

DREES &
SOMMER

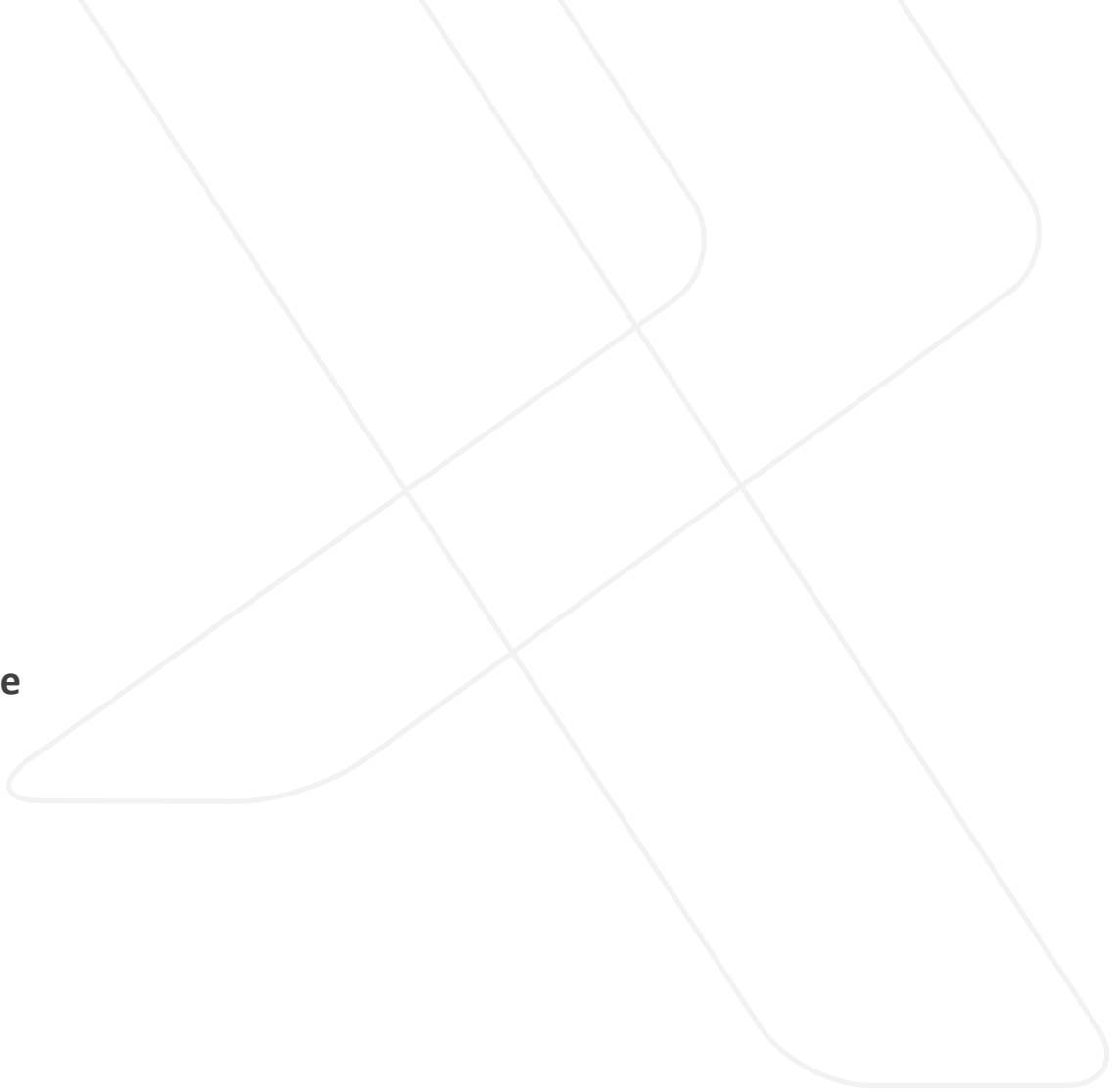
STANDORT- ERWEITERUNG DIEHL ÜBERLINGEN

THEMA MOBILITÄT

JANUAR 2025

ENTWURFSSTAND

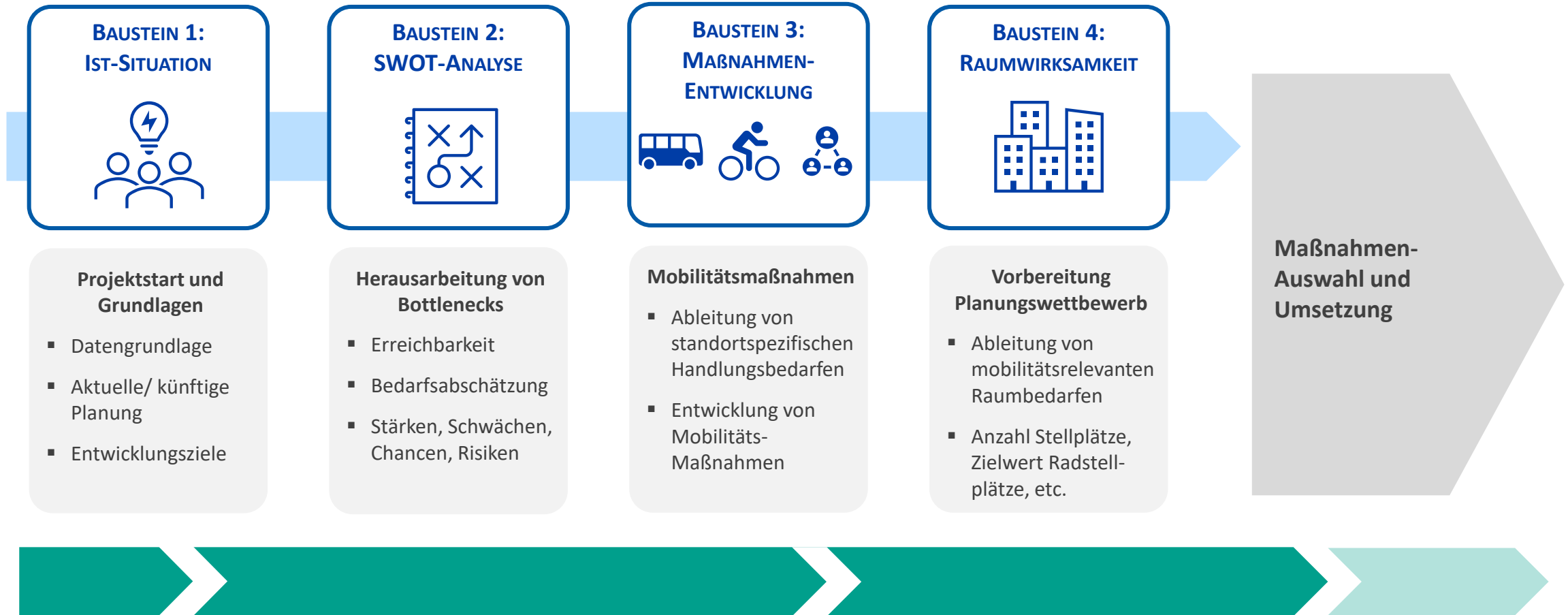


- 
- 01 Grundlagen der Mobilität**
 - 02 Standortanalyse & Erreichbarkeit der Fa. Diehl**
 - 03 SWOT-Analyse**
 - 04 Mobilität der Fa. Diehl**
 - 05 Maßnahmen zur Stärkung alternativer Mobilitätsangebote**
 - 06 Management Summary**

AGENDA

METHODIK UND HERANGEHENSWEISE

Ziel ist es konkrete Mobilitätsmaßnahmen abzuleiten, welche die Erreichbarkeit des Gebiets optimieren, den MIV-Anteil gering halten und Synergien für die Nachbarschaft schaffen



AUSGANGSLAGE

Die Firma Diehl erweitert ihren Standort in Überlingen um den Neubau BAS und überprüft vor dem Hintergrund steigender Beschäftigtenzahlen ihre Stellplatzbedarfe

- Zur Erweiterung ihres Standortes in Überlingen plant die Firma Diehl den **Neubau BAS** auf ihrem Werksgelände.
- Durch die Soll-Arbeitsplätze für den Neubau BAS sowie die laufenden Neueinstellungen wird eine **Steigung der Beschäftigtenzahlen** gegenüber der aktuellen Belegschaft erwartet. Hierdurch wird von einem zunehmenden Stellplatzbedarf ausgegangen.
- Aktuell werden die Stellplätze auf vier dezentralen Parkflächen nachgewiesen. Für die zukünftige Werksentwicklung wird der tatsächliche Bedarf abgeschätzt.
- Mittels des Mobilitätskonzepts kann der Bedarf ggfs. reduziert werden, indem alternative Angebote das Mobilitätsverhalten beeinflussen.
- Mit dem **Mobilitätskonzept mögliche Lösungsansätze** in Form von vielseitigen Mobilitätsbausteinen aufgezeigt.





GRUNDLAGEN ZUR MOBILITÄT

1

GRUNDLAGEN ZUR MOBILITÄT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Modal Split des Landes Baden-Württemberg / der Stadtregion Mittelstadt, städtischer Raum

Modal Split



ÖV



MIV-Mitfahrer



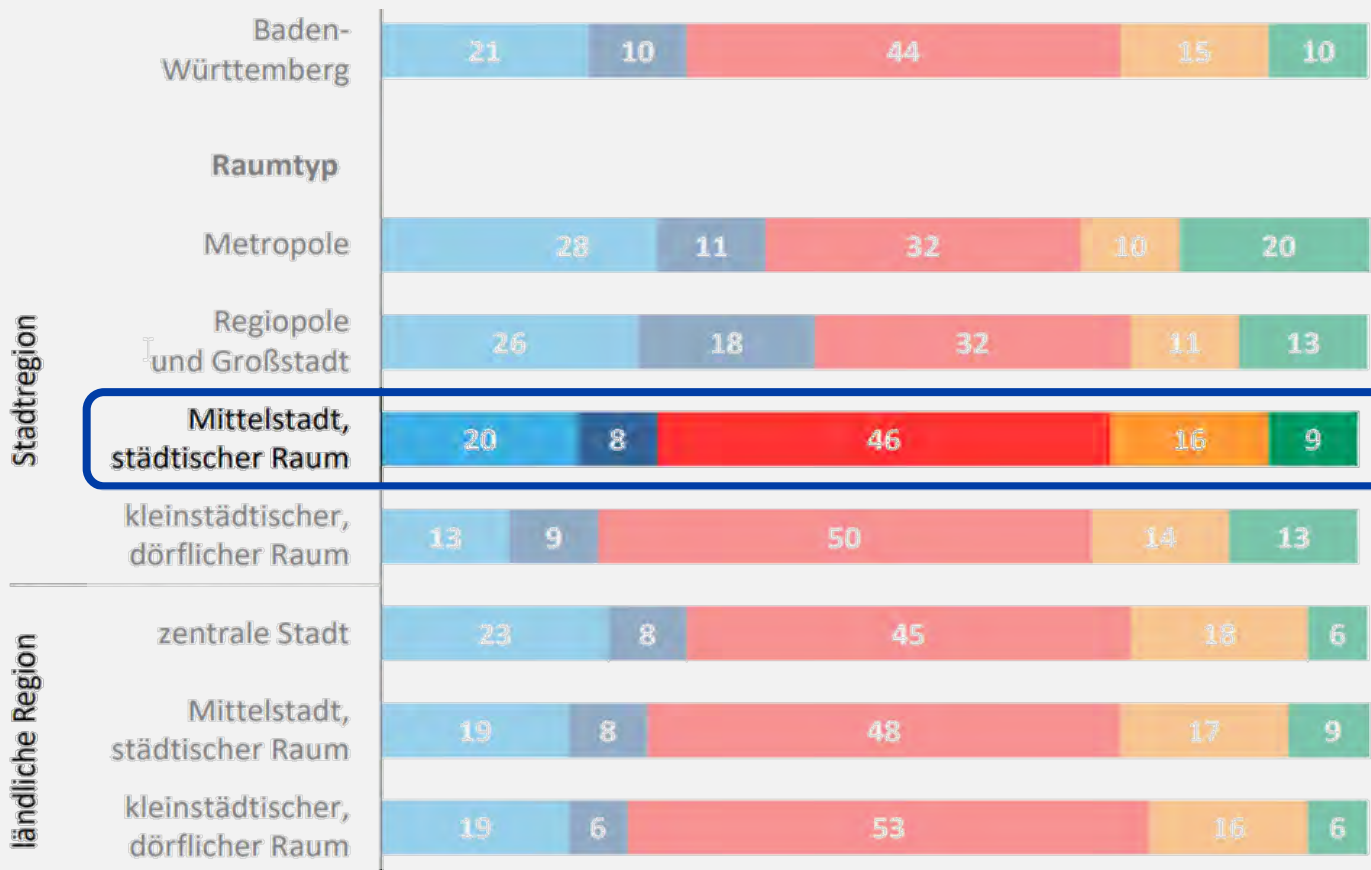
MIV-Fahrer



Fahrrad



Zu Fuß



Quelle: INFAS GmbH. Personenverkehr in Stadt und Land i.A. des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, 2017.

Laut MiD (Mobilität in Deutschland) werden **in Baden-Württemberg** im Schnitt fast **60% aller Wege mit dem Pkw** zurückgelegt.

Der Anteil des **Fußverkehrs** liegt bei **21 %**. Sowohl die Nutzung des **Fahrrads** als auch des **ÖPNV** liegt landesweit bei **ca. 10%**.

Überlingen gilt als **Mittelstadt bzw. städtischer Raum**. Dieser Raumtyp entspricht mit einem MIV-Anteil von ca. 62 % sowie einem Anteil des Radverkehrs von 8 % und Fußverkehrs von 20 % in etwa dem Landesschnitt.

