



MOBILITÄTS-  
KONZEPT  
**TUTTLINGEN**  
**2035**

# VORWORT

Liebe Leserin, lieber Leser,

die aktuelle Situation führt es uns mehr als schmerzlich vor Augen: Unsere Gesellschaft ist noch viel zu stark auf fossile Energieträger angewiesen. Vor allem tut sie sich unwahrscheinlich schwer, dies schnell und spürbar zu ändern. Umso wichtiger ist es, alle sich bietenden Möglichkeiten zu nutzen, den Verbrauch fossiler Energie zu senken. Dies gilt auf für den Verkehr.

Allerdings ist genau dieses Thema emotional extrem aufgeladen. Fast jeder von uns fühlt sich als Verkehrsexperte und vertritt dabei klare Positionen. Auch in Tuttlingen. Denn nur wenige Themen werden im Gemeinderat so emotional diskutiert wie Verkehrsfragen. Gleichzeitig gibt es einen breiten Konsens, dass wir vor wichtigen Entscheidungen stehen: Auch in unserer Stadt wird es zunehmend eng, häufen sich Staus, werden Parkplätze zur Mangelware. Das allgemeine Bekenntnis zu einer Mobilitätswende ist dabei schnell formuliert. Heikel wird es allerdings regelmäßig dann, wenn konkrete Maßnahmen anstehen – vor allem, wenn man entscheiden muss, welcher Verkehrsform man in einem konkreten Fall den Vorzug geben will: Den Autos? Dem Radverkehr? Dem Fußverkehr? Oder dem ÖPNV?

Die dabei entstehenden Zielkonflikte lassen sich nur lösen, wenn möglichst viele Menschen in den Entscheidungsprozess einbezogen werden. Aus diesem Grund haben wir unser künftiges Mobilitätskonzept mit sehr vielen Akteurinnen und Akteuren vorbereitet und erarbeitet:

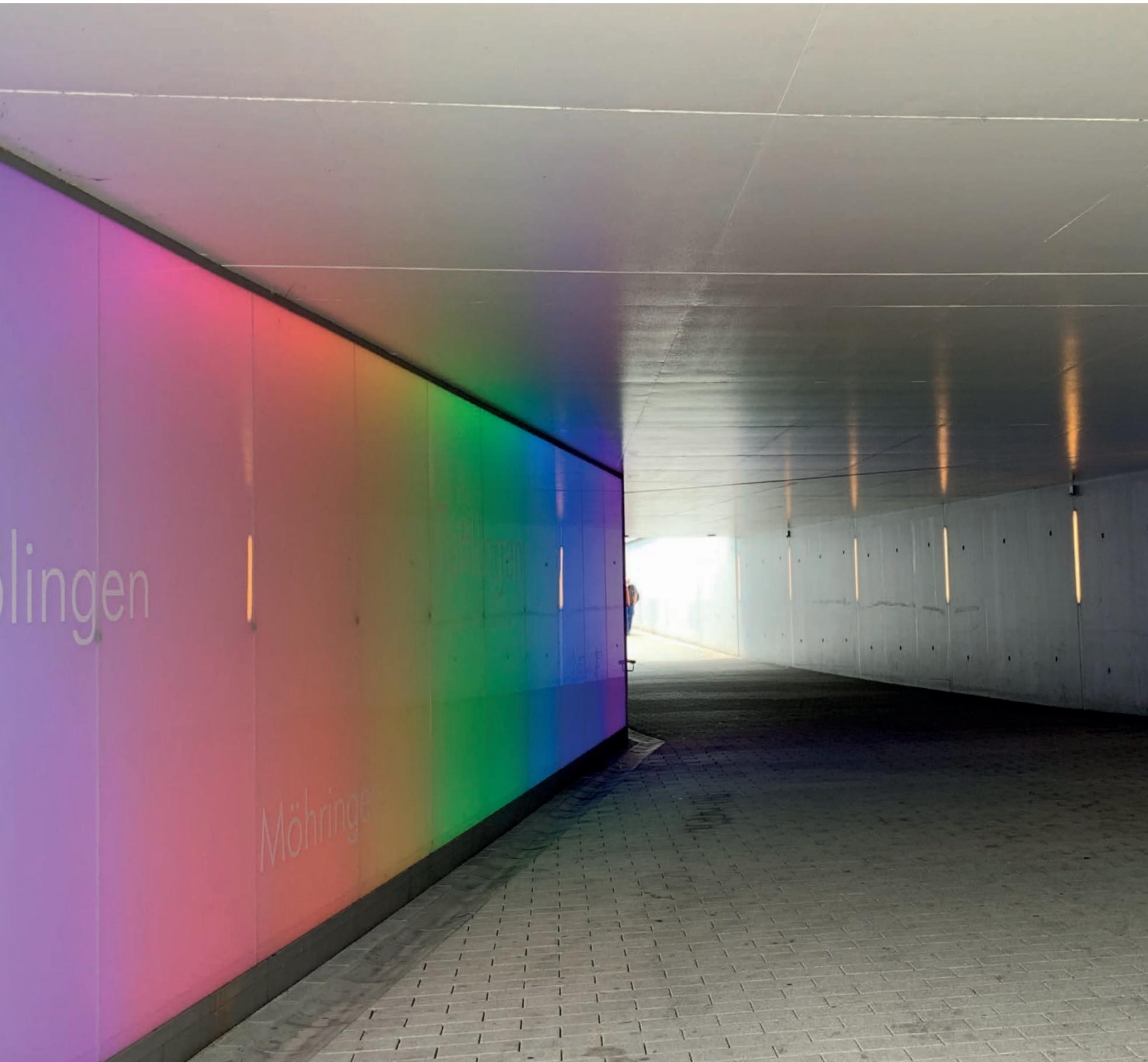
Eine interne Verwaltungsklausur gehörte ebenso zum Programm wie eine Klausurtagung des Gemeinderates sowie ein mehrtägiger Workshop mit Bürgerinnen und Bürgern. Die Ergebnisse dieser Runden flossen dann in das Mobilitätskonzept ein, das im Entwurf nun vor Ihnen liegt. Ich danke allen, die sich im Vorfeld an dem Prozess beteiligt und teilweise auch sehr viel Freizeit dafür investiert haben. Nun hoffe ich auf spannende und konstruktive Beratungen und gute Beschlüsse. Denn die Themen Verkehr und Mobilität werden uns noch lange beschäftigen.

Ihr Michael Beck  
Oberbürgermeister

# MOBILITÄTS- KONZEPT TUTTLINGEN 2035

## INHALT

<b>EINLEITUNG</b>	<b>7</b>		
<b>1 / METHODIK</b>	<b>8</b>		
<b>2 / BESTANDSANALYSE</b>	<b>20</b>		
INFRASTRUKTUR UND MOBILITÄTSANGEBOTE IN TUTTLINGEN	20		
UMSETZUNG MASTERPLAN 2025	37		
VERKEHRsverhalten	38		
ÜBERGEORDNETE ENTWICKLUNGEN UND TRENDS	48		
<b>3 / BAUSTEINE DES MOBILITÄTSKONZEPTES</b>	<b>58</b>		
LEITZIELE	63		
LEITBILD EINER NACHHALTIGEN MOBILITÄT TUTTLINGEN 2035	64		
HANDLUNGSFELDER	68		
STRATEGIEN UND MASSNAHMEN	70		
FOKUSRÄUME	71		
<b>4 / STRATEGIEN UND MASSNAHMEN JE HANDLUNGSFELD</b>	<b>72</b>		
<b>AKTIVE (NAH-) MOBILITÄTSFORMEN: FUSS- UND RADVERKEHR</b>	<b>72</b>		
SICHERES UND ATTRAKTIVES HAUPTFUSSWEGENETZ	74		
FUSSGÄNGERFREUNDLICHE QUERUNGEN	75		
GEPFLEGTE UND SICHERE TREPPEN UND RAMPEN	82		
KONTINUIERLICH ERGÄNZTE RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR	83		
PLANUNG UND BAU VORRANGNETZ RADVERKEHR	84		
SICHERE, PLANFREIE QUERUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR	90		
FAHRRADABSTELLANLAGEN	91		
<b>ÖFFENTLICHER VERKEHR</b>	<b>92</b>		
MASSGESCHNEIDERTE ÖPNV	94		
ATTRAKTIVE HALTESTELLEN UND BAHNHÖFE	95		
SHARING-ANGEBOTE	98		
KUNDENORIENTIERTES QUALITÄTSMANAGEMENT, KOMMUNIKATION U. VERTRIEB	99		
		<b>MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR</b>	<b>100</b>
		KFZ-VERKEHR AUF HAUPTACHSEN KONZENTRIERT	102
		GESTEUERTER PARKSUCHVERKEHR	103
		EFFIZIENT GENUTZTER PARKRAUM	104
		FLÜSSIGER KFZ-VERKEHR	108
		<b>UMLANDMOBILITÄT</b>	<b>110</b>
		REGIONAL VERNETZT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR	112
		ÜBERÖRTLICHE RADROUTEN	113
		INTERMODALE SCHNITTSTELLEN	114
		<b>STADTGESTALTUNG UND -ENTWICKLUNG</b>	<b>116</b>
		ERLEBENSWERTE INNENSTADT AN DER DONAU	118
		LEBENSWERTE ORTSDURCHFARTEN	119
		ZENTRALE AUTOARME WOHNQUARTIERE	122
		LEBENSWERTE QUARTIERE	123
		<b>MOBILITÄTSKULTUR, ÖFFENTLICHKEITSARBEIT</b>	<b>126</b>
		NEUE MOBILITÄT ERLEBEN	128
		NEUE MOBILITÄT KOMMUNIZIEREN UND GESTALTEN	129
		<b>IMPLEMENTIERUNG, EVALUIERUNG, VERSTETIGUNG</b>	<b>132</b>
		DAUERHAFTES MONITORING ALLER VERKEHRSTRÄGER	134
		<b>MASSNAHMENÜBERSICHT</b>	<b>137</b>
		<b>5 / FOKUSRÄUME</b>	<b>152</b>
		FOKUSRAUM INNENSTADT	152
		FOKUSRAUM TAKE-OFF GEWERBEPARK	166



# EINLEITUNG

Im Rahmen des Masterplans Tuttlingen 2025 hat AS+P vor 10 Jahren einen starken Fokus auf den Stadtverkehr gelegt. Viele der Vorschläge wurden sukzessive angegangen und teilweise umgesetzt. Andere Ansätze haben sich aufgrund aktueller Entwicklungen nicht durchsetzen lassen oder sind heute nicht mehr zu realisieren.

Heute sieht sich die Stadt Tuttlingen mit neuen Entwicklungen im gesamten Bereich der Mobilität im Allgemeinen und technischen Neuerungen konfrontiert. Zudem ergeben sich kurz- bis mittelfristig Chancen bzw. auch Restriktionen durch neue bauliche Entwicklungen im Stadtgebiet sowie durch anstehende Anpassungen im Bahn- und Busverkehr.

Im Bereich der Mobilität sind umfangreiche Veränderungen nicht zuletzt durch den bevorstehenden Klimawandel zu erwarten. Übergeordnete Trends wie etwa die Digitalisierung, neue nachhaltige Energieformen, Teilen statt Besitzen, Fahr- statt Stehzeuge, neue Formen der Mikromobilität und autonome Verkehrsmittel werden unsere Mobilität künftig prägen. Aber auch die klassischen Verkehrsmittel, das zu Fuß gehen und das Rad fahren, der ÖPNV und letztlich das Auto werden auch in Zukunft zum Stadtbild gehören. Urbane Mobilität beansprucht Platz und beeinflusst somit alle städtischen Räume in ihrer Funktion und Qualität.

Das vorliegende vorausschauende Mobilitätskonzept wurde deshalb auf Grundlage einer ganzheitlichen Strategie entwickelt, die alle Verkehrsträger sowie aktuell diskutierte Zukunftstrends einbezieht und auf unterschiedlichen Partizipationsebenen abgestimmt worden ist.

Das Mobilitätskonzept Tuttlingen 2035 wurde im Rahmen eines umfassenden Beteiligungsprozesses erarbeitet. Zielvorstellungen in Form eines Leitbildes wurden in Workshops definiert, ganzheitliche Strategien und Pilotprojekte herausgearbeitet sowie Wege zur Umsetzung aufgezeigt. Bestandteile dieser Strategie sind auch Vorschläge zu Verkehrsversuchen, die kurzfristig umgesetzt werden sollen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auf ihren zeitlichen Einsatz hin überprüft und gegebenenfalls in einen prozesshaften Zusammenhang gebracht worden.

# 1 / METHODIK

## AUSGANGSLAGE

WAS IST EIN MOBILITÄTSKONZEPT UND WOZU BRAUCHEN WIR ES?

Das Thema Mobilität betrifft verschiedenste Bereiche des privaten und öffentlichen Lebens. Alle privaten und beruflichen Aktivitäten beginnen und enden jeweils mit einem Weg, der zurückgelegt werden muss. Fortbewegung und Warentransport bilden jedoch nur eine Facette im Spektrum der Mobilität ab. Hinzu kommen auch die Auswirkungen und Einflüsse der Mobilität auf den Stadtraum: Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Lärm- und Schadstoffemissionen spielen ebenso eine Rolle wie Aufenthaltsqualitäten, Treffpunkte, Attraktivität der Innenstadt, der Wohn- und Gewerbequartiere.

In den Jahren 2011 und 2012 wurde der Masterplan Tuttlingen 2025 von AS+P erarbeitet. In diesem Rahmen wurden zahlreiche Akteure sowie die Bürgerschaft kontinuierlich eingebunden. Die inhaltliche Bearbeitung erfolgte zudem in enger Abstimmung mit relevanten Fachleuten und dem Gemeinderat Tuttlingen. Der Masterplan wurde im Gemeinderat als Leitlinie beschlossen und diente in den vergangenen Jahren als gesamtheitliche Orientierungshilfe für die Stadtentwicklung.

Das Thema ‚nachhaltige Mobilität‘ war neben weiteren inhaltlichen Schwerpunkten (wie bspw. Attraktive Innenstadt, Perspektiven für die Wirtschaft, Landschaft und öffentlicher Raum, Energie und Umwelt etc.) ein integraler Bestandteil.

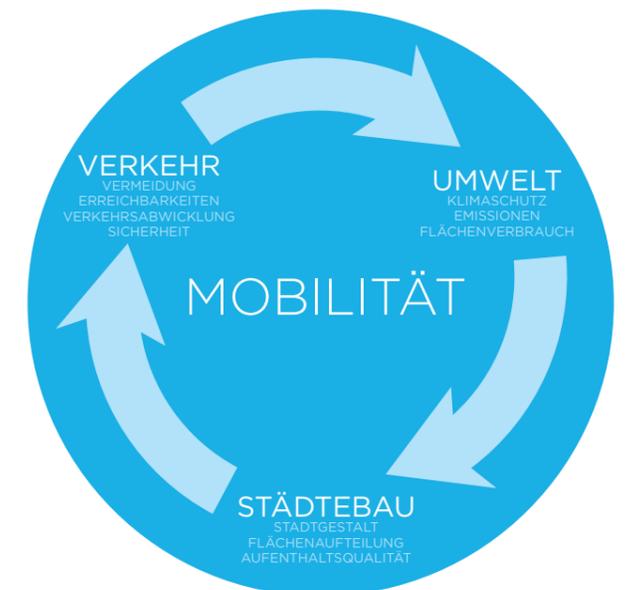
Viele Vorschläge aus dem Masterplan sind bereits umgesetzt worden bzw. finden sich derzeit in der Umsetzung. Auch stehen neue kommunale Planungen und stadtraumprägende Entwicklungen an.

Schon damals spürbare, aber auch neue gesellschaftliche Herausforderungen (Demographischer Wandel, Klimaschutz, Ressourcenverbrauch) erfordern heute mehr denn je konzertiertes Planen und Handeln. Auch der Wandel des individuellen Mobilitätsverhaltens schreitet voran, neue innovative Systeme und Mobilitätsangebote erobern den Markt.

Das hier vorliegende Mobilitätskonzept soll diesen Wandel berücksichtigen und Ziele definieren sowie Prioritäten festlegen, die als Richtschnur für die öffentliche Verwaltung und die politischen Gremien, für Planung und Umsetzung künftiger Projekte zugrunde liegen. Dabei soll eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer angestrebt werden. Die Frage nach der Nutzung des öffentlichen (Straßen-) Raumes ist dabei von zentraler Bedeutung.

Ziel ist die Erarbeitung eines integrierten Handlungskonzeptes zur Sicherung einer nachhaltigen städtischen Mobilität unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer. In der Folge ist die Mobilität in Tuttlingen als Querschnittsaufgabe zu verstehen, die alle Bereiche der öffentlichen Verwaltung in unterschiedlicher Weise und Tiefe fordert.

