher, dass die Stadt Singen ihrer Verantwortung gegenüber dem Klima gerecht wird und zugleich als zukunftsfähiger und lebenswerter Wirtschaftsstandort weiterwächst.

„arbeiten.leben.SINGEN“ ist die Leitidee für das zukunftsfähige, klimaneutrale Stadtquartier, das die Idee der „Stadt der kurzen Wege“ realisiert. Es verbindet auf innovative Weise Arbeits- und Wohnwelten: Ein modernes Gewerbegebiet schafft einen attraktiven und nachhaltigen Standort für Unternehmen, während das Wohngebiet ein lebenswertes Umfeld mit vielseitigem Angebot an Grün- und Freiräumen bietet. Das Urbane Gebiet dient als Gelenk zwischen dem Wohn- und Gewerbegebiet. Es ist der Knotenpunkt für Nahversorgung und fördert die ideale Balance zwischen Arbeiten und Leben. Damit entsteht ein harmonisches Wohn- und Arbeitsumfeld, das sowohl Freiraum als auch Funktionalität vereint.

2 ÜBERGEORDNETE ZIELE UND RAHMENBEDINGUNGEN

Bei der Erstellung eines Mobilitätskonzepts sind die politisch beschlossenen, übergeordneten Ziele und Strategien in Bezug auf Klimaschutz, Emissionsreduktion und nachhaltige Entwicklung zu berücksichtigen. Neben den Vorgaben seitens der Stadt Singen sind das insbesondere die Klimaschutzziele des Landes Baden-Württemberg und auf Bundesebene.

2.1 Klimaschutzziele auf Bundesebene

Auf Bundesebene verfolgt Deutschland im Rahmen des Klimaschutzplans 2050 das Ziel, bis 2050 treibhausgasneutral zu werden. Durch die Novelle des Bundes-Klimaschutzgesetzes wurden die Ziele weiter verschärft: bereits bis 2045 soll Treibhausgasneutralität erreicht werden und die Emissionen sollen bis 2030 um mindestens 65 % sowie bis 2040 um 88 % im Vergleich zu 1990 gesenkt werden. Darüber hinaus strebt Deutschland nach dem Jahr 2050 negative Emissionen an. Diese Ziele sollen mit Hilfe eines gut koordinierten Mixes von Maßnahmen und in enger Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern, Kommunen und der Gesellschaft umgesetzt werden.

2.2 Klimaschutzziele Baden-Württemberg

Baden-Württemberg hat bereits 2013 ein Klimaschutzgesetz verabschiedet, das ambitionierte Ziele verfolgt: Bis 2030 sollen die CO₂-Emissionen um mindestens 65 % reduziert werden und bis 2040 soll Baden-Württemberg klimaneutral sein. Besonders im Verkehrssektor strebt das Land an, bis 2030 55 % der Emissionen im Vergleich zu 1990 einzusparen. Der Fokus liegt dabei auf Elektromobilität und einer Reduktion des Kfz-Verkehrs um 20 %. Der öffentliche Verkehr sowie der Rad- und Fußverkehr sollen erheblich ausgebaut werden.

2.3 Klimaschutz- und Mobilitätsziele der Stadt Singen (Hohentwiel)

Die Stadt Singen verfolgt sehr ambitionierte Klimaziele mit Beschluss aus dem Jahr 2023. Die Stadt Singen strebt an, bis 2035 klimaneutral zu werden. Ein Klimaschutzkonzept wurde entwickelt, um den Absenkpfad zu definieren und Potenziale auszuschöpfen. Das Konzept baut auf dem 2013 verabschiedeten Integrierten Klimaschutzkonzept auf. Dabei sollen bestehende Maßnahmen verschärft und neue Maßnahmen in enger Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft und Verwaltung umgesetzt werden.

Bis zum Jahr 2035 soll gemäß der Beschlusslage der Stadt Singen für die zurückgelegten Wege der Bevölkerung der Stadt Singen ein Modal Split-Anteil von 75 % im Umweltverbund und 25 % für den motorisierten Individualverkehr erreicht sein. Der **Modal Split** beschreibt die prozentuale Verteilung der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, also wie viele Wege anteilig zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Nahverkehr oder dem Auto zurückgelegt werden. Der sogenannte **Umweltverbund** umfasst die umweltfreundlichen Fortbewegungsarten – also **Fußverkehr, Radverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**. Angesichts der derzeitigen Ausgangssituation von 43 % Wegeanteil im Umweltverbund und 57 % für den motorisierten Individualverkehr sind zur Erreichung der Ziele ein Paradigmenwechsel und ambitionierte Maßnahmen im Mobilitätsbereich notwendig.

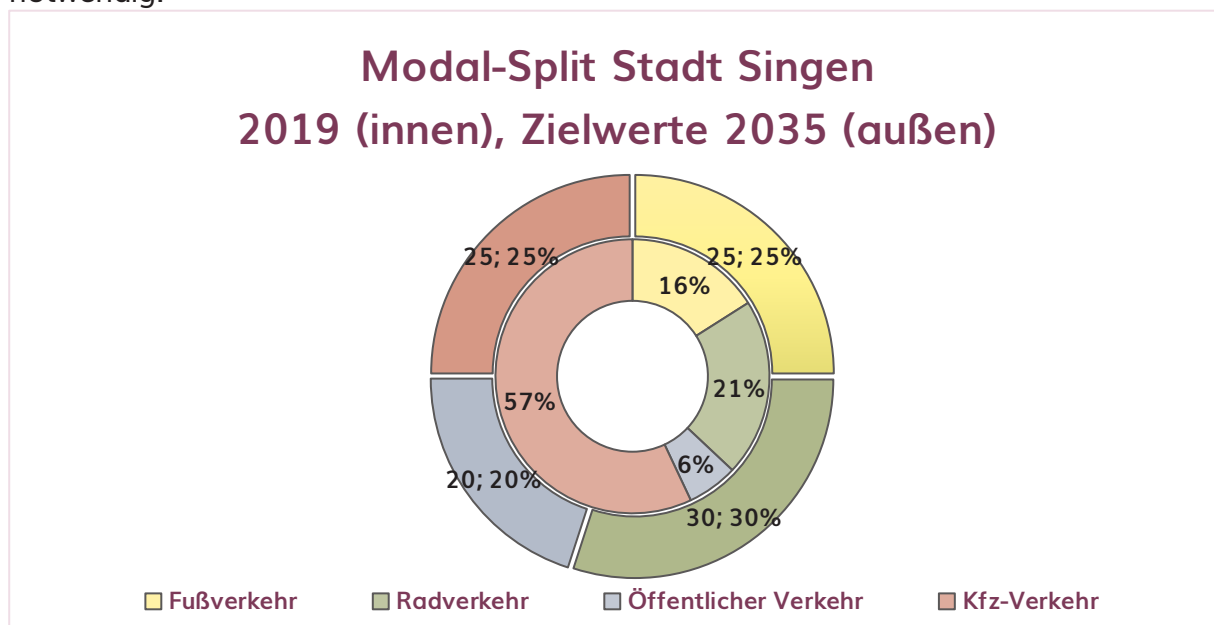


Abb. 1: Modal-Split 2019 und 2035, © con.sens mobilitätsdesign 2025

2.5 Industrie- & Gewerbegebiete: Klimaresilient & fit für die Zukunft (IB-Green)

Dieses Mobilitätskonzept wird durch das Interreg NWE-Programm gefördert und ist Teil des Projekts Industrie- & Gewerbegebiete: Klimaresilient & fit für die Zukunft (IB-Green).

Das IB-Green hat das Ziel, Industrie- und Gewerbegebiete klimaresilienter zu gestalten, indem eine grün-blaue Infrastruktur entwickelt wird. Dadurch werden Hitzebelastungen reduziert und die Luftqualität in städtischen Gebieten verbessert, was zu gesünderen Lebens- und Arbeitsbedingungen führt. Zudem werden negative Klimaauswirkungen für Unternehmen

und Kommunen verringert. IB-Green richtet sich an öffentliche Behörden, um bestehende Industrie- und Gewerbegebiete umzugestalten, sowie an Unternehmen, um sie zur Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen zu ermutigen. Mit dem Mobilitätskonzept werden die planerischen Voraussetzungen für eine klimafreundliche Gestaltung im Gewerbegebiet Tiefenreute-Bühl geschaffen.

2.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK 2030

2017 wurde das integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK 2030 für die Stadt Singen erstellt. Das darin entwickelte Leitbild setzt auf eine harmonische Verbindung von Stadt und Natur, in dem raumprägende Landschaftselemente wie der Vulkankegel, die Aach und die Waldflächen in die Stadtentwicklung integriert werden. Ziel ist die Belebung und Stärkung der Ortsmitten, die Förderung einer funktionalen Vernetzung der Stadtteile sowie die Weiterentwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen, insbesondere in den Bereichen Achauen und entlang der Georg-Fischer-Straße. Der Fokus liegt auf der nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen und der Verbesserung der Lebensqualität durch Freiraumgestaltung und eine enge Anbindung von Stadt, Fluss und Berg.



Abb. 2: Leitbild Gesamtstadt Stadtentwicklungskonzept Singen 2030,
© Bürogemeinschaft Sippel| Buff

Da im Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl die Themen Wohnen, Wirtschaft und Mobilität eng miteinander verknüpft sind, werden diese drei Themenbereiche des ISEK näher beleuchtet.

2.4.1 Themenbereich Wohnen

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept für Singen verfolgt eine ganzheitliche Strategie, die auf eine nachhaltige, lebenswerte und zukunftsfähige Stadt abzielt. Im Themenfeld **Wohnen** liegt der Fokus auf der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und einer hohen Lebensqualität. Dabei wird der Erhalt der naturräumlichen Qualitäten durch Innenentwicklung und die Schaffung urbaner Strukturen in der Kernstadt betont. Es sollen gezielt innerörtliche Flächenpotenziale aktiviert werden, sei es durch die Umnutzung oder

Aufstockung bestehender Gebäude, um den Wohnraum zu erweitern, ohne die Umwelt zu belasten. Dies wird durch die Planung grüner und gut ausgestatteter Freiflächen sowie durch die Förderung sozialer Durchmischung in allen Wohnbereichen unterstützt.

2.4.2 Themenbereich Mobilität

Parallel dazu wird im Themenfeld **Mobilität** ein starkes Augenmerk auf eine umweltfreundliche, innovative Verkehrspolitik gelegt. Die Förderung alternativer Mobilitätsformen wie E-Mobilität, Carsharing und das Angebot barrierefreier, attraktiver und leicht zugänglicher öffentlicher Verkehrsmittel soll den Umweltverbund stärken und eine neue, inklusive Mobilitätskultur etablieren. Ziel ist es, die Stadt für alle Verkehrsteilnehmer attraktiv zu gestalten, sei es zu Fuß, mit dem Fahrrad oder im öffentlichen Verkehr. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird durch verkehrslenkende Maßnahmen reduziert, was sowohl die Luftqualität verbessert als auch die Innenstadt von Verkehr entlastet. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität durch eine Reduzierung des Parkdrucks und die Schaffung sicherer, komfortabler Parkplatzflächen am Rand der Innenstadt erhöht.

2.4.3 Themenbereich Wirtschaft

Diese Maßnahmen zur Mobilitäts- und Stadtentwicklung stehen in direkter Wechselwirkung mit den Zielen im Bereich der **Wirtschaft**. Singen möchte sich als entwicklungsstarker Standort positionieren, der sowohl Industrie und Gewerbe als auch Dienstleistungssektoren fördert. Dabei spielt eine leistungsfähige Infrastruktur eine Schlüsselrolle, um Neugründungen und Unternehmensansiedlungen zu ermöglichen. Besonders wichtig ist hierbei die Schaffung eines attraktiven Arbeitsumfeldes, das die wirtschaftliche Dynamik stärkt.

Insgesamt strebt Singen eine ausgewogene Entwicklung an, bei der die verschiedenen Themenfelder – von Wohnen über Mobilität bis hin zur Wirtschaft – gut miteinander verknüpft werden. So entsteht eine Stadt, die durch ihre hohe Lebensqualität, innovative Mobilitätslösungen und ein starkes wirtschaftliches Fundament sowohl für ihre Bewohner als auch für Unternehmen und Pendlerinnen und Pendler attraktiv ist.

3 DER WEG ZUM MOBILITÄTSKONZEPT

Nach der Beauftragung des Mobilitätskonzeptes im Juni 2024 erfolgte am 12. Juli 2024 der Projektstart mit einer gemeinsamen Befahrung und Besichtigung des Projektgebietes.

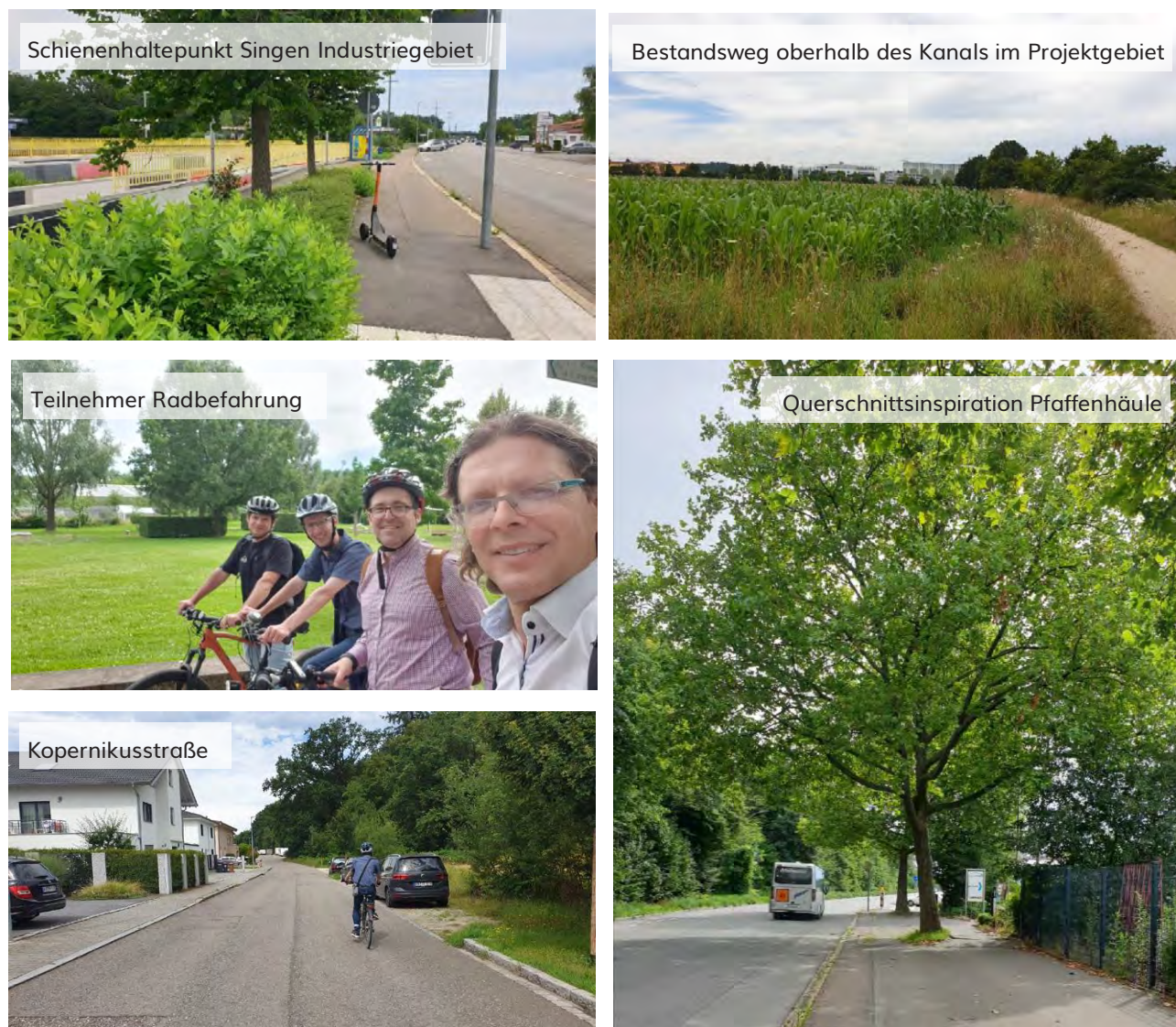


Abb. 3: Fotos der Befahrung am 12.7.2024, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Bei einem breit angelegten Workshop mit allen relevanten Abteilungen der Stadtverwaltung am 16. September 2024 wurden mit Hilfe einer „Zukunftsreise“ die Vision und die Ziele des Entwicklungsgebietes Tiefenreute-Bühl gemeinsam erarbeitet. Darüber hinaus wurden im Rahmen des Workshops die wesentlichen Eckpfeiler des Mobilitäts- und Stellplatzkonzeptes präsentiert und diskutiert. Im Herbst 2024 wurde das Mobilitätskonzept ergänzt, fachlich vertieft und auf Basis stadtinterner Gespräche weiterentwickelt.

Im Dezember 2024 fand eine Konsultation mit Vertretern der Stadt Freiburg statt, um Erkenntnisse und Erfahrungen aus der Planung des Freiburger Stadtteiles Dietenbach aufzunehmen und in das Mobilitätskonzept einfließen zu lassen.

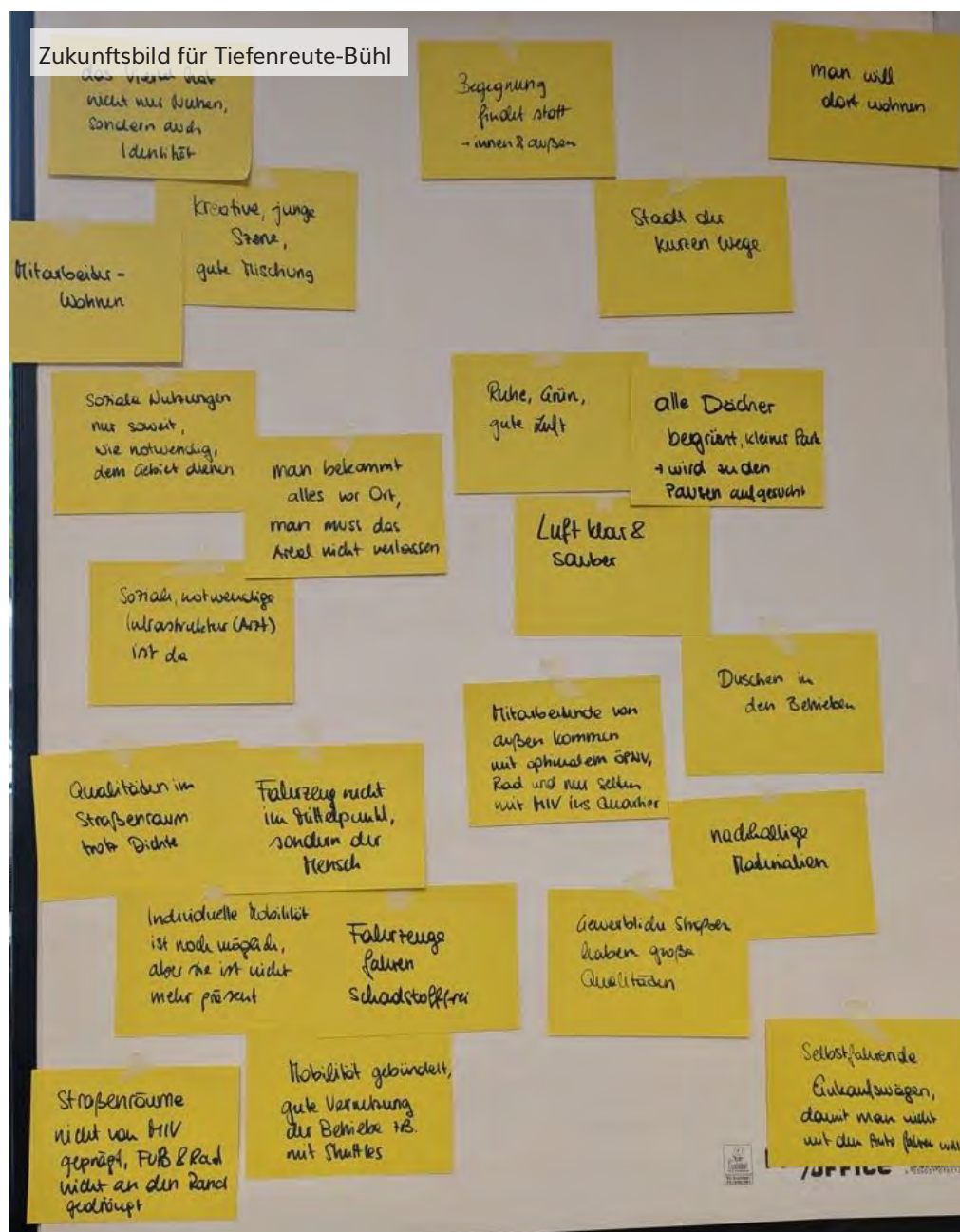


Abb. 4: Fotos von Workshops, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Auf Basis eines weiteren Abstimmungsgesprächs im Januar 2025 wurde der Berichtsentwurf des Mobilitätskonzeptes erstellt und bei einem Workshop mit dem zuständigen politischen Ausschuss am 2.7.2025 vorgestellt und diskutiert. Die Fertigstellung und der politische Beschluss des Mobilitätskonzeptes sind für das Frühjahr 2025 vorgesehen.