GRUNDLAGEN ZUR MOBILITÄT IM LANDKREIS

Der Modal Split des Bodenseekreis

Modal Split



ÖV



MIV-Mitfahrer



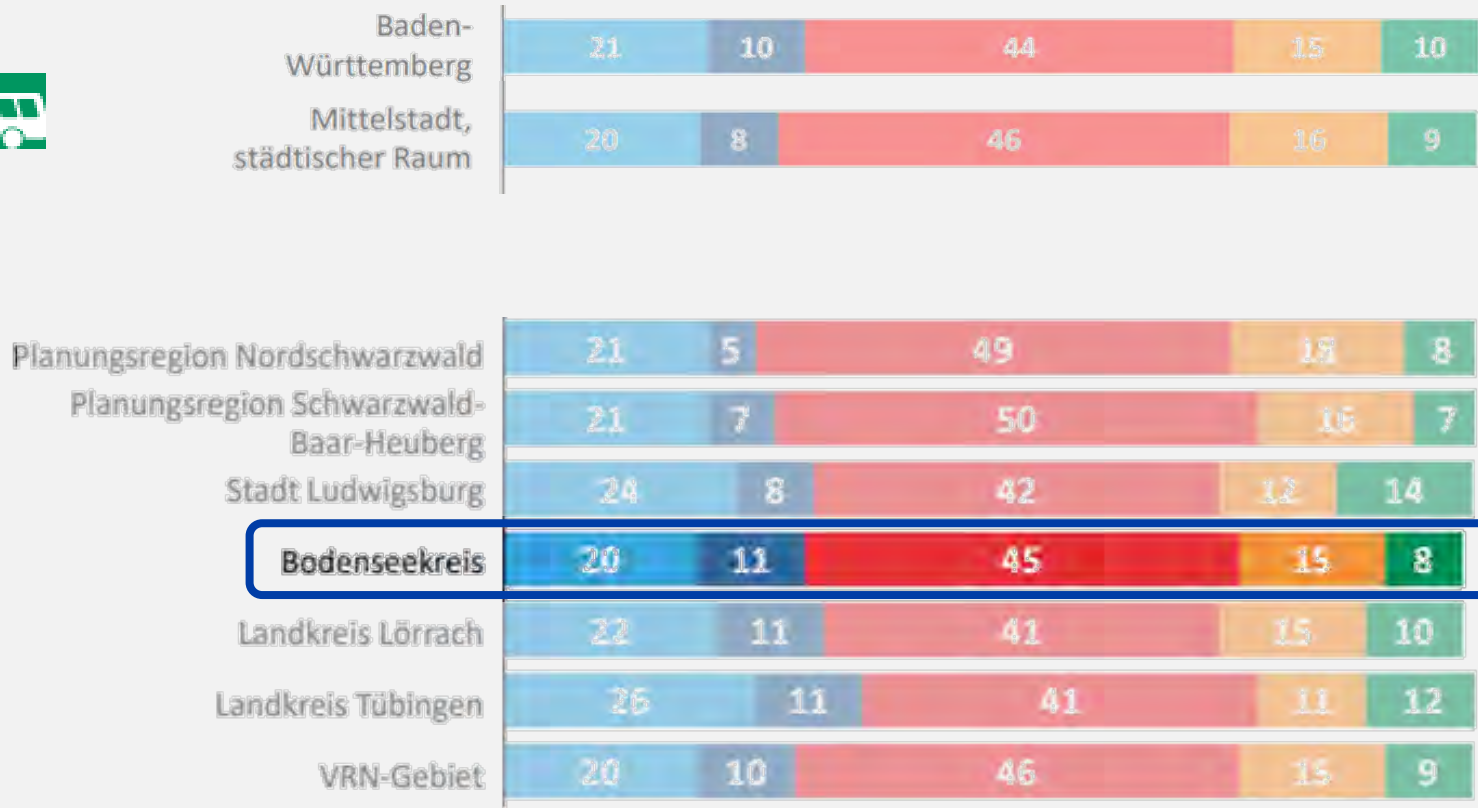
MIV-Fahrer



Fahrrad



Zu Fuß



Quelle: INFAS GmbH. Personenverkehr in Stadt und Land i.A. des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, 2017.

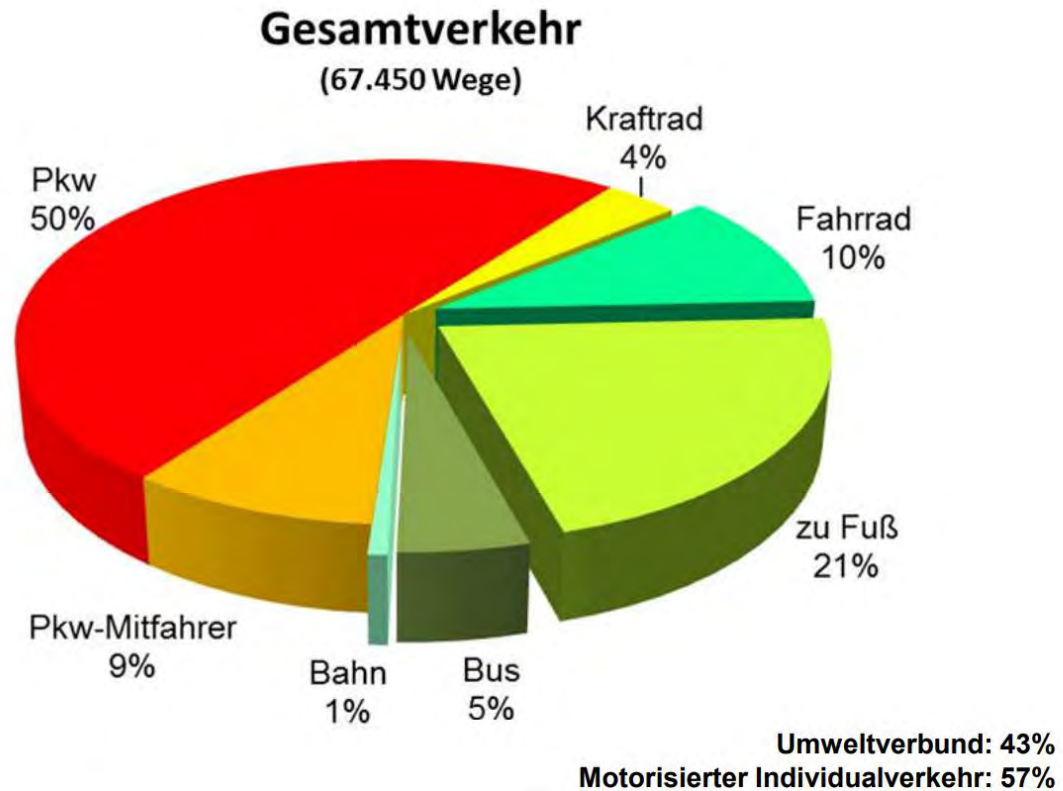
Der MiD hat für den **Bodenseekreis** ermittelt, dass **60 % der Wege mit dem Pkw/** anderen motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Der **Anteil des Fußverkehrs** liegt bei **einem Fünftel**, der **Anteil des Radverkehrs** bei **11 %** und der des **ÖPNV** bei **8 %**.

Der Modal Split des **Bodenseekreises** **entspricht** damit in etwa dem **Landesschnitt** sowie dem Schnitt des Raumtypen „**Mittelstadt, städtischer Raum**“, welchem die Stadt Überlingen zugeordnet ist.

GRUNDLAGEN ZUR MOBILITÄT IN ÜBERLINGEN

Der Modal Split in Überlingen



Quelle: Haushaltsbefragung 2013; in: Dr. Brenner Ingenieursgesellschaft mbH, Verkehrsberuhigung Innenstadt Radverkehrskonzept, 2015.

Der Modal Split der Stadt Überlingen besitzt im Vergleich zum Land Baden-Württemberg, dem Bodenseekreis, und zu anderen Mittelstädten einen **leicht erhöhten** Anteil am **MIV** und einen **leicht geringeren** Anteil am **ÖPNV**, wobei die stärksten Abweichungen gegenüber den landesweiten Zahlen bestehen.

Der Anteil des **MIV** entspricht in Überlingen 63 % und liegt damit **4 Prozentpunkte über dem Landesschnitt**.

Beim **ÖPNV** liegt Überlingen mit einem Anteil von 6 % insgesamt **4 Prozentpunkte unter dem Landesschnitt**.

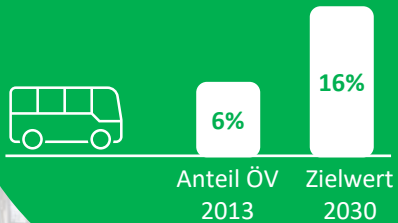
Die **Fußgänger- und Radfahreranteile** entsprechen dem Durchschnitt.

EXKURS: MOBILITÄTSZIELE IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Die Stadt Überlingen bezieht sich bei der Zielsetzung zukünftiger Mobilitätsplanung auf die übergeordneten Zielen des Landes Baden-Württemberg

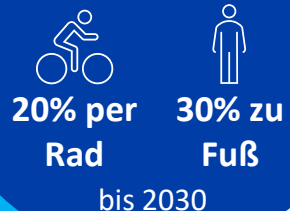
VERNETZTE STADT

Ziel: **Stärkung** des lokalen und regionalen **ÖPNV**-Angebots;



KOMPAKTE STADT

Ziel: Stadt der kurzen Wege



SICHERE STADT

Ziel: Verbesserung der Radinfrastruktur; dadurch Reduktion der Verkehrsunfälle

RAD-
VERKEHRS-
KONZEPT
2015

46 MAß-
NAHMEN

UMWELTFREUNDLICHE STADT

Ziel: alternative klimabewusste Antriebsformen durch Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr

-55%
CO₂

NACHHALTIGE STADT

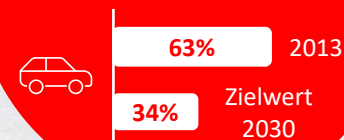
Ziel: Ausbau der E-Ladeinfrastruktur; Ausbau von Sharing- und On-Demand-Angebote



50% der PKW bis 2030 klimaneutral

AUTOREDUZIERTE STADT

Ziel: **Reduzierung des MIV**



Quelle: Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Verkehrsberuhigung Innenstadt Radverkehrskonzept, 2015.



STANDORTANALYSE & ERREICHBARKEIT DER FIRMA DIEHL

MAKROLAGE DES FIRMENSTANDORTS

Lage der Firma Diehl in der Bodensee-Region



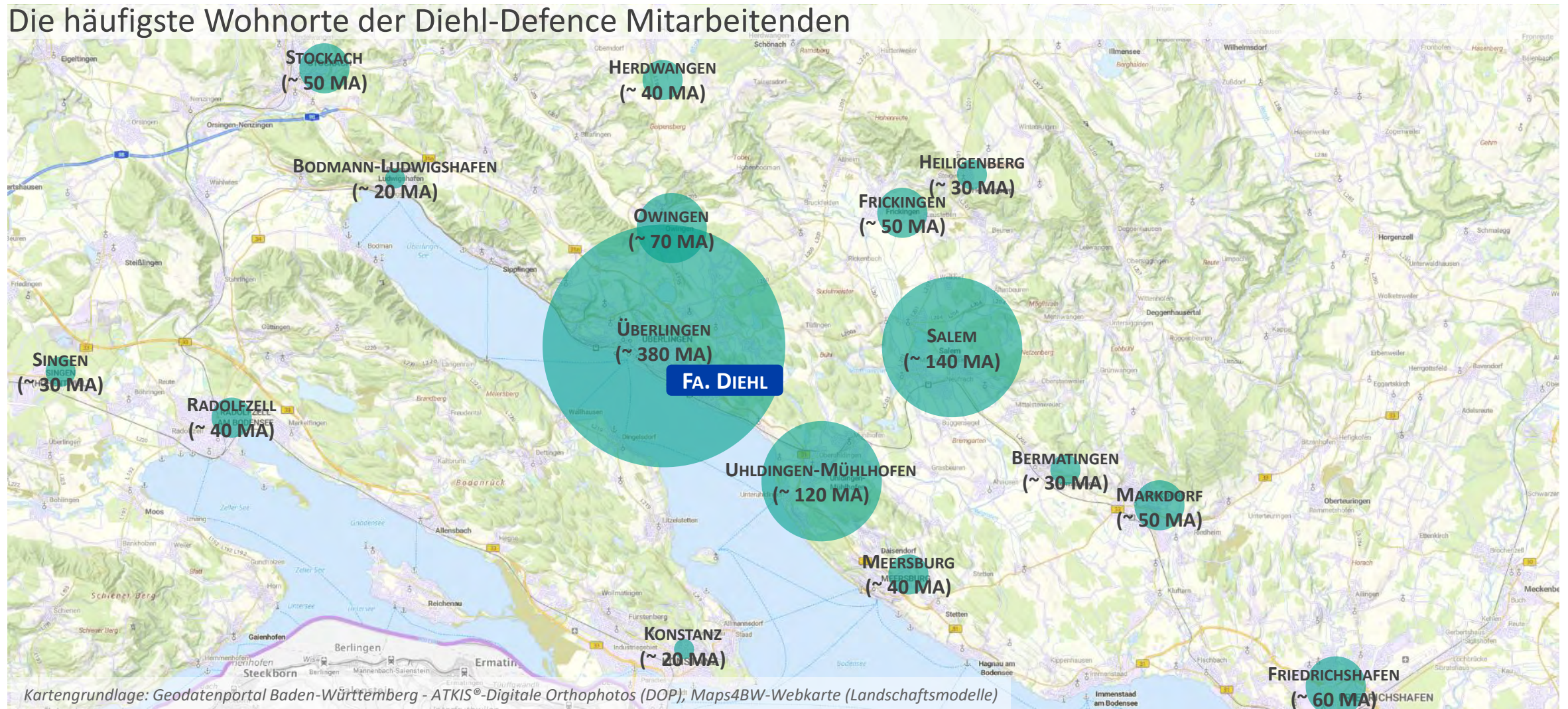
MIKROLAGE DES FIRMENSTANDORTS

Lage der Firma Diehl in Überlingen



WOHNOHRTE DER MITARBEITENDEN

Die häufigste Wohnorte der Diehl-Defence Mitarbeitenden



DIEHL-MITARBEITENDE

Die Arbeitswege der Mitarbeitenden*



INSGESAMT
~ 1.950 MA
AM STANDORT
ÜBERLINGEN

Ø 21,6 KM
ARBEITSWEG

< 15 KM
ARBEITSWEG FÜR
CA. 55 % DER
MITARBEITENDEN

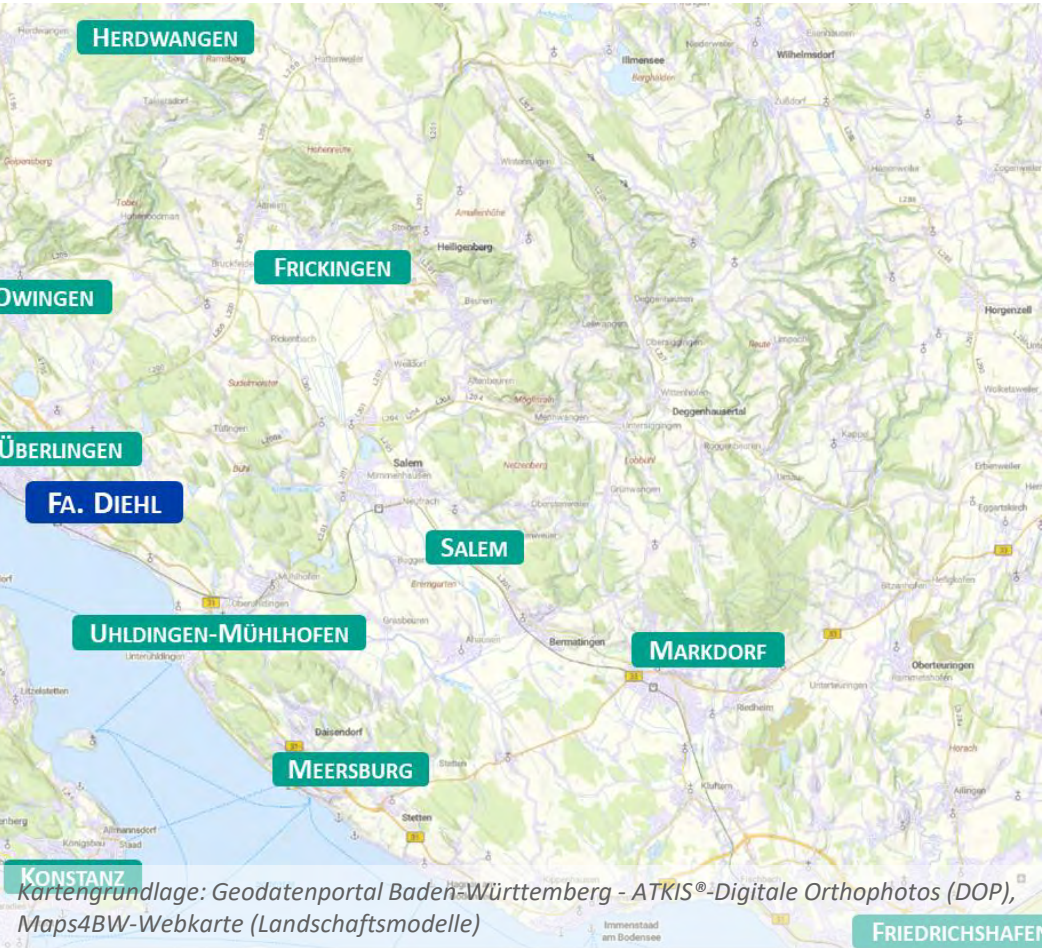
~ 25% MA
AUS ÜBERLINGEN

~ 5 % MA
MIT ARBEITSWEG
> 70 KM
(GGFS. REMOTE)