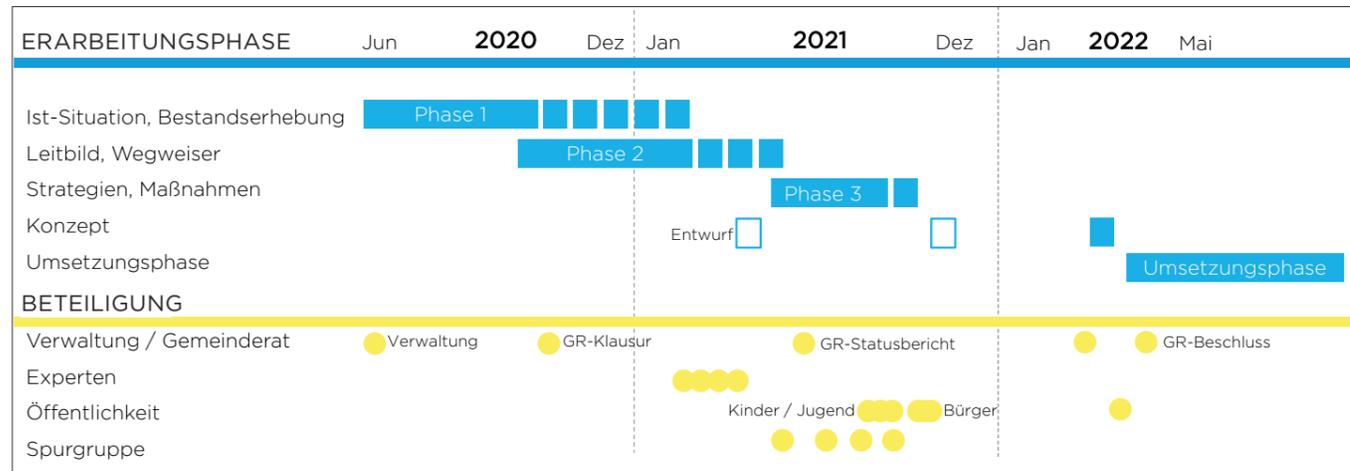
Schrittweise werden aus der Bestandserhebung heraus zunächst Handlungsfelder definiert, aus denen jeweils konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet werden und als tatsächliche Mobilitätsangebote Anwendung finden können.



# BEARBEITUNGSPROZESS

Eine möglichst frühzeitige und prozessbegleitende Beteiligung ist wesentlicher Bestandteil mobilitätsplanerischer Konzepte. Sie dient gleichsam der Analyse und Bestandserhebung wie auch der Entwicklung und Rückkopplung von Vorschlägen, Strategien und Maßnahmen. Im Sinne langfristig tragfähiger Vorschläge ist die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der fachlichen Ansätze und die gemeinsame Erarbeitung konsensfähiger Lösungen erstrebenswert.

Um die Erarbeitung und Entwicklung sowie die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes Tuttlingen auf eine breite Basis bestehend aus der Bevölkerung, den beteiligten kommunalen Fachbehörden und den politisch verantwortlichen Akteuren und Gremien zu stellen, wurde gemeinsam mit der Stadtverwaltung, dem Gemeinderat und dem für die Prozessgestaltung beauftragten Büro SFP - Strategieentwicklung, Führungskräfteberatung & Prozessbegleitung folgender Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess vereinbart:



# BETEILIGUNGSFORMATE

Bereits im Vorlauf zu dem hier skizzierten Prozess der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes fanden Formate der Bürgerbeteiligung und der Einbindung von Interessensgruppen statt. Beispielsweise wurde im Oktober 2019 eine Haushaltsbefragung in Tuttlingen durchgeführt, in der die Bürger dazu aufgerufen waren, Fragen zu ihrem Mobilitätsverhalten zu beantworten und Hinweise oder Anmerkungen zur Verkehrssituation in Tuttlingen zu geben.

Darüber hinaus gab es in den vergangenen Monaten Begehungen und Beteiligungen im Rahmen eines Projektes zur Schulwegesicherheit sowie zum Fußverkehr in der Innenstadt, die hier ebenfalls Berücksichtigung finden.

Am Beginn des Projektes Mobilitätskonzept Tuttlingen 2035 stand jedoch, initiiert vom Baudezernat, der einhellige Wille sowohl der Verwaltungsspitze als auch des Gemeinderates zu einer umfassenden Beteiligung der Bürger:innen und gesellschaftlichen Akteuren in Tuttlingen an der Entwicklung und Umsetzung dieses für die Zukunft der Stadt so wichtigen Themas.

Mit Hilfe der Prozessbegleiter:innen und Moderator:innen von SFP wurde in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung, den politischen Gremien und dem Büro AS+P der Beteiligungs- und Erarbeitungsprozess gestaltet.



## WORKSHOP DER VERWALTUNGS- UND FRAKTIONSSPITZEN

Der inhaltliche Einstieg in die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes erfolgte im Rahmen einer Klausurtagung der Verwaltung, an der neben den Führungskräften aller Verwaltungsbereiche auch die Fraktionsspitzen aus dem Gemeinderat teilnahmen. Diese Veranstaltung am 16. und 17. Juni 2020 wurde von SFP konzipiert, moderiert und dokumentiert.

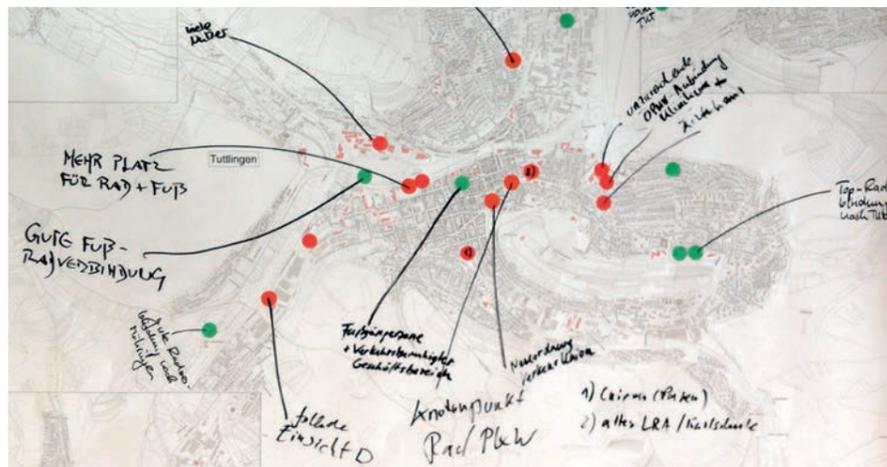
Neben der grundlegenden Information über den beabsichtigten Entwicklungsprozess des Mobilitätskonzeptes wurden die inhaltlichen Bezüge der unterschiedlichsten Verwaltungseinheiten zu dem Thema reflektiert bzw. hergestellt. Nach einer gemeinsamen Analyse der Ist-Situation aus Verwaltungssicht wurden mögliche Trends und Entwicklungen der Mobilität erörtert und die Teilnehmenden über gute Beispiele aus anderen Städten und Regionen informiert.

In der von aktiver Mitarbeit und Diskussion geprägten Klausuratsmosphäre wurden diejenigen Themen identifiziert, die aus Sicht der Verwaltung bearbeitet werden sollten. Für eine Reihe von Handlungsfeldern wurden erste gemeinsame Ziele als inhaltlicher Vorschlag für die Klausur des Gemeinderats formuliert. Auch wurden die Teilnehmenden in die Gestaltung des weiteren Beteiligungsprozesses eingebunden.

## KLAUSURTAGUNG DES GEMEINDERATS

Aufbauend auf den Ergebnissen der Verwaltungsklausur hatten in der am 9.10. und am 10.10. durchgeführten Klausur die Gemeinderäte die Möglichkeit, das komplexe Thema Mobilität außerhalb der üblichen Tagungsroutinen und ohne Fraktionszwänge aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten und zu erörtern.

Um eine gemeinsame Wissensbasis zu schaffen, wurden Grundlagen, Bestandssituation und übergeordnete Parameter aufgenommen und Wechselwirkungen zu anderen Stadtentwicklungsthemen betrachtet. Danach wurde auch ein Blick in die Zukunft geworfen sowie gute Beispiele aus anderen Städten reflektiert. In einer kreativen Einheit wurden mögliche Leitbilder und Zukunftsszenarien skizziert. Abschließend wurden fraktionsübergreifend einige erste übergeordnete Ziele und Eckpunkte für die Entwicklung der Mobilität in Tuttlingen formuliert.

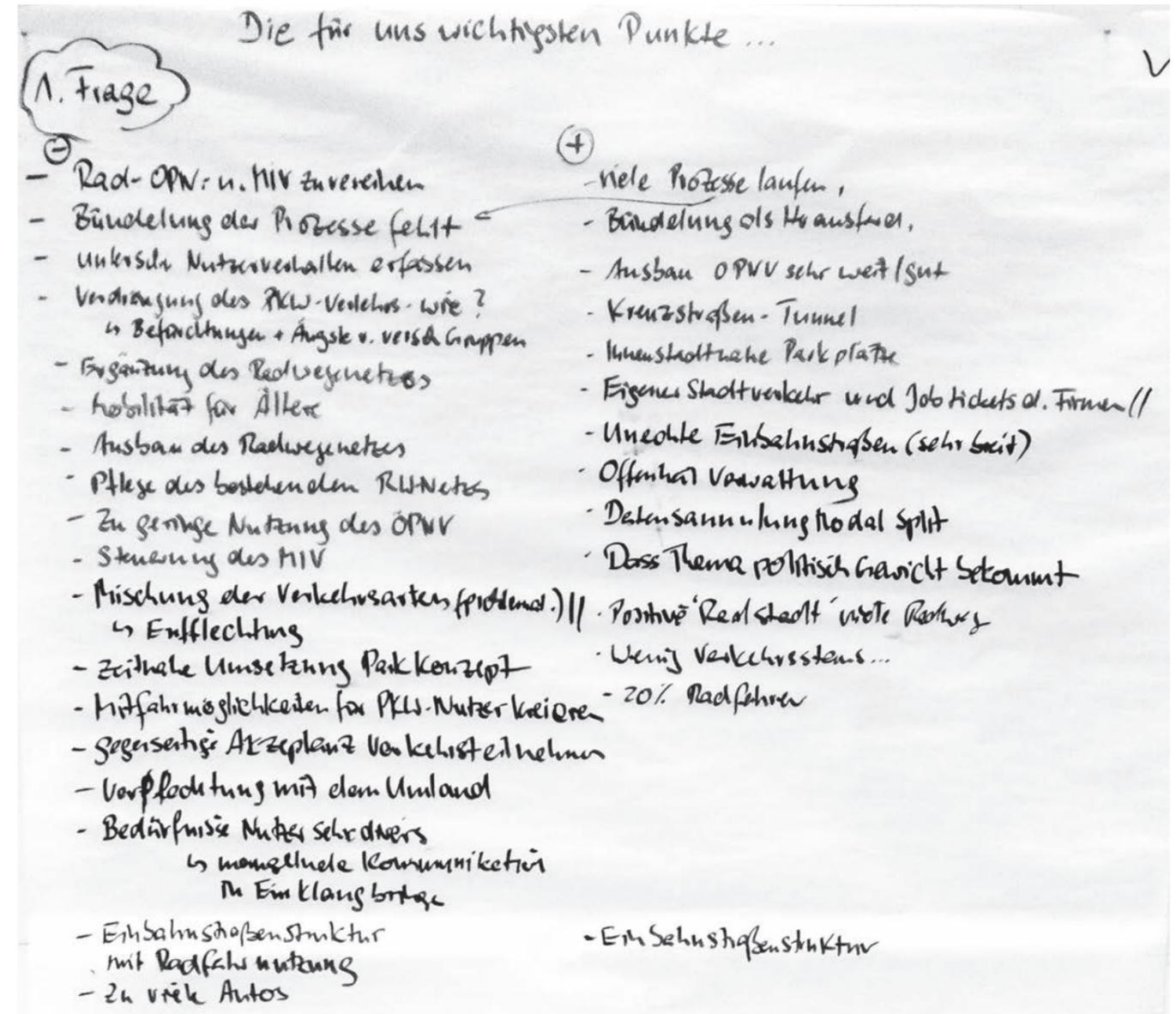


## SPURGRUPPE

Die sogenannte ‚Spurgruppe‘ begleitete im Rahmen von drei Online-Treffen die organisatorische Vorbereitung und inhaltliche Mitgestaltung der Bürgerbeteiligung in Form eines dreitägigen Bürgerforums.

Die Gruppe setzte sich aus Vertretern der Gemeinderatsfraktionen, der Verwaltung und wichtiger Gruppen aus der Stadtgesellschaft (z.B. Klinikum, Hochschule, Schulen und Kitas, Initiative Asyl, Senioren, Sportvereine, Behindertenbeauftragte etc.) zusammen. Ziel war auch, dass die Sichtweisen und Interessen möglichst aller gesellschaftlichen Gruppen in die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes einfließen. Die zentralen Aufgaben der Spurgruppe bestanden darin:

- › das Verfahren der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung mitzugestalten – dazu gehörten z.B. Ansprüche und Erwartungen an das Verfahren zu formulieren, BotschafterInnen und Promotor:innen zu sein und die Mitwirkung daran, wichtige zu beteiligende Gruppen und Personen zu identifizieren und für deren Mitwirkung im Bürgerforum zu werben, Anregungen für das Format des Bürgerforums zu geben, etc.
- › mit frischem und unbedarftem Blick auf die bisher erzielten Ergebnisse zu schauen und diese kritisch reflektieren
- › an der inhaltlichen Entwicklung des Mobilitätskonzeptes mitzuwirken
- › erste Annäherung und Klärung kritischer Themen vorzudenken (möglichst im Konsens)



## EXPERTENGESPRÄCHE

Im Laufe des Februars 2021 fanden insgesamt vier Expertengespräche statt. Aufgrund geltender Kontaktbeschränkungen wurde ein Online-Format gewählt, welches neben den Möglichkeiten zur Präsentation von Inhalten auch die Möglichkeit zur Einteilung des gesamten Plenums in separate Gruppen bot. An allen Gesprächen haben Vertreter des Planungsamtes teilgenommen. Durchgeführt und moderiert wurden sie von AS+P.

Die Gruppe **ÖPNV und Sharing-Angebote** war besetzt mit Vertretern des Zweckverbandes 3-er Ringzug, des Verkehrsverbundes TUTicket, des Landkreises Tuttlingen, den Klimaschutzmanagern des Landkreises und der Stadt Tuttlingen, sowie einem unabhängigen Berater für den ÖPNV in der Region. Ziel des Gespräches war primär der Austausch über den aktuellen Status quo und die mittelfristig geplanten Projekte im (über-)regionalen Schienenverkehr sowie im regionalen und lokalen Busangebot. Mittelfristig ist mit etlichen Verbesserungen der Anbindung und des Angebotes zu rechnen, die in Kapitel ‚Öffentlicher Verkehr‘ ab Seite 92 umfassend beleuchtet werden. Es wurden darüber hinaus Handlungsoptionen thematisiert, die die Nutzerfreundlichkeit stärken können (Erreichbarkeit der Haltestellen, Intermodale Verknüpfung, digitale Informationen / Ticketing, etc.).

In der Gruppe zum Thema **Pendler und Mobilitätsmanagement** waren Vertreter der lokal ansässigen Unternehmen Aesculap AG, Karl Storz SE & Co. KG und der CHIRON-Werke GmbH, des take-off Gewer-

beparks, der IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg, der Klimaschutzmanager des Landkreises Tuttlingen, Vertreter der Wirtschaftsförderung der Stadt sowie der Personalvertretung der Stadtverwaltung sowie Vertreter der Hochschule Furtwangen (Verwaltung und Studierendenvertreter) gefragt. Es wurde insbesondere deutlich, dass die ansässigen Unternehmen einerseits das Thema der nachhaltigen Mobilität ihrer Mitarbeiter auf freiwilliger Basis unterstützen und offen für vielfältige Angebote sind. Betont wurde jedoch auch, dass Unternehmen am Standort Tuttlingen, eingebunden in eine ländlich geprägte Region, starke Argumente benötigen, um Fachkräfte zu akquirieren und dauerhaft an den Standort zu binden. Dazu gehört neben den Angeboten zur Mobilität der Mitarbeiter (Job-Ticket und gutes ÖV-Angebot, private Dienstwagen und Stellplätze) auch ein lebenswertes Wohnumfeld und eine attraktive Innenstadt.

Die heute immer vielfältiger ausgeprägten Arbeitszeitmodelle und die Wünsche an Flexibilität können nur zu einem begrenzten Grad durch Bündelung von Wegen im öffentlichen Verkehr oder mit Fahrgemeinschaften abgebildet werden. Tuttlingen ist Produktionsstandort. Somit wird eine große Zahl von Wegen auch in den frühen Morgen- oder späten Abendstunden zurückgelegt. Folglich sollte ein gutes ÖPNV-Angebot auch die Nebenverkehrszeiten abdecken.

Aufgrund der beschränkten Möglichkeiten der Einflussnahme drängt sich die Masse der Binnenpendler (über 10.000 Personen) in den Fokus, die unmittelbar über die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes erreicht werden können.

Am Gespräch über **Nahmobilität | Fuß- und Radverkehr** nahmen neben Schüler-, Eltern- und Lehrervertretern aus Tuttlinger Schulen auch Vertreter des ADFC, der städtischen Schul-, Straßenverkehrs- und Ordnungsämter teil. Nachträglich fand ein Gespräch mit einer Tuttlinger Vertreterin von Menschen mit einer Behinderung statt. Die Gruppe der Senioren wird im Rahmen der Spurguppe beteiligt.

Sowohl dem Fuß- als auch dem Radverkehr wird aus der Bevölkerung viel Aufmerksamkeit entgegen gebracht. Ebenso gab es auch aus der Verwaltung heraus bereits Initiativen bspw. zur Schulwegsicherheit, zum Fußverkehr in der Innenstadt und zum Radverkehr. Gleichzeitig bestehen von Seiten des Bundes und des Landes Fördermöglichkeiten für die Nahmobilität von außerordentlicher Größenordnung. Umso wichtiger ist aus Sicht dieser Expertengruppe, dass bereits angedachte Maßnahmen und Konzepte in die Planung umgesetzt und schließlich auch baulich realisiert werden. Dazu bedarf es kurzfristig einer Festlegung der strategischen Zielrichtung des Mobilitätskonzeptes im Gemeinderat, um dort den nötigen und grundsätzlichen politischen Willen zur Umsetzung zu befördern. Eine weitere Anforderung an das Mobilitätskonzept ist die Priorisierung von Maßnahmen, die ein koordiniertes und stufenweises Abarbeiten ermöglicht.