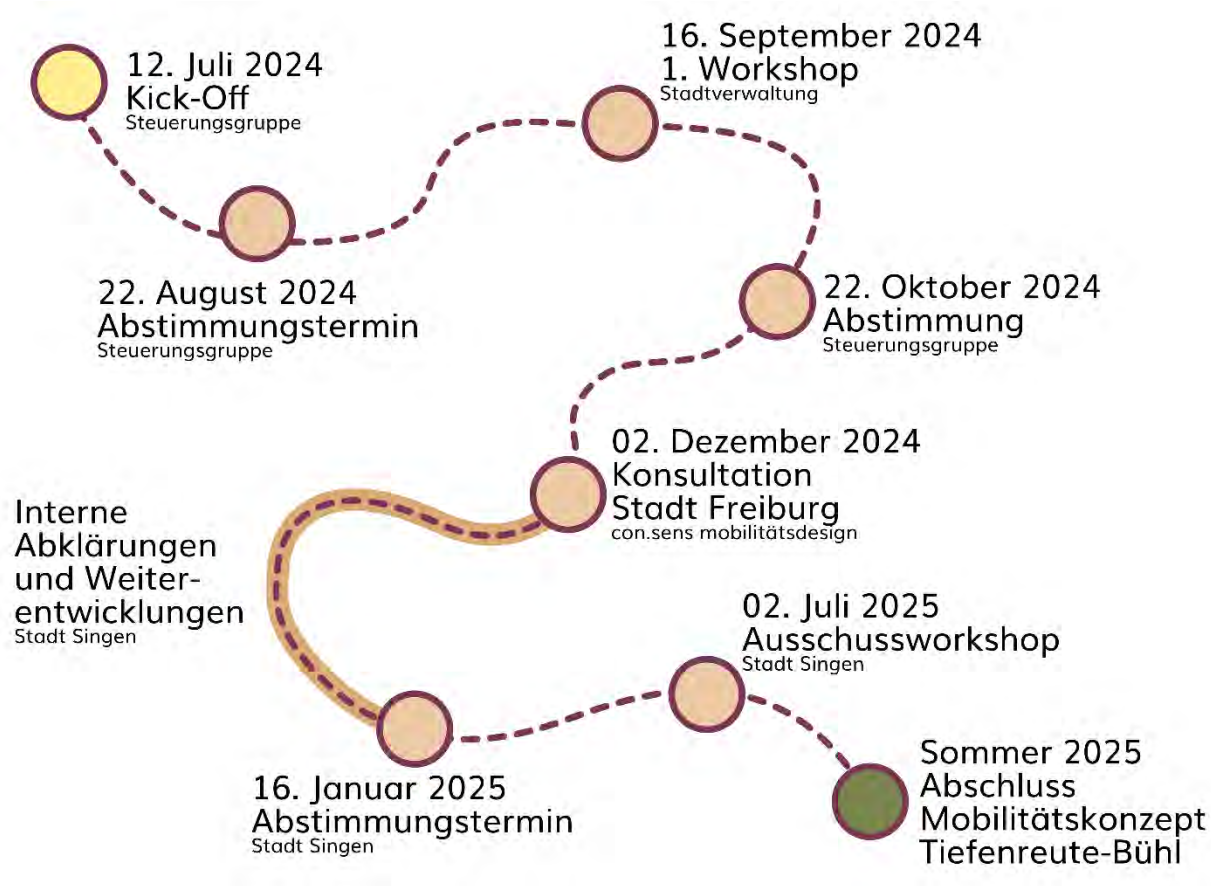


Abb. 5: Meilensteine im Erstellungsprozess, © con.sens mobilitätsdesign 2025

4 VERKEHRLICHE CHARAKTERISTIK TIEFENREUTE-BÜHL

4.1 Regionale Anbindung

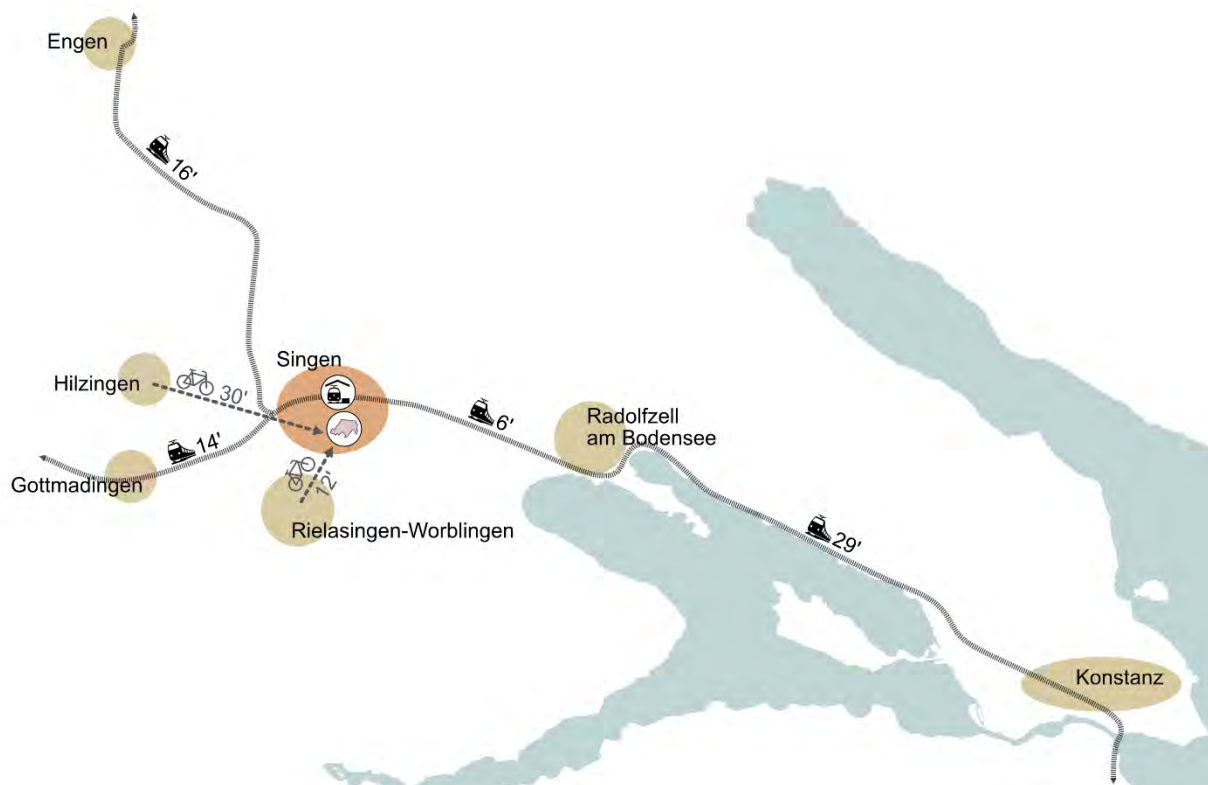


Abb. 6: Pendlerwege mit dem ÖPNV und Fahrrad, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Die Stadt Singen fungiert als wirtschaftliches Zentrum der Region. Täglich pendeln rund 20.000 Beschäftigte zu ihrem Arbeitsplatz nach Singen. Der ÖPNV spielt eine entscheidende Rolle für die nachhaltige Mobilität der einpendelnden Beschäftigten. Vorteilhaft ist es, dass die wichtigen Einpendler-Städte Konstanz, Engen, Radolfzell und Gottmadingen über eine sehr gute Bahnanbindung nach Singen verfügen. Aus Konstanz verkehren beispielsweise zwei Züge pro Stunde zum Haltepunkt Singen Industriegebiet mit einer Fahrzeit von ca. 30 Minuten. Auch aus Engen und Gottmadingen erreicht man den Haltepunkt Industriegebiet im Halbstundentakt ohne Umsteigen jeweils in ca. 15 Minuten Fahrzeit.

Eine attraktive Verkehrsanbindung des Schienenhaltepunktes „Singen Industriegebiet“ hat für das Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl höchste Priorität, um den Pendlerverkehr in hohem Maße mit dem öffentlichen Personennahverkehr abzuwickeln. Neben dem klassischen Linienbusverkehr braucht es hier noch zusätzliche Angebote für das Bewältigen der Letzten Meile (sogenanntes Last-Mile-Angebot).

Eine weitere wichtige Einpendlergemeinde – Rielasingen-Worblingen – verfügt über keinen Bahnanschluss, das Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl ist jedoch per Rad sehr gut erreichbar. Vom Rathaus Rielasingen beträgt die Fahrzeit nach Tiefenreute-Bühl ca. 12 Minuten. Fährt man künftig von Rielasingen-Worblingen in das neue Gewerbegebiet mit dem Pkw braucht man etwa gleich lang, da die Kfz-Erschließung über die Georg-Fischer-Straße erfolgt. Auch von anderen umliegenden Ortsteilen bzw. Gemeinden wie Überlingen am Ried, Bohlingen und Hilzingen ist eine umweltfreundliche Anreise mit dem Fahrrad gut möglich.

4.2 Lage innerhalb der Stadt Singen

Das Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl liegt knapp 3 km Luftlinie vom Stadtzentrum Singens entfernt. Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad kann grundsätzlich als sehr gut bezeichnet werden, wenngleich es hinsichtlich der Radinfrastruktur noch Verbesserungspotenzial gibt. Die Fahrzeit vom Hauptbahnhof zur nördlichen Gebietsgrenze von Tiefenreute-Bühl an der Georg-Fischer-Straße beträgt ca. 12 Minuten.

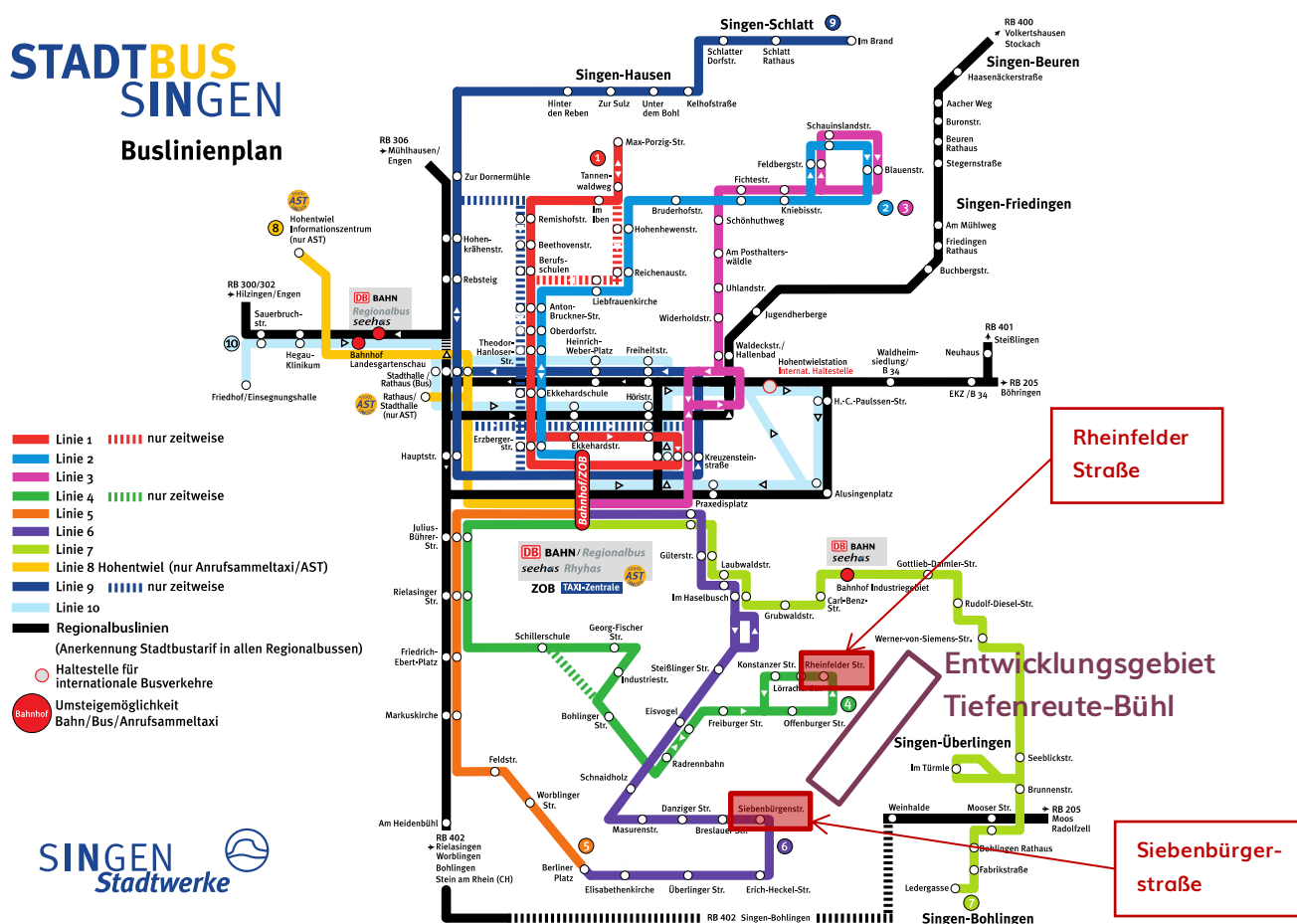


Abb. 7: Busnetzplan Stadt Singen, © Stadtwerke Singen 2024

Das Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl ist im derzeitigen Busnetz noch nicht erschlossen, eine Anbindung ist künftig geplant. Die nächstgelegenen bestehenden Bushaltestellen sind die Rheinfelder Straße (Linie 4) mit einer Fahrzeit von 17 Minuten bis zum Hauptbahnhof und die Siebenbürgenstraße (Linie 6) mit einer Fahrzeit von 11 Minuten bis zum Hauptbahnhof. Beide Buslinien verkehren werktags im Halbstundentakt.

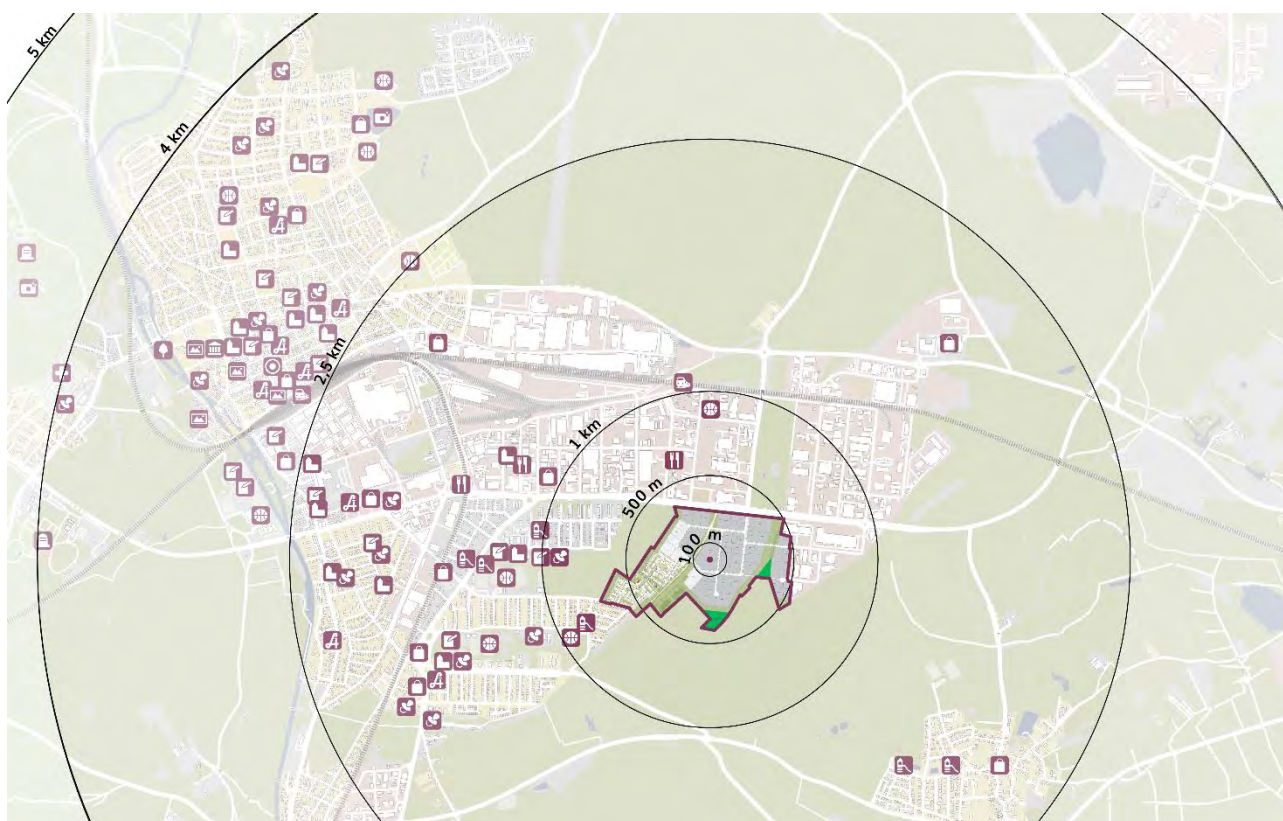


Abb. 8: Infrastrukturelle Erreichbarkeiten, © con.sens mobilitätsdesign 2025

In der Umgebung des Entwicklungsgebietes Tiefenreute-Bühl gibt es derzeit nur wenige infrastrukturelle Angebote wie Nahversorgung, Gastronomie, Spielmöglichkeiten oder Bildungseinrichtungen. Gerade dadurch besteht ein großes Potenzial, das Gebiet nicht nur für zukünftige Bewohnerinnen und Bewohner und Unternehmen attraktiv zu machen, sondern auch einen Mehrwert für die umliegenden, bestehenden Wohngebiete zu schaffen. Durch neue Gastronomieangebote, soziale Einrichtungen und Nahversorgung wird künftig nicht nur das Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl selbst, sondern auch die Bewohnerinnen und Bewohner der Umgebung gut versorgt. Dadurch werden Alltagswege kürzer, sind leichter zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück zu legen und die Zeitersparnis bringt eine zusätzliche Erhöhung der Lebensqualität.