**Die dargestellten KPIs der wurden durch D&S auf Basis der Daten der Diehl-Defence Mitarbeitenden ermittelt und auf alle 1.950 Mitarbeitenden faktorisiert.*

ERREICHBARKEITSANALYSE DER FIRMA DIEHL

Erreichbarkeit Überlingens sowie der häufigsten Wohnorte



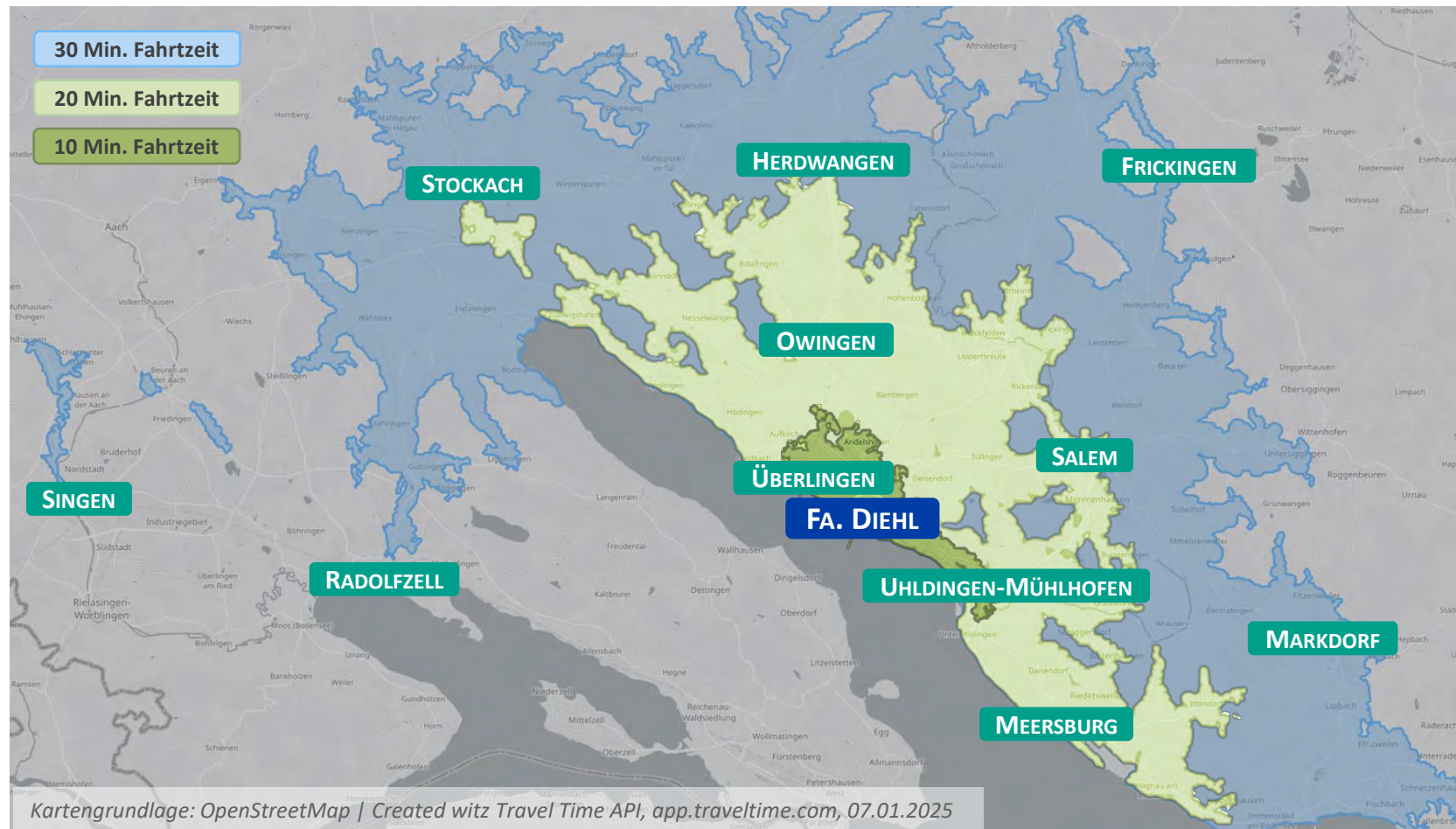
Etwas 60 % der Diehl-Mitarbeitenden haben eine Pendeldistanz von 16 km bzw. eine Pkw-Pendelzeit von 17 Minuten*

				
Überlingen	25 min	6 min	10 min	4 min
Überlingen Rathaus	31 min	7 min	12 min	6 min
Überlingen Hafen	31 min	7 min	16 min	8 min
Nußdorf Bahnhof	7 min	2 min	-	1 min
Uhl-lingen-Mühlhofen	1h 9 min	18 min	11 min	8 min
Salem	-	36 min	17 min	16 min
Friedrichshafen	-	1h 30 min	44 min	30 min
Pfullendorf	-	1h 50 min	1h 12 min	27 min
Owingen	-	36 min	26 min	13 min

* Zeiten unberücksichtigt der Staulagen.

ERREICHBARKEIT MIV

Gute Erreichbarkeit der Firma Diehl ÜBER DIE B31



Das Werksgelände befindet sich mit seiner südöstlichen Lage nahe der Rengoldhauser Straße und somit nahe dem Zubringer zur B31. Die BAB 98 kann über die B31 an der Anschlussstelle Stockach-Ost erreicht werden.

➤ Entfernungen zu den Bundes- und Landesstraßen

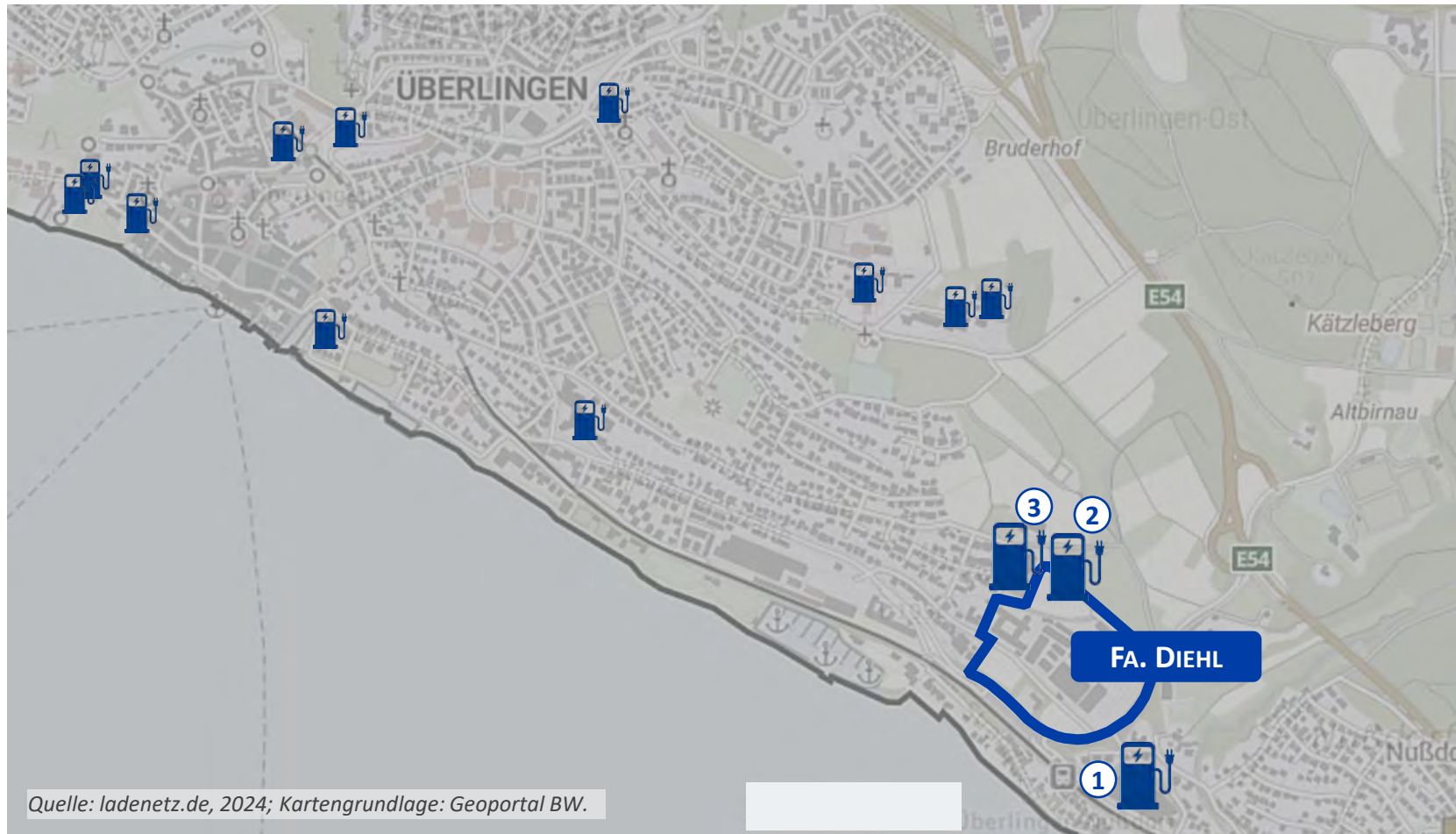
B31: ca. 6 Autominuten
L200: ca. 7 Autominuten
L200a: ca. 8 Autominuten

➤ Entfernungen zur Autobahn A98: ca. 20 Autominuten

➤ Entfernungen zur Stadtmitte ca. 5 Autominuten (ca. 2,4 km)

ERREICHBARKEIT LADEINFRASTRUKTUR

Gute Erreichbarkeit mehrerer Ladestationen im direkten Umfeld



E-Ladepunkte (MIV) im Stadtgebiet

Im Stadtgebiet von Überlingen gibt es im Bestand mehrere Ladestationen. Betreiber der meisten Ladestationen ist das Stadtwerk am See.

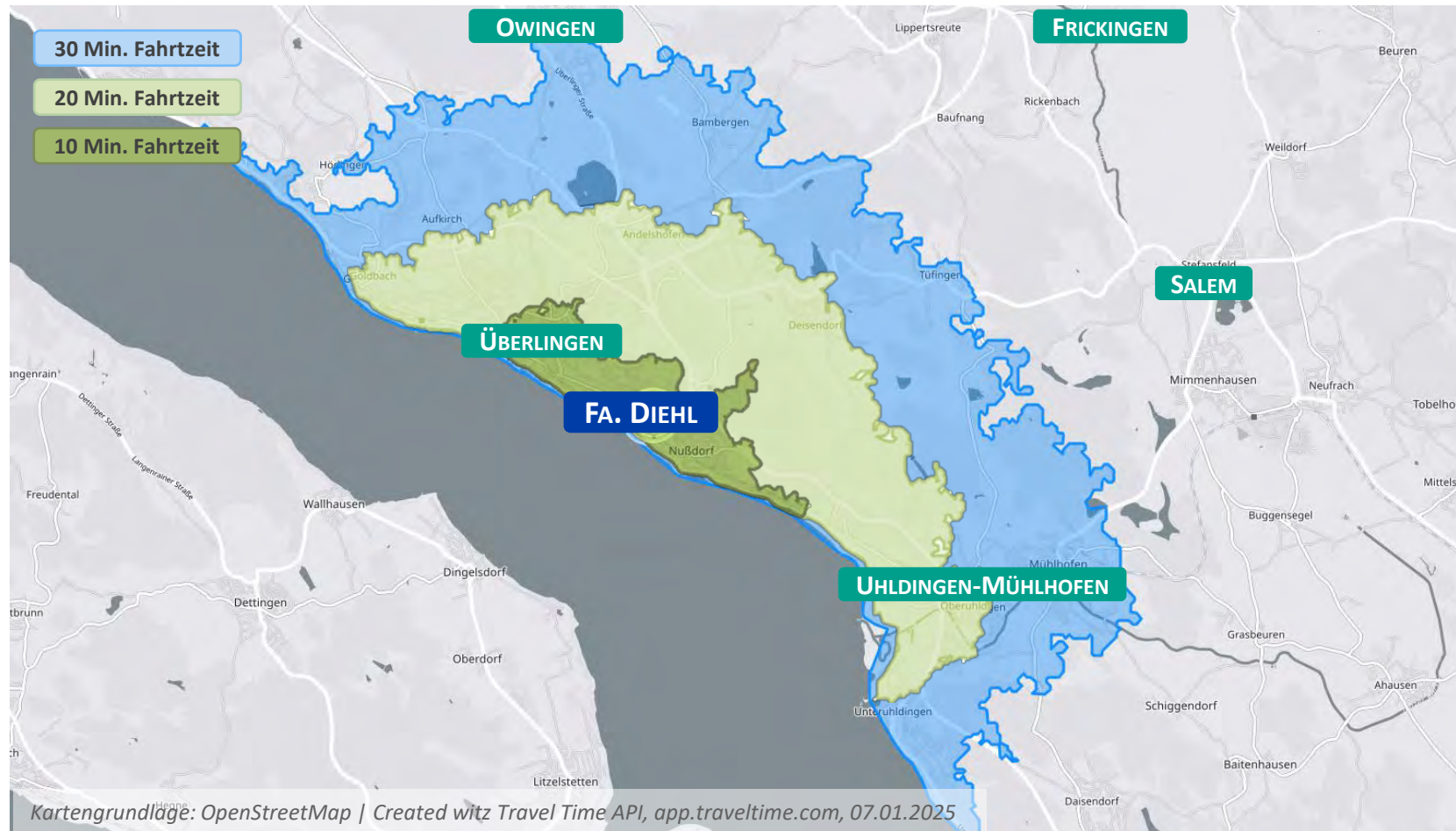
Im Umfeld der Firma Diehl sind drei Ladestationen vorhanden.

Die nächstgelegenen öffentlichen Ladepunkte sind:

- ① **Nußdorfer Straße**, 2 Anschlüsse, Betreiber: Stadtwerk am See (3Min.)
- ② **Alte Nußdorfer Straße**, 24 Anschlüsse, Betreiber: Stadtwerk am See (5 Min.)
- ③ **Kurt-Wilde-Straße**, 4 Anschlüsse, Betreiber: Stadtwerk am See (10 Min.)