Zum Gespräch über das Thema **Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität** waren einerseits Interessensvertreter des Handels und der Gastronomie in der Innenstadt sowie der PKW-Fahrer und Parkhausbetreiber geladen, andererseits auch Vertreter des Tuttlinger City-Managements ebenso wie Projektentwickler.

Die Teilnahmequote an diesem Termin war recht gering, sodass den Verhinderten angeboten wird, sich im Verlauf des weiteren Prozesses in die verschiedenen Formate einzubringen.

Die Gruppe ist sich einig, dass die Tuttlinger Innenstadt in ihrer Attraktivität für vielfältige urbane Nutzungen (inkl. Wohnen, Einkaufen, Gastronomie, Aufenthalt, Behördengänge etc.) erhalten bleiben bzw. noch verbessert werden soll. Die Konkurrenz des Online-Handels für den stationären Einzelhandel liegt auf der Hand und die maßgebliche Wirkung von Gastronomie auf einen belebten öffentlichen Raum und eine attraktive Innenstadt wird als wesentlich beschrieben.

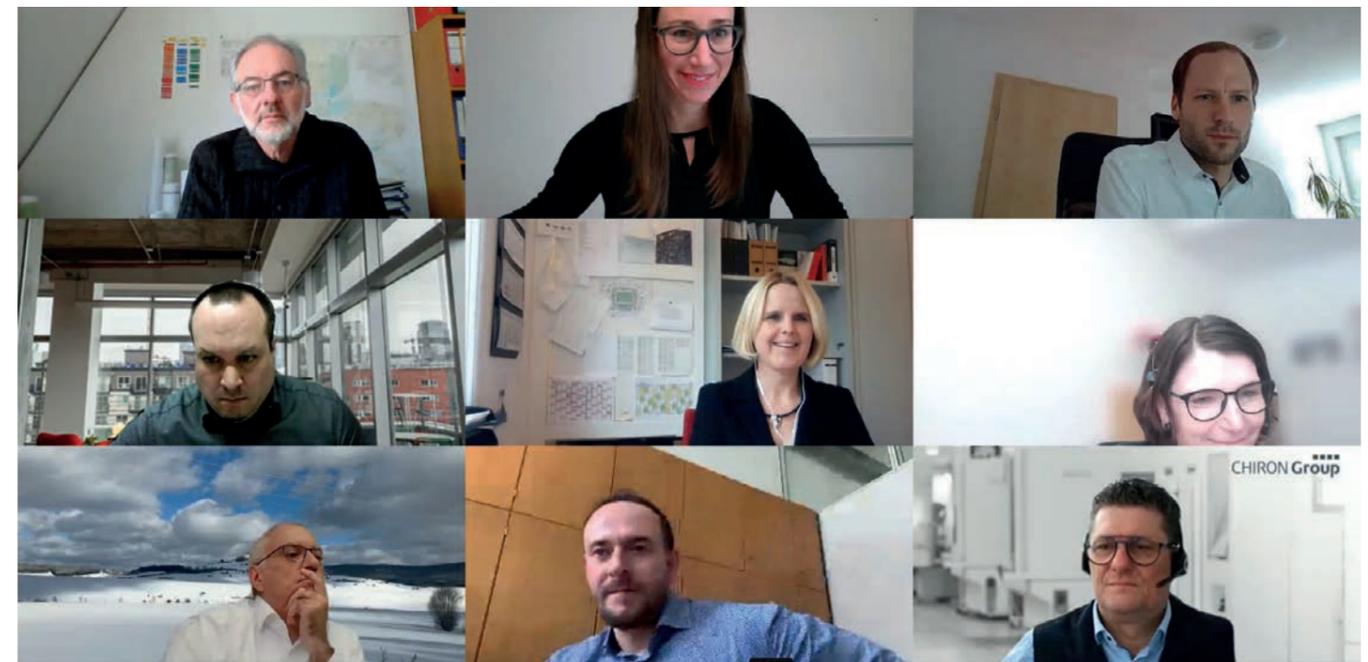
Zwei maßgebliche Interessen sind möglichst in Einklang zu bringen: Einerseits soll die Innenstadt fußläufig und per Fahrrad gut erreichbar sein und zum Aufenthalt einladen. Der für eine qualitätsvolle Gestaltung und sichere, barrierefreie Erreichbarkeit notwendige Raum ist heute durch parkende Pkw eingeschränkt. Andererseits soll die Innenstadt gleichsam mit dem Pkw auch für sehr spontane und kurze Besuche einladend sein, sodass eine gewisse Erreichbarkeit der Ladenlokale mit dem Pkw und zugehörige Stellplätze erhalten bleiben sollen.

Im Hinblick auf die ländliche Raumstruktur wird allgemein vermutet, dass der private Pkw (mit klimafreundlichen Antrieben) auch zukünftig eine maßgebliche Rolle im Verkehrsaufkommen spielen wird, sodass die Chance für die Entwicklung von autoarmen Quartieren nur an sehr zentral gelegenen Standorten als realistisch angesehen wird.

### EINBINDUNG VON FACHEXPERTISE MIT VOR-ORT-WISSEN:

GEMEINSAME LEITGEDANKEN ABLEITEN, STRATEGIEN DISKUTIEREN UND MAßNAHMEN RÜCKKOPPELN

Gruppe	ÖPNV und Sharing-Angebote	Pendler und Mobilitätsmanagement	Nahmobilität Fuß- und Radverkehr	Aufenthaltsqualität und öffentlicher Raum
Themen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖV-Angebot</li> <li>• Bedienqualität</li> <li>• Zuverlässigkeit</li> <li>• Haltestellen</li> <li>• Fuhrpark</li> <li>• Ticketing</li> <li>• flexible Bedienformen</li> <li>• Sharing-Angebote</li> <li>• P+R, B+R</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitnehmer, Studierende: Modal Split</li> <li>• Angebote: Jobticket, Jobrad</li> <li>• Parkraummanagement</li> <li>• Erschließung Gewerbegebiete (Take-Off, Gäsäcker, Tut-Nord)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußgänger: Laufbeziehungen, Gehwege, Hindernisse, Querungsmöglichkeiten</li> <li>• Radverkehrsinfrastruktur: Erreichbarkeiten, Konfliktpunkte, Abstellanlagen</li> <li>• Erschließung Schulen, Innenstadt, Quartiere</li> <li>• Erreichbarkeit ÖV-Halte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einfluss Wohnumfeld / d. öffentlichen Raums auf die Verkehrsmittelwahl</li> <li>• Stellplatzmanagement und -schlüssel</li> <li>• belebte Stadt als Begegnungs- und Bewegungsraum</li> <li>• Einzelhandel, Gastronomie</li> </ul>



## KINDER- UND JUGENDBETEILIGUNG

Der Kinder- und Jugendbeteiligung kam eine besondere Bedeutung zu, da sie insbesondere die zukünftigen Mobilitätsnutzer repräsentieren, aber auch die heutige Situation durch eigene Schul- und Freizeitmobilität reflektieren können. Zudem ist diese Gruppe in öffentlichen Diskursen oftmals unterrepräsentiert.

Am 5. und 7. Juli 2021 führte SFP jeweils einen Workshop mit Kindern einer dritten Klasse der Schrotenschule bzw. Karlschule durch, gefolgt von einem Workshop mit Jugendlichen einer 8. Klasse der Ludwig-Uhland-Realschule (LURS) am 8.7.2021.

Dabei waren die Schüler:innen eingeladen, ihr Mobilitätsverhalten zu reflektieren, Probleme und Missstände aus ihrer Sicht zu benennen und ihre Bedürfnisse und Ideen zur Zukunft der Mobilität in Tuttlingen zu formulieren. Alle drei Gruppen betonten einhellig die nachteiligen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs (Lärm, Abgase, Gefahren aufgrund hoher Geschwindigkeit, geringer Rücksichtnahme, Parken auf Gehwegen etc.).

Oftmals wurden bei den Kindern der 3. Klassen, die sich bereits vielfach auch alleine und selbständig im Verkehr bewegen, deutliche Ängste formuliert z.B. mit Blick auf zu schnelle Kfz, fehlende Ampeln als Querungshilfen oder zu kurze Grünphasen. Die älteren Schüler betonten zusätzlich Missstände beim ÖPNV (u.a. Verspätungen, lange Fahrzeiten, fehlender Wetterschutz an Haltestellen), Radverkehr (fehlende Radfahrstreifen, Abstellanlagen, mangelhafter Zustand der Radwege, Enge auf den Donaubrücken) und Fußverkehr (u.a. fehlende gesicherte Möglichkeiten für Querungen oder auch zu kurze Grünphasen an Ampeln).

Alle Beteiligten sprachen sich für eine Vergrößerung des verkehrsberuhigten Bereiches in der Innenstadt, die Reduktion des straßenbegleitenden Parkens sowie für neue Möglichkeiten der Verbindung zwischen Bahnhof und ZOB aus (e-Scooter, Straßenbahn, Seilbahn) aus.

Die Ergebnisse aus den drei Workshops wurden für die Teilnehmenden des Bürgerforums aufbereitet, so dass sie in die Erörterungen einfließen konnten: Die visualisierten Ergebnisse (Bilder, Pinnwand- und Flipchartpapiere) waren über die gesamte Dauer des Bürgerforums ausgestellt, ein Film mit der Zusammenstellung wichtiger Ergebnisse wurde gezeigt und schließlich präsentierten einige Schüler:innen der Realschule ihre zentralen Ergebnisse vor dem Plenum.



## BÜRGERFORUM

Alle Vorbereitungen der vorangegangenen Bausteine mündeten in ein Bürgerforum, das an drei aufeinander folgenden Tagen vom 17.-19.09.2021 stattfand und von SFP vorbereitet, durchgeführt und dokumentiert wurde. Ein Teil der Teilnehmer wurde durch die Spurgruppe benannt und eingeladen, ein weiterer Teil folgte der Einladung nach Auswahl über ein Zufallsverfahren und einige Teilnehmende haben sich aufgrund eines Ausrufs in der örtlichen Presse angemeldet. Die Zusammensetzung der Teilnehmenden war hinsichtlich Alter, Beruf und Herkunft breit gefächert. Neben Personen aus den unterschiedlichen Stadtteilen haben auch einige Personen aus Nachbarorten teilgenommen.

Die Veranstaltung diente dazu, Grundsätze und Eckpunkte für das Mobilitätskonzept möglichst konsensual zu erarbeiten. Grundlage war der fachliche Entwurf des Leitbildes von AS+P, der zu verschiedenen Handlungsfeldern u.a. in Leitsätzen die zukünftige Mobilität 2035 in Tuttlingen skizzierte. Neben Vorschlägen hinsichtlich des Rahmens und der Leitsätze wurden im Bürgerforum zu jedem Handlungsfeld konkrete Ziele und erste Meilensteine zu deren Erreichung erarbeitet. Abschließend wurden aus jedem Handlungsfeld die wichtigsten Ziele im Plenum vorgestellt und schließlich aus Sicht der Teilnehmenden priorisiert.

Die Zielformulierungen, ihre Rangfolge und Bewertung im Bürgerforum und die Berücksichtigung im Mobilitätskonzept sind nachfolgend tabellarisch aufbereitet.



ZIEL AUS BÜRGERFORUM	PUNKTE	IM MOBILITÄTSKONZEPT
Bis 2025 existiert ein durchgängiges Radwegnetz mit gekennzeichneten, geräumigen, mehrspurigen Radwegen, die räumlich getrennt von Fußgängern und PKW verlaufen.	54	siehe Strategie ‚Planung & Bau Vorrangnetz Radverkehr‘ (Mehrspurigkeit wurde nicht übernommen)
Bis 2024 kennen alle Bürger die Vision der lebenswerten Modellstadt › bis 2022 sollen alle Bürger wissen, was der aktuelle Stand der Mobilität in Tuttlingen ist. › bis 2023 wissen alle Bürger, was nachhaltige Mobilität ist › von 2023-2025 laufen halbjährliche Mobilitätsprojekte mit Infoveranstaltungen	38	siehe Strategien ‚Neue Mobilität erleben‘ und ‚Neue Mobilität kommunizieren und gestalten‘ (ein regelmäßiger halbjährlicher Turnus wurde nicht vorgeschlagen, vielmehr wiederkehrende und anlassbezogene Events und Veranstaltungen)
2025 existiert ein attraktiver Bahnhof als Umsteigepunkt / Drehscheibe	38	Umbau des Bahnhof Tuttlingen bereits in Umsetzungsplanung, weiteres siehe Strategie ‚attraktive Haltestellen und Bahnhöfe‘
Die Reisezeit des ÖPNV darf höchstens 125% des MIV betragen  › einfache Visualisierung der Fahrzeiten  › wetterunabhängiges Umsteigen unter Photovoltaik-Dach (Busbahnhof + Fahrradstation, mit Videoüberwachung)  › öffentliches Parkhaus (mit Videoüberwachung)		Ein derartige Reisegeschwindigkeit von Tür zu Tür ist auf vielen Quelle-Zielbeziehungen im dispersen ländlichen Raum nicht darstellbar. Es gilt stattdessen, auf ausgewählten, frequentierten Linien zu beginnen und die Fahrzeit zu verkürzen (siehe Pilotprojekt ‚Expressbuslinie‘).  Siehe Strategie ‚kundenorientiertes Qualitätsmanagement, Kommunikation und Vertrieb‘  wettergeschützte, überdachte Wartebereiche an wichtigen Haltestellen und der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof siehe Strategie ‚attraktive Haltestellen und Bahnhöfe‘. Wettergeschützte Fahrradabstellanlagen siehe Strategie ‚Fahrradabstellanlagen‘  Videoüberwachung bei konkretem Sicherheitsbedarf und beschränkt auf Frauenparkplätze, die nah am Ausgang angeordnet sind.
Vier Park & Ride-Plätze für je 1000 Pendler-PKW außerhalb der Innenstadt bis 2026	30	P+R ist im Wesentlichen ein Instrument, das den Einzugsbereich von ÖV-Haltestellen enorm vergrößert. P+R ist dann besonders ökologisch, wenn ein möglichst großer Teil der Strecke mit dem ÖV zurückgelegt wird. P+R-Plätze sind attraktiv, wenn Parkdruck und Parkgebühren am Ziel sehr hoch sind, ebenso die Wahrscheinlichkeit einer Strafe für Falschparken aufgrund hoher Kontrolldichte. Auf der Angebotsseite müssen P+R-Parkgebühren und das ÖPNV-Ticket in Summe günstiger sein, als die (Weiter-)nutzung des eigenen Pkw für die letzten Kilometer. Ein attraktiver P+R-Platz wird im Viertelstundentakt vom ÖPNV bedient (vgl. Umweltbundesamt 2020).

ZIEL AUS BÜRGERFORUM	PUNKTE	IM MOBILITÄTSKONZEPT
		In Tuttlingen ist ein solch dichter Takt am Hauptbahnhof gegeben. Hier ist geplant, ca. 200 bis 250 P+R-Plätze zu errichten. In der Strategie ‚intermodale Schnittstellen‘ wird empfohlen, komfortable und für ÖV-Nutzer kostenfreie P+R Plätze an den Bahnhöfen nahe der Quellorte einzurichten. So werden die Angebotsverbesserungen im schienengebundenen ÖV besser genutzt und es werden deutlich mehr CO <sub>2</sub> -Emissionen eingespart. Die als Anreiz notwendige Parkraumbewirtschaftung wird in Strategie ‚gesteuerter Parksuchverkehr‘ erläutert.
Fußgängerwege sind sicher, barrierefrei, sauber, beleuchtet	27	siehe Strategien ‚Sicheres und attraktives Hauptfußwegenetz‘ und ‚gepflegte und sichere Treppen und Rampen‘
Bis 2035 entfallen 50% aller Fahrten auf den ÖPNV: Der Weg zum nächsten ÖPNV-Anschluss beträgt max. 5 Minuten unabhängig vom Aufenthaltsort und die maximale Wegzeit innerhalb der Stadt beträgt maximal eine halbe Stunde.	26	Das Haltestellennetz innerhalb Tuttlingens ist relativ dicht, sodass die nächste Haltestelle meist in 5 min erreichbar ist. Entscheidend ist aber, wie oft dort ein Bus abfährt. Deshalb sind zum einen Taktverdichtungen im Fahrplanangebot zu prüfen. Zum anderen wird in der Strategie ‚Schnellbuslinien‘ vorgeschlagen, zunächst auf einer wichtigen Relation zu testen, ob ein dichter Takt und eine hohe Reisegeschwindigkeit den ÖPNV-Anteil am Modal Split erhöhen.
Bis 2035 wollen wir den wahrnehmbaren MIV in der Stadt (Innenstadt) um 50 % (Stand von heute) reduzieren	20	Zentrales – wenngleich nicht quantifiziertes – Element des Leitbildes, das durch die Kombination der vorgeschlagenen Push- und Pull-Strategien des Mobilitätskonzeptes erreicht werden soll.
2025 attraktives Bahn-/Bus-Verbundsystem (Zeit & Orte, auch Kreise BL, SIG, KN)	20	siehe Strategie ‚Regional vernetzt im öffentlichen Verkehr‘
Attraktive Erreichbarkeit der öffentlichen Räume mit dem ÖPNV (preiswert und kurze Taktung)	12	siehe Strategien ‚maßgeschneiderter ÖPNV‘ und ‚Kundenorientiertes Qualitätsmanagement, Kommunikation und Vertrieb‘
Erweiterung der Flächen für Radfahrer um 30 % bis 2030	11	siehe Strategien ‚Kontinuierlich ergänzte Radverkehrsinfrastruktur‘ und ‚Planung und Bau Vorrangnetz Radverkehr‘
Der öffentliche Raum ist Begegnungsraum: Alle 50 m gibt es eine ‚grüne Ecke‘ zum Aufenthalt (Kataster dazu)	10	Siehe Strategie ‚Lebenswerte Quartiere‘. Hoher Bedarf wird hier insbesondere in der Überschen Innenstadt gesehen
Bis 2035 wollen wir den MIV aus den Stadtteilen und dem Umland um 20-30 % reduzieren.	6	Zentrales – wenngleich nicht quantifiziertes – Element des Leitbildes, das durch die Kombination der vorgeschlagenen Push- und Pull-Strategien des Mobilitätskonzeptes erreicht werden soll.