4.3 Eingliederung in den Bestand

Die Stadt Singen hat am 21. Mai 2019 die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet Tiefenreute-Bühl beschlossen, um die Voraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) zu schaffen. In Workshops 2020 wurde ein Konzept erarbeitet, das den Bedarf an Gewerbeflächen und zusätzlichem Wohnraum aufgrund des Wachstums in der Stadt adressiert. Das Gebiet Tiefenreute-Bühl ist die einzige zusammenhängende Fläche, die diesen Bedarf decken kann und gleichzeitig die Vision der "Stadt der kurzen Wege" aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Singen 2030 umsetzt.

Das Entwicklungsgebiet befindet sich im Süden der Stadt Singen. Die nördliche Grenze wird durch die Georg-Fischer-Straße definiert. Im Südwesten grenzt das Baugebiet Bühl an, im Osten das bestehende Gewerbegebiet Tiefenreute. Ansonsten wird das Areal von bestehenden Wäldern umschlossen. Eine wichtige Zielsetzung der Entwicklung ist es, wichtige Freiräume zu erhalten und über Grünverbindungen miteinander zu vernetzen.

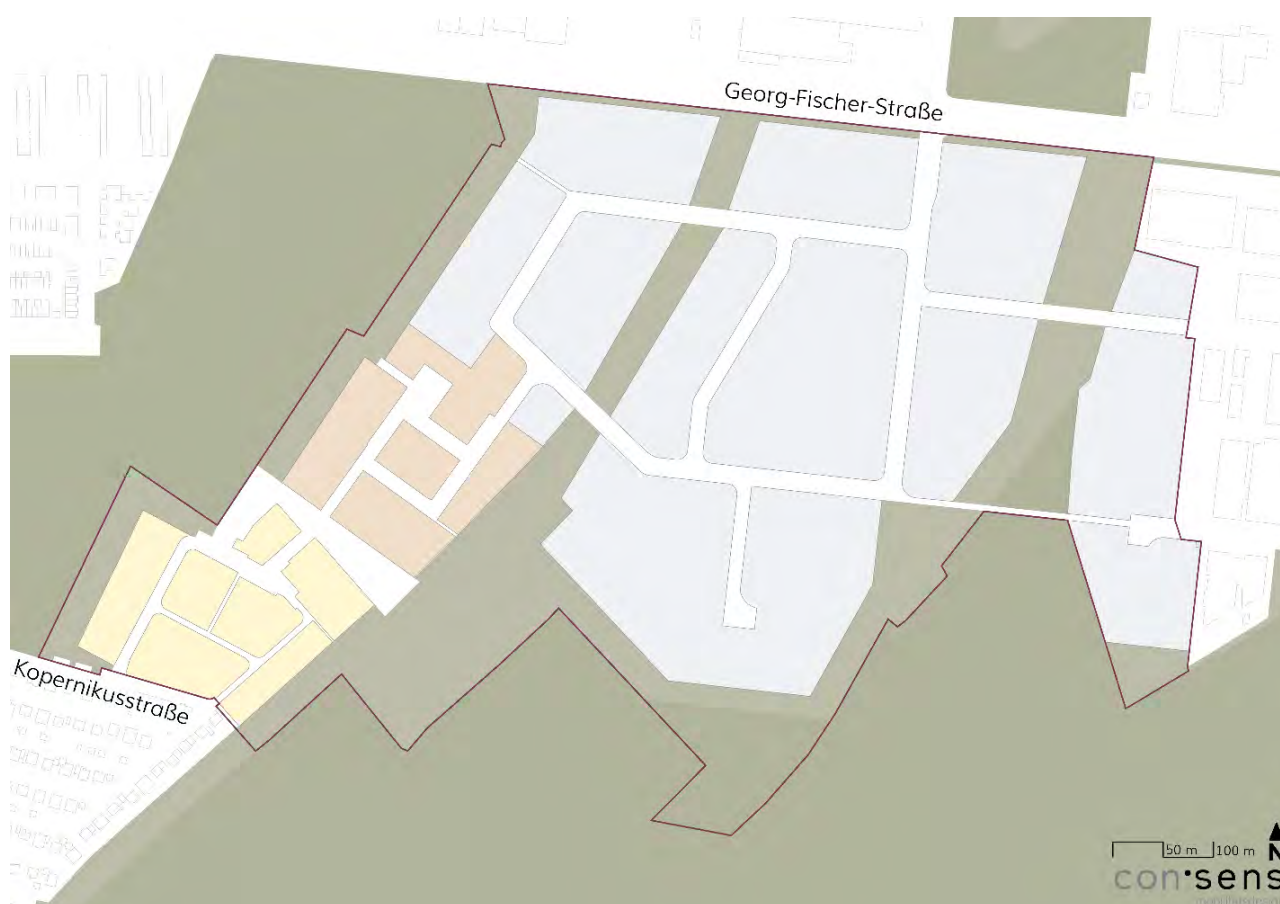


Abb. 9: Eingliederung in den Bestand, © con.sens mobilitätsdesign 2025

4.4 Gebietsaufteilung

Das geplante Gebiet umfasst insgesamt ca. 50 Hektar und ist in drei Teilbereiche gegliedert: ein reines Wohngebiet, ein urbanes Gebiet und ein Gewerbegebiet.

Das Wohngebiet im Süden, erschlossen über die Kopernikusstrasse, ist für klassischen Wohnbau vorgesehen und wird rund 360 Wohneinheiten für ca. 760 Menschen bieten. Das angrenzende urbane Gebiet wird etwa 340 Wohneinheiten für ca. 710 Menschen umfassen. Insgesamt entstehen somit rund 700 Wohnungen für ca. 1.470 Menschen (Angenommener Schlüssel: 2,1 Personen pro Wohneinheit).

Das Gewerbegebiet im Norden des Areals wird über die Georg-Fischer-Straße erschlossen und bietet Raum für diverse gewerbliche Nutzungen. Das urbane Gebiet stellt einen sanften Übergang zwischen Gewerbe- und Wohnnutzung dar, wodurch eine ausgewogene Nutzung und eine hohe Lebensqualität im gesamten Gebiet gewährleistet werden kann.



Abb. 10: Gebietsaufteilung, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept leistet der Entwicklungsstandort Tiefenreute-Bühl einen bedeutenden Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung und Förderung einer innovativen Mobilitätskultur.

5 VISION UND MOBILITÄTSZIELE FÜR DAS ENTWICKLUNGSGEBIET

5.1 Gesamthafte Vision / Zukunftsbild für Tiefenreute-Bühl

Gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Singen wurde eine Vision für das Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl entwickelt, die neben der Mobilität weitere Aspekte enthält, welche für die künftige Lebens- und Aufenthaltsqualität von Bedeutung sind.

Die Vision für das neue Stadtviertel im Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl in Singen ist ein lebendiger und nachhaltiger Ort, an dem sich Menschen gerne aufhalten, wohnen und arbeiten. Hier herrscht eine Atmosphäre, die zum Verweilen einlädt – mit klarer, sauberer Luft und sicheren, schönen Wegen, die besonders für Familien und Kinder geeignet sind. Begegnung und Austausch finden in den privaten und öffentlichen Freiräumen statt. Der Verkehrslärm bleibt draußen, sodass Ruhe und Entspannung im Stadtteil garantiert sind.

Das soziale Leben in diesem Viertel ist vielfältig und lebendig. Eine kreative, junge Szene trifft auf eine gute soziale Mischung, die von verschiedenen Lebensmodellen und Generationen geprägt ist. Das Viertel bietet nicht nur ein Zuhause, sondern auch eine Identität, die durch Wohnungen für Beschäftigte des neuen Gewerbegebietes und eine gut ausgebaute soziale Infrastruktur gestärkt wird. Hier entstehen nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch wertvolle soziale Bindungen und gemeinschaftliche Strukturen.

Mobilität in diesem Stadtteil ist geprägt von kurzen Wegen und einer guten Erreichbarkeit von allem, was man täglich braucht. Fuß- und Radverkehr haben Priorität, und die Straßenräume sind nicht vom motorisierten Individualverkehr beherrscht. Die Menschen und ihre Bedürfnisse stehen im Mittelpunkt, das Auto tritt in den Hintergrund. Nachhaltige, schadstofffreie Fahrzeuge und eine intelligente Vernetzung der Mobilitätsangebote, wie etwa Shuttle-Verkehre für Unternehmen, sorgen für eine effiziente und umweltfreundliche Erreichbarkeit. Mitarbeitende gelangen problemlos mit dem öffentlichen Verkehr oder über gut ausgebaute Radwege zu ihrem Arbeitsplatz, wodurch die Autoanreise für viele nicht mehr erforderlich ist. Die Straßen im Gewerbegebiet unterscheiden sich deutlich von früheren Gewerbe- und Industriegebieten und setzen ganz neue Maßstäbe: die öffentlichen Räume bieten eine sehr hohe Aufenthaltsqualität mit Bäumen, die im Sommer viel Schatten spenden und attraktive Orte schaffen, an denen sich alle wohlfühlen.

Grün- und Freiräume spielen eine wichtige Rolle. Alle Dächer sind begrünt, kleine Parks laden zum Verweilen und zur Erholung in den Pausen ein. Selbst bei hoher Bebauungsdichte wird der Straßenraum als Lebensraum gestaltet und schafft so eine hohe Lebensqualität. Nachhaltigkeit zieht sich wie ein roter Faden durch das Viertel – sei es durch den Einsatz von ökologischen Materialien oder moderne, innovative Technologien. Tiefenreute-Bühl wird somit ein nachhaltiges, zukunftsfitte Vorzeigemodell für urbanes Wohnen und Arbeiten.

5.2 Mobilität

Vision: Mobilität ist klimaneutral mit hohen Qualitäten für den Umweltverbund

Mobilitätsziele

- Ambitionierte städtische Klima- und Mobilitätsziele werden im Entwicklungsgebiet erreicht oder übertroffen
- Attraktive und klimawandelangepasste Straßenräume und Plätze
- Alle Straßen sind für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende sicher und attraktiv gestaltet
- Ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz verbindet das gesamte Entwicklungsgebiet
- Die Fuß- und Radwege sind weitgehend ohne Kfz-Verkehr, in attraktiver Qualität und auf kurzem Weg erreichbar
- Erreichbarkeit im ÖPNV wird optimiert → Fokus Schienenhaltepunkt - Gewerbegebiet
- Zugang zum ÖPNV innerhalb des Quartiers wird optimal ausgestaltet
- Erreichbarkeit ÖPNV in andere Gebiete optimieren
- Bürgerbus → bürgerschaftliches Engagement als Ergänzung zum ÖPNV nutzen
- Langfristig: Autonomer Bus als Shuttle
- Kein Kfz-Durchzugsverkehr in Nord-Süd-Richtung mit Ausnahme von Linienbussen, Müllabfuhr und Einsatzfahrzeugen
- Pkw-Parken wird fast zum überwiegenden Teil in Sammel(hoch)garagen organisiert
- Mobilitätsmanagement fördert den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen (ÖPNV-Ticket, Lastenradsharing, Scooter-Guthaben, E-Ladestationen, Fahrguthaben für Carsharing, ...)
- Innovatives Freizeit-Carsharing mit vielfältigen Fahrzeugangeboten (größeres Fahrzeug für Möbeltransport, Wohnmobil, Cabrio, ...)
- Generelles Ziel: kein isoliertes Gebiet bauen → die Gesamtstadt soll davon profitieren können

5.3 Gewerbegebiet

Vision: Gewerbegebiet mit hohem Anspruch an Innovation, Klimafitness und Nachhaltigkeit

Ziele

- Hohe Lebensqualität für alle → es soll mehr sein als nur ein Arbeitsort
- Grünblaue Infrastruktur im Straßenraum
- Attraktive und nahegelegene Freiräume für Pausen bei der Arbeit
- Kurze Wege, gute Vernetzung nach Innen und nach Außen
- Nachhaltige Mobilitätsformen werden gefördert
- Attraktive Alternativen zum Pkw sind vorhanden
- Positive Wirkung auf benachbarte, bestehende Gewerbegebiete
- Einladend zum Durchgehen und Durchfahren mit dem Fahrrad
- Pkw der Beschäftigten parken nur in den zentralen Parkhäusern, abgesehen von Behindertenstellplätzen der Betriebe
- Lkw parken grundsätzlich auf dem Grundstück der jeweiligen Gewerbebetriebe. Das Abstellen von Lkw im öffentlichen Straßenraum – eventuell auch nur nachts – wurde intensiv diskutiert und aufgrund der negativen Begleitwirkungen einhellig verworfen (Verschmutzung, Benutzung des Straßenraumes als WC, etc.)

5.4 Urbanes Gebiet

Vision: Urbane Vielfalt und lebendige Nachbarschaft

Ziele

- Mischung von Arbeit und Wohnen → lebendiges Viertel
- Nahversorgung und Gastronomie sowohl für Bewohnerinnen und Bewohner als auch für Beschäftigte aus dem urbanen Gebiet und dem angrenzenden Gewerbegebiet
- Kurze Wege zwischen Wohnungen und Arbeitsplätzen, zwischen Wohnungen und Freizeitangeboten sowie zwischen Wohnungen und Schule / Kita
- Attraktive und klimafitte Gestaltung der Straßenräume
- Weitgehend frei von motorisiertem Individualverkehr bzw. verkehrsberuhigte Führung auf direktem Weg zu Garagen

5.5 Wohngebiet

Vision Wohngebiet: Hohe Wohnqualität in ruhiger, naturnaher Lage

Ziele

- Reines Wohngebiet als „Ruhepol“ innerhalb des gesamten Entwicklungsgebietes
- Attraktive, verkehrssichere und klimafitte Gestaltung der Straßenräume
- Kurze Wege zu den Naherholungs- und Freizeitanlagen
- Motorisierter Individualverkehr verkehrsberuhigt geführt nur zur Erschließung der Wohngebäude
- Ausreichende und hochwertige Sharing-Angebote als attraktive Alternativen zum eigenen Pkw

6 ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

6.1 Erschließung im Öffentlichen Verkehr

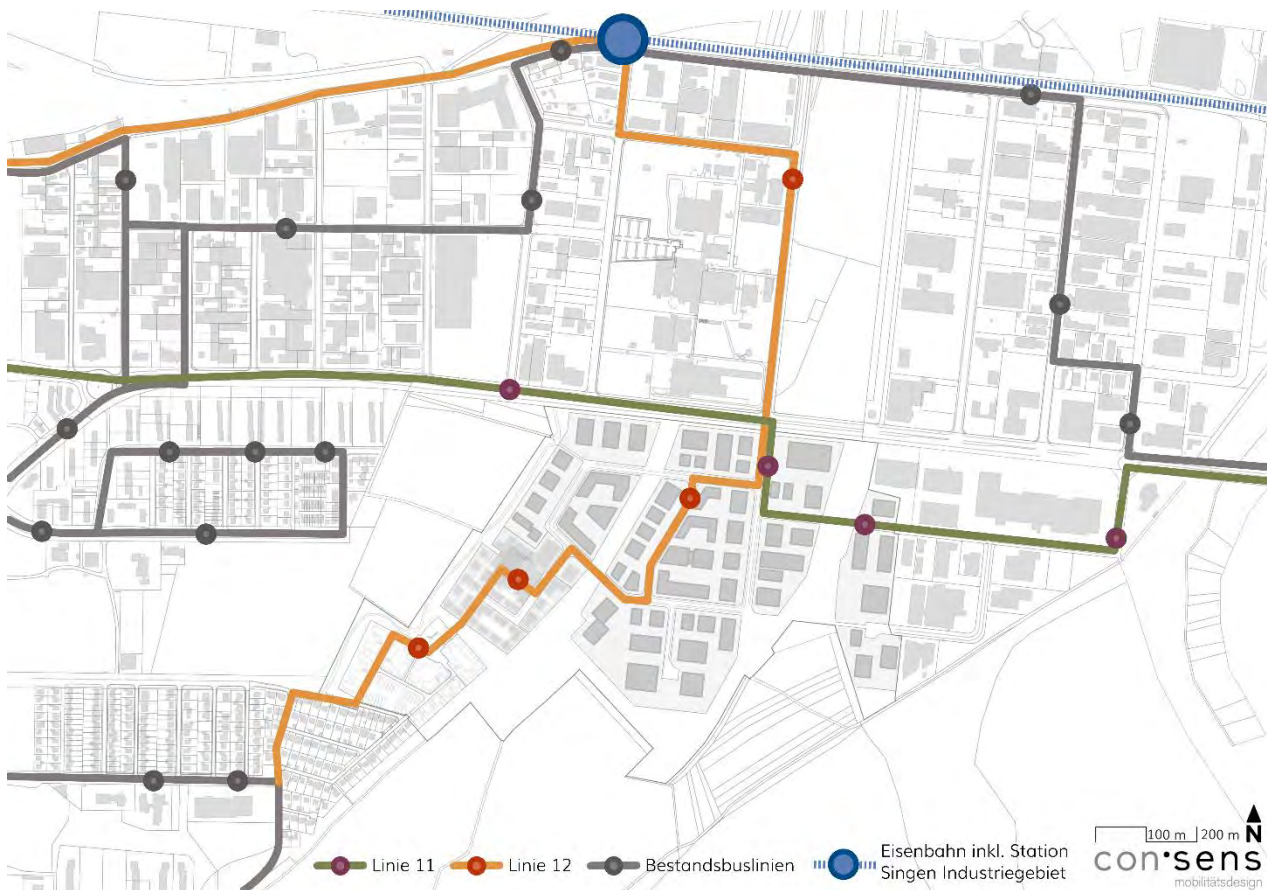


Abb. 11: Erschließung im Öffentlichen Verkehr, © con.sens mobilitätsdesign 2025

6.1.1 Linie 12

Die Erschließung des neuen Entwicklungsgebietes im öffentlichen Verkehr erfolgt durch die Einführung von zwei neuen Buslinien. In einer ersten Entwicklungsstufe soll die Linie 12 von der Kopernikusstraße im Süden kommend das Gebiet zentral erschließen, an den Schienenthaltepunkt Singen Industriegebiet anbinden und weiter Richtung Stadtzentrum fahren. Die Linie 12 erschließt dabei alle drei Teilgebiete: das Wohngebiet, das urbane Gebiet und das Gewerbegebiet. Derzeit sind drei Haltestellen entlang der Strecke im Entwicklungsgebiet geplant – eine beim Kindergarten im Wohngebiet, eine am zentralen Platz im urbanen Gebiet beim Nahversorger sowie eine zentral gelegene Haltestelle bei einem der Parkhäuser im Gewerbegebiet.

6.1.2 Linie 11

Die Linie 11 – die in einer zweiten Entwicklungsstufe eingeführt werden soll – wird das Entwicklungsgebiet im Osten über die Marie-Curie-Straße erschließen und weiter in Richtung Überlingen fahren. Im Gewerbegebiet sind zwei Stationen geplant: eine bei der Grünverbindung im Osten und eine an der Verlängerung der Robert-Gerwig-Straße.

6.1.3 Verkehrsplanerische Empfehlung zur geplanten Busführung Linie 12

Es wird empfohlen, die Buslinie 12 über die Byk-Gulden-Straße anstelle der Robert-Gerwig-Straße zu führen, da die Byk-Gulden-Straße eine deutlich höhere Erschließungsfunktion für die angrenzenden Quartiere bietet. Zudem sollte eine Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien 11 und 12 an einer gemeinsamen Haltestelle geschaffen werden. Diese könnte entweder in der verlängerten Robert-Gerwig-Straße oder – bei einer geänderten Führung der Linie 12 – an einer neuen Haltestelle in der Georg-Fischer-Straße entstehen. Diese Maßnahme würde nicht nur die Anbindung der Stadtteile verbessern, sondern auch den Umstieg zwischen den Linien komfortabler und effizienter gestalten.

6.2 Erschließung im Fuß- und Radverkehr

6.2.1 Übergeordnete Fuß- und Radverbindungen

Für die Erreichbarkeit im Fuß- und Radverkehr wird ein dichtes, gut verknüpftes Wegenetz geschaffen, das sowohl lokale als auch übergeordnete Verbindungen beinhaltet.