ERREICHBARKEIT RADVERKEHR

Erreichbare Zielorte mit dem Rad in 30 oder weniger Minuten



Vorhandenes Radverkehrsnetz

Die Stadt Überlingen besitzt eine innerstädtische Radinfrastruktur sowie eine Anbindung an die übergeordneten Radwegeverbindungen des Landes- und Kreisnetzes. Der Bodenseeradweg ergänzt das Netz zusätzlich auf regionaler Ebene.

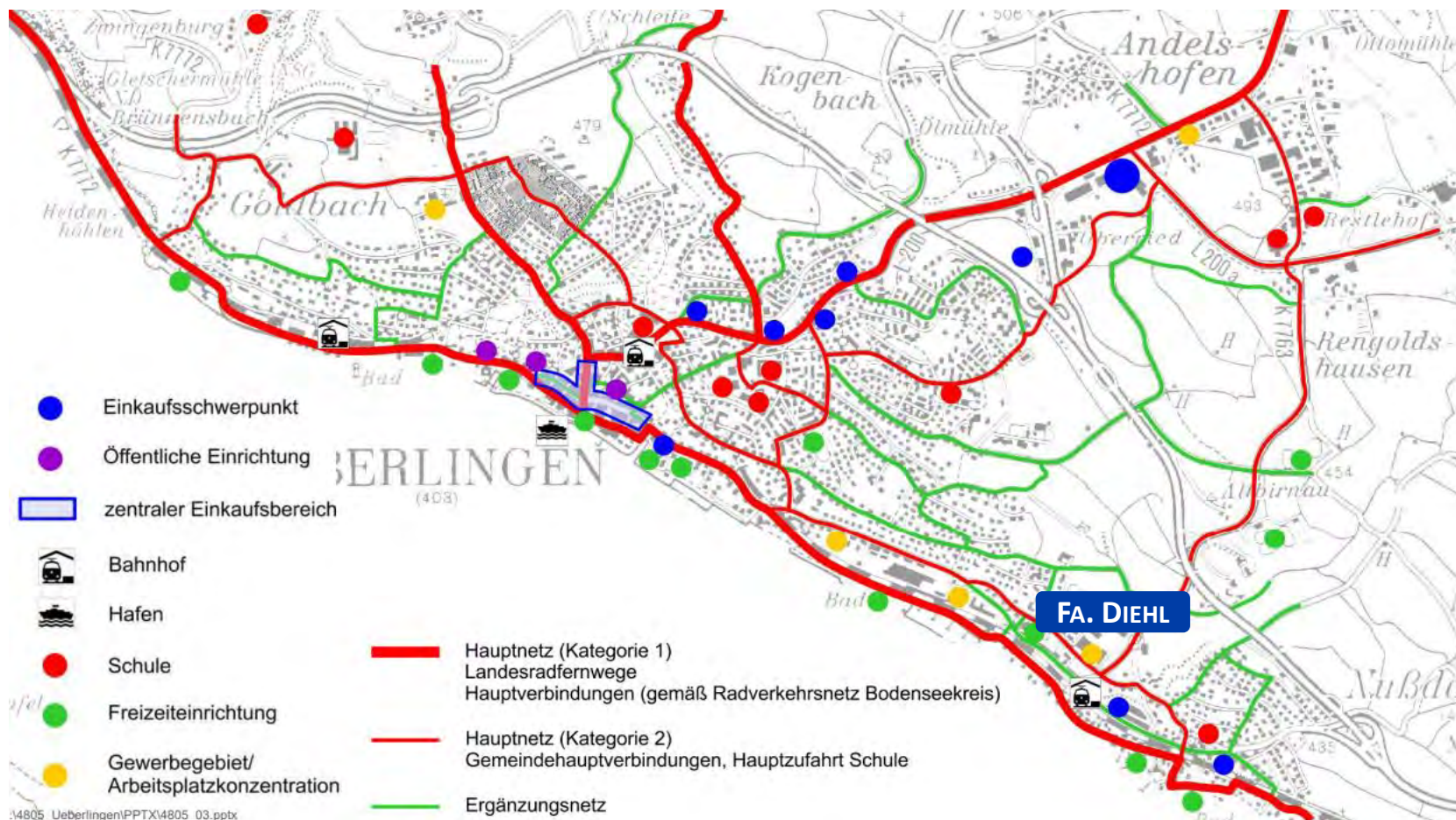
Das Werksgelände der Firma Diehl ist an das bestehende Radwegenetz angebunden.

Ladeinfrastruktur für E-Fahrräder

Aktuell steht eine Ladestation in Überlingen in der Christophstraße zur Verfügung.

ERREICHBARKEIT RADVERKEHR (II)

Zielnetz des Radverkehrskonzepts 2015 mit innerstädtischen Zielorten



Quelle: Dr. Brenner Ingenieursgesellschaft mbH, Verkehrsberuhigung Innenstadt Radverkehrskonzept, 2015.

Radverkehrskonzept von Überlingen

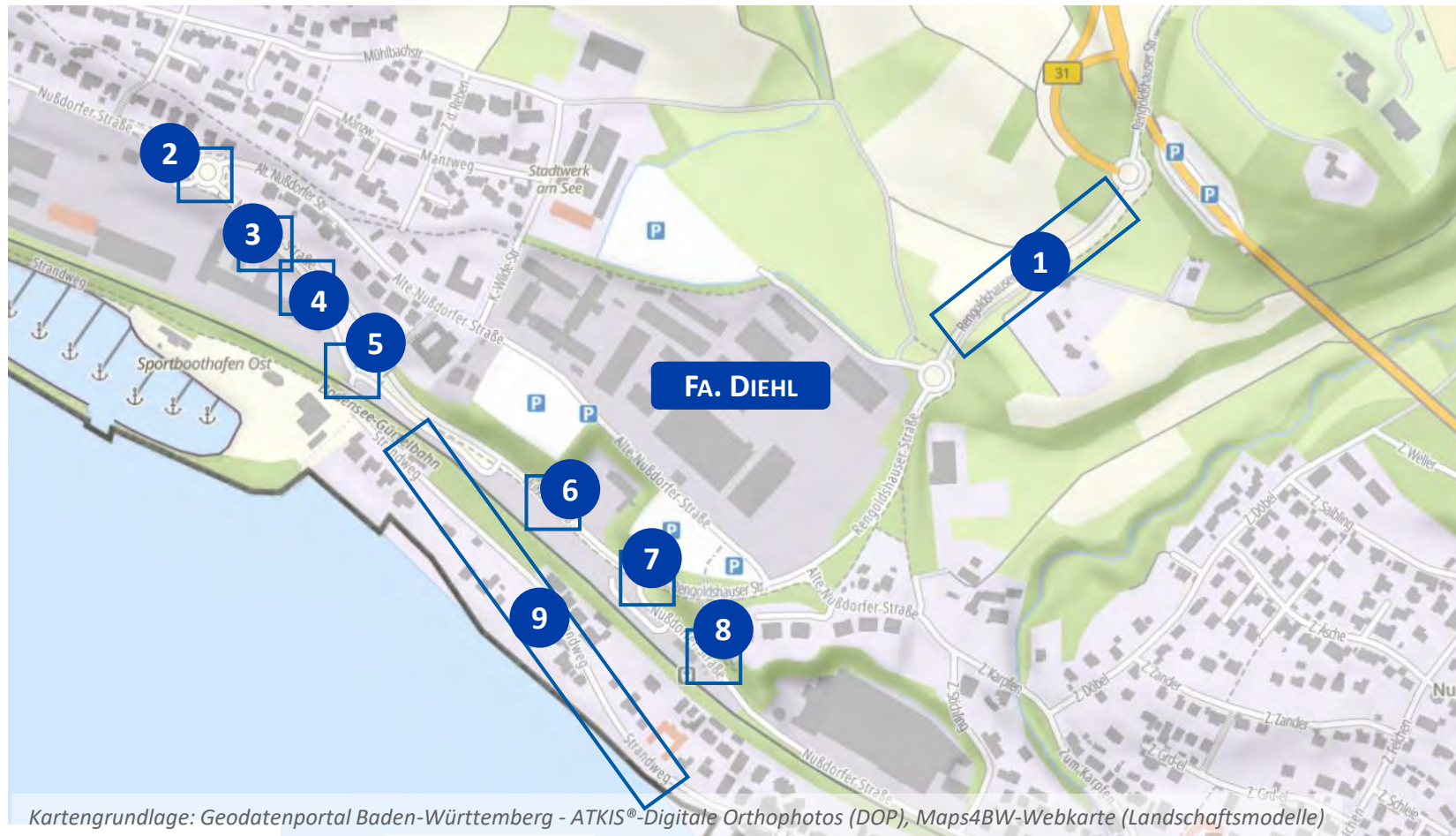
Die Stadt Überlingen hat 2015 ein Radverkehrskonzept erarbeitet, mit dem Ziel der Vernetzung innerstädtischer Zielorte und die Anbindung an außenliegende Ortsteile (siehe auch Maßnahmenkatalog). 2023 wurde mit der Umsetzung begonnen.

Die Firma Diehl ist im Radverkehrskonzept als innerstädtisches Ziel der Kategorie „Gewerbegebiet/ Arbeitsplatzkonzentration“ ausgewiesen.

Die Erreichbarkeit über das Haupt- und Ergänzungsnetz soll zukünftig entsprechend gestärkt werden.

ERREICHBARKEIT RADVERKEHR (III)

Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept im Umfeld der Fa. Diehl



- 1 Anlage eines straßenbegleitenden Zweirichtungsgeh-/ radwegs
- 2 Querungshilfe in der Kreiszufahrt mit Radfahrfurt oder separaten Kreiszufahrt
- 3 Entfernung/ Sicherung Absperrpfostens oder Einrichtung einer Einengung
- 4 Fußweg in beide Richtungen für den Radverkehr freigeben
- 5 Entfernung/Sicherung Absperrpfostens oder Einrichtung einer Einengung
- 6 Markierung einer Radverkehrs-furt für querenden Radverkehr
- 7 Überleitung zwischen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn
- 8 Bevorrechtigung des heute wartepflichtig geführten Radverkehrs
- 9 Erneuerung des Asphalt- bzw. Kiesbelags; ggf. erforderliche Breite von 3,50 m herstellen

ERREICHBARKEIT ÖPNV (BAHN)

Erreichbare Zielorte mit dem ÖPNV in 30 oder weniger Minuten



Anbindung an das ÖPNV-Netz

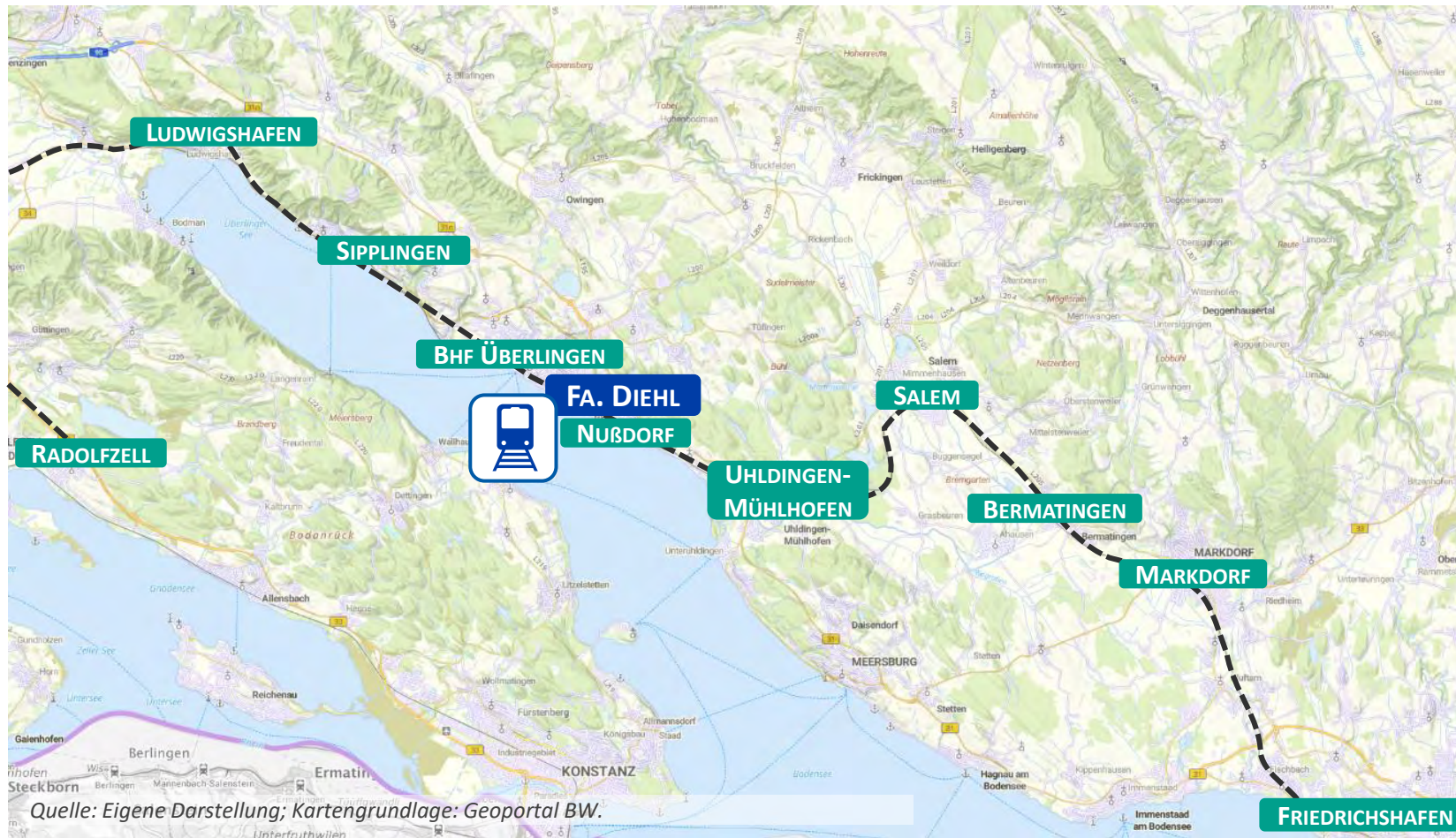
Das Unternehmensgelände der Firma Diehl liegt jeweils 33 Gehminuten vom Bahnhof Überlingen bzw. Busbahnhof und vom Landungsplatz/Hafen entfernt.

Mit der Bahnhaltestelle Überlingen-Nußdorf sowie der Bushaltestelle „Diehl“ direkt am Werksgelände ist die Firma Diehl an das ÖPNV-Netz angebunden. Zwei weitere Bushaltestellen sind fußläufig zu erreichen.

Das On-Demand-Angebot „emma“ ergänzt das ÖPNV-Angebot am Wochenende und an den Feiertagen.

ERREICHBARKEIT ÖPNV (BAHN)

Anbindung an das Schienennetz



Linie RB 31 / RE 3

Die Regionalbahnen RB 31 und RE3 verkehren entlang des Bodenseeufers zwischen Singen und Friedrichshafen.

Der RE3 hält derzeit nicht an der Haltestelle Überlingen-Nußdorf.

An der Haltestelle Überlingen-Nußdorf besteht damit die folgende Taktung:

- Linie RB 31 (Radolfzell – Friedrichshafen); Taktzeit zwischen 5:00 bis 1:00 Uhr im Stunden-Takt in beide Richtungen

ERREICHBARKEIT ÖPNV (BUS)

Erreichbare Zielorte mit dem ÖPNV in 30 oder weniger Minuten



Anbindung an das ÖPNV-Netz

Das Unternehmensgelände der Firma Diehl liegt jeweils 33 Gehminuten vom Bahnhof Überlingen bzw. Busbahnhof und vom Landungsplatz/Hafen entfernt.