## 2 / BESTANDSANALYSE

Die Stadt Tuttlingen liegt im Donautal und ist weitläufig umgeben von äußerst attraktiven Landschaften wie der Bodenseeregion, dem Schwarzwald und der Schwäbischen Alb sowie beliebten Wohngebieten rund um Konstanz und Freiburg.

Tuttlingen selbst übernimmt eine zentrale Funktion im Landkreis und für die angrenzenden Regionen. Es gibt eine abwechslungsreiche Innenstadt, eine Bündelung von Schulen sowie attraktiven Freizeiteinrichtungen, eine Hochschule und nicht zuletzt wirtschaftsstarke Arbeitgeber. Tuttlingen gilt als

„Welthauptstadt der Medizintechnik“ und verfügt bei etwa 36.600 Einwohnern über eine vergleichsweise hohe Zahl an Arbeitsplätzen (ca. 26.000) und entsprechend über ein großes Einpendlervolumen.

Die im Folgenden beschriebene Bestandserhebung ist Ergebnis eines Analyseprozesses, der sowohl Erkenntnisse aus den beiden Teilnehmungsworkshops der Verwaltung und des Gemeinderates sowie aus den Expertengesprächen berücksichtigt als auch Analysen und Auswertungen eigener Recherchen und die Zusammenstellung von Materialien, die von der Verwaltung zur Verfügung gestellt worden sind.

## INFRASTRUKTUR UND MOBILITÄTS-ANGEBOTE IN TUTTLINGEN

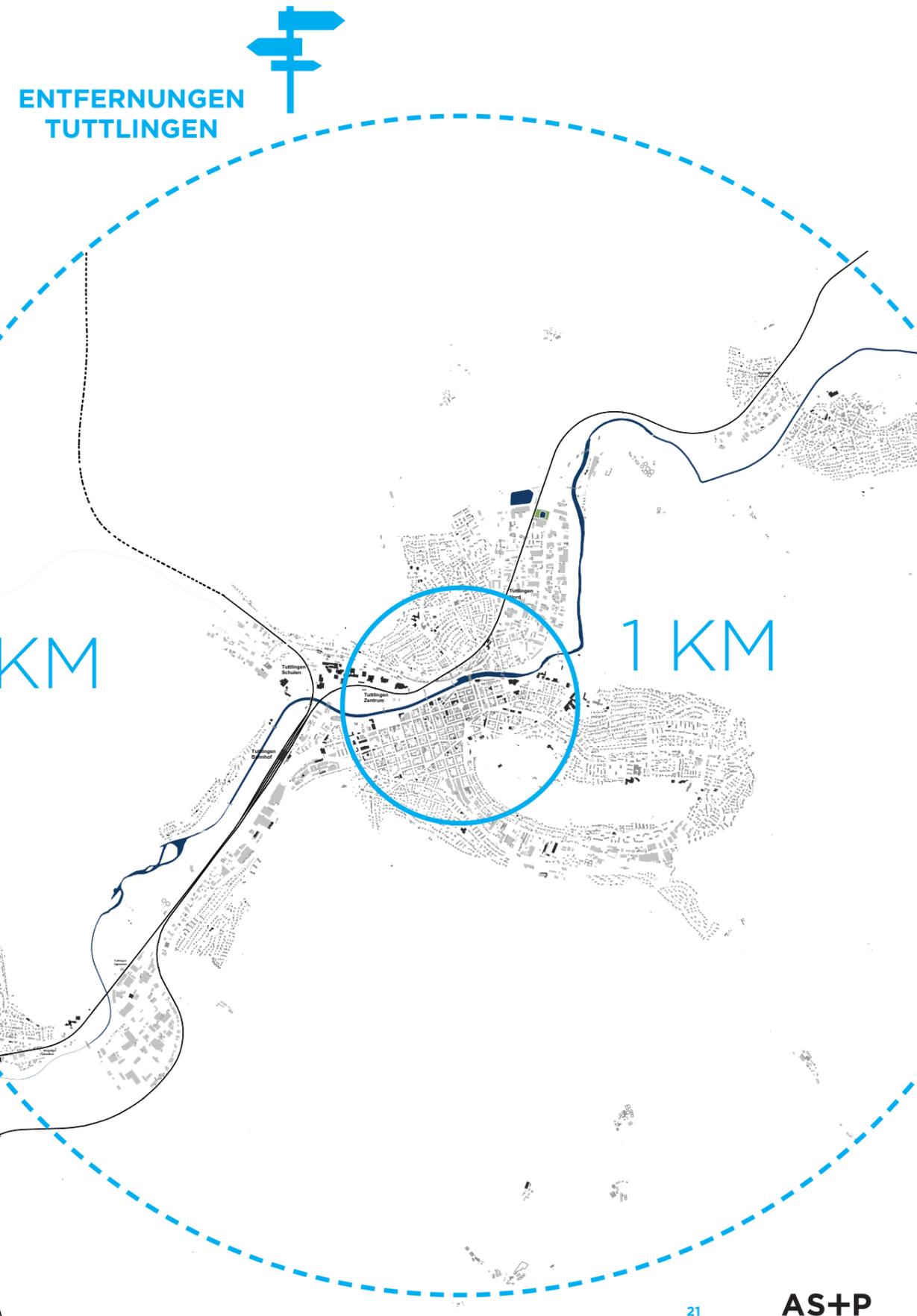
### FUSS- UND RADVERKEHR

Die meisten Wege innerhalb Tuttlingens sind unter 5 km lang, eine Distanz, die üblicherweise bequem mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. Hinzu kommt die derzeit bereits starke Marktdurchdringung der Pedelecs, die auch in bewegtem Gelände oder über größere Distanzen hinweg eine komfortable Mobilitätsoption darstellen.

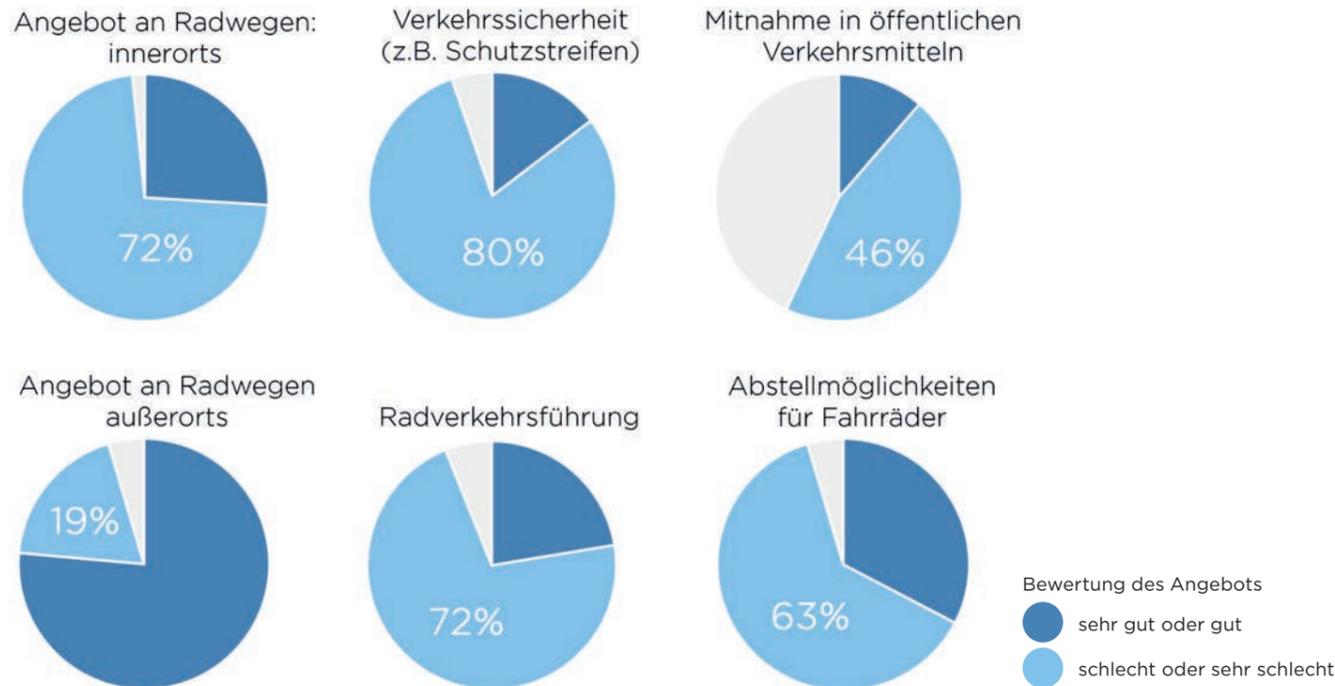
Das Radfahren erfreut sich konsequenterweise einer stabilen Beliebtheit. So erradelten sich die Tuttlinger beim jährlich stattfindenden Event „Stadtradeln“ 2020 und 2021 je einen ersten Rang der Kommunen unter 50.000 Einwohner. 2020 sind 684.623 km geradelt worden. Im Vergleich haben 2020 die Großstädte Stuttgart ca. 880.000 km und Frankfurt am Main ca. 580.000 km erreicht. Damit ist deutlich zu erkennen, welches Potenzial das Radfahren in Tuttlingen hat. Wichtig ist deshalb, dieses dauerhaft zu heben.

Auf Tuttlingens Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 haben der fließende und der ruhende Verkehr Priorität. Hier fehlen in weiten Teilen Radverkehrsanlagen, die ein zügiges und sicheres Vorankommen mit dem Fahrrad ermöglichen. Auch Fußgänger haben an diesen stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen untergeordnete Priorität. Die Gehwegbreiten liegen oftmals unter dem Regelmaß von 2,50 m und werden zudem durch parkende Fahrzeuge zusätzlich eingengt.

Vierorts fehlen sichere Querungsstellen. In den Quartieren sind die Straßenräume an Einmündungen und Kreuzungsbereichen zu breit, an Hauptverkehrsstraßen fehlt es an signalisierten Fußgängerüberwegen, Bushaltestellen sind nicht durchgängig mit Querungshilfen ausgestattet. Dort, wo es signalisierte Querungen gibt, ist die Leistungsfähigkeit auf den Kfz-Verkehr ausgelegt sind. Fußgänger haben kurze Grün- und lange Wartezeiten.



## BEFRAGUNG ZUR FAHRRADSITUATION 2017

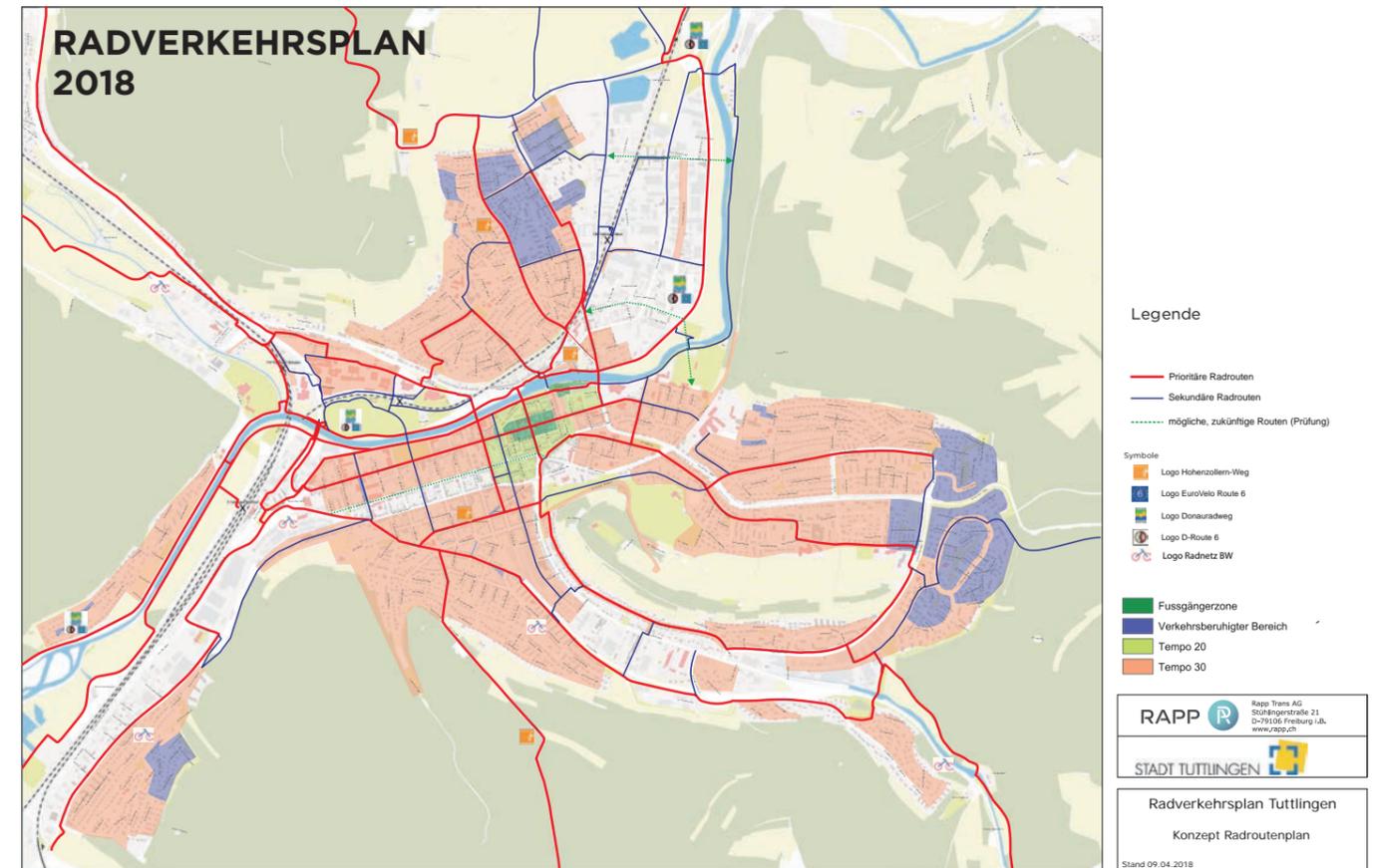


Weite Teile Tuttingens sind als Tempo 30-Zonen organisiert, in denen der Radverkehr als gleichwertiger Verkehrsteilnehmer im Mischverkehr fährt, während Fußgänger die teilweise sehr schmalen Gehwege nutzen. Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern sind hier eher selten. Gehwege werden in diesen Quartieren aber oft durch parkende Fahrzeuge eingeengt und Kreuzungsbereiche wegen mangelnder Einsehbarkeit zu gefährlichen Querungsstellen.

Die Innenstadt ist mit ihrer Fußgängerzone und den Tempo 20-Straßen ein attraktiver und belebter Raum mit lokalem Handel, in dem sich Fußgänger und Radfahrer attraktiv und sicher bewegen.

Auch die erweiterte westliche Innenstadt ist von Fußgängern stark frequentiert. Hier werden sie jedoch vom ruhenden Verkehr stark behindert. Gehwege und Kreuzungen sind so beparkt, dass Fußgängern nur enge Restflächen bleiben und Straßenquerungen gefährlich werden. Außerdem fehlt es hier auf den geraden Straßenachsen mit dichter Bebauung an straßenbegleitendem Grün. Das macht das Zu-Fuß-Gehen monoton und wenig attraktiv. Bei anhaltend steigenden Sommertemperaturen besteht auch für die Bewohner dieser Straßenzüge das Risiko der Überhitzung.

Auch das in einigen innerstädtischen Straßen praktizierte Mischprinzip von Fußgängern und Radverkehr führt zu Nutzungskonflikten und gefährlichen Situationen. Vor dem Hintergrund der Zunahme an Pedelecs und damit steigenden Fahrgeschwindigkeiten wünschen sich viele Tuttinger eine konsequente räumliche Trennung von Fuß- und Radverkehr.



Auch im Rahmen einer auf die Radverkehrssituation in Tuttingen ausgelegte Bürgerbefragung 2017 wurde deutlich, dass die Mehrheit der Tuttinger (57%) unzufrieden mit der derzeitigen Fahrradsituation ist. Nur 30% beurteilen sie als (sehr) gut. Die häufigsten Kritikpunkte betreffen das Angebot an innerörtlichen Radwegen: 72% der Tuttinger finden das innerörtliche Radwegeangebot schlecht oder sehr schlecht, außerorts wird es dagegen ganz überwiegend als gut beurteilt. Kritisiert wird vor allem die Verkehrssicherheit (von 80% der Befragten), weitere Kritikpunkte sind die Radverkehrsführung bzw. Beschilderung und die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Im Jahr 2017 wurde ein Radverkehrsplan erarbeitet, der prioritäre und sekundäre Radrouten sowie mögliche Netzergänzungen auf gesamstädtischer Ebene definiert und kurzfristig bzw. kostengünstig umsetzbare Maßnahmen vorschlägt. Zum Fahrradparken liegt eine Bedarfserfassung mit Fokus auf die Tuttinger Schulen vor. Im Juli 2019 wurde ein dreijähriges Maßnahmenprogramm zum Ausbau wettergeschützter und sicherer Fahrradabstellanlagen an definierten Orten beschlossen.

Auch die Zukunftswerkstatt Radverkehr hat konkrete Vorschläge zur Verortung von Fahrradstraßen und Fahrradparken erarbeitet.

In einem Fuß-Verkehrsscheck wurden 2019 für die erweiterte südliche Innenstadt Aspekte der Querung, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Synergien mit dem Radverkehr untersucht. Auch hier wurden konkrete Maßnahmevorschläge erarbeitet und teilweise umgesetzt, jedoch nur für den untersuchten Bereich.