Die Nord-Süd-Verbindung entlang des bestehenden Kanals nimmt dabei eine zentrale, strukturbildende Rolle ein. Sie durchzieht das gesamte Entwicklungsgebiet und stellt das Rückgrat für den Fuß- und Radverkehr dar. Innerhalb des Gewerbegebietes wird die Ringstraße für den Fuß- und Radverkehr eine wichtige Funktion übernehmen, da sie viele Gewerbebetriebe erschließt und damit auch den Großteil des Fußverkehrs von den Parkhäusern zu den Betrieben aufnimmt.

In Richtung Osten hat die Lise-Meitner-Straße eine übergeordnete Bedeutung für den Radverkehr. Über einen Teil der Ringstraße und einen Verbindungsweg setzt sich diese Route zur Georg-Fischer-Straße und weiter in Richtung Stadtzentrum fort. Am westlichen Siedlungsrand verläuft eine weitere nord-südliche Verbindung, die eine wichtige Wegeverbindung zwischen dem bestehenden Wohngebiet im Süden und der Georg-Fischer-Straße darstellt. Von dieser Verbindung zweigen auch zwei bestehende Wege in Richtung der Wohnsiedlung bei der Freiburger Straße und Rheinfelder Straße ab.



Abb. 12: Fuß- und Radverbindungen mit übergeordneter Bedeutung, © con.sens mobilitätsdesign 2025

6.2.2 Lokal bedeutsame Fuß- und Radverbindungen

Ein zentrales Ziel der Stadt Singen ist die Realisierung einer „Stadt der kurzen Wege“. Dieses Konzept, das darauf abzielt, alle relevanten Ziele und Nutzungen möglichst schnell und unkompliziert zu erreichen, ist für einen Entwicklungsstandort dieser Größenordnung besonders wichtig. Ein großes Entwicklungsgebiet, das sowohl einen erheblichen gewerblichen Anteil als auch ein urbanes und ruhiges Wohnquartier umfasst, erfordert frühzeitige und konkrete Überlegungen zur Durchlässigkeit im Fuß- und Radverkehr. Besonders hervorzuheben ist die Durchwegung zwischen den Wohngebäuden und zu den angrenzenden Grün- und Freiflächen. Naherholungsräume sollten für Bewohnerinnen und Bewohner als auch für Gewerbetreibende und Angestellte ohne Umwege erreichbar sein, um die Lebensqualität im Gebiet zu steigern und den Fußverkehr zu fördern. Die Nähe zu solchen Erholungsgebieten trägt erheblich zur Attraktivität des Wohn- und Arbeitsstandorts bei.

Ebenso wichtig ist die Erreichbarkeit der sozialen Infrastrukturen sowie der Versorgungs- und Freizeitangebote. Der Fußverkehr ist besonders umwegsensibel, deshalb sind kurze, direkte

Wegführungen anzustreben. Es von großer Bedeutung, dass diese Anforderungen frühzeitig bei der Planung berücksichtigt werden, um spätere Nachbesserungen oder eine erschwerte Orientierung zu vermeiden.



Abb. 13: Lokal bedeutsame Fuß- und Radverbindungen, © con.sens mobilitätsdesign 2025

6.2.3 Optimierungen im Bestandsnetz

Neben den neuen Fuß- und Radverbindungen, die sich durch das Entwicklungsgebiet ergeben und von übergeordneter Bedeutung sind, gibt es auch Nachbesserungspotential im bestehenden Fuß- und Radnetz. So soll einerseits die Georg-Fischer-Straße südseitig mit einer Baumreihe attraktiviert werden und so als Hauptachse in Richtung Ost und West für die aktive Mobilität gestärkt werden.

Die Byk-Gulden-Straße stellt die zentrale Anbindung des Entwicklungsgebiets an den Schienenhaltepunkt im Norden dar. Im Bestand weißt der Querschnitt beidseitige Gehsteige mit beidseitigem Parkstreifen und einer Fahrbahn auf. Eine Radverkehrsanlage gibt es im Bestand nicht. Es wird empfohlen, eine baulich getrennte, qualitätsvolle Radverkehrsanlage zu errichten. Diese kann entweder als eigenständige Anlage oder in entsprechender Breite auch als Geh- und Radweg ausgeführt werden.

In der Kopernikusstraße gibt es im Bestand bis zur Siebenbürgerstraße eine baulich getrennte Radverkehrsanlage. Im Zuge der Realisierung des Entwicklungsgebietes Tiefenreute-Bühl wird dringend empfohlen, den Lückenschluss bis zum Kanal zu schließen, um eine optimale Anbindung im Radverkehr sowohl für den Bestand als auch für die neuen Entwicklungen zu erzielen.

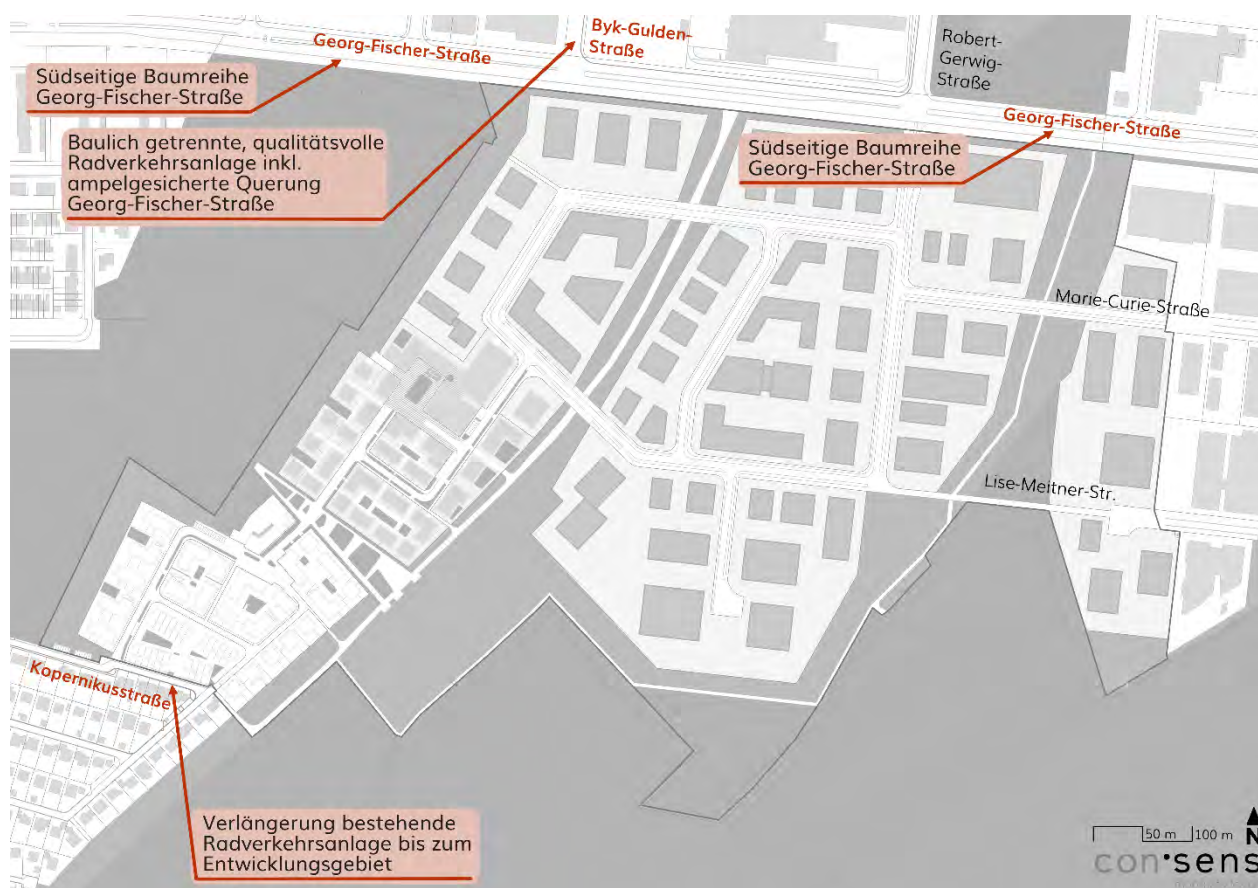


Abb. 14: Maßnahmen im Bestandsnetz, © con.sens mobilitätsdesign 2025

6.3 Erschließung im Kfz-Verkehr

Die Kfz-Erschließung von Tiefenreute-Bühl ist in nachfolgender Abbildung dargestellt:



Abb. 15: Erschließung im Kfz-Verkehr, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Die Kfz-Anbindung des Gewerbegebietes und des urbanen Gebietes an das Straßennetz erfolgt ausschließlich über die Georg-Fischer-Straße. Der Knoten Georg-Fischer-Straße – Robert-Gerwig-Straße dient als leistungsfähige Hauptzufahrt und wird zu einer vierarmigen Vollkreuzung mit Ampel ausgebaut. Die Marie-Curie-Straße wird in Richtung Westen verlängert und verbindet künftig die bestehenden mit den geplanten Gewerbenutzungen südlich der Georg-Fischer-Straße. Als interne Haupteerschließung dient im Gewerbegebiet eine Ringstraße, die einen Großteil der Betriebe und die drei Parkhäuser für die Pkw der Beschäftigten erschließt. Sämtliche Straßen im Gewerbegebiet sind von Kfz in beiden Richtungen befahrbar.

Das geplante Wohngebiet im Südwesten des Areals ist ausschließlich über die Bohlinger Straße und die Masurenstraße in Richtung Westen und die Straße Sonnenbühl in Richtung Süden erschlossen. Eine Kfz-Durchfahrt zwischen Wohngebiet und urbanem Gebiet ist mit Ausnahme von Linienbusverkehr, Müllabfuhr und Einsatzfahrzeugen nicht gestattet. Damit

wird das gesamte Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl von Durchgangsverkehr vollständig freigehalten und eine maximale Verkehrsberuhigung erzielt.

Der Kfz-Erschließungsverkehr wird in allen Teilgebieten auf kurzem, direktem Weg zu den jeweiligen Parkhäusern und Tiefgaragen geführt. Damit wird das Kfz-Verkehrsaufkommen innerhalb der Gebiete minimiert. Sämtliche Straßen im Wohngebiet und im urbanen Gebiet werden verkehrsberuhigt gestaltet. Die beiden Plätze im Wohngebiet beim Kindergarten und im urbanen Gebiet beim Nahversorger werden als verkehrsberuhigte Bereiche verordnet und speziell gestaltet. Der Bereich zwischen den beiden Plätzen steht ausschließlich dem Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr) zur Verfügung. Dieser kann als verkehrsberuhigte Zone (Schrittgeschwindigkeit gem. StVO) oder mit Tempo 20 verordnet werden. Im Gewerbegebiet beträgt die maximal höchstzulässige Geschwindigkeit 50 km/h.



Abb. 16: Fahrgeschwindigkeiten im Entwicklungsgebiet, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Für den Fuß- und Radverkehr ist ein dichtes Wegenetz mit mehreren Verbindungen zwischen dem Wohn- und dem urbanen Gebiet vorhanden, um eine gute Erreichbarkeit und Vernetzung der Teilgebiete für die Bewohnerinnen und Bewohner zu gewährleisten.

7 ÖFFENTLICHE STRASSENÄUERE

In der Vergangenheit spielten in Gewerbegebieten Straßenraumgestaltung und Maßnahmen zur Klimawandelanpassung keine oder nur eine sehr untergeordnete Rolle. Fast immer lag die Priorität auf einer funktionalen Optimierung des fließenden und parkenden Kfz-Verkehrs. Das Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl setzt hier gänzlich neue Maßstäbe und kann als Pionierprojekt für nachhaltige und klimawandelangepasste Straßenräume in Gewerbegebieten angesehen werden.

Ein wichtiges Ziel für alle drei Teilgebiete ist die attraktive und klimafitte Gestaltung der Straßenräume. Das heißt hohe Aufenthaltsqualität für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende und insbesondere durchgängige Baumpflanzungen für sommerliche Beschattung und positive mikroklimatische Effekte. Darüber hinaus sorgen Bäume und Pflanzbeete für eine abwechslungsreiche Gestaltung und erzeugen eine Maßstäblichkeit im Straßenraum, die zum Zu-Fuß-Gehen und Radfahren einlädt und die Wege kurzweilig macht. Zahlreiche Studien belegen, dass Wege zu Fuß in einer attraktiven Umgebung als deutlich kürzer wahrgenommen werden als Wege in einem eintönigen Umfeld.

Die Infrastruktur für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren soll im gesamten Entwicklungsgebiet eine hohe Qualität aufweisen. Im urbanen Gebiet und im Wohngebiet ist zudem ein noch höheres Maß an Sicherheit und Attraktivität zu gewährleisten, da dort auch viele Kinder unterwegs sein werden. In der Gestaltung sämtlicher Straßenräume spiegeln sich die Mobilitätsziele mit einer Priorisierung der Verkehrsarten des Umweltverbundes bei gleichzeitig verträglicher Abwicklung des Kfz-Verkehrs wider. Selbstverständlich gilt es, alle funktionalen Anforderungen an den Kfz-Verkehr gut zu erfüllen – auch im Sinne der Attraktivität des Standortes für Gewerbebetriebe.

7.1 Straßentypologien Busachse (Wohngebiet, urbanes Gebiet)

Der öffentliche Verkehr durchquert das Wohngebiet und das urbane Gebiet. Der Querschnitt sieht eine gemischt genutzte Fahrfläche für Bus, Kfz und Fahrräder vor. Für das Begegnen zweier Linienbusse bedarf es aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeiten eine reduzierte Fahrbahnbreite von 6,0 m (+ jeweils 0,15 m Randsteine). Die Fahrbahnbreite unterstützt die Einhaltung der Geschwindigkeit und dient damit der gewünschten Verkehrsberuhigung.



In der westlichen Straße im Wohngebiet gibt es neben zwei Baumreihen auch beidseitig Gehbereiche. Angrenzend dazu gibt es auf beiden Seiten private Vorzonen, die begrünt werden und damit einen angenehmen Aufenthalt ermöglichen. In diesem Abschnitt wird die Geschwindigkeit mit 30 km/h begrenzt.

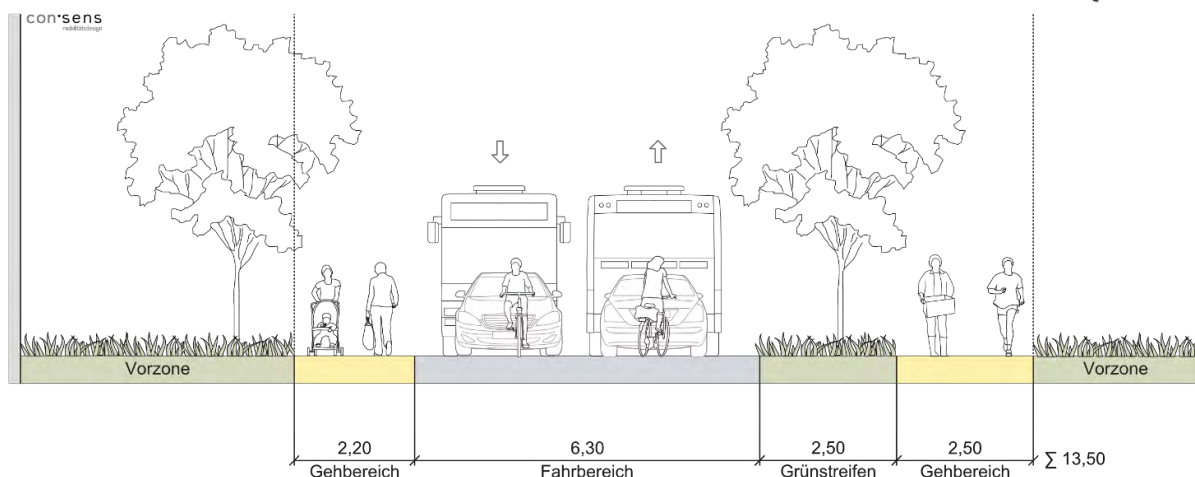
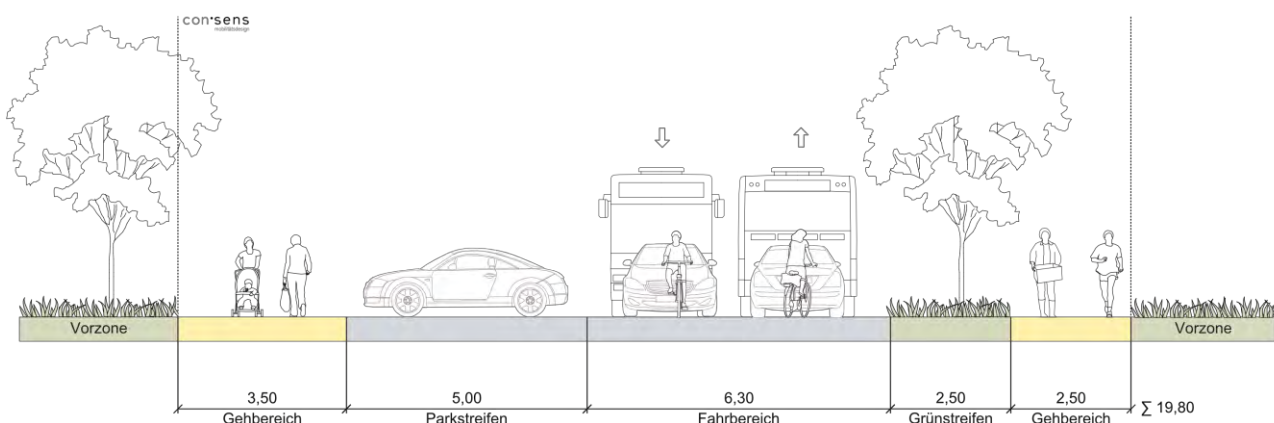


Abb. 17: Straßentypologie Busachse im Wohngebiet, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Vor dem Kindergarten wurde auf der Nordseite zwischen dem Fahr- und dem Gehbereich ein Parkstreifen angeordnet. Dieser dient im Besonderen den Erziehungsberechtigten beim Bringen und Holen der Kindergartenkinder. Der Gehbereich wurde in diesem Bereich auf 3,50 verbreitert, um ein attraktives Vorfeld vor dem Kindergarten zu schaffen.



Der Übergang vom Wohngebiet zum urbanen Gebiet steht nur dem Busverkehr, so wie dem Rad- und dem Fußverkehr zur Verfügung. Private Pkw werden hier mit einem Fahrverbot ausgeschlossen. Dies ermöglicht eine hoch attraktive Achse im Umweltverbund und verhindert, dass das Entwicklungsgebiet vom Kfz-Verkehr als Durchzugsroute in Nord-Süd-Richtung genutzt wird.

Der Querschnitt im Mittelbereich sieht eine niveaugleiche Ausgestaltung vor. Der Fahrbereich für den Bus wird mit 3,50 m in Mittellage begrenzt. Im Falle der Begegnung zweier Busse ist ein Ausweichen auf einen der Randbereiche angedacht.