Mit der Bahnhaltestelle Überlingen-Nußdorf sowie der Bushaltestelle „Diehl“ direkt am Werksgelände ist die Firma Diehl an das ÖPNV-Netz angebunden. Zwei weitere Bushaltestellen sind fußläufig zu erreichen.

Das On-Demand-Angebot „emma“ ergänzt das ÖPNV-Angebot am Wochenende und an den Feiertagen.

Anbindung an das Bus-Netz der Stadt Überlingen



Die Stadtbuslinie 5 verbindet das Firmengelände mit dem Busbahnhof, der Innenstadt und im Norden dem Gewerbegebiet „Oberried“.

Folgende Taktung verkehrt an der Bushaltestelle „Diehl“:

- Linie 5 (Busbahnhof – Bambergen Dorfstraße); Taktzeit zwischen 8:00 bis 20:00 Uhr im 2-Stunden-Takt
- Linie 5 (Busbahnhof – Deisendorf Deisend. Ortsmitte); Taktzeit zwischen 7:00 bis 21:00 Uhr im 2-Stunden-Takt

ERREICHBARKEIT ÖPNV (BUS)

Anbindung an das regionale Busnetz



Regionalbus Linie 7392 und 7395

Die Linien 7392 und 7395 verbinden Überlingen über die Haltestellen „Busbahnhof“ und „Landungsplatz“ mit den Städten Stockach und Friedrichshafen.

Folgende Taktung verkehrt an der Bushaltestelle „Diehl“:

- **Linie 7392** (Busbahnhof, Überlingen – Busbahnhof, Stockach); Taktzeit zwischen 7:00 bis 9:00 Uhr jeweils einmalig in beide Richtungen und zwischen 16:00 und 17:00 Uhr im 30-Minuten-Takt
- **Linie 7395** (Stadtbahnhof, Friedrichshafen – Busbahnhof o. Landungsplatz, Überlingen); Taktzeit zwischen 5:00 bis 9:00 Uhr im 15- bis 30-Minuten-Takt

Zwischen 9:00 und 16:00 Uhr besteht keine Abdeckung mit Regionalbuslinien.

ERREICHBARKEIT ÖPNV (FÄHRE)

Anbindung an das Fährennetz



Fährverbindungen

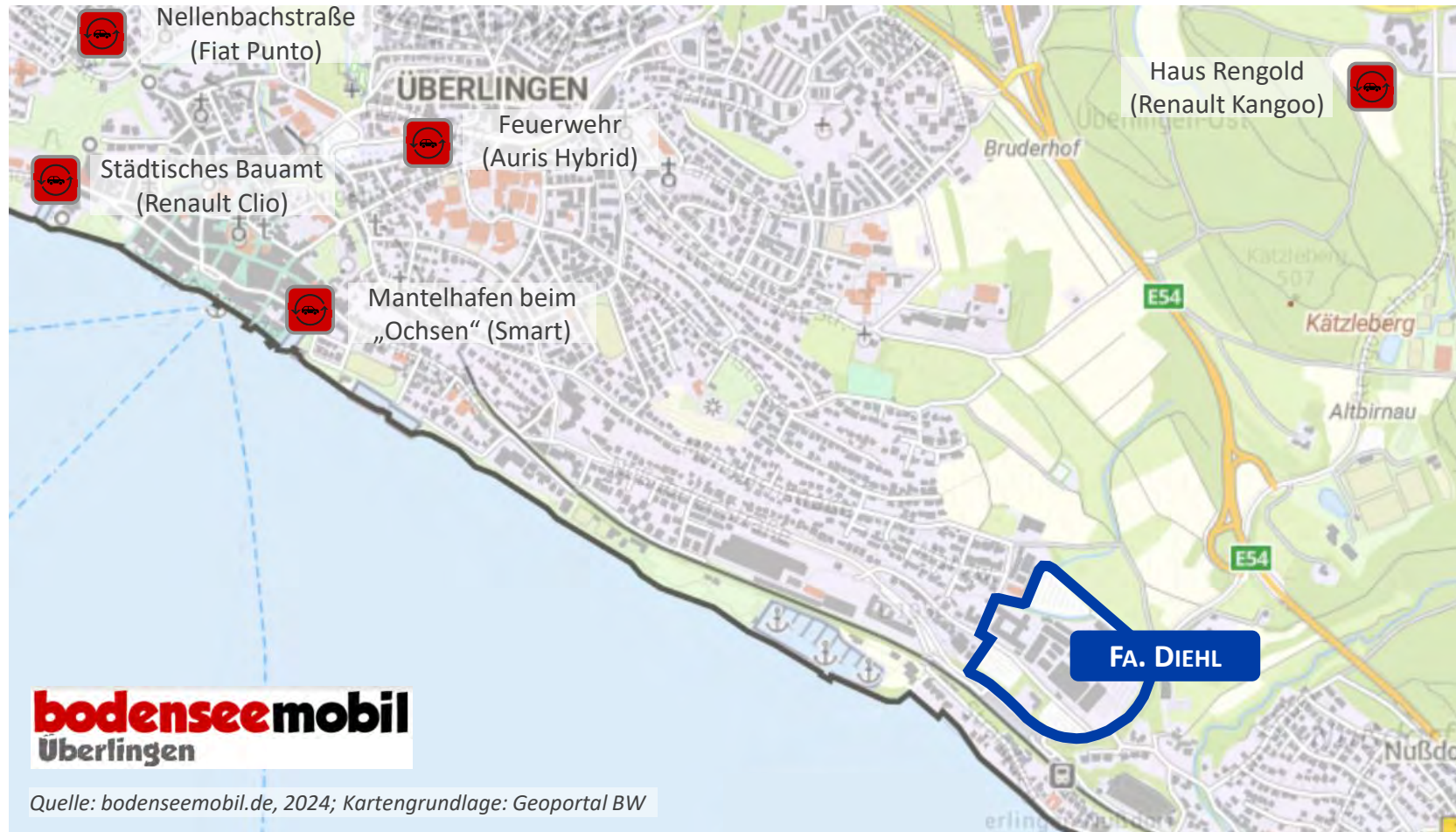
Vom Hafen in Überlingen aus verkehren Fähren in drei Richtungen (in Richtung Marienschlucht - touristisch genutzt). Der Hafen liegt in ca. 3 km Entfernung der Firma Diehl.

Folgende Taktung verkehrt am Hafen Überlingen:

- Nach Wallhausen zwischen 7:00 bis 18:00 im 1,5-Stunden-Takt in beide Richtungen
- Nach Dingelsdorf (Konstanz) zwischen 10:00 bis 18:00 bzw. 20:00 im 2-Stunden-Takt in beide Richtungen

ERREICHBARKEIT SHARING-ANGEBOTE (I)

Keine Verfügbarkeit Car Sharing-Station im Umfeld der Firma Diehl



Car Sharing Anbieter im Stadtgebiet

Der Car Sharing-Anbieter „Bodensee Mobil“ stellt eine Flotte mit 7 Fahrzeugen bereit (inkl. 1 Elektroauto). Die Standorte können über die App oder Webseite eingesehen werden.

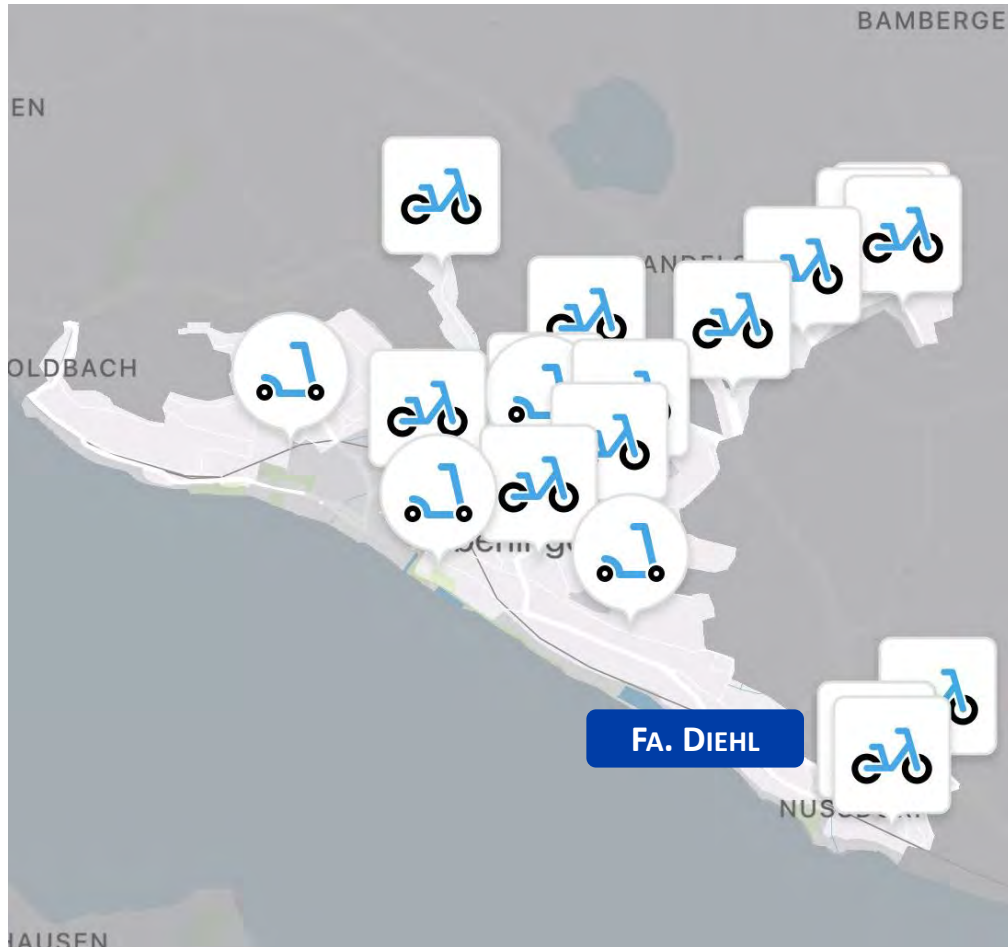
In direkter Umgebung des Standorts lässt sich zum Zeitpunkt der Analyse kein Sharing-Fahrzeug kartieren.

Die nächstgelegenen Fahrzeuge befinden sich an folgenden Orten:

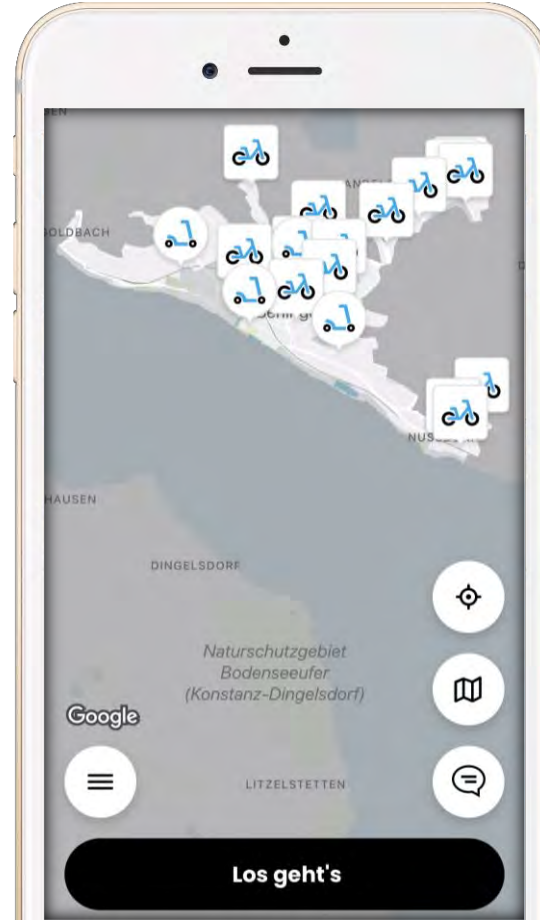
- Smart: am Mantelhafen beim „Ochsen“ (28 Min. zu Fuß)
- Auris Hybrid: neben der Feuerwehr (34 Min. zu Fuß)
- Renault Kangoo: am Haus Rengold (37 Min. zu Fuß)

ERREICHBARKEIT SHARING-ANGEBOTE (II)

Schlechte Nutzbarkeit des Bike- und E-Scooter Sharing-Angebots für Diehl-Mitarbeitende



Quelle: Dott-App, 2024



Sharing Angebot für Pedelecs und E-Scooter (seit 2022)

Seit Juli 2023 stehen nun, nach einer vorgeschalteten Testphase, insgesamt 50 Pedelecs und 200 E-Scooter in Überlingen zur Verfügung.

Das Sharing-Angebot ist nach dem Free-floating-System organisiert und wird durch den Anbieter TIER (zukünftig Dott) bereitgestellt. Zur Regulierung der Nutzung im Stadtraum wurden u.a. Fahrverbotszonen, Abstellverbotszonen sowie Miet- und Abstellzonen von der Stadt definiert.

In der Umgebung der Firma Diehl befindet sich keine der 12 Abstellzonen.