Anders als für den Radverkehr liegt kein gesamtstädtisches Fußwegekonzept vor, das prioritäre Hauptfußwegeverbindungen und Freizeittrouten definiert.

# ÖPNV-ANGEBOT

## Stadtbusverkehr:

### Haltestellennetz dicht, Takt und Bedienzeiten schwach

Die Tuttlinger Stadtbusse verkehren montags bis freitags im Stundentakt, samstags vorwiegend im Stundentakt sowie sonn- und feiertags im Zweistundentakt. Abends, teils schon ab 20 Uhr, spätestens ab 22 Uhr, gibt es vielfach kein Angebot mehr. Eine solche Bedienqualität ist – zumal in einer relativ kleinen Stadt wie Tuttlingen – nicht attraktiv. Mit jedem anderen Verkehrsmittel ist man schneller unterwegs, womit sich auch der im Landesvergleich sehr niedrige ÖPNV-Anteil von nur 5% in der letzten Haushaltsbefragung begründen lässt. Besonders unattraktiv ist das Angebot für Beschäftigte, denen es nicht immer möglich ist, pünktlich den Arbeitsplatz zu verlassen. Für Beschäftigte mit spätem Arbeitsende (Gastronomie, Schichtdienst) gibt es gar kein Angebot.

Einige Verbesserungen wurden bei der Neuausschreibung des Stadtbusverkehrs vorgesehen: Das Klinikum wird im Halbstundentakt bedient und das Gewerbegebiet Gänsäcker wird mit neuen Haltestellen durch eine Verlängerung einer bestehenden Stadtbuslinie besser erschlossen. Ein täglicher durchgängiger Stundentakt auf allen Linien auch am Abend würde eine Erhöhung des Angebots um 30% erfordern, ein Halbstundentakt hätte nochmals eine Verdopplung des Angebots zu Folge. Das Haltestellennetz des Stadtbusverkehrs deckt mit über 100 Haltestellen das Stadtgebiet ab, die jedoch nur zum Teil gut ausgestattet und barrierefrei sind. Dynamische Abfahrtsinformationstafeln werden zunächst am Bahnhof und am ZOB im Laufe des Jahres 2022 realisiert. Die Stadtbushaltestellen haben hinsichtlich Wetterschutz und Fahrgastinformationen Defizite. Fahrradabstellanlagen sind so gut wie nicht vorhanden, was jedoch aufgrund der Haltestellendichte als nicht flächendeckend erforderlich erachtet wird.

## Regional vernetzter Busverkehr: Neue Chancen durch Landesförderung

Tuttlingen ist landkreisweit gut erreichbar. Durch ein- und ausbrechende Linien erfüllt der Regionalbusverkehr teils auch Stadtverkehrsfunktion. Im Donautal ergänzt er den Schienenverkehr. Stündlich bestehen Umsteigemöglichkeiten zu und von allen Ring- und IC-Zügen. Der Regionalbusverkehr verkehrt stündlich. Auf den Hauptlinien zwischen Tuttlingen und Trossingen, Mühlheim/Fridingen, Neuhausen ob Eck und Emmingen-Liptingen gibt es in den HVZ sogar einen Halbstundentakt, sonn- und feiertags einen Zweistundentakt. Allerdings fahren die letzten Busse bereits kurz nach 21 Uhr aus Tuttlingen heraus. Auch in Zukunft soll der regionale Busverkehr weiterhin am Zugverkehr ausgerichtet werden. Mit Einführung des Ringzugs 2.0 und des Deutschlandtaktes wird er entsprechend angepasst.

Das Land Baden-Württemberg fördert den Aufbau eines Netzes von Regiobuslinien in Ergänzung zum Schienenverkehr. Voraussetzung ist mindestens ein Stundentakt zwischen 5 Uhr und 24 Uhr sowie eine attraktive Reisegeschwindigkeit. Hierdurch ergeben sich neue Chancen, Regiobus-Verbindungen aus Richtung Villingen-Schwenningen und Stockach zu schaffen. Darüber hinaus plant das Land, ab 2022 ein Förderprogramm zu On-Demand-Verkehren aufzulegen.



Bildquelle: Stadtverwaltung Tuttlingen

## Regionalverkehr Bahn: Starke Angebotsverbesserung v. a. in Ost-West-Richtung, größeres Einzugsgebiet durch neue Haltepunkte

Das lückenhafte Angebot des regionalen Bahnverkehrs, Unregelmäßigkeiten und selten verkehrende Züge, sind nach Einschätzung der Expertengruppen die Hauptursache für den geringen ÖV-Anteil bei Pendlern.

Das Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg sieht vor, dass landesweit auf allen Strecken ein Mindestangebot von 5 bis 24 Uhr täglich im Stundentakt garantiert wird. Insbesondere für die Donautal-Strecke Fridingen - Immendingen bedeutet das gegenüber dem heutigen – auf den Schülerverkehr ausgelegten und sehr unregelmäßig verkehrenden Angebot – eine erhebliche Angebotsverbesserung. Ebenso würde die Umsetzung eine Ausweitung des Bedienzeitraums am Abend auf der Strecke Tuttlingen – Spaichingen – Aldingen – Rottweil bedeuten.

Der neue Haltepunkt ‚Stadtmitte‘ auf der Ringzugstrecke bietet künftig eine deutliche Ausweitung der Einzugsgebiete und eine verbesserte Anbindung der Innenstadt. Auch ein Haltepunkt ‚Tuttlingen Schmelze‘ ist langfristig anzustreben, um den nördlichen Teil des Gewerbegebiets besser anzubinden.

Auf der eingleisigen Strecke Spaichingen – Tuttlingen kommt es heute aufgrund der Bevorrechtigung des Fernverkehrs gehäuft zu Verspätungen, ebenso im weiteren Verlauf Richtung Immendingen. Eine Anschlusssicherung des Busverkehrs am Bahnhof Tuttlingen gibt es nicht.

Mit dem Ringzug 2.0 wurde ein Zukunftskonzept für den Ringzugverkehr erstellt. Mit dessen Umsetzung wird es zu weitreichenden Verbesserungen kommen: Elektrifizierung von Strecken, Bau weiterer Haltepunkte, Ausbau des Verkehrsangebotes und der Infrastruktur sowie Beschaffung neuer Fahrzeuge.

## Fernverkehr Bahn: Angebotsverbesserung und Deutschlandtakt

Auch mit Umsetzung des Deutschlandtaktes bleibt Tuttlingen Nullknoten im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Ab 2027 soll in diesen auch die SPNV-Achse Donaueschingen – Ulm integriert werden. Der Regionalbusverkehr soll dann weiterhin attraktive Anschlüsse zum SPFV und SPNV herstellen. In der Zwischenzeit droht, dass die Umsetzung von Stuttgart 21 in einer der letzten Bauphasen für mehrere Jahre weitreichende negative Auswirkungen für Tuttlingen und die Region hat, da die Gäubahn nach derzeitigem Planungsstand in dieser Zeit nur bis zum Bahnhof Vahingen verkehren soll. Dort soll es dann Anschlüsse an die S-Bahn zum und vom Hauptbahnhof geben. Die Stadt Tuttlingen setzt sich dafür ein, dass die Gäubahn bis zum Ende der Bauzeit in allen Bauphasen direkt an den Hauptbahnhof Stuttgart angebunden bleibt.

## Intermodale Verknüpfung der Haltestellen

Die intermodale Ausstattung der Bahnhöfe in der Region ist oft verbesserungswürdig. Ausgewiesene und Bahnnutzern vorbehaltene und kommunizierte P+R-Flächen gibt es nach Aussage der Experten-Gruppe nicht. An vielen Bahnhöfen im Umland sind jedoch ca. 5 bis 15 Stellplätze vorhanden.

Im Rahmen der Projektentwicklungen am Bahnhof Tuttlingen wird mittelfristig ein Parkhaus für Bahnkunden (P+R) zur Verfügung stehen.

Sichere und wettergeschützte Abstellplätze für Fahrräder und E-Bikes fehlen an vielen Haltepunkten in der Region, z.B. in Immendingen oder Geisingen. Auch die Anfahrtsrouten bieten vielerorts Verbesserungsmöglichkeiten. Der Bahnhof Tuttlingen ist mit dem Fahrrad gut erreichbar. Wettergeschützte sicheren Abstellanlagen für Fahrräder werden im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes realisiert.

Die erheblichen landesweiten Anstrengungen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bieten die Chance, ein attraktives Angebot von Haus zu Haus zu entwickeln. Bahnhöfe und Haltestellen an zukünftigen Regiobus-Linien zu intermodalen Verknüpfungspunkten auszubauen, soll dabei ein wesentlicher Faktor sein.

## Fahrradmitnahme im regionalen und städtischen Busverkehr außerhalb der HVZ

Derzeit ist die Mitnahme von Fahrrädern im Ringzug und in Zügen der DB Regio AG von Montag bis Freitag ab 9 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen ganztags kostenlos möglich. Von 6 Uhr bis 9 Uhr ist von Montag bis Freitag ein FahrradTicket zu lösen. Ein Anspruch auf Mitnahme besteht jedoch nicht. In den Bussen ist die Mitnahme aus Kapazitätsgründen in der Regel nicht möglich. Wenn die Kapazität sowie der Fahrer es zulässt, kostet die Mitnahme des Fahrrads 4,00 € (FahrradTicket).

## Ticketing: Neuer Ticketverbund mit neuen Tarifen

Ab 2023 soll die bisherige Tarifkooperation der Landkreise Rottweil und Tuttlingen sowie des Schwarzwald-Baar-Kreises in einen neuen Tarifverbund mit neuer Marke münden. Der Tarifverbund sieht neue Tarifstrukturen vor: Im gesamten Landkreis gibt es dann nur noch zwei Zonen. Das Stadtgebiet Tuttlingen wird dabei zu einer Sonderzone, in der die Tickets beider Zonen Gültigkeit besitzen. Trotz deutlich größerer Reichweite werden diese Tickets teils günstiger.

Das Tarifsystem und der Ticketerwerb werden von Nicht-Pendlern als intransparent und schwer zugänglich empfunden. Häufig wird der Wunsch nach der Einführung eines 365€ Jahresticket, eines Kurzstreckentarifs oder eines City-Tarifs geäußert, sodass die Fahrt innerhalb der Kernstadt, bspw. zwischen ZOB und Bahnhof günstiger wird.

## Anschlussicherung und (dynamische) Fahrgastinformation

Bei verspäteter Ankunft von Zügen am Bahnhof Tuttlingen besteht keine Anschlussicherung zum lokalen und regionalen Busverkehr. Mit der Realisierung des Busbahnhofs auf dem Bahnhofsvorplatz wird sich die Übersichtlichkeit über die nächsten Abfahrten deutlich verbessern.

Auch am ZOB wird die Übersichtlichkeit und Orientierung bemängelt. Es sollte auf den ersten Blick auch für Gelegenheitsnutzer ersichtlich sein, wo welcher Bus abfährt.

Dynamische Fahrplaninformationen sind inzwischen für den Bahn- und Busverkehr verfügbar. Die Echtzeitdaten sind in der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA-BW) und im DB Navigator abrufbar. Sie können auch genutzt werden, um die Echtzeitlage an den Haltestellen anzuzeigen. An ZOB, im Innenbereich des Bahnhofs und auf dem neu zu gestaltenden Bahnhofsvorplatz soll es künftig solche dynamischen Anzeigen geben.

## Fahrzeugeinsatz und flexible Bedienformen im ÖPNV

Im lokalen und regionalen Busverkehr kommen umlaufbedingt Busse einheitlicher Größe zum Einsatz, wobei diese Kapazitäten auf die Nachfrage in Spitzenstunden im Berufs- und Schülerverkehr ausgerichtet sind und in Nebenverkehrszeiten von der Nachfrage her nicht erforderlich wären. Der Einsatz kleinerer Busse würde den Aufbau eines zweiten Fuhrparks notwendig machen, was mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden wäre. Darüber hinaus bleiben die Busunternehmen mit einem einheitlichen Wagenmaterial im täglichen Betrieb flexibel. Die Einführung von On-Demand-Verkehren zu bestimmten Zeiten und in bestimmten Räumen würde die Chance bieten, zu diesen Zeiten auf Kleinbusse umzustellen. Die Fahrzeuganschaffung ist dann in der Gesamtkalkulation solcher Verkehre zu berücksichtigen.

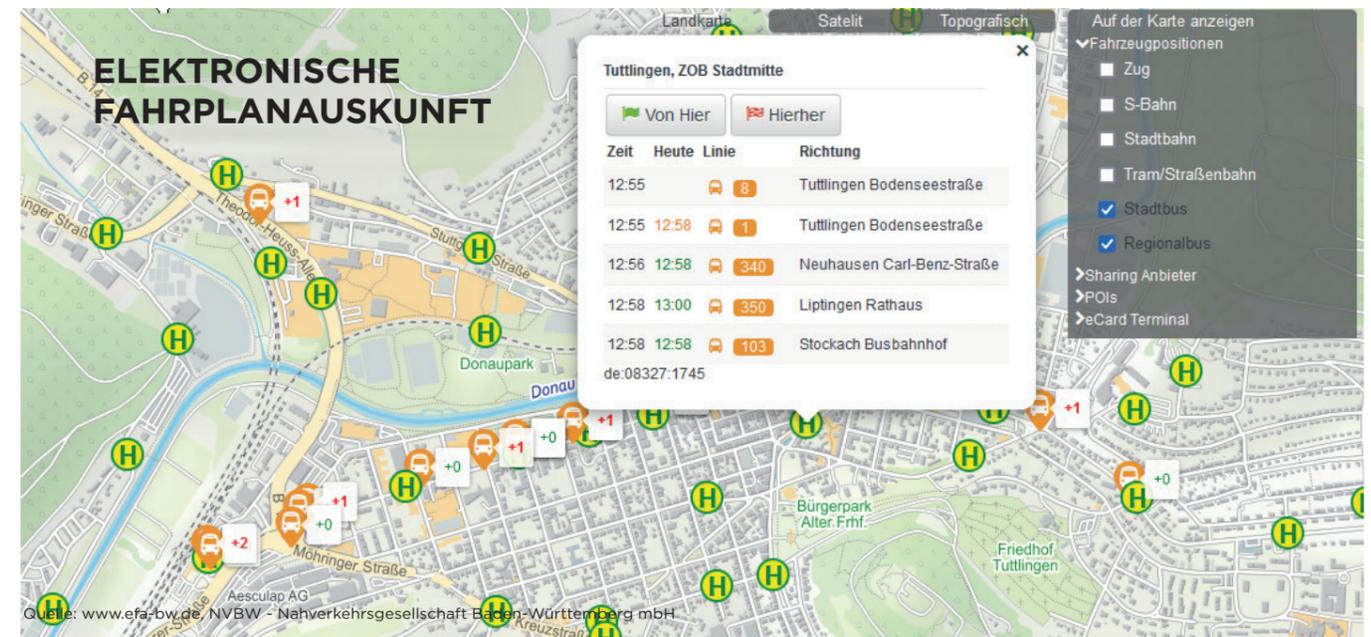
## SHARING-ANGEBOTE

In Tuttlingen gibt es so gut wie keine Sharing-Angebote. Lediglich ein Carsharing-Fahrzeug von Stadtmobil Südbaden, das aus einer privaten Initiative hervorgegangen ist, steht an der Stockacher Straße zur Verfügung, wird aber nicht aktiv beworben, so dass der Nutzerkreis mit ca. 12 Haushalten sehr klein ist.

Um ein attraktives Angebot für einen größeren Nutzerkreis zu schaffen, wäre eine gewisse Fahrzeugvielfalt (mindestens 3-4 Fahrzeuge) an mehreren Standorten erforderlich, das Angebot müsste von offizieller Seite aktiv beworben werden. Dies scheitert derzeit jedoch an dem vom Anbieter geforderten Kostendeckungsmodell.

Sharing-Angebote für Fahrräder oder E-Scooter sind in Tuttlingen nicht verfügbar.

Im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofs zum Multimodalen Verkehrsknotenpunkt sollen hier Sharing-Angebote sowohl für Fahrräder als auch für Pkw geschaffen werden, die weitere Verleihstellen im Stadtgebiet nach sich ziehen werden.



## STRASSENNETZ

Ein großer Anteil der Ortsstraßen in Tuttlingen liegt innerhalb einer Tempo 30-Zone. Die Verkehrsströme des motorisierten Verkehrs sind auf sinnvoll ausgewählten Achsen gebündelt, auf denen die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und der Knotenpunkte überwiegend gewährleistet ist. Am stärksten belastet ist mit 28.500 Kfz/d die B14, insbesondere im Abschnitt Theodor-Heuss-Allee zwischen der Einmündung der B523 und dem Aesculap-Platz. Weitere regionale Verbindungen wie die B311 nach Möhringen und die L277 nach Nendingen sind von etwa 16.000 Kfz/d befahren.

Durch die Bündelung des Verkehrs kommt es an den Kreuzungspunkten der Hauptachsen zu starken Belastungen, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten. Zu Wartezeiten kommt es gehäuft am Knotenpunkt der B14 / B523 / Stuttgarter Straße, den 40.500 Kfz pro Tag passieren, am Aesculap-Platz mit 51.000 Kfz/d sowie innerorts entlang der Achse Neuhauser Straße - Alleenstraße mit hohem Zielverkehrsanteil und mehreren dicht aufeinander folgenden signalisierten Knotenpunkten (20.000 Kfz/d auf der Alleenbrücke) und der Schützenstraße und Katharinenstraße, die als zweispurige Einbahnstraßen 11.000 - 13.000 Kfz/d aufnehmen. Auf der Stuttgarter Straße mit rund 15.000 Kfz/d kommt es am plangleichen Bahnübergang zu Rückstau.