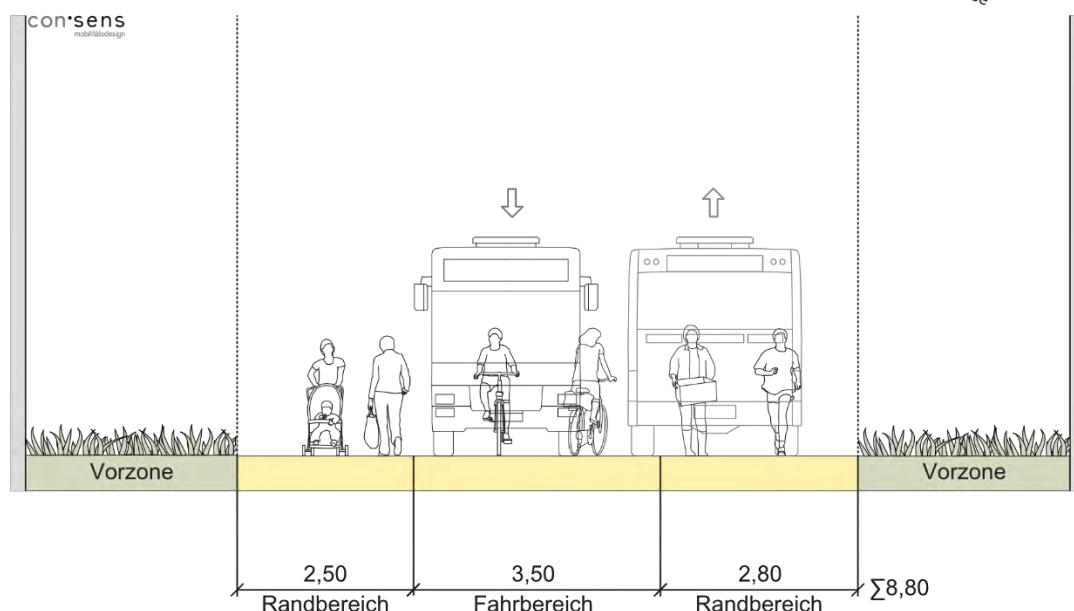
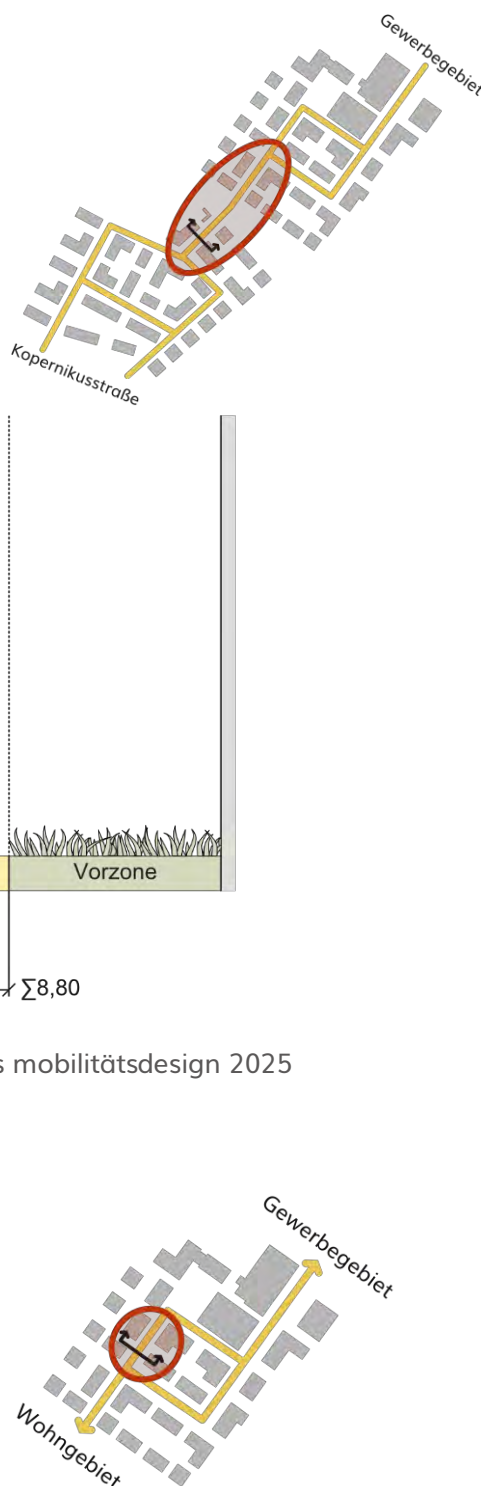


Abb. 18: Straßentypologie Busachse Übergangsbereich, © con.sens mobilitätsdesign 2025

In den Bereichen des urbanen Gebietes mit Kfz-Verkehr gibt es getrennte Gehbereiche für den Fußverkehr. Einseitig wird der Gehbereich mit einem bepflanzten Grünstreifen abgesichert.



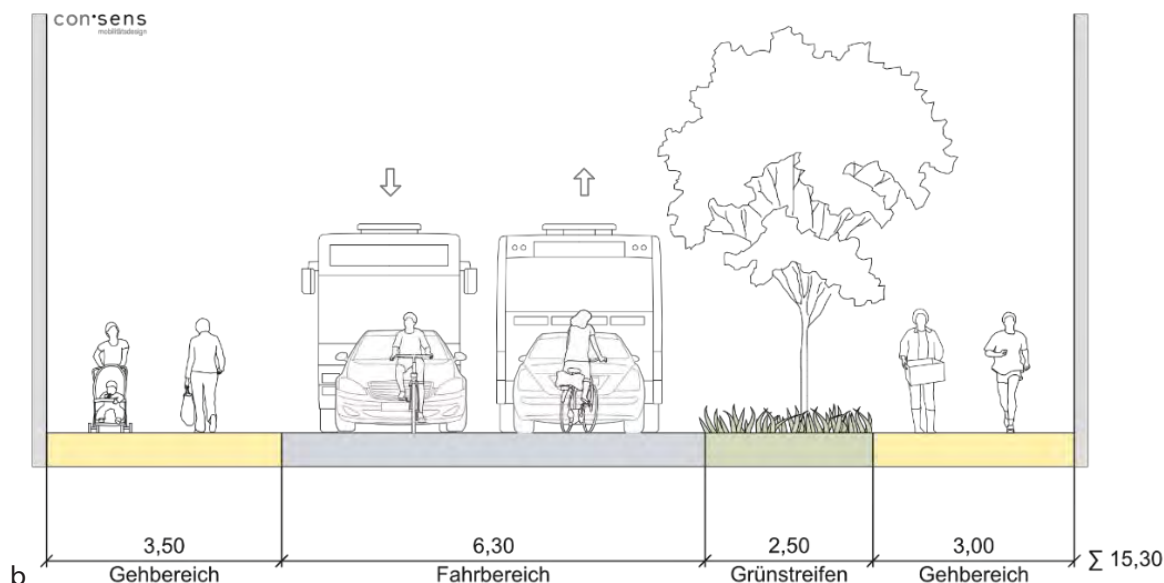


Abb. 19: Straßentypologie Busachse im urbanen Gebiet, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Einzelne Flächen zum Halten für kurze Ladetätigkeit im Straßenraum können zwischen den Bäumen oder im Bereich der Ausweichen vorgesehen werden. Eine niveaugleiche Gestaltung des gesamten Straßenquerschnittes (Flachbord am Rand der Fahrflächen möglich) trägt dazu bei, dass die Straßenräume im Wohngebiet und urbanen Gebiet als Lebens- und Aufenthaltsräume wahrgenommen werden.

7.2 Straßentypologien Erschließungsstraße Wohngebiet

Die sonstigen Erschließungsstraßen im Wohngebiet weisen sehr geringe Verkehrsstärken auf, sie dienen nur der Zu- und Abfahrt der Bewohnerinnen und Bewohner sowie gelegentlich der Anlieferung.

Bei den Townhouses wird ein gemeinsamer Bereich geschaffen, der zum Gehen und Fahren genutzt wird. Alle Verkehrsteilnehmenden halten sich gleichberechtigt auf und nehmen aufeinander Rücksicht. Die dafür vorgesehene Breite beträgt 5,80 m. Es handelt sich in diesem Bereich um eine verkehrsberuhigte Zone mit Schrittgeschwindigkeit. Dies sorgt für die Sicherheit der Zu-Fuß-Gehenden auf der Fahrbahn.



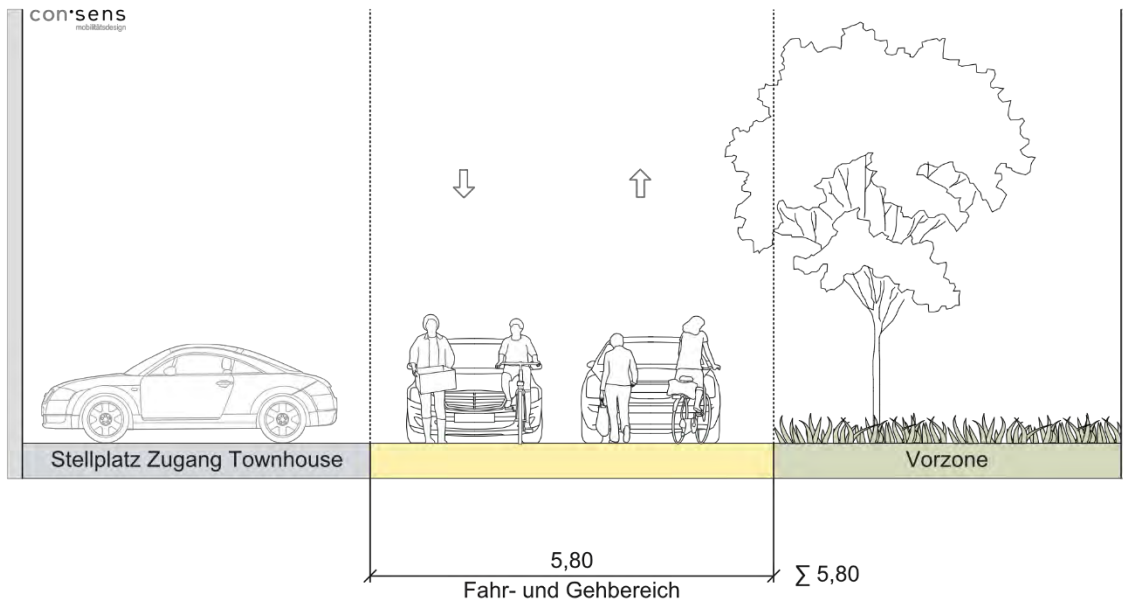


Abb. 20: Straßentypologie Townhouses, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Im Osten wird der Radverkehr auf der Fahrbahn und der Fußverkehr an der Ostseite getrennt auf einer eigenen Anlage geführt. Die Geschwindigkeit beträgt in diesem Bereich 30 km/h.

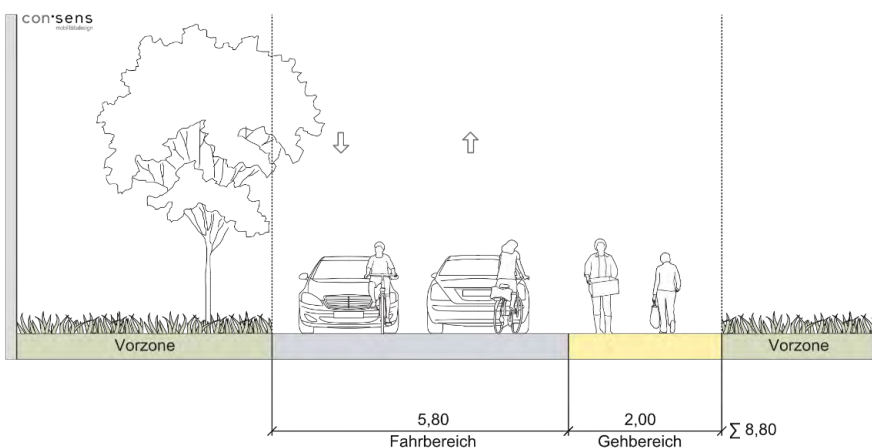


Abb. 21: Straßentypologie Wohngebiet Ost, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Bei den verkehrsberuhigten Bereichen sind gesonderte Gestaltungsvorschläge zu entwickeln, die auch auf die angrenzenden Gebäude und Nutzungen Bezug nehmen. Die verkehrsberuhigten Bereiche sollten jedenfalls eine durchgängig hochwertige Oberfläche aufweisen, die den gewünschten stark verkehrsberuhigten Charakter gestalterisch unterstreicht. Besonders bei den beiden Plätzen (Kindergarten, Nahversorger) bedarf es einer attraktiven Gestaltung der Flächen.

7.3 Straßentypologie urbanes Gebiet

Im urbanen Gebiet spielen private Pkw eine untergeordnete Rolle. Ein Großteil der Stellplätze wird im Mobility-Hub angeboten, wodurch eine Einfahrt in das urbane Gebiet nicht notwendig ist. Weiters gibt es eine Sammelgarage im südlichen Kurvenbereich. (Näheres zum Garagenkonzept im urbanen Gebiet unter 8.2).

Der Quartiersplatz im Norden des urbanen Gebietes sieht einen verkehrsberuhigten Bereich mit Schrittgeschwindigkeit vor. Der Querschnitt wird niveaugleich ausgeführt. Der notwendige Fahrzeugverkehr wird in Mittellage geführt, die mit Baumpflanzungen an den Rändern definiert wird. Aufgrund diverser Nutzungen am und rund um den Quartiersplatz ist mit Schwerverkehr und verstärkter Anlieferung zu rechnen. Umso wichtiger ist es, mit der Gestaltung und der Oberfläche den Quartiersplatz zu betonen und damit die geringe Fahrgeschwindigkeit zu fördern.

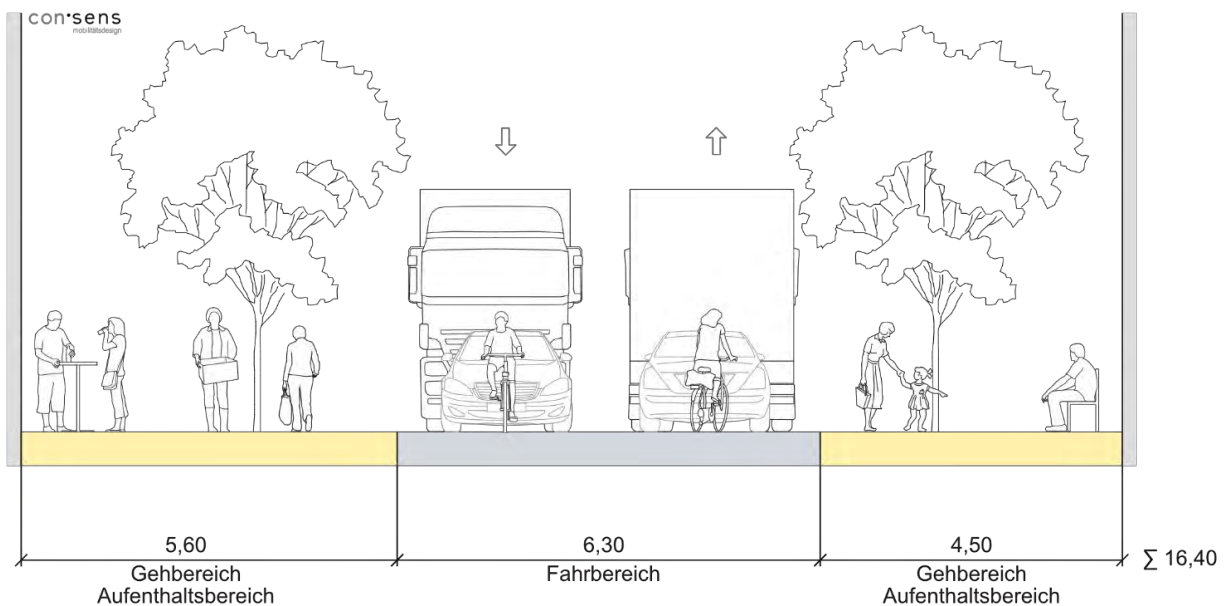
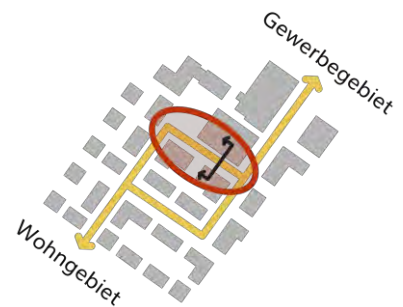


Abb. 22: Straßentypologie Quartiersplatz, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Im Osten des urbanen Gebiets sieht der Querschnitt vor, dass es einen westseitigen Gehbereich gibt, der mit diverser Bepflanzung aufgelockert wird. Die Breite wird mit 4,9 m gewählt, um auch einen attraktiven Aufenthaltsbereich für angrenzende gewerbliche Nutzungen zu schaffen. Die Fahrbahn wird mit 6,0 m Breite festgelegt, auf der der Radverkehr gemischt mit dem Kfz-Verkehr geführt wird.



An der Ostseite wird der 2,2 m breite Gehbereich von einem mit Bäumen durchzogenen Grünstreifen abgesichert.

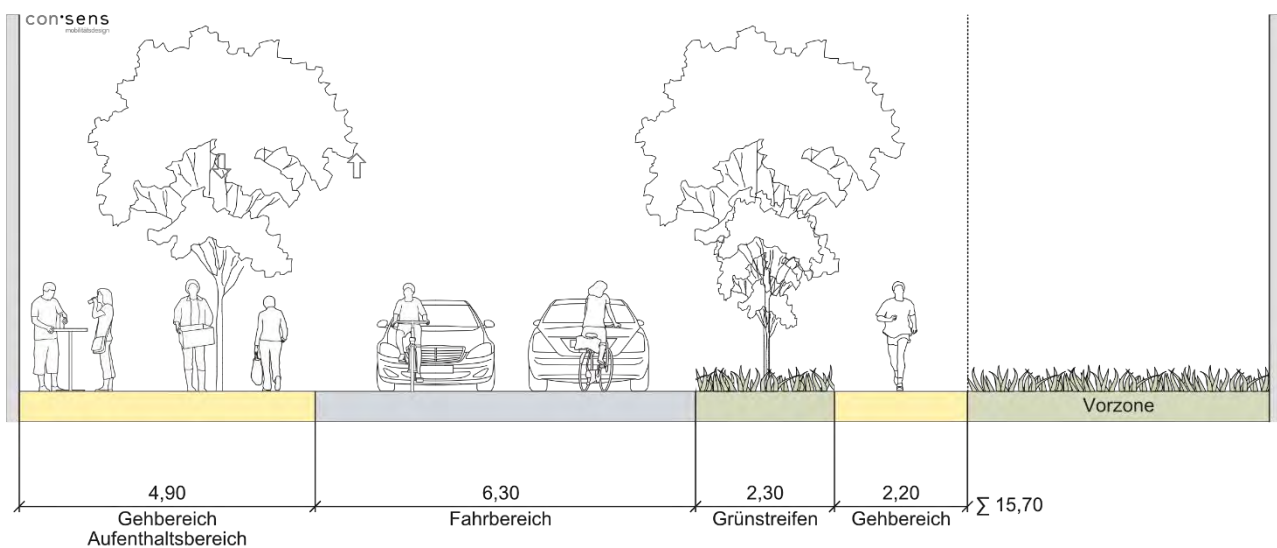


Abb. 23: Straßentypologie urbanes Gebiet Ost, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Der südliche Abschnitt setzt den Gehbereich, der mit dem Grünstreifen von der Fahrbahn abgesichert wird, fort. Der Geh- und Aufenthaltsbereich entfällt. Es grenzen sehr großzügige und begrünte private Vorzonen an.

In diesem Abschnitt ist zudem eine punktuelle Einengung der Fahrbahn auf 4,0 m vorgesehen, auf Höhe der fußläufigen Durchwegung in Nord-Süd-Richtung. Mit dieser Einengung wird einerseits die Querungslänge für den Fußverkehr reduziert und andererseits ein verkehrsberuhigendes Element im Straßenraum implementiert. Dies ist auch deshalb wichtig, weil in diesem Bereich auch Schwerverkehr abgewickelt wird.