SWOT-ANALYSE

3

SWOT-ANALYSE

Stärken und Schwächen des vorhandenen Mobilitätsangebots am Werksgelände der Firma Diehl

Stärken

- Gute Anbindung des MIV an das lokale und regionale Straßennetz
- Direkte Lage am Bahnhof und der Bushaltestelle Überlingen-Nußdorf
- Gute bestehende Bus- und Bahnlinien zu zahlreichen MA-Wohnorten
- Mittlere bis schlechte Anbindung/Erreichbarkeit des südlichen Seeufers
- Anbindung an das Radverkehrsnetz der Stadt Überlingen
- Fußläufige Erreichbarkeit mehrerer Ladestationen für Pkws, jedoch keine Ladeoptionen auf dem Werksgelände

Schwächen

- Bahn- und Buslinien-Taktung außerhalb der Stoßzeiten lückenhaft und unattraktiv
- Busanbindung zu vielen Zielorten nur mittels ein oder mehrerer Umstiege
- On-Demand-Shuttle (emma) als ÖPNV-Ergänzung nur an Wochenenden und Feiertags verfügbar
- Keine Car-Sharing Station in mittelbarer Nähe
- Keine Pedelecs und E-Scooter im Umfeld des Werksgeländes zur Ausleihe vorhanden (Werksgelände liegt im Angebotsgebiet)

SWOT-ANALYSE

Bottlenecks und Handlungsbedarfe für die Optimierung des Mobilitätsangebots

Bottle Necks

- Lückenhafte ÖPNV-Taktung und teilweise umständliche Verbindungen als Hemmnis der Nutzung
- On-Demand-Shuttle außerhalb der regulären Arbeitszeiten
- Kein durchgängig gut ausgebautes/ sicheres Radwegenetz – Maßnahmen gem. Radwegekonzept definiert
- Topografische Situation nördlich und östlich teilweise als Hemmnis für den Radverkehr
- kein vorhandenes Sharing-Angebot am Werksgelände
- Anbindung der Fa. Diehl zum Bahnhof Überlingen mit Sharing-Angeboten nicht gut zu erreichen („letzte Meile“)
- keine Lademöglichkeit für E-Bikes

Handlungsbedarfe

- Höhere Taktung /Optimierung des ÖPNV-Angebots
- Ergänzung des ÖPNV mittels eines nutzbaren On-Demand-Shuttle bzw. Diehl-Shuttle
- Ausbau sicherer und witterungsgeschützter Radabstellmöglichkeiten (inkl. Ladeoption) auf dem Werksgelände
- Bereitstellung von Car-Sharing-Angeboten auf dem Werksgelände bzw. im nahen Umfeld
- Ausweitung des Pedelec- und Scooter-Sharing-Angebots im Umfeld der Firma Diehl
- Einrichtung von Ladestationen für E-Fahrzeuge
- Interne Förderungen für Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Anreize durch Benefits)



MOBILITÄT FIRMA DIEHL

4

MOBILITÄT IM BESTAND

Daten und Fakten

2024

Anzahl Mitarbeitende (MA)	1.600 MA Diehl Defence, + ca. 350 MA Diehl Aerospace → ca. 1.950 MA	Schichtzeiten sind zu vernachlässigen. Neben dem Werkschutz, der durchgehend schichtet, besteht aktuell eine Wechselschicht, die deutlich weniger als 50 MA betrifft.
Anwesenheitsquote	0,68 – 0,73 → 1.330 – 1.420 MA	Berücksichtigung von Dienstreisen, Urlaub, Home Office, Krankheit etc.
Pkw-Stellplätze (SP)	1.118 SP im Eigentum von Diehl + ca. 200 nutzbare SP (Kramer-Gelände) → ca. 1.300 SP	Fünf bestehende Parkplätze (P1, P2, P5, P6, P Nord), innere Stellplätze, Parkfläche auf Kramer-Gelände. Gemäß der VwV Stellplätze des Landes Baden-Württembergs besteht für die 1.950 MA ein Bedarf von ca. 650 SP (1 SP je 3 Beschäftigte bzw. 1 SP je 50-70 m ² NUF)
Fahrrad-Stellplätze (F-SP)	ca. 230 F-SP im Bestand	80 – 100 weitere Fahrradstellplätze sollen kurzfristig geschaffen werden.
ÖPNV	Bahnhof Überlingen / Nußdorf Bushaltestelle Diehl	Seit dem 01.04.2024 wird das Deutschland-Job-Ticket angeboten, dies wird derzeit von 91 MA genutzt.
Sonstiges	Jobrad / Fahrrad-Leasing Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ Aktion „Schritte-Challenge“	Seit 01.04.2024 wird ein Fahrrad-Leasing angeboten, dies wird derzeit von 164 MA genutzt.

MOBILITÄT IM BESTAND (II)

Stellplatzangebot von ca. 1.300 Stellplätzen auf etwa 26.000 m² Fläche



Parkplätze

Aktuell stehen fünf Parkplätze mit insgesamt etwa 1.100 Stellplätzen den Mitarbeitenden zur Verfügung.

Die abgebildeten Parkflächen umfassen eine Gesamtfläche von etwa 22.400 m², was etwa 80% der bebauten Fläche des Diehl-Werk-geländes (inkl. Außenanlagen).

Zudem gibt es 20 weitere, im Innenbereich des Werksgeländes verteilte Stellplätze sowie das ca. 10 Gehminuten entfernt liegende Kramer-Gelände mit einer Fläche von ca. 3.600 m² und ca. 200 weiteren Stellplätzen.

ENTWICKLUNGEN BIS 2027+

Stellplatzbedarf und Kapazitäten bis 2027 (nach Angaben Fa. Diehl)

	2024	2025	2027+
Anzahl Mitarbeitende (MA)	1.600 MA Diehl Defence, + ca. 350 MA Diehl Aerospace → ca. 1.950 MA	1.900 MA Diehl Defence, + ca. 350-400 MA Diehl Aerospace → bis zu 2.300 MA	2.000 MA Diehl Defence, + ca. 350-400 MA Diehl Aerospace → bis zu 2.400 MA
Anwesenheitsquote	0,68 – 0,73 → 1.330 – 1.420 MA	0,68 – 0,73 → 1.560 – 1.680 MA	0,68 – 0,73 → 1.630 – 1.750 MA
Pkw-Stellplätze (SP)	1.118 SP im Eigentum von Diehl + ca. 200 nutzbare SP auf Kramer-Gelände → insgesamt 1.300 SP		1.300 SP im Bestand + optionale Erweiterung um 300 SP → bis zu 1.600 SP möglich
Fahrrad-Stellplätze (F-SP)	ca. 230 F-SP im Bestand		ca. 230 F-SP im Bestand + kurzfristige Erweiterung um 80-100 SP → bis zu 330 F-SP möglich
Pkw-Stellplatzschlüssel	0,67 SP je MA (alle MA) 0,91 – 0,98 SP je MA (anwesende MA)		0,67 SP je MA (alle MA) 0,91 – 0,98 SP je MA (anwesende MA)
Fahrrad-Stellplatzschlüssel	0,12 F-SP je MA (alle MA) 0,16 – 0,17 F-SP je MA (anwesende MA)		0,14 F-SP je MA (alle MA) 0,19 – 0,20 F-SP je MA (anwesende MA)

ENTWICKLUNGEN BIS 2027+

Ermittlung des **Pkw-Stellplatzbedarf** nach VwV Baden-Württemberg auf Basis der Raumdaten

Raumnutzungskategorien	Fläche	SP-Schlüssel gem. VwV BW	SP-Bedarf
Büro Bestand (inkl. Mieterfläche, Außen-Nutzfläche, Reservefläche)	ca. 17.860 m ²	1 SP je 30-40 m ² NUF (2.1)	450 – 600 Stellplätze
Verkauf- und Ausstellungsfläche	ca. 220 m ²	1 SP je 20-30 m ² NUF (2.2)	ca. 10 Stellplätze
Werkstatt-, Produktions- und Lagerflächen	ca. 19.130 m ²	1 SP je 50-70 m ² NUF (9.1)	270 – 380 Stellplätze
Büro NEU	ca. 6.310 m ²	1 SP je 30-40 m ² NUF (2.1)	160 – 210 Stellplätze

Gemäß der aktuellen VwV Baden-Württemberg ergibt sich (auf Basis der Nutzflächenberechnung) für die Bestandsgebäude ein Stellplatzbedarf von 730 bis 990 Pkw-Stellplätze. Der Büroneubau mit ca. 6.310 m² löst einen zusätzlichen Bedarf von 160 bis 210 Stellplätzen aus.

Damit ergibt sich insgesamt für den Diehl-Standort in Überlingen ein **Stellplatzbedarf von 890 bis 1.200 Pkw-Stellplätzen**. Unter Berücksichtigung der ÖPNV-Verfügbarkeit in unmittelbarer Umgebung kann, gem. VwV ein reduzierter Stellplatzbedarf von 60 % angenommen werden. Eine entsprechende Reduzierung ist mit der genehmigenden Behörde der Stadt Überlingen abzustimmen.

ENTWICKLUNGEN BIS 2027+

Ermittlung des **Fahrrad-Stellplatzbedarf** nach VwV Baden-Württemberg auf Basis der Raumdaten

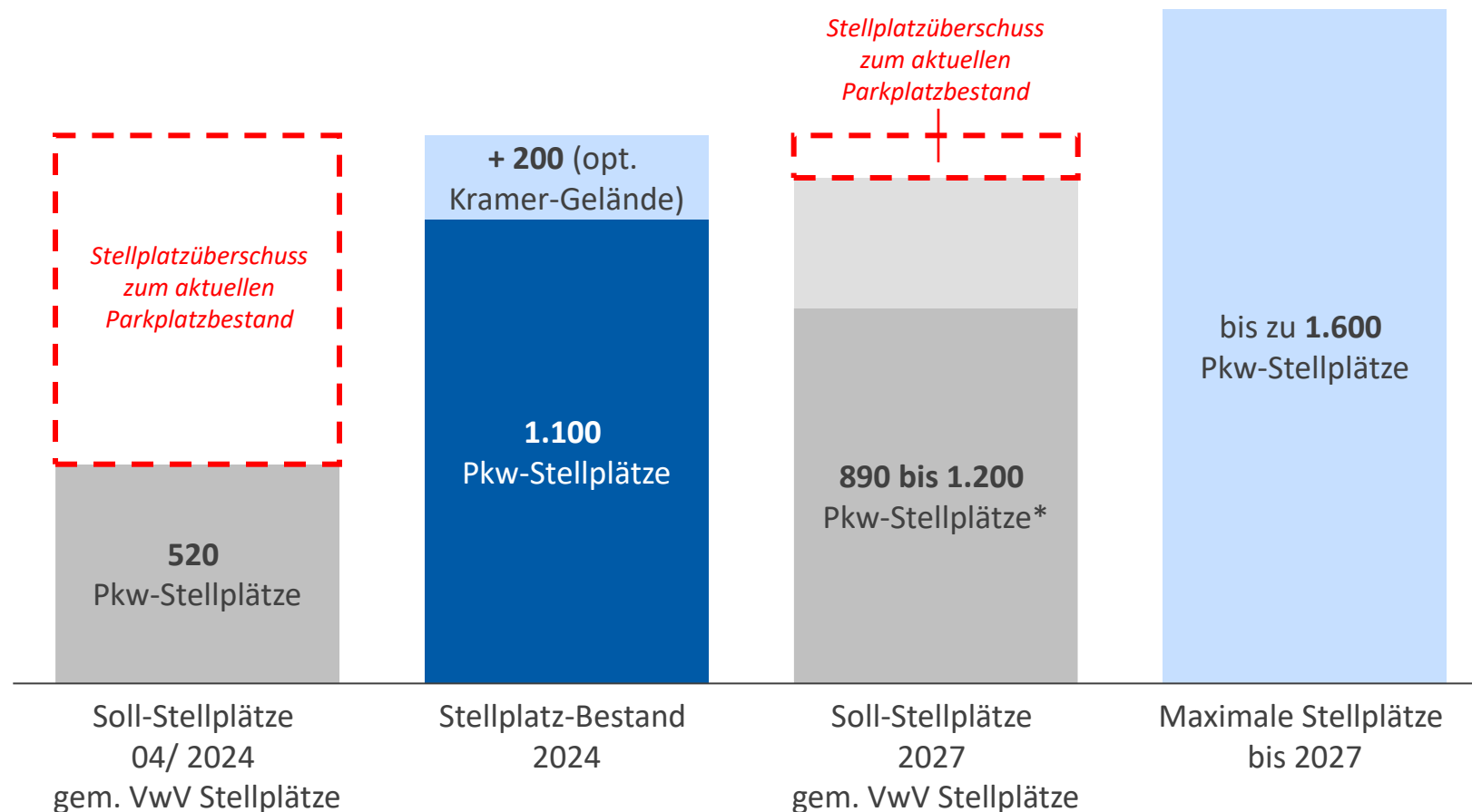
Raumnutzungskategorien	Fläche	SP-Schlüssel gem. VwV BW	SP-Bedarf
Büro Bestand (inkl. Mieterfläche, Außen-Nutzfläche, Reservefläche)	ca. 17.860 m ²	1 SP je 100 m ² NUF (2.1)	ca. 180 Stellplätze
Verkauf- und Ausstellungsfläche	ca. 220 m ²	1 SP je 70 m ² NUF (2.2)	ca. 5 Stellplätze
Werkstatt-, Produktions- und Lagerflächen	ca. 19.130 m ²	1 SP je 225 m ² NUF (11)	ca. 85 Stellplätze
Büro NEU	ca. 6.310 m ²	1 SP je 100 m ² NUF (2.1)	ca. 60 Stellplätze

Gemäß der aktuellen VwV Baden-Württemberg ergibt sich (auf Basis der Nutzflächenberechnung) für die Bestandsgebäude ein Bedarf von etwa 270 Fahrrad-Stellplätzen. Der Büroneubau mit ca. 6.310 m² löst einen zusätzlichen Bedarf von 60 Stellplätzen aus.

Damit ergibt sich insgesamt für den Diehl-Standort in Überlingen ein **Gesamtbedarf von 330 Fahrrad-Stellplätzen**.

STELLPLATZBEDARF BIS 2027+

Gegenüberstellung des Bestands zum Bedarf gemäß VwV Baden-Württemberg



Die aktuell zur Verfügung stehenden **1.100 bzw. 1.300 Stellplätze** entsprechen mehr als **200%** der nach **der VwV** von Baden-Württemberg erforderlichen **Anzahl** (Stand 04/2024 520 Stellplätze).

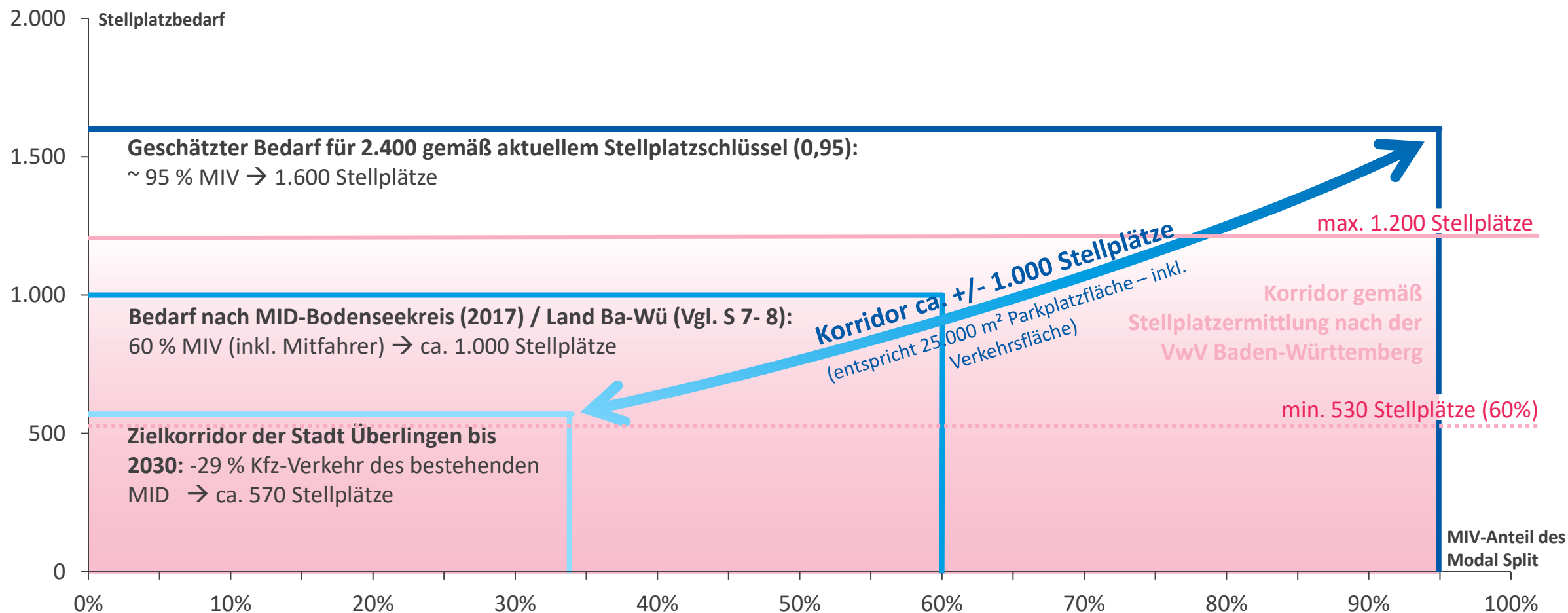
Mit neuer Ermittlung des Stellplatzbedarfs auf Basis der Nutzflächen (nicht mehr auf Basis der Beschäftigten) ergibt sich ein **Gesamtbedarf zwischen 890 bis 1.200 Stellplätzen**. Unter Anwendung der ÖPNV-Abzüge ist eine Reduzierung auf 60 % möglich (nach Abstimmung mit Behörde der Stadt Überlingen).