Überkapazitäten bestehen nach wie vor entlang der Möhringer Straße und Zeughausstraße, resultierend aus den Entlastungen durch den vor über 10 Jahren eröffneten Kreuzstraßentunnel und die konsequente Herabstufung der beiden Straßen. Die zweispurigen Einbahnstraßen sind von 8.700 bzw. 6.000 Kfz/d befahren.

Der Stadtteil Möhringen ist wegen der Umgehung B311 weitestgehend verkehrsberuhigt, über den innerörtlichen Hauptknoten Bischofzeller Straße - Eßlinger Straße fahren 5.400 Kfz/d. In Eßlingen ist dank der Ortsumgehung der B523 noch weniger Verkehr zu verzeichnen (2.300 Kfz/d). Nendingen dagegen ist stark frequentiert, hier passieren rund 15.000 Kfz/d die Knotenpunkte entlang der Mühlheimer Straße (L277), rund 600 davon sind Lkw.

Der Schwerverkehr konzentriert sich auf die Achsen B14 und B311, im innerstädtischen Abschnitt dieser Achsen fahren täglich bis zu 2.300 Lkw/d. In der unmittelbaren Innenstadt ist das Schwerverkehrsaufkommen mit wenigen hundert Lkw am Tag gering.

Tuttlingen plant städtebauliche Projekte, die auch in Zukunft zu einem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachs führen und dementsprechend mehr Verkehr erzeugen werden.

Es wird prognostiziert, dass die Entwicklung geplanter Wohn- und Gewerbegebiete zusätzlichen Verkehr von mehreren 10.000 Fahrten am Tag erzeugen wird, die sich sowohl auf ohnehin stark belastete Hauptstraßen als auch auf schutzwürdige Bereiche verteilen. Umso größer ist die Notwendigkeit, auch im Sinne des Erhalts der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte, den innerstädtischen Verkehr neu zu ordnen, zu lenken und durch attraktive alternative Angebote in relevantem Umfang zu reduzieren.

## ANALYSE DER VERKEHRSMENGEN



ANALYSE-NULLFALL  
2019/2020 - KERNSTADT  
STADT TUTTLINGEN

## PARKEN IN DER KERNSTADT



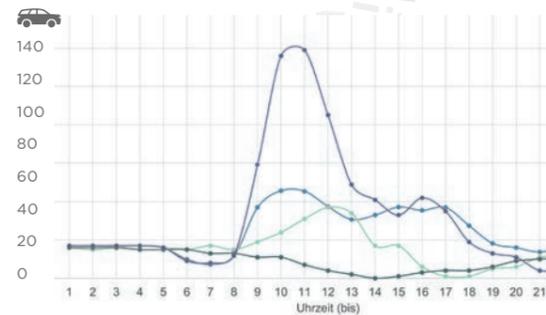
## PARKRAUM

Straßenbegleitendes Parken ist in Tuttingen fast überall zulässig. Parkende Pkw prägen das Straßenbild, nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den umliegenden Wohngebieten. Der hohe Flächenverbrauch schränkt den Raum für nahmobile Verkehrsteilnehmer ein, in Kreuzungen parkende Pkw gefährden die sichere Straßenquerung und behindern Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Kinder auf dem Fahrrad oder Personen, die mit Gepäck, Rollator oder Kinderwagen unterwegs sind.

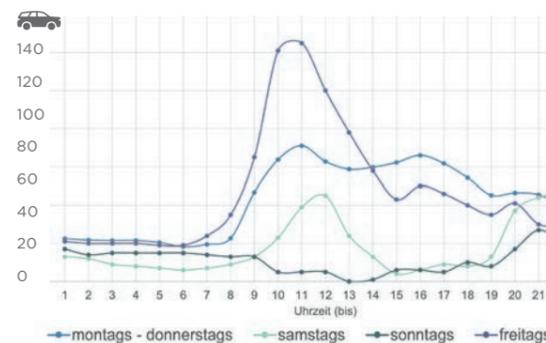
Die Parkhäuser der Innenstadt sind dagegen offensichtlich wenig frequentiert. Eine Auswertung der Belegung (Stand 2017, vor der Coronapandemie) der Parkhäuser Innenstadt und Zentrum machte deutlich, dass lediglich an Markttagen freitags vormittags über 50% der hier vorhandenen Stellplatzkapazitäten durch Spontanutzer belegt sind. An den anderen Tagen liegt diese Quote bei unter 20%.

Offensichtlich herrscht Parkdruck, obwohl ein Überangebot an Parkplätzen vorhanden ist, denn unterschiedliche Nutzergruppen konkurrieren um den optimalen Stellplatz.

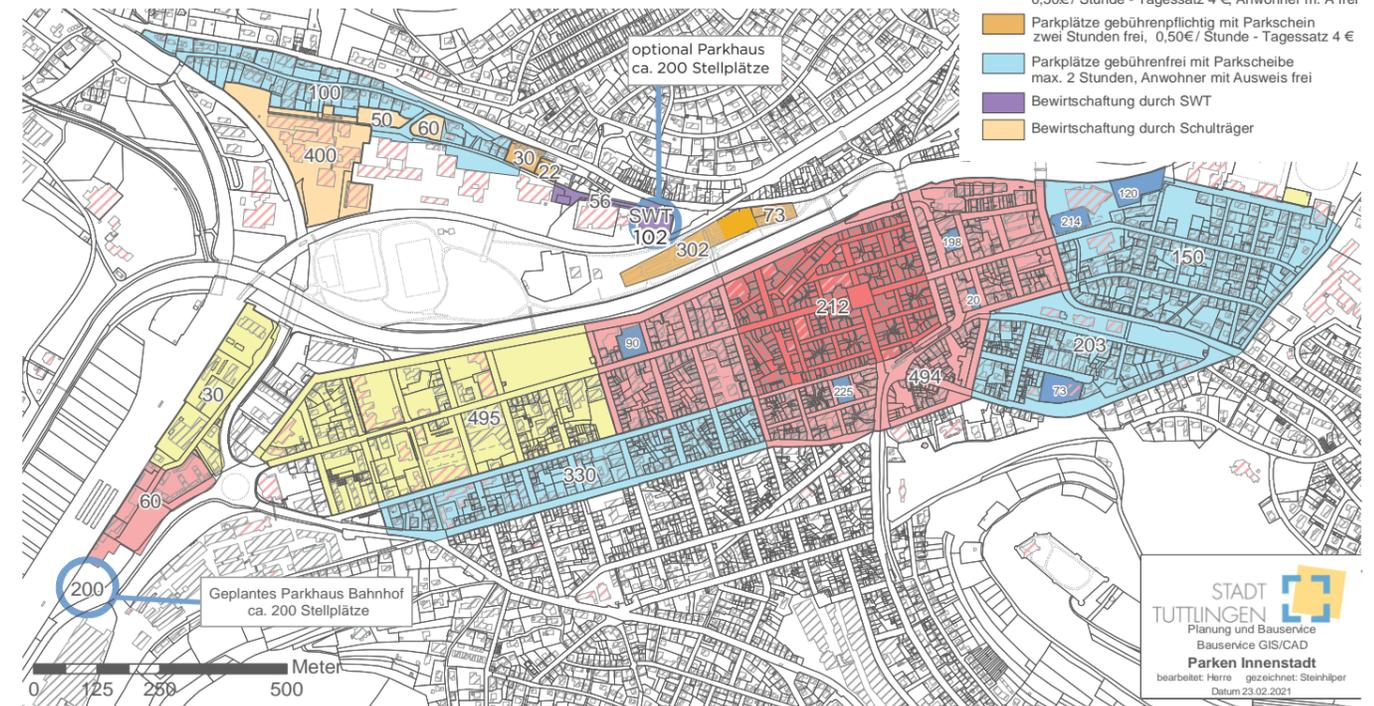
PARKHAUS INNENSTADT BELEGUNG 2017



PARKHAUS ZENTRUM BELEGUNG 2017



## PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN DER KERNSTADT



### Legende

- Parkhäuser und Parkplätze gebührenpflichtig
- Parkplätze gebührenpflichtig mit Parkschein max. 2 Stunden 4€, Anwohner mit Ausweis frei
- Parkplätze gebührenpflichtig mit Parkschein max. 2 Stunden 2€, Anwohner mit Ausweis frei
- Parkplätze gebührenpflichtig mit Parkschein 0,50€/Stunde - Tagessatz 4 €, Anwohner m. A frei
- Parkplätze gebührenpflichtig mit Parkschein zwei Stunden frei, 0,50€/Stunde - Tagessatz 4 €
- Parkplätze gebührenfrei mit Parkscheibe max. 2 Stunden, Anwohner mit Ausweis frei
- Bewirtschaftung durch SWT
- Bewirtschaftung durch Schulträger

Mit dem Parkraumbewirtschaftungskonzept, das von der Verwaltung erarbeitet wurde und dessen Umsetzung 2022 beginnen soll, ist eine wichtige Voraussetzung geschaffen, um Maßnahmen dieses Mobilitätskonzeptes im Sinne der Nahmobilität auch räumlich umsetzen zu können. Es sieht vor, dass das Parken in der Kernzone der Innenstadt mit 2 €/Stunde etwas teurer ist als in den innerstädtischen Parkhäusern. Die Höchstparkdauer ist fast in der gesamten Innenstadt auf 2 Stunden begrenzt. Im westlichen Bereich ist das Parken weiterhin ganztägig möglich, wengleich gebührenpflichtig. Die Gebühr für ein Tagesticket kostet mit 4 € ebenso viel wie ein Bus-Tagesticket für eine Tarifzone. Anwohner haben weiterhin die Möglichkeit, mit Parkausweis gebührenfrei zu parken.

Die Umsetzung des Parkraumkonzeptes erfolgt stufenweise, beginnend mit der Kernzone und der westlichen Innenstadt zwischen Wilhelmstraße und Aesculap-Platz. In einem zweiten Schritt soll ab der Wilhelmstraße stadtauswärts in der gesamten westlichen Innenstadt zwischen Donau und Zeughausstraße eine (reduzierte) Gebührenpflicht gelten.

Das Parkraumkonzept dient zunächst einer Neuordnung des innerstädtischen Parkraums. In den zentralen Bereichen ist kurzzeitiges Parken möglich. So

wird der Forderung entsprochen, dass im Zentrum schnelle Erledigungen möglich sind. Gleichzeitig wird das Parken zeitlich gedeckelt. So wird die Nutzungshäufigkeit je verfügbarem Stellplatz angehoben und tendenziell eine höhere Frequenz in der Kernstadt ermöglicht. Personen, die sich länger im Bereich der Innenstadt aufhalten möchten, haben die Möglichkeit, in den Bereichen zu parken, die unmittelbar an den verkehrsberuhigten Bereich angrenzen, zu parken. Mit zunehmender Entfernung nehmen die Gebühren ab und die Höchstparkdauer zu.

Mit dem Konzept wird innerstädtischer Parksuchverkehr vermieden und das straßenbegleitende Parken mit dem Ziel reduziert, die Kernstadt zu beleben, den Straßenraum attraktiver und sicherer zu gestalten und die begrenzten Kapazitäten Anwohnern und dem Lieferverkehr vorzubehalten. Parkhäuser werden durch die Gebührenstaffelung attraktiver und hierdurch auch besser ausgelastet. Optional wird untersucht, ob ein weiteres Parkhaus am TuWass aus kapazitativen Gründen erforderlich ist.

Die innerstädtische Parkraumbewirtschaftung und in der Konsequenz auch die Möglichkeit zur Reduktion von straßenbegleitenden Stellplätzen ist daher eine zentrale räumliche Voraussetzung für sicheren Fuß- und Radverkehr und attraktive Straßenräume.



## MOBILITÄTSMANAGEMENT

### BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

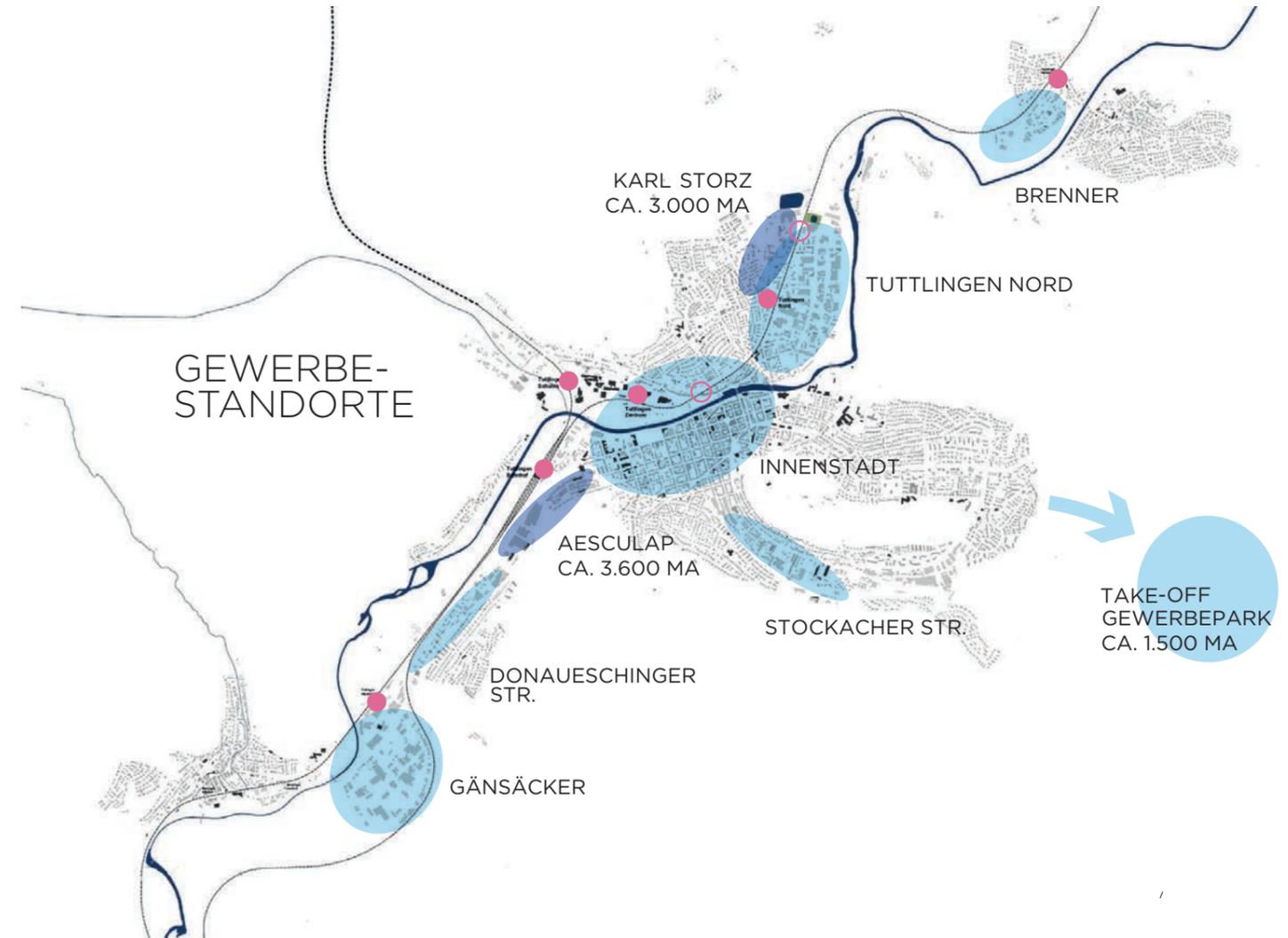
Die großen Arbeitgeber in Tuttlingen bieten ihren Mitarbeitern vielfältige Mobilitätsangebote wie Jobtickets, Umweltjahreskarte, (teilweise) Jobrad, Pedelec-Förderung, Fahrradabstellanlagen, teilweise mit E-Bike Ladestationen, Fahrgemeinschaftsplattformen und Pendelbusse zum Bahnhof (Aesculap). Tuttlinger Unternehmen tauschen sich mit TUTicket bei einem Mobilitätsstammtisch aus, mit dem Ziel, das ÖPNV-Angebot besser an die Bedürfnisse der Beschäftigten anzupassen.

Die Angebote werden nur zum Teil von den Mitarbeitern angenommen. Bei den Jobtickets wird dies auf das dünne ÖPNV-Angebot zurückgeführt, das für die vielfältigen Arbeitszeitmodelle und Herkunftsorte unattraktiv ist. Fahrgemeinschaften werden teilweise aus alter Gewohnheit praktiziert, bei vielen Mitarbeitern bestehen aber Vorbehalte wegen mangelnder Flexibilität.

Die Stellplätze der Unternehmen werden den Mitarbeitern kostenlos zur Verfügung gestellt. Teilweise sind diese nicht ausreichend, Mitarbeiter parken daher auch im umliegenden öffentlichen Straßenraum.

### VERBESSERUNG DER ERSCHLIESSUNG DES TAKE-OFF GEWERBEPARKS

Der take-off GewerbePark mit seinen ca. 70 Unternehmen und 2.000 Mitarbeitern, ist mit dem Pkw gut erreichbar. Der Bus vom Bahnhof bzw. ZOB fährt halbstündlich, in den Nebenverkehrszeiten stündlich. Die Ziele im nördlichen Teil sind bis zu 2 km von der Bushaltestelle an der K 5945 entfernt. Es fehlen Geh- und Radwege sowie Beleuchtung. Lkw-Verkehr macht das Zu-Fuß-Gehen gefährlich.