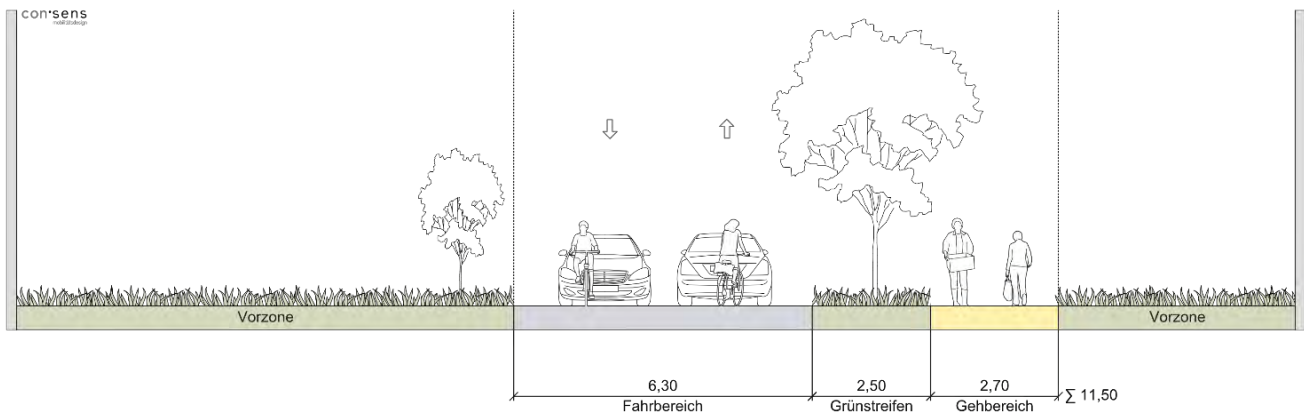


Abb. 24: Straßentypologie urbanes Gebiet Süd, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Im Übergangsbereich zwischen urbanem Gebiet und Gewerbegebiet gibt es an der Westseite noch einen Parkstreifen, wo kurzzeitiges Halten zum Zwecke des Einkaufs vorgehen ist. Auf Höhe des Nahversorgers entfällt dieser Parkstreifen und wird durch einen verbreiterten Aufenthalts- und Gehbereich ersetzt. Daran grenzt ein Gehbereich, gefolgt von der Fahrbahn, an. Auf der Ostseite gibt es einen Gehbereich, der durch einen bepflanzten Grünstreifen von der Fahrbahn abgesichert wird.

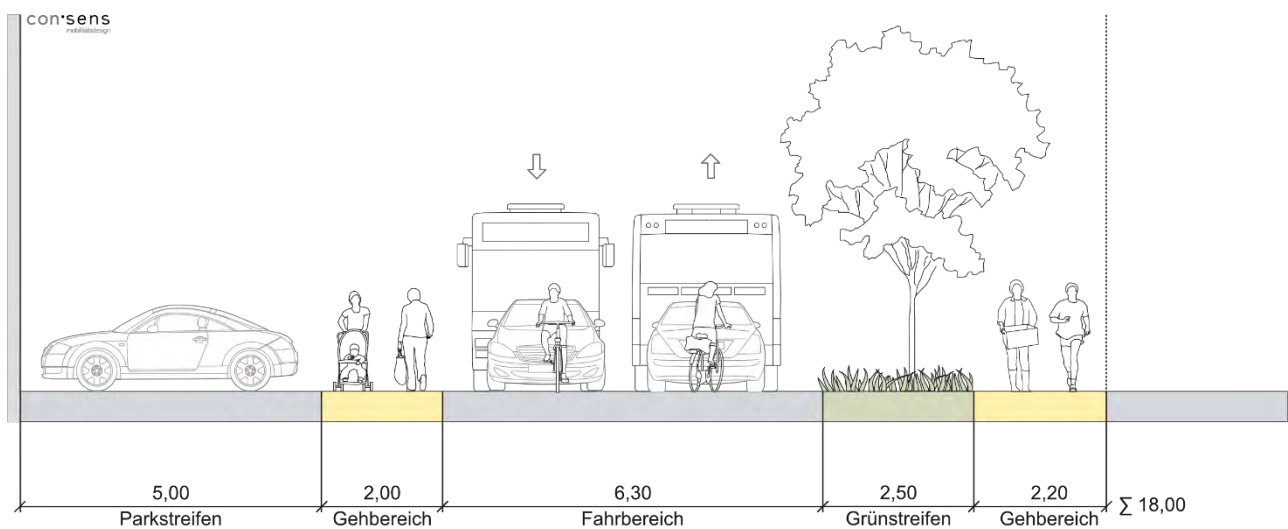


Abb. 25: Straßentypologie urbanes Gebiet Nord, © con.sens mobilitätsdesign 2025

7.4 Straßentypologie Erschließungswege ohne Kfz-Verkehr

Erschließungswege ohne Kfz-Verkehr dienen der Erreichbarkeit im Fuß- und Radverkehr, zum Beispiel zwischen den Gebäuden. Wenn ausreichend Platz für Bepflanzung vorhanden ist, wird eine Breite von 6,0 m empfohlen, ansonsten 4,50 m. Diese beiden Typologien können auch für den Erschließungsweg oberhalb des Kanals und den Verbindungsweg zwischen der Ringerschließung im Gewerbegebiet und der Georg-Fischer-Straße ganz im Nordwesten zum Einsatz kommen.

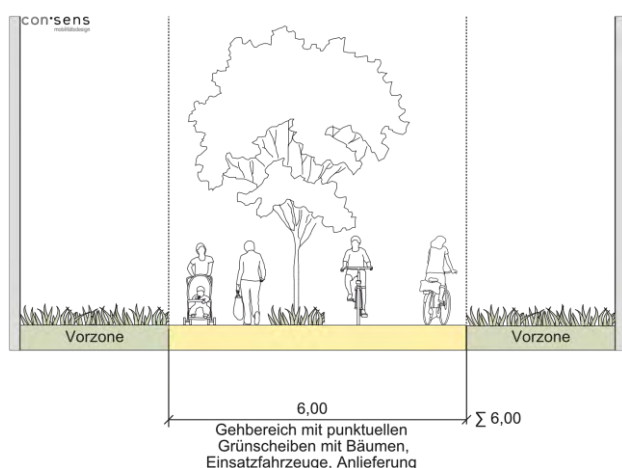


Abb. 26: Straßentypologie Kfz-freie Erschließungswege mit Baumpflanzungen

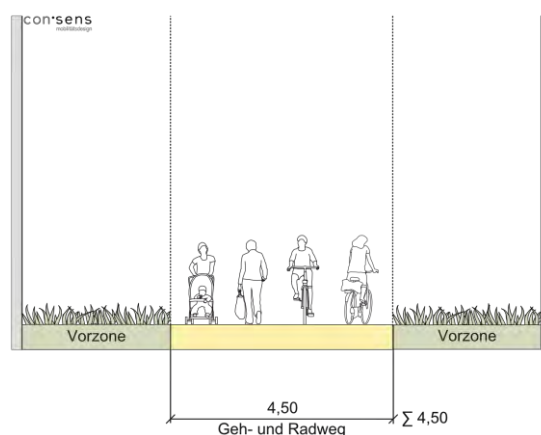
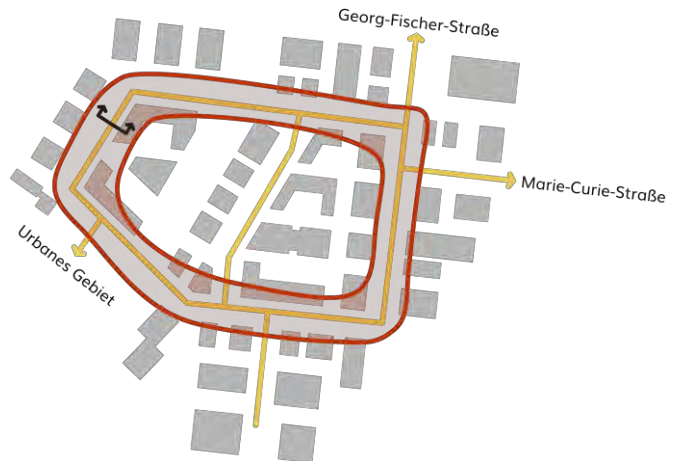


Abb. 27: Straßentypologie Kfz-freie Erschließungswege ohne Baumpflanzungen

7.5 Straßentypologie Zufahrt und Ringstraße im Gewerbegebiet

Im Gewerbegebiet besteht die zusätzliche Anforderung der guten und sicheren Abwicklung von Schwerverkehr (Lkw, Lkw mit Anhänger, Sattelschlepper). Aufgrund des großen Platzbedarfes beim Ein- und Ausbiegen von der Straße auf die Gewerbeliegenschaften bzw. umgekehrt wurde eine Einbahnlösung für die Ringstraße verworfen. Die Fahrbahnbreite beträgt in geraden Streckenabschnitten beträgt 6,50 m und ermöglicht das Begegnen von Lkw. In Kurvenbereichen sind im Zuge der Straßendetailplanung eventuell Verbreiterungen vorzunehmen. Alle Straßen im Gewerbegebiet weisen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf.

Die beidseitigen Baumreihen sorgen einerseits für angenehme Kühle und Schatten an heißen Tagen und tragen maßgeblich zur Attraktivität des Straßenraumes bei. Die Grünstreifen mit den Baumreihen bzw. Mulden zur Versickerung trennen die Zu-Fuß-Gehenden sowie Radfahrenden vom Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn und sorgen damit für eine hohe Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. An der



außenliegenden Seite des Ringes ist ein gemischter Geh- und Radweg mit einer Breite von 4,0 m vorgesehen. An der innenliegenden Seite gibt es einen Gehweg mit 2,0 m Breite. Für eine gute Erreichbarkeit der Betriebe an der Innenseite der Ringstraße für Radfahrende sind im Bereich der Einfahrten zu den Betrieben Querungen der Grünstreifen vorzusehen. Die Gesamtbreite des Straßenraumes beträgt 18,50 m.

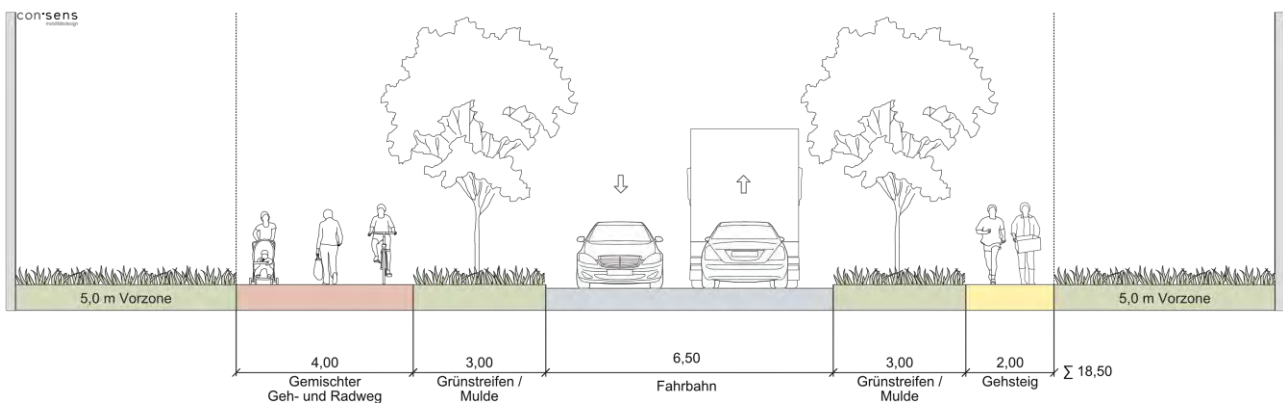


Abb. 28: Straßentypologie Gewerbering, con.sens mobilitätsdesign 2025

7.6 Straßentypologie Nebenerschließung im Gewerbegebiet

Neben der Ringstraße gibt es im Gewerbegebiet noch die Verlängerung der bereits bestehenden Marie-Curie-Straße, die zentral gelegene Nord-Süd-Achse. Auf diesen Nebenerschließungsstraßen ist von einer geringeren Verkehrsstärke auszugehen, sowohl im Kfz-Verkehr als auch im Fuß- und Radverkehr. Die Straßengestaltung unterscheidet sich von der Ringstraße lediglich durch den Entfall der zweiten Baumreihe bzw. des Grünstreifens.

Darauf wird aus Gründen der Flächeneffizienz verzichtet, die Gesamtbreite beträgt dann 15,50 m.

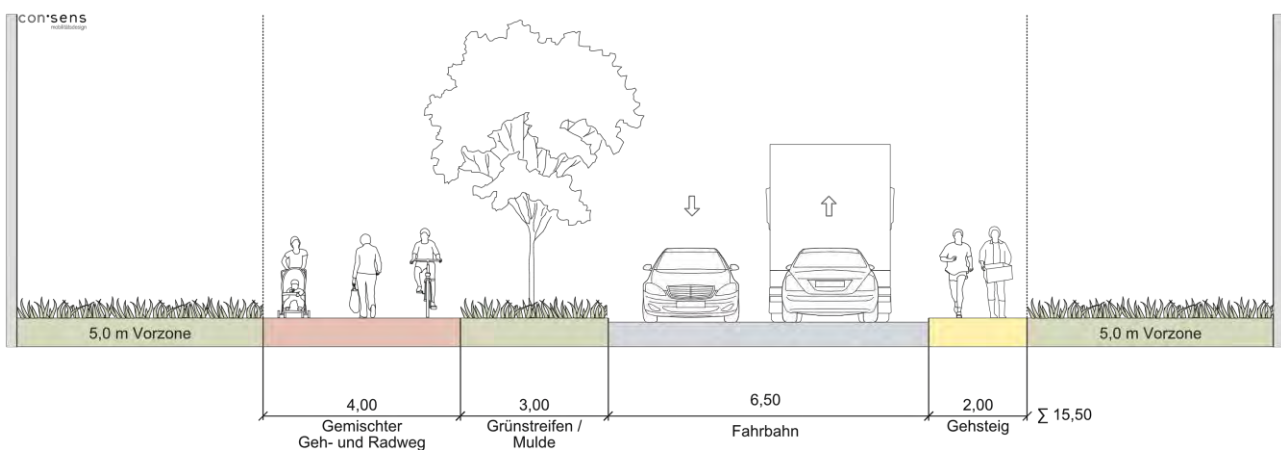
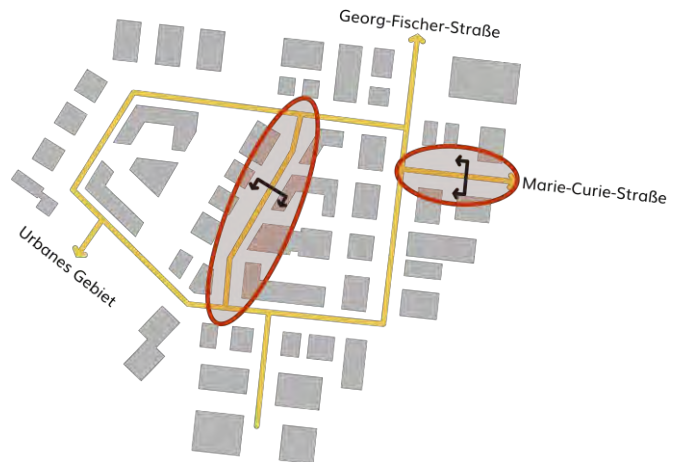


Abb. 29: Straßentypologie Nebenerschließung im Gewerbegebiet, con.sens mobilitätsdesign 2025

7.7 Straßentypologie Stichstraße im Gewerbegebiet

Die Stichstraße im Süden des Gewerbegebietes hat eine Gesamtbreite von 13,50 m. Angesichts der sehr geringen Verkehrsstärken und des kurzen Straßenabschnittes kann der Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn geführt werden. Es sind beidseitige Gehsteige und eine einseitige Baumreihe bzw. Grünfläche vorgesehen.

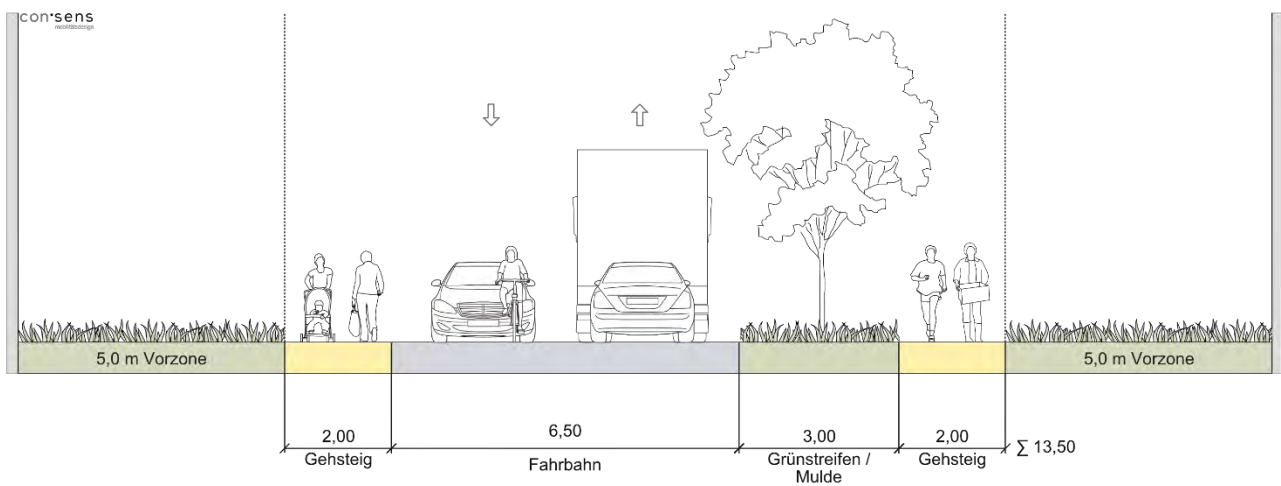


Abb. 30: Straßentypologie Stichstraße im Gewerbegebiet, con:sens mobilitätsdesign 2025

8 KFZ-STELLPLATZKONZEPT

Das Stellplatzkonzept für Pkw und Lkw berücksichtigt die spezifischen Rahmenbedingungen und Anforderungen der unterschiedlichen Teilgebiete. An der Schnittstelle zwischen urbanem Gebiet und Gewerbegebiet wird das Potenzial für Synergien bestmöglich genutzt. Allen Gebieten ist gemeinsam, dass kein Dauerparken im öffentlichen Straßenraum vorgesehen ist und die Kfz-Stellplätze im Straßenraum im Sinne der Flächeneffizienz und Aufenthaltsqualität auf ein Minimum reduziert sind.