Damit können die gemäß der Bedarfs-ermittlung der VwV Baden-Württemberg erforderlichen Stellplätze mit dem vorhandenen Bestand nachgewiesen werden.

* Weitere Reduzierung notwendiger Stellplätze durch Einbindung einer Bewertung der ÖPNV-Erreichbarkeit möglich (Anhang 1) → - 40% der Stellplätze

STELLPLATZBEDARF BIS 2027+

Korridor für bis zu 2.400 Mitarbeitende (Anwesenheitsfaktor 0,7 → 1.680 MA)
im Vergleich zum Modal Split von Überlingen, Bodenseekreises und Landes Baden-Württembergs



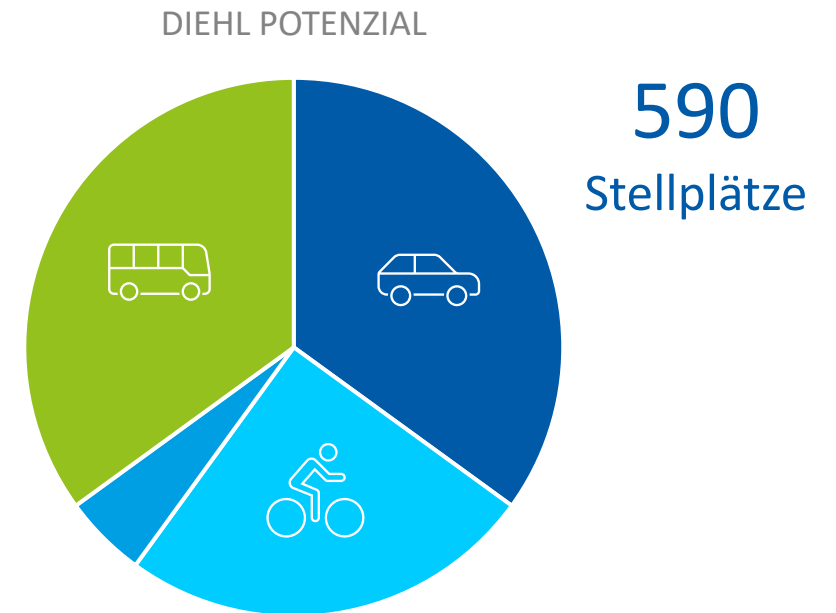
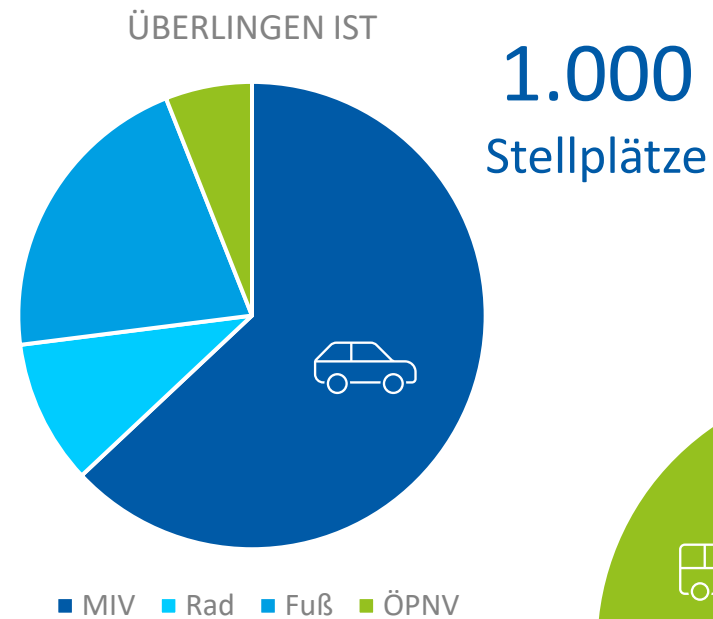
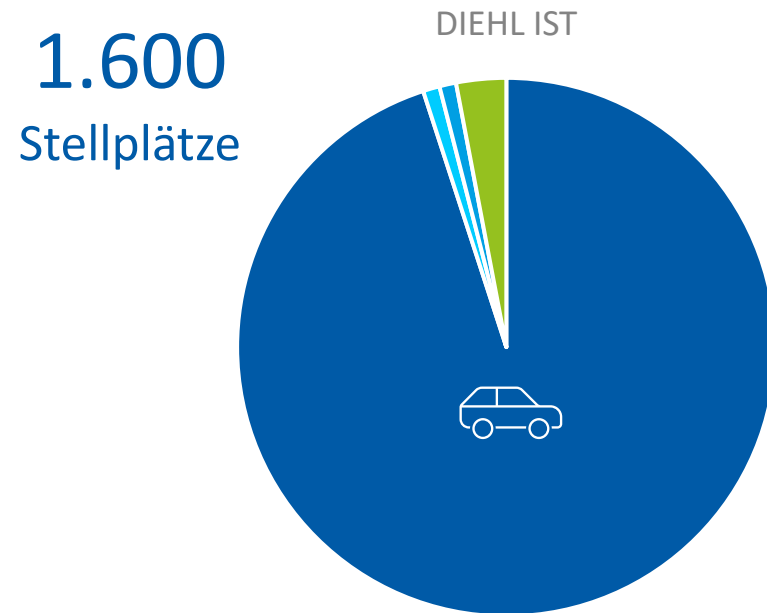
STELLPLATZBEDARF BIS 2027+

Ermittlung des Stellplatzbedarfs auf Basis des zu erwartender Modal Split der 2.400 MA bis 2027+

				
Nahbereich: < 5 km 550 Mitarbeitende (23 %)	10 % 55 Mitarbeitende	5 % 27 Mitarbeitende	80 % 441 Mitarbeitende	5 % 27 Mitarbeitende
Potenzialbereich: < 15 km 740 Mitarbeitende (31 %)	40 % 296 Mitarbeitende	15 % 111 Mitarbeitende	30 % 222 Mitarbeitende	15 % 111 Mitarbeitende
Randbereich: > 15 km 980 Mitarbeitende (41 %)	30 % 294 Mitarbeitende	5 % 49 Mitarbeitende	5 % 49 Mitarbeitende	60 % 588 Mitarbeitende
Außenbereich: > 50 km 130 Mitarbeitenden (5 %)	10 % 13 Mitarbeitende	0 % 0 Mitarbeitende	0 % 0 Mitarbeitende	90 % 117 Mitarbeitende
Prognose Modal Split der 2.400 Mitarbeitenden	ca. 660 Mitarbeitende (ca. 27 %)	ca. 190 Mitarbeitende (ca. 8 %)	ca. 710 Mitarbeitende (ca. 30 %)	ca. 840 Mitarbeitende (ca. 35 %)
Stellplatzbedarf unter Berücksichtigung des Anwesenheitsfaktors (0,7)	-	-	ca. 500 Rad-Stellplätze	ca. 590 Pkw-Stellplätze

STELLPLATZBEDARF BIS 2027+

Ein Vergleich aus aktuellen Bedarfen und den grundsätzlichen Potenzialen





MAßNAHMEN ZUR STÄRKUNG ALTERNATIVER MOBILITÄTSANGEBOTE

MAßNAHMEN IM ÜBERBLICK

Stärkung alternativer Mobilitätsangebote zur Reduktion des Stellplatzbedarfs auf dem Werksgelände der Fa. Diehl

OPTIMIERUNG MIV

SMART-PARKING NACHBARSCHAFT

BETRIEBLICHE MAßNAHMEN
(BEGLEITENDE MAßNAHME)

ANGEBOT PKW-SHARING

LADEINFRASTRUKTUR



TAKTVERDICHTUNG BUS /
SHUTTLE ZU STOßZEITEN

TAKTVERDICHTUNG SCHIENENVERKEHR

STÄRKUNG ÖPNV

AUSBAU RADINFRASTRUKTUR
(BEGLEITENDE MAßNAHME)

ANGEBOT RAD-SHARING

MAßNAHMEN ZUR STÄRKUNG DES BAHNVERKEHRS

Höhere Taktung des Schienenverkehrs



Ausgangslage und Ansatzpunkt:

Ein Großteil der Mitarbeitenden sind Pendelnde aus dem näheren Umfeld. Etwa 55% der aktuellen Mitarbeitenden haben im Wohnort eine Bahnhaltestelle, mit Verbindung nach Überlingen-Nußdorf. Insbesondere die lückenhafte Taktung stellt jedoch ein Hemmnis für die ÖPNV-Nutzung dar. In weiteren Wohnorten verkehren Stadt- und Regionalbusse (v.a. nördlich/ nord-östlich der Fa. Diehl).

Beschreibung der Maßnahme :

Um die Nutzung des Schienenverkehrs weiter zu erhöhen, bedarf es vor allem einer Verdichtung der Bahn-Taktzeiten. Mit einem Halt des RE 3 in Überlingen-Nußdorf kann dies u.a. umgesetzt werden. Zur Umsetzung der Taktzeitverdichtung ist die Kontaktaufnahme mit dem Netzbetreiber (DB Regio AG Baden-Württemberg) und ggfs. mit der Stadt Überlingen zwingend notwendig.

Mehrwert und Wirkung:

Eine verdichtete Schienenverkehrs-Anbindung (Taktung min. 30-minütig, wenig Umstiegsbedarf etc.) bietet am Standort der Fa. Diehl ein enormes Potential, aufgrund der direkten Lage am Bahnhof Ü.-Nußdorf. Damit besteht eine optimale Grundvoraussetzung zum Umstieg auf den öffentlichen Schienenverkehr. Zudem kann der nachzuweisende Stellplatzbedarf reduziert und Freiflächen anderweitig genutzt werden.

Geschätzte Reduzierung des MIV-Anteils in %-Punkten:



MAßNAHMEN ZUR STÄRKUNG DES BUSVERKEHRS

Höhere Taktung des Busverkehr / Ergänzung Shuttle-Service



Ausgangslage und Ansatzpunkt:

Ein Großteil der Mitarbeitenden sind Pendelnde aus dem näheren Umfeld. Etwa 40 % der Belegschaft hat im Wohnort eine Bushaltestelle mit Erreichbarkeit des Firmenstandorts in maximal 30 Minuten. Trotzdem ist der Busverkehr am Standort sehr unattraktiv. Gründe hierfür sind deutlich längere Pendelzeiten im Vergleich zum MIV, erforderliche Umstiegen, lückenhafte Taktzeiten etc.

Beschreibung der Maßnahme :

Um den Busverkehr zu stärken bedarf insbesondere kürzere Fahrtzeiten und engere Taktzeiten. Die Anpassung der regionalen bzw. kommunalen Linienpläne stellen hier einen möglichen Ansatz dar. Zur Umsetzung ist die Kontaktaufnahme mit dem Netzbetreiber (Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH) und mit der Stadt Überlingen zwingend notwendig.

Ergänzend kann ein firmeninterner Diehl-Shuttle eine Ergänzung zum öffentlichen Busangebot darstellen. Für ein detailliertes Konzept ist zunächst eine Bedarfserhebung zu prüfen und die firmeninterne Umsetzbarkeit zu klären.

Mehrwert und Wirkung:

Ein firmeneigener Diehl-Shuttle bietet insbesondere den Vorteil, gezielt auf die MA-Bedarfe einzugehen und diese abdecken zu können. Die Umsetzung wird auch wesentlich an der wirtschaftlichen Umsetzbarkeit.

Geschätzte Reduzierung des MIV-Anteils in %-Punkten: 



MAßNAHMEN ZUR STÄRKUNG DES RADVERKEHRS

Ausbau Radinfrastruktur – Begleitende Maßnahme



Ausgangslage und Ansatzpunkt:

In Überlingen besteht eine städtische Radwegeinfrastruktur, welche mittels des Radwegekonzepts von 2015 stetig verbessert werden soll (definierte Maßnahmen auch im Umfeld der Fa. Diehl - Vgl. S.21). Insbesondere im Norden und Osten des Werkes stellt jedoch die Topografie eine nicht veränderbare Herausforderung dar.

Beschreibung der Maßnahme:

Um dennoch die Radnutzung zu stärken, bedarf es neben dem Radnetzausbaus auch einer guten werksinterne Radinfrastruktur. Hierzu zählen sichere, witterungsgeschützte und dezentrale Fahrradstellplätze (überdachte Flächen, Fahrradboxen, ggfs. Ladesäulen) auf dem Werksgelände, welche barrierearm zu erreichen sind. Dazu zählen des Weiteren Umkleideräume inkl. Spinde, Duschen etc. für Pendelnde aus dem weiteren Umland.

Mehrwert und Wirkung:

In der Radinfrastruktur geht der Trend zunehmend hin zu hochwertigen E-Bikes oder häufig Sporträdern. Mithilfe von ausreichend sicheren Abstellmöglichkeiten können entsprechende Fahrzeuge im alltäglichen Berufs- und Pendelverkehr vermehrt etabliert werden.

Bei einem Modal-Split Anteil von 10 % Radanteil würde sich bis 2027+ (vsl. bis zu 2.400 MA) etwa ein Bedarf von rund 240 Fahrrad-Stellplätzen ergeben.

Geschätzte Reduzierung des MIV-Anteils in %-Punkten:



MAßNAHMEN ZUR STÄRKUNG DER SHARING-ANGEBOTE

Ausweitung des Rad-/ Scooter-Sharing Angebots



Ausgangslage und Ansatzpunkt:

In Überlingen besteht ein Sharing-Angebot des Anbieters TIER. Das System definiert verschiedene Abstellzonen / Verbotszonen. Im direkten Umfeld der Fa. Diehl sind keine Abstellzonen ausgewiesen, weshalb bislang keine Fahrzeugverfügbarkeit besteht.

Beschreibung der Maßnahme :

Insbesondere für Erreichbarkeit der „letzten Meile“ bzw. kurzen Entfernungen vom Diehl-Werksgelände in das nahe Umfeld bieten Sharing-Angebote ein großes Potenzial zum Lückenschluss. Eine Erweiterung des bestehenden Angebots in Überlingen bzw. die Ausweitung der Abstellzone auf dem Werksgelände oder im Umfeld ist daher anzustreben.

Mehrwert und Wirkung:

Die Einführung von Rad-Sharing (Pedelects) bietet eine optimale Ergänzung, um kurze Distanzen vom Werksgelände kurzfristig und flexibel erreichbar zu machen. Ein stationsgebundenes Fahrzeugangebot (am Werksgelände / Bahnhof Nußdorf) bietet eine hohe Garantie der Fahrzeugverfügbarkeit. Das Fahrrad unterliegt der Wetterabhängigkeit – um ein hoch flexibles Angebot auch für schlechte Witterung zu schaffen ist eine Verzahnung mit PKW-Sharing Angeboten sowie einem ÖPNV-Angebot wichtig.