Die zwischen Tuttlingen und Neuhausen durchgängige Buslinienführung kann aufgrund der Umwegigkeit und Fahrzeitverlängerung, die durch Stich- oder Rundfahrten im GewerbePark entstehen würden, nicht geändert werden. Weitere Ideen zur verbesserten Anbindung wie ein Pendelverkehr, eine Mitnahmebank, Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle oder E-Scooter werden vom GewerbeParkbetreiber weiterverfolgt. Ein Radweg zwischen Tuttlingen und take-off GewerbePark ist schon länger in der Diskussion, eine Trassierung wurde festgelegt. Der Bedarf einer verbesserten multimodalen Anbindung ist umso dringlicher, als dass weitere 1.500 Arbeitsplätze hierhin verlagert werden sollen.

### MOBILITÄTSMANAGEMENT FÜR SCHÜLER UND STUDENTEN

An der Hochschule Tuttlingen bietet das Studiticket die Möglichkeit, für 135 € ein halbes Jahr lang den ÖV zu nutzen. Die derzeit 650 Studierenden können ein Jahr lang kostenlos den ÖV nutzen, wenn sie sich mit ihrem Erstwohnsitz in Tuttlingen melden.

Das Verkehrssicherheitskonzept für Schulen und Kindertageseinrichtungen der Stadt Tuttlingen hat zum Ziel, die Verkehrsräume im Umfeld der Einrichtungen und auf dem Weg dorthin sicherer zu gestalten, das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren zu fördern und somit Bring- und Holverkehre zu reduzieren oder zumindest auf Bring- und Holzonen zu verlagern.

Sofortmaßnahmen an Problemstellen der Verkehrssicherheit wurden bei Ortsterminen beschlossen und größtenteils bereits umgesetzt. Auch die Einbindung der Eltern (über Befragungen) und die Mobilitätsbildung der Kinder sind Teil des Konzepts.



## ÖFFENTLICHER RAUM

Städte sind seit jeher Treffpunkte vieler Menschen. Einwohner wie auch Auswärtige suchen die zentralen Orte aus vielerlei Gründen auf – zum Arbeiten, Lernen, zur Versorgung, aber auch zu Zwecken der sozialen Zusammenkünfte, Freizeitgestaltung, kulturellen Erlebnisse und Inspiration. (Innen-)Städte entfalten umso mehr Attraktivität, je belebter sie sind. Für Tuttlingen ist eine attraktive Innenstadt von größter Wichtigkeit. Ein belebtes und freundliches Zentrum ist die Visitenkarte der Stadt, die zukünftig stärker als bisher auf das Anwerben von auswärtigen Fachkräften angewiesen sein wird. Die Prosperität der gesamten Stadt hängt somit entscheidend von ihrem Erscheinungsbild und den Angeboten urbaner Vielfalt ab, die sich wiederum dann verstärkt ansiedeln, je belebter die öffentlichen Räume sind.

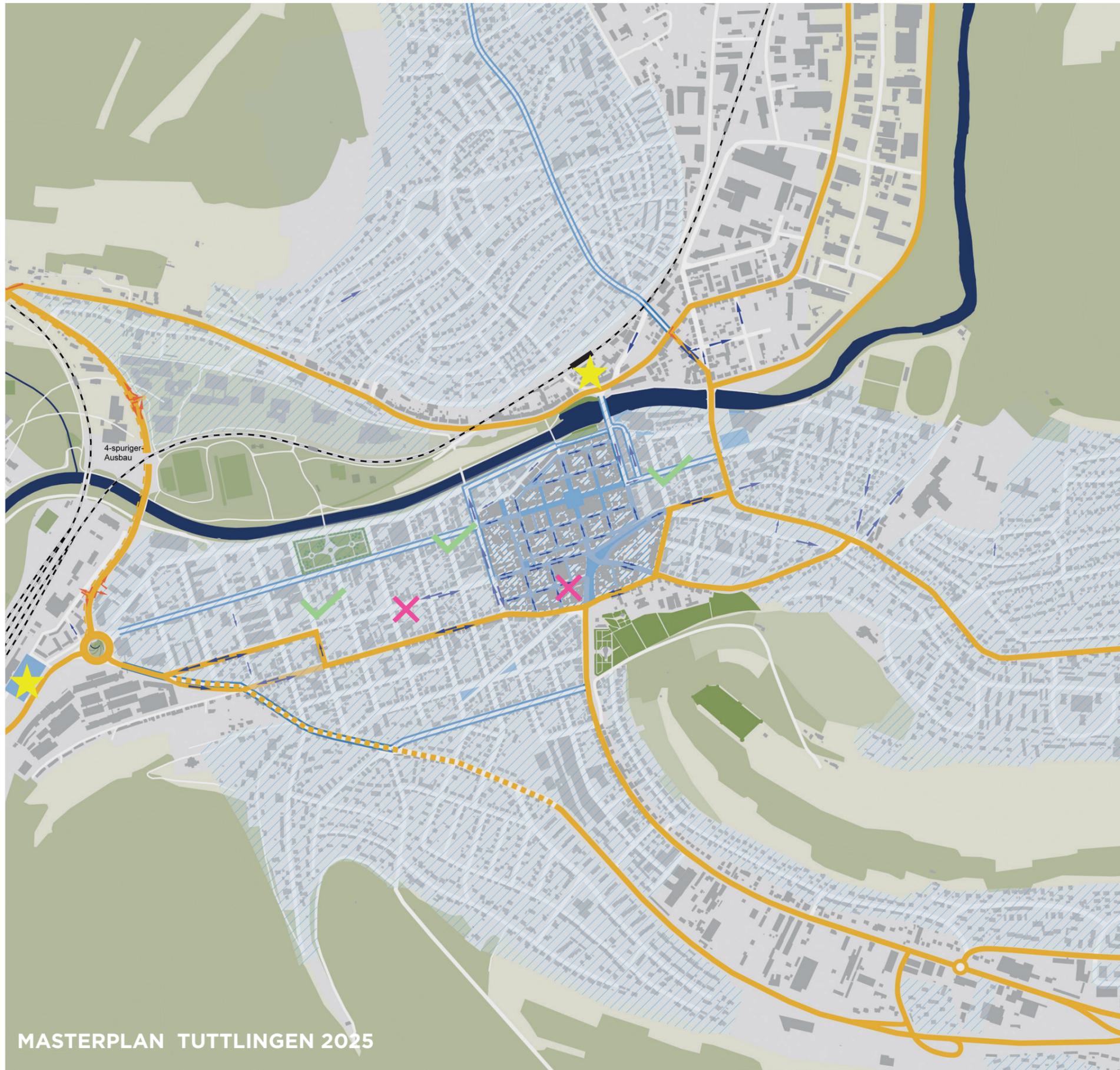
Der öffentliche Raum (also der Anteil der Flächen, die nicht in privatem Besitz sind) erfüllt eine große Bandbreite an Funktionen. In Tuttlingen sind hier große Freiräume wie etwa das Donauufer / Donaupark und die Grünräume rund um den Honberg aber auch der Stadtgarten als innerstädtische Erholungsflächen zu nennen. Die Fußgängerzone und verkehrsberuhigten Bereiche im Zentrum beherbergen neben Einzelhandel und Gastronomie auch wichtige Treffpunkte, Aufenthaltsfunktionen und den ZOB als zentralen innerstädtischen Umsteigepunkt des öffentlichen Verkehrs.

Die kürzlich umgestaltete, aufgewertete und räumlich ausgeweitete Fußgängerzone ist heute ein attraktives Stadtzentrum, ein belebter Ort mit lokalem Handel, einem gut besuchten Wochenmarkt und konstant wenig Leerstand in den Ladenlokalen.

Der größte Teil öffentlicher Räume sind aber Verkehrsflächen. Straßenräume im gesamten Stadtgebiet erfüllen primär ihre Funktionen für den fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr. Flächen für den Fußgänger und Radfahrer sind vielerorts reduziert und erfüllen häufig nicht die Standard-Mindestanforderungen. In den Wohngebieten sind Quartiersplätze, Sitzgelegenheiten oder anderweitige Treffpunkte selten anzutreffen. Somit ist festzustellen, dass aus der Verteilung der öffentlichen Flächen heute eine Gleichberechtigung aller Verkehrsarten nicht abgeleitet werden kann.

Die Art und Gestaltung des Wohnumfeldes, der Mobilitäts- und Freiraumangebote im umgebenden öffentlichen Raum bestimmen maßgeblich auch das soziale Miteinander in den Quartieren. Häufig leben sozial schwächere Haushalte an stärker befahrenen Straßen oder in Quartieren mit wenig gestaltetem und begrüntem öffentlichen Raum. Von Veränderungen der Mobilität innerhalb der Stadt profitieren diese Gruppen, die ansonsten häufig vernachlässigt werden, sowohl als Anwohner als auch als mobile Bürger ohne eigenes Auto. Eine solche Veränderung der Straßenräume und des Wohnumfeldes ist vor allem in der westlichen Innenstadt erforderlich.

In Tuttlingen werden im Zuge der Bebauungsplanung derzeit für das Thema der Mobilität ausschließlich Verkehrsflächen festgesetzt. Wichtig wäre, den Bebauungsplanungen konkrete Planungen z.B. von Bushaltestellen und Fahrradabstellanlagen aber auch von Fuß- und Radverkehrsachsen zugrunde zu legen und diese textlich festzusetzen und zu realisieren.



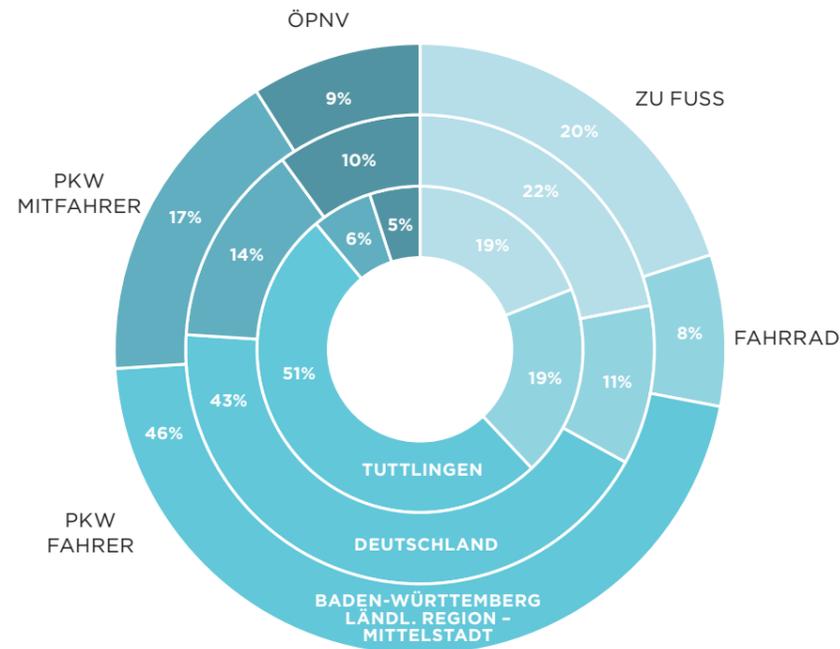
## UMSETZUNG MASTERPLAN 2025

Der Masterplan 2025 enthält zahlreiche Maßnahmenvorschläge im Bereich Mobilität, die kurz- bzw. mittelfristig umgesetzt werden konnten. Ein Großteil dieser Maßnahmen wurde realisiert, dazu gehören bspw.

- › die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Tempo 50-Hauptstrecken in West-Ost und Nord-Südrichtung im Stadtgebiet
- › die Einführung von Tempo 30-Zonen in allen Wohngebieten
- › die Erweiterung der Tempo 20-Zone in der Innenstadt. Zusätzlich wurde auch die Fußgängerzone räumlich ausgedehnt.
- › einzelne Straßenquerschnitte in der Kernstadt wurden im Zuge von anliegenden Baumaßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität umgestaltet. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umgestaltung der Bahnhofstraße als Rückgrat der Kernstadt wurden umgesetzt. Sie wurde in Sequenzen unterteilt und gestalterisch angepasst. Auch wurde, insbesondere im Bereich der neugestalteten Fußgängerzone, neues ansprechendes Stadtmobiliar eingebaut.
- › die Busbeschleunigung auf Tempo 30-Vorfahrtsstraßen und entlang der Bahnhofstraße auf dem Abschnitt vom Bahnhof zum ZOB/Stadtmittelpunkt
- › der Betrieb des Stadtbusverkehrs Tuttlingen wurde im Jahr 2021 ausgeschrieben. Die Vergabe erfolgt im Jahr 2022. Die Betriebsaufnahme ist für den 01.01.2023 geplant. In diesem Rahmen wird das Verkehrsangebot weiterentwickelt. Auch die Vorschläge aus dem neuen Mobilitätskonzept sollen in die Konzeption des Stadtbusverkehrs nach und nach einfließen.
- › die Planungen für zwei neue Haltepunkte entlang der Donautalbahn wurden vorangetrieben. Konkrete Realisierungschancen werden dem Haltepunkt ‚Rathaussteg‘ zugemessen, zu dessen Anbindung Vorschläge in einem städtebaulichen Wettbewerb erarbeitet worden sind.
- › die Planungen für die Entwicklung des Bahnhofes Tuttlingen hin zu einem regionalen Mobilitätsknotenpunkt schreiten voran. Es wird ein umgestalteter Bahnhofsvorplatz mitsamt einem neuen Busbahnhof entstehen.
- › die Parkraumbewirtschaftung wurde räumlich ausgedehnt. Auch die zeitliche Begrenzungen und Bepreisung werden kontinuierlich weiterentwickelt.

Die vorgeschlagene Aufhebung möglichst vieler Einbahnstraße zur Reduzierung von Umwegfahrten und zur besseren Orientierung im Straßennetz wurde bisher nur in Einzelfällen durchgeführt (Kronen-, König- und Neuhauserstraße).

# VERKEHRSVERHALTEN / VERKEHRSMITTELWAHL

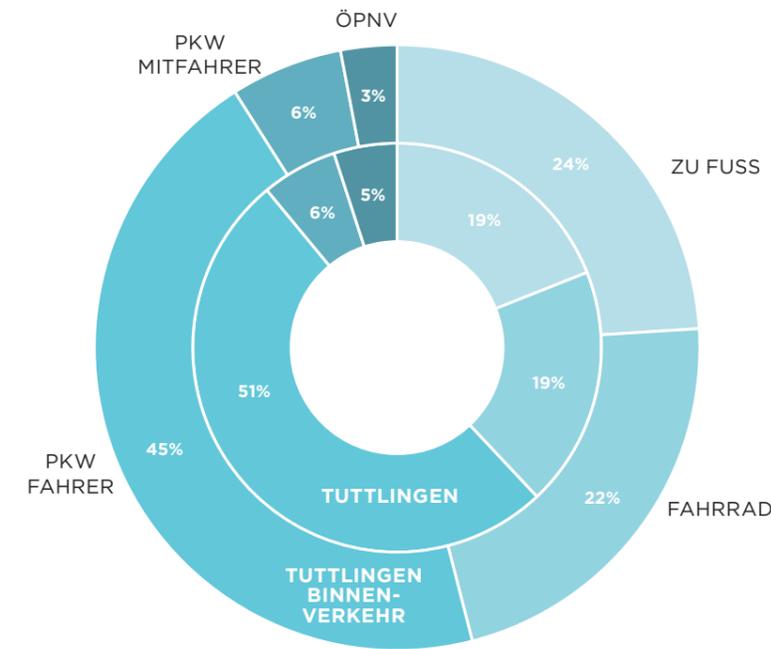


## VERKEHRSMITTELWAHL IM VERGLEICH

**INNERER RING**  
MODAL SPLIT TUTTLINGEN 2019  
QUELLE: HAUSHALTSBEFRAGUNG 2019  
MIV 57%  
UMWELTVERBUND 43%

**MITTLERER RING**  
MODAL SPLIT DEUTSCHLAND GESAMT 2017  
QUELLE: MID 2017  
MIV 57%  
UMWELTVERBUND 43%

**ÄUSSERER RING**  
MODAL SPLIT BW, LÄNDL. REGION MITTELSTADT 2017  
QUELLE: MID 2017  
MIV 63%  
UMWELTVERBUND 37%



## VERKEHRSMITTELWAHL IM BINNENVERKEHR

**INNERER RING**  
MODAL SPLIT TUTTLINGEN 2019  
QUELLE: HAUSHALTSBEFRAGUNG 2019  
MIV 57%  
UMWELTVERBUND 43%

**ÄUSSERER RING**  
MODAL SPLIT IM BINNENVERKEHR TUTTLINGEN 2019  
QUELLE: HAUSHALTSBEFRAGUNG 2019  
MIV 51%  
UMWELTVERBUND 49%

Im Oktober 2019 wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, die Aufschluss über das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Tuttlinger Bürger gibt. Sie ist zusätzlich Grundlage für die Aktualisierung des bestehenden Verkehrsmodells.

Um darüber hinaus auch aktuelle Informationen zu Wegestrecken oder Verkehrsmittelwahl von Nicht-Tuttlinger Einwohnern, insbesondere Einpendlern für das Mobilitätskonzept zu generieren, wurde die Arbeitsmarktstatistik ausgewertet. Die Orte mit den höchsten Einpendlerquoten wurden hinsichtlich der Angebotsqualität im ÖPNV und der Radverkehrsverbindung analysiert.

Die Haushaltsbefragung wurde hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung am Stichtag ausgewertet. Dabei wurde auf der Grundlage des MiD (Mobilität in Deutschland) - 2017 Ergebnisberichtes festgestellt, wie sich der Modal Split im Vergleich zu anderen Mittelstädten im ländlichen Raum darstellt:

1. Der Radverkehrsanteil ist in Tuttingen überdurchschnittlich (19% statt 11% im gesamtdeutschen Vergleich)
2. Ebenso ist der MIV-Anteil in Tuttingen überdurchschnittlich (51% statt 43% in Deutschland)
3. Der MIV-Mitfahrer Anteil ist dagegen unterdurchschnittlich ausgeprägt (6% statt 17% in vergleichbaren Städten der Region)
4. Der ÖPNV-Anteil ist ebenfalls unterdurchschnittlich ausgeprägt (5% statt 10% deutschlandweit)
5. Fußverkehr (19% statt 20%) und MIV (Selbst-

fahrer) (51% statt 49%) sind in etwa gleich ausgeprägt wie im Durchschnitt der baden-württembergischen Mittelstädte im ländlichen Raum.