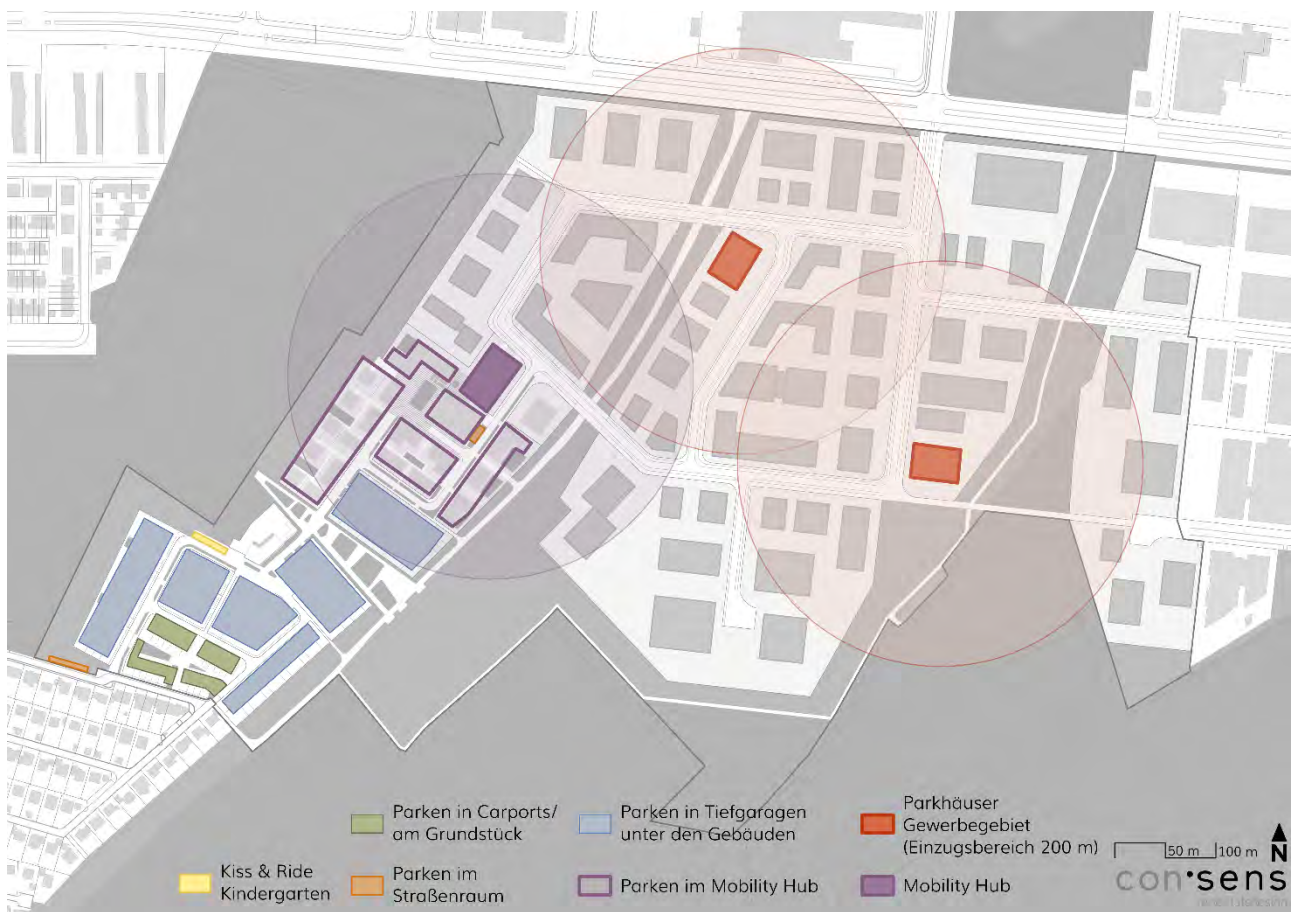


Abb. 31: Kfz-Stellplatzkonzept, © con.sens mobilitätsdesign 2025

8.1 Wohngebiet

Im Wohngebiet erfolgt das Dauerparken für die Mehrfamilienhäuser in herkömmlicher Form in Tiefgaragen, die baufeldweise angeordnet sind. Bei den Townhouses werden die Pkw-Stellplätze ebenerdig in Carports untergebracht. Neben dem Kindergarten ist seitens der Stadt Singen eine Kiss & Ride-Zone für den Bring- und Holverkehr vorgesehen. Aus verkehrsplanerischer Sicht werden derartige Stellplätze unmittelbar neben dem Kindergarten als nicht mehr zeitgemäß erachtet. Stattdessen wird im Rahmen dieses Konzeptes vorgeschlagen, die

öffentlichen Kurzparkstellplätze für Besucher entlang der Kopernikusstraße auch für den Bring- und Holverkehr des Kindergartens zu verwenden. Damit wird einerseits der Pkw-Verkehr beim Kindergarten verringert und die Kinder, die mit dem Auto gebracht bzw. abgeholt werden, legen dann zumindest eine kurze Wegstrecke zu Fuß zurück. Im Bereich des Kindergartens können ein bis zwei Behindertenstellplätze errichtet werden.

Im Wohngebiet wird es zudem einige wenige Haltemöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum für Ladetätigkeit geben (Botendienste, Handwerker, Anlieferung zu den Wohnungen).

Alternativ kann anstelle der Organisation der Stellplätze in Tiefgaragen bei den Mehrfamilienhäusern über die Errichtung einer weiteren Sammelgarage im Sinne eines sogenannten Mobility-Hubs (Funktionen dieses Hubs werden unter 8.2 näher erläutert) nachgedacht werden. Dieser Hub würde einige der bauplatzbezogenen Tiefgaragen ersetzen und damit eine flächeneffizientere und zeitgemäßere Stellplatzorganisation bieten. Zudem stellen Tiefgaragen bei Bauprojekten einen Kostenfaktor dar, der durch eine gemeinsam organisierte Sammelgarage reduziert werden kann. Die kostengünstigere Realisierung kommt schließlich sowohl den Bauträger:innen als auch den Mieter:innen zu gute.

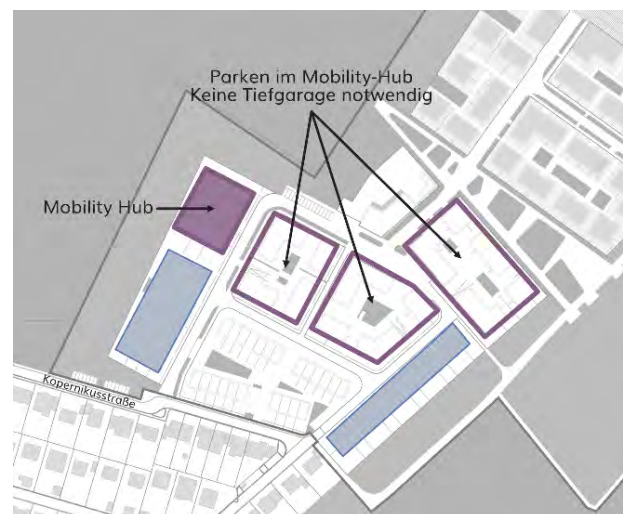
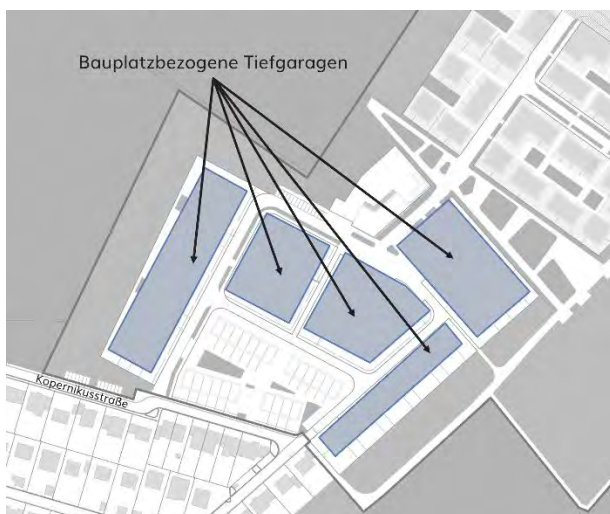


Abb. 32 & Abb. 33: Garagen bauplatzbezogen vs. Mobility Hub, © con.sens mobilitätsdesign 2025

8.2 Urbanes Gebiet

Für die meisten Gebäude des urbanen Gebietes wird das Parken der Pkw in einem Mobility-Hub organisiert, der an der Gebietsgrenze zum Gewerbegebiet situiert ist. Dieser dient auch für Besucherinnen und Besucher des Gebietes, Beschäftigte und Kunden des Nahversorgers

und der Gastronomie und – soweit die Kapazitäten ausreichend sind – auch für die Nutzungen des Gewerbegebietes. Eine gemeinsame Benutzung des Mobility-Hubs durch unterschiedliche Nutzergruppen bringt ein großes Synergiepotenzial mit sich, da die Stellplätze teilweise zu unterschiedlichen Zeiten gebraucht werden. So besteht beispielsweise an Wochenenden und Feiertagen ein größerer Bedarf an Besucherstellplätzen und Kundenstellplätzen der Gastronomie, während seitens des Gewerbegebietes (fast) kein Bedarf vorhanden ist. Es wird empfohlen, im Erdgeschoß des Mobility-Hubs eine etwas größere Raumhöhe vorzusehen, damit dort auch Lieferwagen geparkt werden können. Das ist einerseits für die Anlieferung von Paketdienstleistern relevant, dient andererseits aber auch dem Abstellen von privaten Lieferwagen, die in herkömmlichen Garagen nicht abgestellt werden können.

Darüber hinaus sollen im Mobility-Hub auch Fahrradstellplätze und Sharing-Angebote untergebracht werden (Carsharing, Lastenradsharing). Auch für das Anordnen von Paketboxen bietet sich der Mobility-Hub an.

Für den südlichsten Block des urbanen Gebietes ist eine baufeldbezogene Tiefgarage vorgesehen. Analog zum Wohngebiet wird es auch im urbanen Gebiet einige wenige Haltemöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum für Ladetätigkeit geben (Botendienste, Handwerker, Anlieferung zu den Wohnungen und sonstigen Nutzungen).

8.3 Gewerbegebiet

Für das Gewerbegebiet ist ein innovatives Sammelgaragenkonzept vorgesehen, welches in Stadtteilen mit überwiegend Wohnnutzungen international bereits die Standardlösung darstellt. In Gewerbegebieten ist ein derartiges Konzept, bei dem die Pkw der Beschäftigten gesammelt in Parkhäusern untergebracht werden, neuartig. Mit diesem Ansatz werden die Pkw sehr flächen- und kosteneffizient untergebracht. Der Platzbedarf für Gewerbebetriebe auf dem eigenen Grundstück sinkt deutlich, ebenso wie das Ausmaß versiegelter Flächen. Außerdem wird damit ein gewisser Anreiz zur Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrades für den Weg zur Arbeit gesetzt. Die öffentlichen Straßenräume sind mit einer oder zwei Baumreihen begrünt und sehr attraktiv, vor allem aus Gründen der Flächeneffizienz sind keine straßenbegleitenden Kfz-Stellplätze vorgesehen.

Insgesamt unterstützt das vorliegende Stellplatzkonzept die Klima- und Mobilitätsziele der Stadt Singen und des Landes Baden-Württemberg und ermöglicht ein innovatives, zeitgemäß gestaltetes Gewerbegebiet mit außergewöhnlich hohen Qualitäten im öffentlichen Straßenraum.

Zusätzlich zum Mobility-Hub sind im Gewerbegebiet zwei Parkhäuser vorgesehen, deren Lage in der Abb. 31 ersichtlich ist. Die Parkhäuser sind räumlich so angeordnet, dass die Wege von den Parkhäusern zu den Betrieben möglichst kurz sind.

Die Gewerbebetriebe haben die Möglichkeit, in geringem Umfang (3 bis 5) Pkw-Stellplätze direkt auf ihrem Grundstück zu errichten, unter anderem für die erforderlichen Behindertenstellplätze. Die Anlieferung von Waren und Gütern, auch durch Lkw, erfolgt ausschließlich auf dem jeweiligen Grundstück, da das Halten im Straßenraum nicht gestattet ist.

8.4 Parkhauskonzept (Mobility-Hub, Parkhäuser im Gewerbegebiet)

8.4.1 Planungsziele und Rahmenbedingungen

Im öffentlichen Raum werden im gesamten Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl und insbesondere im Gewerbegebiet keine Dauerstellplätze für Pkw und Lkw errichtet. Die Pkw-Dauerstellplätze des Gewerbegebietes werden fast ausschließlich in öffentlichen Parkhäusern untergebracht. Es ist geplant, dass die Parkhäuser von der Stadt Singen errichtet und betrieben werden. Die Kosten der Errichtung der Parkhäuser soll nicht auf die Fläche oder die Gewerbebetriebe umgelegt werden, um eine hohe Attraktivität des Gewerbestandortes zu gewährleisten.

Die folgenden Informationen wurden zur Zeit der Erstellung des Mobilitätskonzepts erhoben. Die Fördervoraussetzungen ändern sich ständig. Daher sind die Informationen als Anregung und rahmengebende Voraussetzungen zu verstehen. Da bis zur tatsächlichen Erstellung der Parkhäuser noch einige Zeit vergehen werden, stellt die folgende Beschreibung ein Konzept dar. Die Errichtung der Parkhäuser sollen jedenfalls nach den Empfehlungen des ADAC erfolgen, um den entsprechenden Stand der Technik sicherzustellen.

8.4.2 Informationen zur aktuellen Förderkulisse

Eine Förderung durch das Land oder den Bund ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass die Stadt Singen die Investitionskosten für die Parkhäuser selbst tragen kann. Derzeit ist die Herstellung öffentlicher Parkhäuser förderfähig, gegenwärtig mit 50 Prozent der zuwendungsfähigen Bau-, Grunderwerbs- und Netzanschlusskosten. Darüber hinaus wird eine Planungspauschale von zehn Prozent gewährt. Bei besonders klimafreundlichen Vorhaben werden bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten erstattet. Um förderfähig zu sein, muss der Mobility-Hub mindestens vier Mobilitätsformen verknüpfen: z.B. Bus, Pkw, Fahrrad, Carsharing. In den zentralen Parkhäusern im Gewerbegebiet müssen zur Wahrung der Förderfähigkeit auch Fahrradabstellplätze angeboten. Alle Parkplätze müssen der Öffentlichkeit zugänglich sein, einzelne Parkplätze dürfen nicht bestimmten Personen oder Firmen zugewiesen werden. Die Bindefrist der Fördermittel läuft derzeit ca. 20 Jahre; anschließend könnte das Parkhaus auch im Ganzen oder auf einzelnen Ebenen eine andere Nutzungsart erfahren. Eine mögliche Transformation muss heute bereits in der Hochbauplanung bedacht werden.

8.4.3 Bedeutung für Bauträgerinnen und Bauträger

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens für Vorhaben im Gewerbegebiet sowie für gewerbliche Vorhaben im urbanen Gebiet werden die baurechtlich nachzuweisenden Stellplätze, die über die 3 bis 5 Stellplätze auf dem Betriebsgelände hinausgehen, per Baulast in einem der zentralen Parkhäuser nachgewiesen. Dieses Vorgehen wird den Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen. Die Festsetzungen werden wiederum aus dem Mobilitätskonzept entwickelt und begründet. Fußläufig werden die Parkhäuser in unter 500 m zu erreichen sein. Bei der Realisierung aller drei Parkhäuser wird dieser Abstand weit unterschritten.

Die Beschäftigten können in den zentralen Parkhäusern Stellplätze direkt bei dem Betreiber anmieten. Die Gewerbebetriebe können die Beschäftigten (privatrechtlich) bei Bedarf finanziell unterstützen und damit positiv für sich werben.

Durch den Entfall der Pkw-Stellplätze auf dem Betriebsareal müssen die Gewerbebetriebe weniger Grundstücksfläche erwerben oder pachten. Durch das vorliegende Konzept wird der finanzielle und Verwaltungsaufwand für Pkw-Stellplätze für die Gewerbebetriebe minimiert. Finanzielle Vorteile für Gewerbetreibende / Bauträger:innen ergeben sich auch daraus, dass in Baden-Württemberg gem. des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes ab mehr als 35 geplanten Stellplätzen eine Photovoltaik-Parkplatzüberdachung zu errichten ist. Diese Verpflichtung entfällt für die Gewerbetreibenden durch die Verlagerung der Stellplätze in die Sammelgaragen. Die Anzahl der Pflichtstellplätze wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens festgelegt, für die Baulast wird eine übliche Verwaltungsgebühr erhoben. Eine Ablöse von Stellplätzen ist nicht vorgesehen. Die Attraktivität des Gewerbestandortes wird durch das Stellplatzkonzept gesteigert.

Die Wohnnutzungen im urbanen Gebiet ohne eigene Tiefgarage oder oberirdisch zugeordnete Stellplätze werden von der Stellplatzverpflichtung gemäß Landesbauordnung (LBO) befreit. Die Bewohnerinnen und Bewohner können Ihre Stellplätze je nach Bedarf im Mobility-Hub anmieten.

Bei einem Betriebswechsel oder bei einem Eigentümerwechsel bleibt die Baulast ohne Belang. Sie muss lediglich beim erstmaligen Herstellen der baulichen Anlage sowie bei einer Nutzungsänderung überprüft oder geändert bzw. angepasst werden.

Sollte sich die Anzahl der Mitarbeiter und damit die Anzahl der notwendigen Stellplätze ändern bleibt dies ohne Belang für den ansässigen Betrieb. Der Betreiber muss die Belegung steuern, eine Unterversorgung an Stellplätzen darf nicht entstehen. Da es für alle drei Parkhäuser einen gemeinsamen Betreiber gibt, können Synergien genutzt werden. Durch einen zeitlich gestaffelten Bau der Parkhäuser kann zudem eine Zwischenevaluierung

stattfinden und beim Bau des zweiten bzw. dritten Parkhauses auf eine gegebenenfalls auftretende Über- oder Unterversorgung reagiert werden.

Im Mobility-Hub soll ein Teil der Erdgeschoßebene dem angrenzenden Nahversorger zur Verfügung gestellt werden. Diese Stellplätze müssen im Rahmen der Herstellung gesondert berechnet werden, da diese nicht förderfähig sind, da Sie dem Nahversorger direkt zugeordnet sind. Bei einer angenommenen Verkaufsfläche von 800 bis 1.000 m² sind etwa 55 Stellplätze für den Nahversorger herzustellen. Dies würde nicht den derzeitigen Förderrichtlinien entsprechen (siehe oben). Die Stellplätze ab dem 1. Obergeschoss werden durch die Bewohner und durch die weiteren Nutzungen im urbanen Gebiet genutzt.

Im Rahmen der Baugenehmigung der Mehrfamilienhäuser im urbanen Gebiet ohne eigene Tiefgaragen werden die notwendigen Stellplätze gemäß Stellplatzschlüssel im Bebauungsplan bzw. der örtlichen Bauvorschriften im Mobility-Hub nachgewiesen. Die einzelnen Bewohnerinnen und Bewohner mieten die Stellplätze bei den Stadtwerken an.

8.4.4 Bedeutung für Mitarbeiter:innen und Bewohner:innen

Nicht nur für die Bauträger:innen ergeben sich kostengünstigere Lösungen durch den Verzicht auf bauplatzbezogene Stellplatzlösungen zugunsten eines Gesamtkonzeptes und gemeinschaftlicher Errichtung von Sammelgaragen. Für Bewohner:innen fallen geringere Mieten an, da gebäudebezogene Tiefgaragen sehr teuer sind und sich die dadurch entstehenden Kosten auf die Mieten auswirken. Durch Sammelgaragen ist „bezahlbares Wohnen“ wesentlich leichter zu realisieren.

Für Mitarbeiter:innen im Gewerbegebiet stellen die Sammelgaragen mehrere Vorteile dar. Die Fahrzeuge werden überdacht und sicher in Garagen untergebracht und müssen nicht, wie in klassischen Gewerbegebieten, an der Oberfläche ungeschützt abgestellt werden. Dadurch heizen sich die Fahrzeuge im Sommer nicht so stark auf und gleichzeitig vereisen sie nicht im Winter.

8.5 Anzahl der Pkw-Pflichtstellplätze

Die Anzahl der Pflichtstellplätze der gewerblichen Nutzungen und sonstigen Nutzungen ausgenommen Wohnen sind mittels der Verwaltungsvorschrift (VwV) über die Herstellung notwendiger Stellplätze in Baden-Württemberg beispielhaft gemäß folgender Berechnungsschlüssel zu ermitteln:

Handwerks- und Industriebetriebe

- 1 Stellplatz je 50-70 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigten oder
- 1 Stellplatz je 225m² Nutzfläche

Büro- und Verwaltungsräume

- allgemein 1 Stellplatz je 30-40 m² Büronutzfläche, mindestens 1 Stellplatz

Verkaufsstätten mit mehr als 700 m² Verkaufsnutzfläche

- 1 Stellplatz je 10-30 m² Verkaufsnutzfläche

Es ist zu prüfen, ob mit der künftig geplanten ÖPNV-Anbindung eine Abminderung auf 80% der Pflichtstellplätze gemäß VwV möglich ist.