Geschätzte Reduzierung des MIV-Anteils in %-Punkten: 2% 



MAßNAHMEN ZUR STÄRKUNG DER SHARING-ANGEBOTE

Angebot PKW-Sharing



Ausgangslage und Ansatzpunkt:

In Überlingen besteht ein Pkw-Sharing-Angebot des Anbieters „Bodensee Mobil“ mit einer Flotte von insgesamt 7 Fahrzeugen. Im Umfeld der Fa. Diehl befindet sich bislang keine Sharing-Station mit einem entsprechenden Fahrzeugangebot.

Beschreibung der Maßnahme :

Eine Ausweitung der Fahrzeugflotte und Sharing-Stationen auf dem Werksgelände der Fa. Diehl bzw. im nahen Umfeld bietet einen ergänzenden Mobilitätsbaustein und gute witterungsbeständige Verkehrsmittelalternative. Für eine entsprechende Ausweitung ist die Kontaktaufnahme mit dem Betreiber und ggfs. der Stadt Überlingen erforderlich. Mit einer Flächenbereitstellung (inkl. Ladesäule) auf dem Werksgelände kann eine Umsetzung schneller forciert werden.

Mehrwert und Wirkung:

Car-Sharing bietet für die witterungsunabhängige Erreichbarkeit verschiedener Zielorte und bei kurzfristigen Fahrten eine optimale Ergänzung. Auch Sonderfahrten (z.B. Post, Einkauf nach den Dienstzeiten) können komfortabel bewältigt werden. Mit einem entsprechenden Angebot wird die Erreichbarkeit Überlingens sowie einiger MA-Wohnorte deutlich verbessert (im Sharing-Netz u.a. Friedrichshafen, Markdorf, Immenstadt). Mittelfristig sollte gemeinsam mit dem Sharing-Betreiber eine Ausweitung des Gesamtnetz in das Umland forciert werden, um weitere Zielorte zu erschließen.

Geschätzte Reduzierung des MIV-Anteils in %-Punkten:



MAßNAHMEN ZUR STÄRKUNG ALTERNATIVER MOBILITÄT

Betriebliche Maßnahmen – Begleitende Maßnahme



Ausgangslage und Ansatzpunkt:

Neben den physischen Mobilitätsangeboten gilt es Anreize zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu schaffen. Zahlreiche Unternehmen bieten ihren Mitarbeitenden ein betriebliches Mobilitätskonzept, welche neben Nutzerspezifischen Anreizen auch Change-Management Ansätze beinhaltet.

Beschreibung der Maßnahme :

Unterschiedliche Ansatzpunkte fördern eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens weg von einer PKW-Mobilität:

- ✓ Jobticket: Förderung Deutschland-Ticket *(seit 01.04.2024 bei Fa. Diehl implementiert)*
- ✓ JobRad-Angebote *(seit 01.04.2024) bei Fa. Diehl implementiert)*
- ✓ Mobilitäts-Challenges (z.B. Radpendeln, Schritte-Challenges, Bahnnutzung, Spritsparen etc.)
 - Benefits/ Belohnungs-System bei entsprechender Verkehrsmittelnutzung
 - Unternehmenseigene Sharing-Fahrzeuge
 - Informationsplattformen zu alternativen Angeboten (z.B. ÖPNV-Infotafeln, Mitfahr-Portal)

Mehrwert und Wirkung:

Mit den betrieblichen Maßnahmen werden Anreize geschaffen, wodurch alternative Mobilitätsangebote für die Mitarbeitenden attraktiver oder sichtbarer werden. In Kombination mit verbesserten Infrastrukturangeboten wird zunehmend das multimodale Verkehrsverhalten gestärkt.

Geschätzte Reduzierung des MIV-Anteils in %-Punkten: 2% bis 6% 



MAßNAHMEN ZUR OPTIMIERUNG DES MIV

Ladeinfrastruktur



Ausgangslage und Ansatzpunkt:

Im näheren Umfeld des Werksgeländes befinden sich drei Ladepunkte. Diese sind öffentlich zugänglich. Entsprechend ist eine große Nachfrage und hohe Auslastung zu erwarten - eine eingeschränkte Verfügbarkeit ist wahrscheinlich.

Beschreibung der Maßnahme :

Hinsichtlich der zunehmenden MA-Zahl und der zunehmenden Elektrifizierung von Fahrzeugen wird die Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur auf dem Werksgelände empfohlen. Räumlich sind diese Stellplätze in priorisierter Lage zu verorten. Im Sinne einer ökologisch nachhaltigen Firmenflotte stellt die schrittweise Elektrifizierung der Diehl-Firmenflotte ein wichtiger Baustein dar. Für die Umsetzung ist eine entsprechende Anpassung der Firmenwagen-Richtlinie vorzunehmen.

Mehrwert und Wirkung:

Mit einer schrittweisen Umstellung der Firmenflotte auf elektrifizierte Fahrzeuge trägt die Fa. Diehl wesentlich zur Umsetzung der lokaler und übergeordneter Nachhaltigkeitsziele bei. Die Umsetzung von Ladeinfrastruktur auf dem Werksgelände fördert zusätzlich die E-Mobilität in der Belegschaft. Eine Öffnung für Privatnutzende kann einen zusätzlichen Mehrwert für das Teilgebiet (Anwohnende, Besucher) darstellen. Der lokale CO₂-Ausstoß kann reduziert werden und eine geringere Verkehrs-Lärmbelastung ist zu erwarten.

Geschätzte Reduzierung des MIV-Anteils in %-Punkten: ☐☐☐☐☐☐



MAßNAHMEN ZUR OPTIMIERUNG DES MIV

Smart-Parking Nachbarschaft



Ausgangslage und Ansatzpunkt:

Das Werksgelände der Fa. Diehl befindet sich in einer heterogenen Umgebung, welche in Teilen durch Gewerbe als auch Wohnen geprägt ist. Unter anderem befinden sich die Stadtwerke, die Deutsche Jugendherberge und kleinteiliges Gewerbe (Süd-Westen) in unmittelbarer Nähe. In der Mischung mit Wohnen im Umfeld und der damit einhergehenden zeitlichen Entzerrung der Parkraumnutzung bietet sich das Potenzial zur Doppelnutzung von Stellplätzen.

Beschreibung der Maßnahme:

Ein smart-Parking System, das in Kooperation neben Diehl mehreren Gewerbetreibenden tagsüber und Anwohnenden ggfs. abends/ nachts zur Verfügung steht, erhöht die Effizienz der Stellplätze und reduziert den Parkraumbedarf des Gesamtquartiers. Hierbei werden i.d.R. Stellplätze nicht Personen-/Wohnungsscharf vergeben, sondern nach Verfügbarkeit verteilt. Bündelungseffekte der einzelnen Parkraumbedarfe reduzieren hierbei die Spitzenlast, da kleinteilig organisierte Parkierungseinheiten höhere Puffer für maximale Parkbedarfe vorweisen müssen.

Mehrwert und Wirkung:

Neben den Vorteilen der Flächeneffizienz schafft die gemeinsame Verfügbarkeit zusätzlicher Stellplätze eine Akzeptanz bei den Anwohnenden. Der bestehende Parkdruck, kann innerhalb des Systems mit aufgenommen werden und hierdurch sogar eine Verbesserung des Status Quo erreicht werden.

Geschätzte Reduzierung des MIV-Anteils in %-Punkten: ☐☐☐☐☐☐



MAßNAHMENLISTE IM ÜBERBLICK (I)

Priorisierung der Einzelmaßnahmen und erste Schritte

	Maßnahme	Aufgabe Fa. Diehl	Zeitliche Umsetzung/ Frist	Zuständigkeit	Weitere Akteure	Priorität
1	Taktzeiterhöhung des Schienenverkehrs / zusätzlicher Halt des RE3	Kontaktaufnahme, Interessensbekundung und Verhandlung	Mittel- bis langfristige Umsetzung	DB Regio AG BW / Land BW/	Stadt Überlingen	1
2	Taktzeiterhöhung des regionalen Busnetz (u.a. Owingen, Frickingen, Stockach, Herdwangen, Meersburg)	Kontaktaufnahme, Interessensbekundung und Verhandlung	Kurz- bis mittelfristige Einleitung	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH	Stadt Überlingen	2
3	Konzeption und Umsetzung eines Diehl-Shuttle-Service	(In Abhängigkeit von Nr. 2) Konzeptionierung und Kalkulation, Betreiberanfragen	Kurz- bis mittelfristige Einleitung	Fa. Diehl	ggfs. in Abstimmung mit Stadt Überlingen	1
4	Planung und Umsetzung sicherer und witterungsgeschützter Fahrradstellplätze in ausreichender Anzahl (siehe Prognose)	Freiraum-Flächenplanung inkl. Verortung und Dimensionierung von Parkflächen; Abstimmung mit der Stadt Überlingen	Kurzfristige Umsetzung	Fa. Diehl, externe Planenden	Stadt Überlingen	1
5	Ausweitung der Car-Sharing Fahrzeugflotte mit Stationen auf dem Diehl Werksgelände	Kontaktaufnahme, Interessensbekundung und Verhandlung	Mittelfristige Umsetzung	Bodensee Mobil	Stadt Überlingen	2
6	Ausweitung der Abstellzonen für Bike- und Scooter-Sharing im Umfeld von Diehl	Kontaktaufnahme, Interessensbekundung und Verhandlung	Mittelfristige Umsetzung	TIER	Stadt Überlingen	3

MAßNAHMENLISTE IM ÜBERBLICK (I)

Priorisierung der Einzelmaßnahmen und erste Schritte

	Maßnahme	Aufgabe Fa. Diehl	Zeitliche Umsetzung/ Frist	Zuständigkeit	Weitere Akteure	Priorität
7	Planung und Implementierung einer Mobilitäts-Plattform (App)	Bieteransprache, Bündelung von Mobilitätsangeboten, Infoplattform, Übersicht von Benefits/ Belohnungen; Kommunikationsplattform (Mitfahr-Portal) etc.	Kurzfristige Einleitung	Fa. Diehl / externer Dienstleister	-	2
8	Planung und Umsetzung von Ladesäulen auf dem Werksgelände der Fa. Diehl	Parkflächenplanung inkl. Verortung und Dimensionierung von Ladesäulen; Abstimmung mit Stadtwerken	Mittelfristige Umsetzung	Fa. Diehl, externe Planenden	Stadt Überlingen	1
9	Prüfung, ggfs. Planung und Umsetzung von Smart-/ Nachbarschafts-Parking	Prüfung und Abstimmung der Umsetzbarkeit nachbarschaftlichen Smart-Parking (Mehrfachnutzung von Parkflächen)	Kurz- bis mittelfristige Einleitung	Fa. Diehl	Stadtwerke Überlingen, DJH, weitere Gewerbetreibende	3



MANAGEMENT SUMMARY

6

MANAGEMENT SUMMARY (I)

Analyseerkenntnisse und Stellplatzbedarfe

- Im Rahmen der Untersuchung und Ermittlung des Stellplatzbedarfs der Firma Diehl am Standort Überlingen wurde zunächst das bestehende Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden in Verbindung mit einer Herkunftsanalyse durchgeführt. Die Analyse ergibt, dass etwa **ein Viertel der Belegschaft** mit einem **Wohnort in Überlingen** einen Arbeitsweg von wenigen Kilometern hat. **Rund 55 %** der Mitarbeitenden haben einen **Arbeitsweg unter 15 km**.
- Trotzdem ergibt die Analyse im Modal Split einen **MIV-Anteil von über 95%**. Der Vergleich zum kommunalen wie Kreis- und Landesdurchschnitt (ca. 60%) verdeutlicht den enorm hohen Anteil der Pkw-Nutzenden, trotz kurzer Fahrtwege.
- Für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs ergibt sich **nach dem bestehenden Mobilitätsverhalten** der Mitarbeitenden ein **Bedarf bis 2027+ von bis zu 1.600 Stellplätzen**. Gemäß der von der Architektenkammer empfohlenen Berechnung nach der VwV Stellplätze BW ergibt sich bereit ein deutlich geringerer **Bedarf von 890 bis 1.200 Pkw-Stellplätze** (zzgl. optionaler Abzug in Höhe von 40 % für Stellplatzerreichbarkeit nach Abstimmung mit der Stadt Überlingen: 530 bis 720 SP) und **330 Fahrrad-Stellplätze**. Davon sind etwa **17,5 %** (160 bis 201 Pkw-Stellplätze / 60 Fahrrad-Stellplätze) dem **Büroneubau** zuzuweisen.
- Es zeigt sich, dass der **ermittelte Bedarf** bereits **durch den Pkw-Stellplatzbestand abgedeckt** werden kann und keine weitere Ausweisung von Parkflächen erforderlich ist.
- Aufgrund des überdurchschnittlich hohen MIV-Anteils sowie dem Ausbaupotential verschiedener Mobilitätsangebote schätzt D&S den ermittelten **Stellplatzbedarf und die bestehenden Parkflächen sehr hoch** ein. Der Vorschlag zur **Umsetzung verschiedener Mobilitätsmaßnahmen** zielt darauf ab, den bestehenden Modal Split der Belegschaft zugunsten alternativer Mobilitätsangebote zu verschieben und zu verändern. Als Konsequenz wird eine weitere Reduzierbarkeit von Pkw-Stellplätzen erwartet. Gleichzeitig kann damit der Bedarf und die Ausbauqualität von Fahrrad-Stellplätzen steigen.

MANAGEMENT SUMMARY

Wesentliche Handlungsfelder und Maßnahmen

- Nach Einschätzung von D&S ist vor allem das **Potential des verfügbaren Schienenverkehrs in unmittelbarer Nähe zu nutzen** und eine Verbesserung, in Abstimmung mit dem Verkehrsbetreiber, zu forcieren (u. a. Taktzeiten, Regionalbahnhalte).
- Für die Schließung weiterer ÖPNV-Netzlücken (v.a. im nördlichen / nord-östlichen Umland der Fa. Diehl) schlägt D&S zudem die Prüfung zur **Implementierung eines firmeneigenen Shuttle-Service** vor. Die Rentabilität und die Erfolgchancen eines entsprechenden Diehl-Shuttles sind vorab über die MA-Bedarfen und potentiellen Nutzendenzahlen zu überprüfen.
- Zur Steigerung des Radverkehrsanteil sind, nach Einschätzung von D&S, mit dem bestehenden Radwegenetz gute Grundvoraussetzungen gegeben. Um weitere Anreize und Begünstigungen zu schaffen, wird vor allem die **Verbesserung der Radinfrastruktur auf dem Werksgelände** empfohlen.
- Als ergänzende Mobilitätsbausteine können **verschiedene Sharing-Angebote** eine Anpassung des Mobilitätsverhaltens begünstigen und die Flexibilität für Mitarbeitende steigern.
- Unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenübersicht) sowie der Herkunftsanalyse (Nah-, Mittel-, Rand- und Außenbereich) wird ein **angepasster Bedarf 2027+** von Pkw- und Fahrradstellplätzen simulativ ermittelt. Danach kann ergibt sich, bei Umsetzung der relevanten vorgeschlagenen Maßnahmen, ein Bedarf **von ca. 590 Pkw-Stellplätzen und ca. 500 Fahrrad-Stellplätzen** ergeben.



**UNITING
OPPOSITES
TO CREATE
A WORLD
WE WANT
TO LIVE IN**



**DREES &
SOMMER**