Für die geplanten Wohnnutzungen ist ein gesonderter Stellplatzschlüssel für das Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl festzulegen. Als Grundlage für weitere Überlegungen erfolgt eine Abschätzung des Pkw-Stellplatzbedarfs basierend auf der Stellplatzstudie der Stiftung Lebendige Stadt (Pkw Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel; Juli 2021):



Abb. 34: Berechnungsansatz Stellplatzbedarf Wohnen, © Stiftung Lebendige Stadt

Folgende Parameter werden für die Abschätzung des Stellplatzbedarfs angesetzt, wobei tendenziell konservative Werte gewählt wurden:

- Basiswert Quartierstyp (eher niedrige Dichte, mittlerer Anteil Wohnen): 0,9
- Faktor Nahversorgung: 0,9
- Faktor Nutzungsmischung: 0,9
- Faktor Busanbindung: 0,9
- Faktor S-Bahn: 1,0
- Faktor Reisezeit ins Zentrum: 1,0
- Faktor Haushaltsgröße: 1,0
- Faktor Einkommen: 1,1

Mit den oben gewählten Parametern ergibt sich folglich:

$$0,9 \times 0,9 \times 0,9 \times 0,9 \times 1,0 \times 1,0 \times 1,0 \times 1,1 = \mathbf{0,72}$$

Die Abschätzung des Stellplatzbedarfs für Wohnen nach dem obigen Berechnungsansatz ergibt einen rechnerischen Wert von 0,72 Pkw-Stellplätzen je Wohnung. Angesichts der ambitionierten Mobilitätsziele der Stadt Singen und der geplanten Mobilitätsmanagement-Maßnahmen mit Sharingangeboten erscheint ein Stellplatzschlüssel von 0,75 Pkw je Wohnung für die Mehrfamilienwohnbauten durchaus angemessen. Formal könnte ein Stellplatzschlüssel von 1,0 Stellplätzen je Wohnung gewählt werden mit einer 25 %igen Reduktion gemäß Landesbauordnung bei Errichtung von zusätzlichen Fahrradstellplätzen.

Für die Reihenhausbebauung wird ein etwas höherer Stellplatzschlüssel von 1,0 Stellplätzen je Wohnung empfohlen. Sollte es in der Praxis vereinzelt zu einem höheren Pkw-Stellplatzbedarf kommen, können zusätzliche Stellplätze im Mobility-Hub angemietet werden.

9 STELLPLATZKONZEPT FÜR FAHRRÄDER

Im Rahmen eines Mobilitätskonzepts für ein Entwicklungsgebiet ist die Planung von Fahrradstellplätzen ein wesentlicher Bestandteil, um den umweltfreundlichen Verkehr zu fördern und den Bedürfnissen der zukünftigen Nutzer gerecht zu werden. Gemäß § 37 Absatz 2 der Landesbauordnung (LBO) sind bei der Errichtung baulicher Anlagen, bei denen mit Zu- und Abfahrtsverkehr von Fahrrädern zu rechnen ist, geeignete Fahrradstellplätze vorzusehen. Die Anzahl und Beschaffenheit dieser Stellplätze richten sich nach dem zu erwartenden Bedarf, der sich aus der Art, Größe und Lage der jeweiligen Anlage ergibt.

Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze ist in der Verwaltungsvorschrift zu § 35 Absatz 4 der Stellplatzverordnung (VwV Stellplätze) festgelegt. Für das Entwicklungsgebiet sind folgende Richtwerte anzuwenden:

- Wohngebäude: 2 Stellplätze pro Wohnung
- Bürogebäude: 1 Stellplatz je 100 m² Büronutzfläche
- Räume mit erheblichem Besucherverkehr (z.B. Schalterhalle, Arztpraxis): 1 Stellplatz je 70 m² Nutzfläche
- Verkaufsstätten (z.B. Supermärkte): 1 Stellplatz je 50 m² Verkaufsnutzfläche
- Kindergärten, KiTas: 5 Stellplätze je Gruppenraum

Es wird empfohlen, die Anzahl der Fahrradstellplätze im Zuge der weiteren Planungsschritte zu konkretisieren. Das gilt insbesondere für die gewerblichen Nutzungen. Der tatsächliche Bedarf hängt dort sehr stark vom Wohnort der künftigen Beschäftigten ab, insofern ist eine Beratung der Betriebe in der Phase der Ansiedelung seitens des Mobilitätsmanagements zweckmäßig (Näheres zum Mobilitätsmanagement unter Kapitel 10).

Radabstellanlagen müssen gut erreichbar und zugänglich von der öffentlichen Verkehrsfläche aus sein und eine wirksame Diebstahlsicherung gewährleisten. Für Stellplätze, die in Wohngebäuden untergebracht sind, sind zudem wettergeschützte Unterstände erforderlich. Die Gestaltung der Fahrradstellplätze muss so erfolgen, dass sie auch den Anforderungen von Nutzenden mit Pedelecs gerecht wird. Dazu gehören insbesondere eine barrierefreie Zugänglichkeit, eine Nutzung ohne unnötige Hindernisse und die Möglichkeit, Fahrräder sicher anzuschließen. Nur in Ausnahmefällen sind mehr als zwei Stufen zulässig, wenn andernfalls Flächen für Wohnungen reduziert werden müssten. Die Stellplätze müssen eine Abschlößmöglichkeit für den Fahrradrahmen haben, einen sicheren Stand durch Anlehnbügel bieten, eine Länge von mindestens 2 m aufweisen und ausreichend Fahrgassen sowie Rangierflächen zur Verfügung stellen. Der Abstand zwischen den Stellplätzen sollte mindestens 0,80 m betragen, um das Abstellen und Anschließen von Fahrrädern, einschließlich des Rahmens, zu ermöglichen.



Abb. 35: Witterungsgeschützte Radabstellanlagen Seestadt Aspern, © con.sens mobilitätsdesign 2018



Abb. 36: Flächeneffiziente Abstellanlagen, Sonnwendviertel Wien, © con.sens mobilitätsdesign 2025



Abb. 37: Flächeneffiziente Abstellanlagen, Sonnwendviertel Wien, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Empfohlen werden darüber hinaus auch Reparaturmöglichkeiten in den Fahrradräumen bzw. den Radabstellanlagen im öffentlichen Raum. Das Anbieten von Reparaturmöglichkeiten in der Nähe von Radabstellanlagen kann die Nutzung von Fahrrädern erheblich fördern, indem es die Bequemlichkeit und Zugänglichkeit für Radfahrer erhöht. Radfahrer können kleinere Reparaturen wie einen platten Reifen oder lockere Bremsen schnell selbst durchführen, was dazu beiträgt, dass sie ihre Fahrt ohne größere Unterbrechungen fortsetzen können. Diese einfachen Reparaturmöglichkeiten fördern nicht nur die regelmäßige Nutzung des Fahrrads, sondern vermitteln auch ein Gefühl der Sicherheit, was besonders Pendler und Touristen ermutigt, das Fahrrad häufiger zu nutzen. Weiters verbessern solche Reparaturstationen die Verfügbarkeit von Fahrrädern, reduzieren Ausfallzeiten und signalisieren, dass die Bedürfnisse von Radfahrern ernst genommen werden, was die Akzeptanz und Nutzung des Fahrrads im städtischen Raum weiter steigert.



Abb. 38: Radservicestation, Griesfeld Niederösterreich, © con.sens mobilitätsdesign 2019

Waschbereiche in Fahrradräumen sind sinnvoll, da sie es Radfahrern ermöglichen, ihre Fahrräder nach einer Fahrt in verschmutztem Gelände oder bei schlechtem Wetter schnell zu reinigen. Dies trägt nicht nur zur Pflege der Fahrräder bei, sondern sorgt auch dafür, dass sie in einem einwandfreien Zustand bleiben und ihre Lebensdauer verlängert wird. Zudem fördert es eine saubere und angenehme Nutzung der Fahrräder im städtischen Raum.



Abb. 39: Waschbereich für Fahrräder, Sonnwendviertel Wien, © con.sens mobilitätsdesign 2023

Im Sinne einer hohen Nutzerfreundlichkeit wird darüber hinaus empfohlen, bei privaten gewerblichen Betrieben Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für die Bediensteten einzurichten. Dies erhöht die Wahrscheinlichkeit des Zurücklegens des Arbeitsweges mit dem Fahrrad.

Ein durchdachtes Fahrrad-Stellplatzkonzept kombiniert verpflichtende Stellplatzangebote für Fahrräder mit einer cleveren Ausstattung der Räumlichkeiten für eine möglichst hohe Benutzerfreundlichkeit. Damit kann das Fahrrad-Stellplatzkonzept nicht nur zur Förderung des Radverkehrs beitragen, sondern sorgt auch für eine hohe Akzeptanz und Zufriedenheit der Nutzenden im neuen Entwicklungsgebiet.

10 MOBILITÄTSANGEBOTE UND MOBILITÄTSMANAGEMENT

Mobilitätsmanagement und alternative Mobilitätsangebote sind zentrale Elemente für nachhaltige und zukunftsfähige Stadtentwicklungsgebiete. Sie tragen dazu bei, die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu reduzieren und gleichzeitig eine umweltfreundliche, flexible und effiziente Mobilität zu fördern. Die konkreten Mobilitätsangebote und die Organisation des Mobilitätsmanagements sind in einem nächsten Bearbeitungsschritt im Detail auszuarbeiten. Nachfolgend werden die wichtigsten Ziele, Grundprinzipien und Empfehlungen formuliert.

Im Entwicklungsgebiet Tiefenreute-Bühl sollen unterschiedliche, ergänzende Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt werden. Für die Bewohnerinnen und Bewohner des Wohngebietes und urbanen Gebietes können die Mobilitätsangebote die Unabhängigkeit vom eigenen Pkw erhöhen bzw. einen zweiten Pkw in einem Mehrpersonenhaushalt obsolet machen. Für das Gewerbegebiet ist ein gesondertes Last-Mile-Konzept für eine attraktive Verbindung zwischen dem Schienenhaltepunkt und den Gewerbebetrieben auszuarbeiten, um die Arbeitswege mit dem ÖPNV maximal zu optimieren. Die öffentliche Busverbindung zwischen Schienenhaltepunkt und Tiefenreute-Bühl ist dafür eine gute Basis, stellt jedoch keine optimale Qualität dar, weil damit nicht alle Bahnanschlüsse gut bedient werden können. Vom Last-Mile-Konzept zum Schienenhaltepunkt profitieren neben den Erwerbstätigen auch die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Nutzerinnen und Nutzer des Wohngebietes und urbanen Gebietes.



Abb. 40: Leih-Scooter beim Haltepunkt Singen Industriegebiet, © con.sens mobilitätsdesign 2024

Für das Bewältigen der letzten Meile (Last-Mile-Konzept) bietet es sich an, das bestehende städtische Leih-Scooter-System auf Tiefenreute-Bühl und Teile des bestehenden Gewerbegebietes auszuweiten. Nachfolgende Darstellung zeigt einen Vorschlag für eine Ausweitung des Verleihsystems mit Potenzialstandorten, welche sowohl im Bestandsgebiet als auch im Plangebiet angeordnet werden. Diese kann entsprechend der schrittweisen Entwicklung des Gebietes angepasst werden. Eine verbesserte Erreichbarkeit mit Last-Mile-Angeboten ist auch für die bestehenden gewerblichen Nutzung von Bedeutung.



Abb. 41: Last-Mile-Angebote, Scooter-Verleihstationen, © con.sens mobilitätsdesign 2025

Darüber hinaus könnte auch ein Leihrad-System eingeführt werden, welches speziell für die Verbindung zwischen dem Schienenhaltepunkt und dem Stadtentwicklungsgebiet optimiert ist. Dies kann einerseits aus flexibel und spontan nutzbaren Leihrädern bestehen, ergänzend können auch Leihräder und E-Scooter zu günstigen Tarifen dauerhaft an Beschäftigte und evtl. Bewohner vermietet werden, deren Wartung bei der Vermietung inkludiert ist. Ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Scooter im Bereich des Schienenhaltepunktes Industriegebiet sind jedenfalls vorzusehen.

Für die Anbindung in Richtung Tiefenreute-Bühl ist jedenfalls eine attraktive Radverkehrs-anlage in der Byk-Gulden-Straße zu errichten, idealerweise mit einer begleitenden Baumreihe. Außerdem sind sichere und attraktive Querungen der Pfaffenhäule und der Georg-Fischer-Straße vorzusehen.

Eine weitere zu prüfende Option sind zusätzliche, privat von den Unternehmen organisierte Shuttle-Busse zwischen dem Schienenhaltepunkt und dem Gewerbegebiet in den Spitzenstunden am Morgen und Nachmittag. Das Mobilitätsmanagement kann hier eine unterstützende, beratende Funktion übernehmen.

Für die Bewohnerinnen und Bewohner sind für eine Unabhängigkeit vom eigenen Pkw Carsharing und Lastenradsharing-Angebote besonders wichtig. Diese Angebote sollen zentral im Mobility-Hub untergebracht werden, da sich insbesondere beim Carsharing auch Synergien mit Betriebsfahrzeugen geben kann. Für das Lastenradsharing werden zusätzlich ein bis zwei Standorte in dezentraler Lage im urbanen Gebiet und im Wohngebiet empfohlen, weil die Wege zum Mobility-Hub sonst teilweise zu lang und unattraktiv sind.



Abb. 42: E-Carsharing, PMP Korneuburg, © con.sens mobilitätsdesign 2018



Abb. 43: Beispiel für Leih-Lastenräder, © con.sens mobilitätsdesign 2021

Beispiele aus anderen neuen Stadtteilen – wie zum Beispiel der Lincoln-Siedlung in Duisburg – zeigen, dass insbesondere Sharing-Angebote deutlich besser angenommen werden, wenn es ein monatliches Gratis-Fahrguthaben für die Bewohnerinnen und Bewohner gibt. Ein solches Guthaben kann flexibel für verschiedene Mobilitätsformen genutzt werden, etwa für Carsharing, Bikesharing oder den öffentlichen Nahverkehr. In der Praxis bedeutet das zum Beispiel: Bewohnerinnen und Bewohner erhalten jeden Monat ein digitales Mobilitätsbudget von 25 bis 50 Euro, welches per App bei den jeweiligen Anbietern eingesetzt werden kann. Darüber hinaus kann ein gestaffeltes Modell eingeführt werden, das zu Beginn besonders attraktive Konditionen bietet, etwa ein höheres Startguthaben im ersten Jahr, um die Umstellung auf neue Mobilitätsformen zu erleichtern. Dadurch werden Anreize geschaffen, auf das eigene Auto zu verzichten und stattdessen flexible, klimafreundliche Alternativen zu nutzen.

Zusätzlich spielt kontinuierliche Information und Kommunikation mit den Bewohnern und Betrieben eine entscheidende Rolle für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement. Es ist daher eine unabdingbare Voraussetzung, dass eine eigene Organisationseinheit mit dem Betrieb des Mobilitätsmanagements betraut wird. Dies kann in die Stadtverwaltung integriert oder extern an einen privaten Betreiber vergeben werden. Mobilitätsmanagement kann dabei auch Teil eines gesamthaften Stadtteilmanagements sein. Es ist jedenfalls entscheidend, dass Mobilitätsmanagement und Mobilitätsangebote eng miteinander verknüpft sind und eine benutzerfreundlich und leicht zugänglich sind. Nur so kann das Entwicklungsgebiet

Tiefenreute-Bühl zu einem lebenswerten, klimafitten Stadtteil werden, wo nachhaltige Mobilität in hohem Maße gelebt wird.

Hinsichtlich der Finanzierung des Mobilitätsmanagements bzw. der Mobilitätsangebote hat es sich bewährt, einen Teil der Einnahmen aus den öffentlichen Parkhäusern dafür zu verwenden, um die Mobilitätswende voranzutreiben.

Mobilitätsmanagement und alternative Mobilitätsangebote sind zentrale Elemente für eine nachhaltige und zukunftsfähige Stadtentwicklung. Sie tragen dazu bei, die Abhängigkeit vom privaten PKW zu reduzieren und gleichzeitig eine umweltfreundliche, flexible und effiziente Mobilität zu fördern.



Abb. 44: Leih-E-Scooter der Stadt Singen, © Axel Huber / Stadt Singen

Bike-Sharing stellt einen weiteren wichtigen Bestandteil dar und fördert eine umweltfreundliche und gesunde Mobilität. Darüber hinaus soll auch das Angebot von Lastenrädern zum Ausleihen eingeführt werden, um insbesondere für größere Einkäufe oder Transporte innerhalb des Gebiets eine nachhaltige Lösung zu bieten.



Abb. 45: Bike-Sharing, Wien, © con.sens mobilitätsdesign 2018

Carsharing ergänzt das Angebot, sodass Bewohnerinnen und Bewohner auf Fahrzeuge zugreifen können, ohne ein eigenes Auto besitzen zu müssen. Diese Optionen sind nicht nur praktisch, sondern auch umweltfreundlich und tragen zur Verringerung der CO₂-Emissionen bei.



Abb. 46: E-Carsharing, Easymobil Station WLB Griesfeld, © con.sens mobilitätsdesign 2019

Damit diese alternativen Mobilitätsangebote ihre volle Wirkung entfalten, müssen sie für die Nutzenden attraktiv sein. Dazu gehört nicht nur die Bereitstellung der Angebote selbst, sondern auch die Sicherstellung ihrer Zugänglichkeit, Informationsverfügbarkeit und Leistbarkeit. Um dies zu gewährleisten, wird empfohlen, beim Einzug der neuen Bewohnerinnen und Bewohner sowie bei der Ansiedlung von Unternehmen im Gebiet eine Infomappe zu verteilen, die umfassend über alle Mobilitätsangebote informiert. Diese sollte auch Informationen zu Busfahrplänen, Haltestellen und den Regelungen zum Parken im Quartier enthalten. Zusätzlich könnten bei Einzug zeitlich begrenzte Guthaben für die Nutzung von Fahrrädern, Scootern oder Carsharing angeboten werden, um den Einstieg in diese Angebote zu erleichtern und zur Nutzung zu motivieren. Ein Beispiel könnte ein Gutschein für 90 Minuten kostenloses Fahrrad- oder (E-)Scooterfahren oder ein halbtägiges Carsharing-Angebot sein.



Die alternativen Mobilitätsangebote werden zentral im sogenannten Mobility Hub im Mischquartier positioniert. Dies stellt sicher, dass sie für alle drei Gebiete des Entwicklungsgebietes gut zugänglich sind.

Insgesamt ist es entscheidend, dass Mobilitätsmanagement und alternative Mobilitätsangebote eng miteinander verknüpft sind und eine benutzerfreundliche, leicht zugängliche Lösung bieten. Nur so kann das Entwicklungsgebiet zu einem lebenswerten, umweltfreundlichen und zukunftsfähigen Ort werden, wo die Nutzerinnen und Nutzer die Vorteile einer nachhaltigen Mobilität optimal nutzen können.

11 QUALITÄTSSICHERUNG & MONITORING

Die Erfahrungen anderer städtebaulicher Entwicklungsgebiete zeigen, dass es im Zuge der Umsetzung und Errichtung zu Optimierungen und Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Konzepten kommt. Dies nicht zuletzt deshalb, weil sich die Umsetzung von Stadtentwicklungsgebieten über viele Jahre oder sogar Jahrzehnte erstreckt und sich Bedürfnisse, Anforderungen und Rahmenbedingungen ändern.

Mit dem Ziel der Qualitätssicherung hat es sich bewährt, zusätzlich zu den bestehenden Verwaltungsstrukturen und politischen Gremien eine Begleitgruppe zu installieren. Die kann beispielsweise einen Qualitätsbeirat sein, dessen Mitglieder aus der Verwaltung und externen Expertinnen und Experten besteht. Dieser Qualitätsbeirat hat die Aufgabe, bei der Entwicklung des Gebietes die gewünschten Qualitäten, die gesetzten Ziele und vereinbarten Maßnahmen kontinuierlich zu evaluieren. Insbesondere im Fall von Projektänderungen ist sicherzustellen, dass es dadurch zu keinen Qualitätseinbußen kommt.

Es wird daher aus fachlicher Sicht empfohlen, für Tiefenreute-Bühl ein politikberatendes Gremium zu etablieren. Die Zusammensetzung, Aufgaben und Kompetenzen gilt es zu konkretisieren und festzulegen.