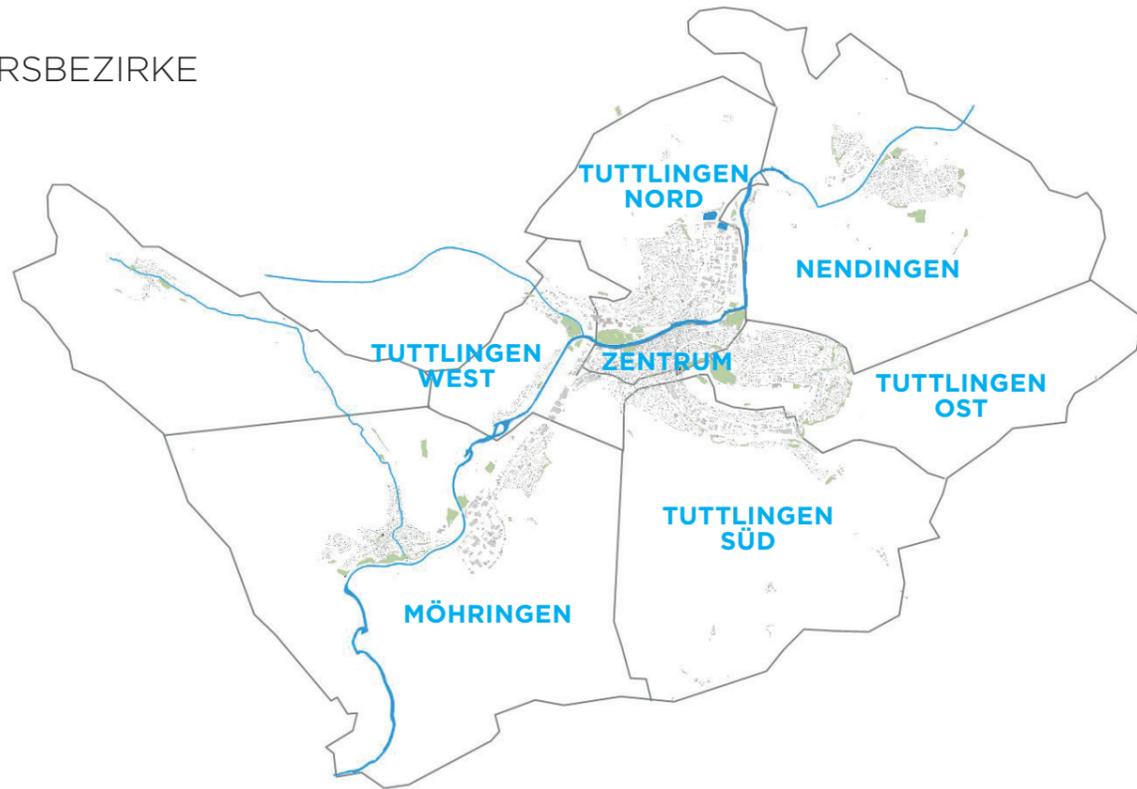
Der hohe Nahmobilitätsanteil kann zum Teil mit der guten Witterung am Erhebungstag zusammenhängen. Es ist zu vermuten, dass insbesondere Schüler an diesem Tag mit dem Fahrrad unterwegs waren und nicht von Erwachsenen zur Schule gebracht wurden.

Eine Auswertung des Binnenverkehrs, also all jener Wege, die innerhalb Tuttlings zurückgelegt wurden, beschreibt ein ähnliches Bild: Mehr als die Hälfte dieser überwiegend sehr kurzen Wege wird mit dem Pkw zurückgelegt. Hier zeigt sich, dass der als störend empfundene Kfz-Verkehr nicht allein durch Pendler oder Auswärtige, sondern auch durch die Tuttlinger selbst verursacht wird und dass hier - in der Stadt der kurzen Wege - ein besonders hohes Verlagerungspotenzial liegt.

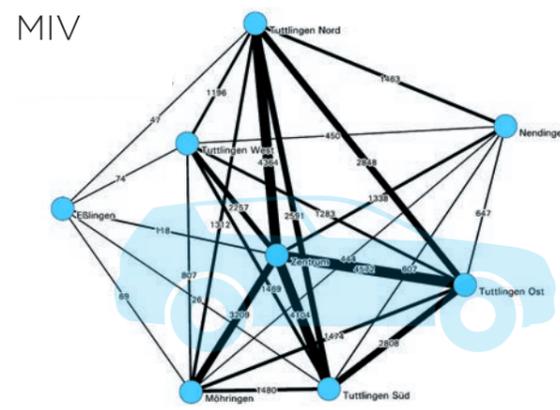
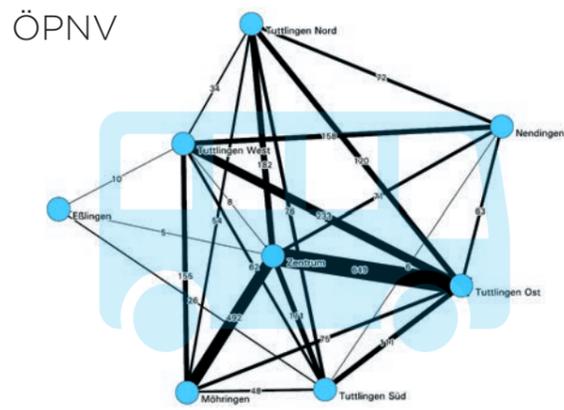
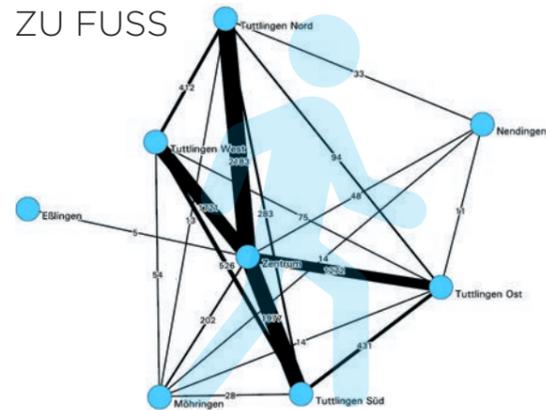
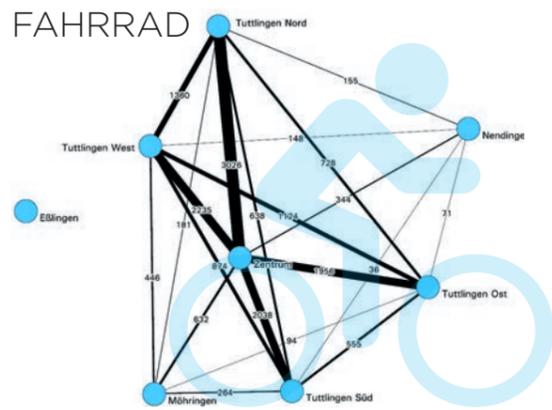
Die wichtigsten Wegebeziehungen im Radverkehr sind die Verbindungen zwischen den innenstadtnahen Stadtteilen, hier besonders Tuttingen Nord, und der Innenstadt. Von den weiter außen gelegenen Stadtteilen kommen kaum Radfahrer in die Innenstadt, was sicherlich auch auf die fehlende Infrastruktur zurückzuführen ist. Auch die Fußgänger kommen - etwa gleichverteilt auf die Himmelsrichtungen - aus den nahen Stadtteilen in die Innenstadt gelaufen.

Der geringe ÖPNV-Anteil kann nur bedingt mit der Wetterlage am Erhebungstag in Verbindung gebracht werden. Hier ist ein unterdurchschnittliches Angebot als wesentlicher Grund zu sehen. Die wichtigsten Verbindungen sind Tuttingen Ost - Innenstadt und Möhringen - Innenstadt.

## VERKEHRSBEZIRKE



## WEGEBEZIEHUNGEN IM STADTGEBIET NACH VERKEHRSART (24.10.2019 / 24 STD)



Quelle: Modus Consult  
Detaillauswertung Haushaltsbefragung

MOBILITÄTSKONZEPT TUTTLINGEN 2035

## RÜCKMELDUNGEN AUS DER BEVÖLKERUNG

Im Rahmen der Haushaltsbefragung haben die Teilnehmer Angaben zu ihren Wegezielen und zu ihrer Verkehrsmittelwahl gemacht. Über alle Verkehrsarten hinweg zeigt sich eine stark zentralistische Wegebeziehung in die und aus der Innenstadt. Die Hälfte der Wege innerhalb Tuttlingens wurden mit dem Pkw zurückgelegt, wenngleich 31% der Wege, für die der Pkw genutzt wurde, unter 3 km weit waren. Dennoch: Fast 40% der Wege im Stadtgebiet wurden auch nahmobil zurückgelegt, wobei das Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen in gleichem Maße beliebt waren. Die wichtigsten Wegebeziehungen für den Radverkehr lagen zwischen der Innenstadt und den unmittelbar angrenzenden Stadtteilen, der meiste Radverkehr fuhr trotz Topografie von und nach Tuttingen Nord. Wege zwischen den Stadtteilen Möhringen bzw. Nendingen und der Innenstadt wurden nur selten mit dem Rad zurückgelegt. Der ÖPNV spielte bei innerstädtischen Wegen eine untergeordnete Rolle, nur 5% der Wege wurden mit dem Bus zurückgelegt. Aus Tuttingen Nord und Nendingen wurde so gut wie nie der Bus genutzt.

Die Befragten konnten individuelle Anmerkungen zur Verkehrssituation in Tuttingen machen. Ein großer Anteil der Bemerkungen befasst sich mit der Situation des Radverkehrs oder des öffentlichen Verkehrsangebotes. Es besteht der Wunsch, Radverkehrsinfrastruktur auszubauen, Rad- Fußverkehr zu trennen und Querungsstellen einzurichten, den ÖPNV-Takt zu verdichten, auch die Randzeiten zu bedienen und die Fahrgastinformation zu verbessern.

Unter dem Schwerpunkt Sicherheit sind in der Abbildung Punkte subsumiert, die sich mit den Themen der Schulwege, der Beleuchtungssituation und der Kontrolle von Pkw-Geschwindigkeit befassen.

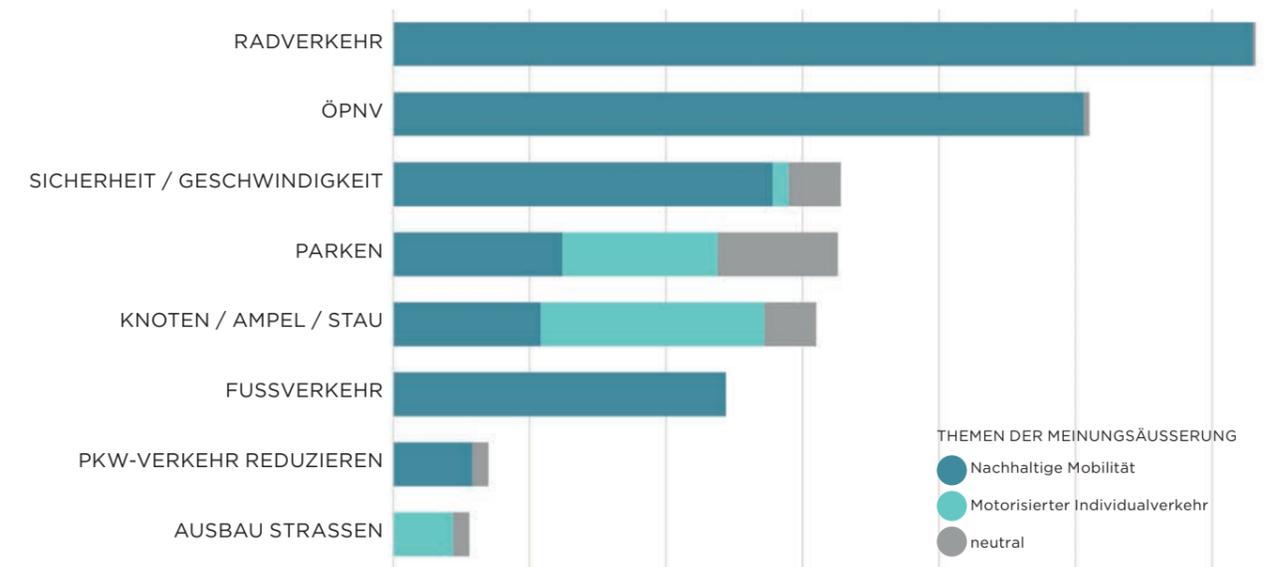
Das Themenfeld Parken ist als einziges sehr kontrovers angesprochen worden. Die Stimmen, die sich für mehr bzw. für weniger Parkplätze oder für höhere bzw. geringere Kosten aussprechen, halten sich etwa die Waage. Auch die vermehrte Kontrolle von Falschparkern ist einigen Bürgern ein Anliegen.

Die Anmerkungen, die sich auf den Pkw-Verkehr beziehen, thematisieren zum Großteil bestehende Restriktionen von Abbiegebeziehungen, die Koordinierung von Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), aber auch lange Rückstaus oder lange Umlaufzeiten an Ampeln. Der Infrastrukturausbau spielt eine untergeordnete Rolle.

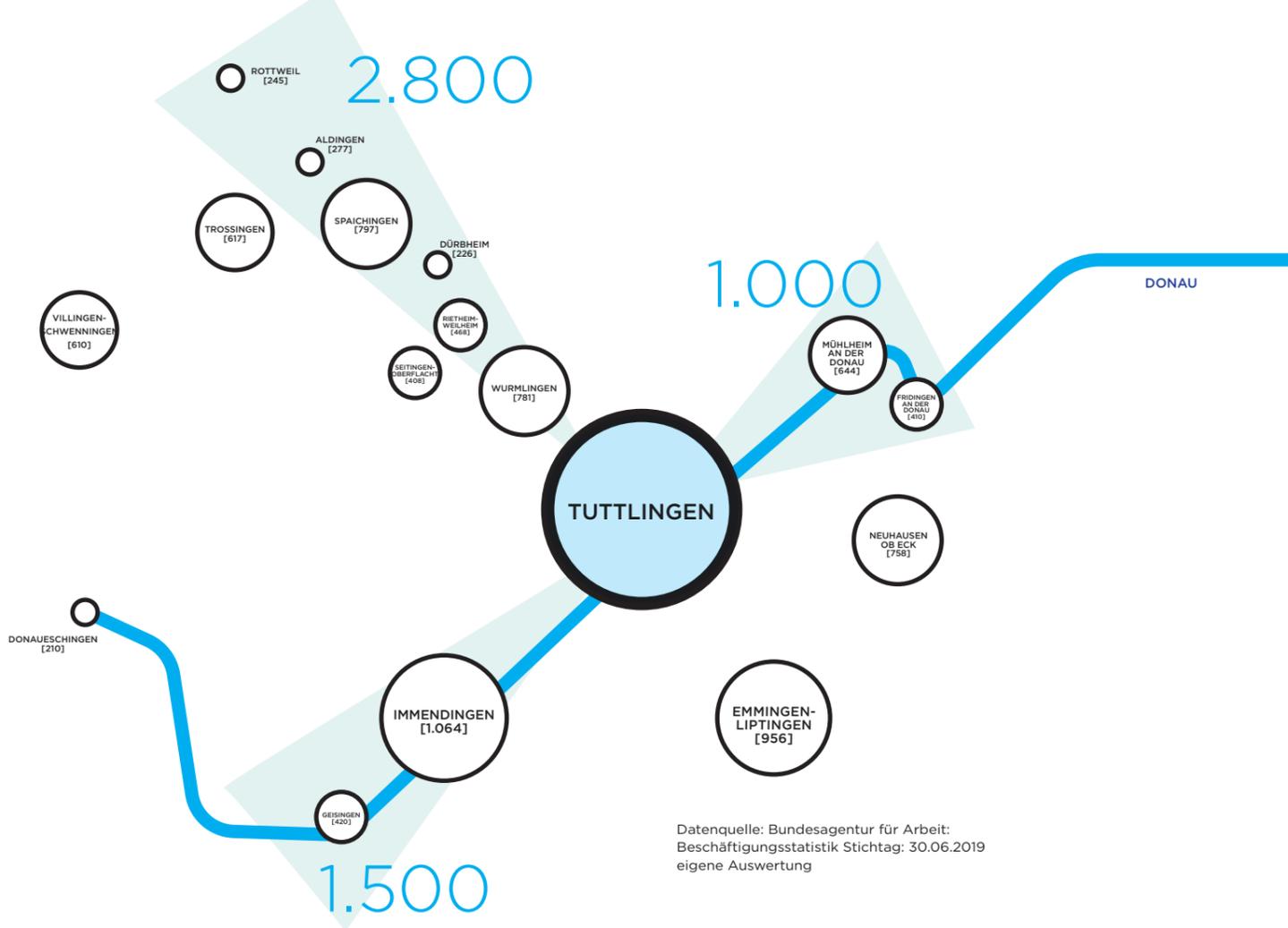
In Bezug auf den Fußverkehr wünschen sich die Bürger mehr Verkehrssicherheit, bessere Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit und die Entschärfung von Konfliktpunkten mit Radfahrern oder parkenden Pkw.

Sortiert man diese Anmerkungen im Hinblick auf eine ‚Förderung der nachhaltigen Mobilität‘, eine ‚Förderung des motorisierten Individualverkehrs‘ oder ‚neutral‘, ergibt sich ein sehr klares Votum für bessere Voraussetzungen und Förderung der nachhaltigen Mobilität.

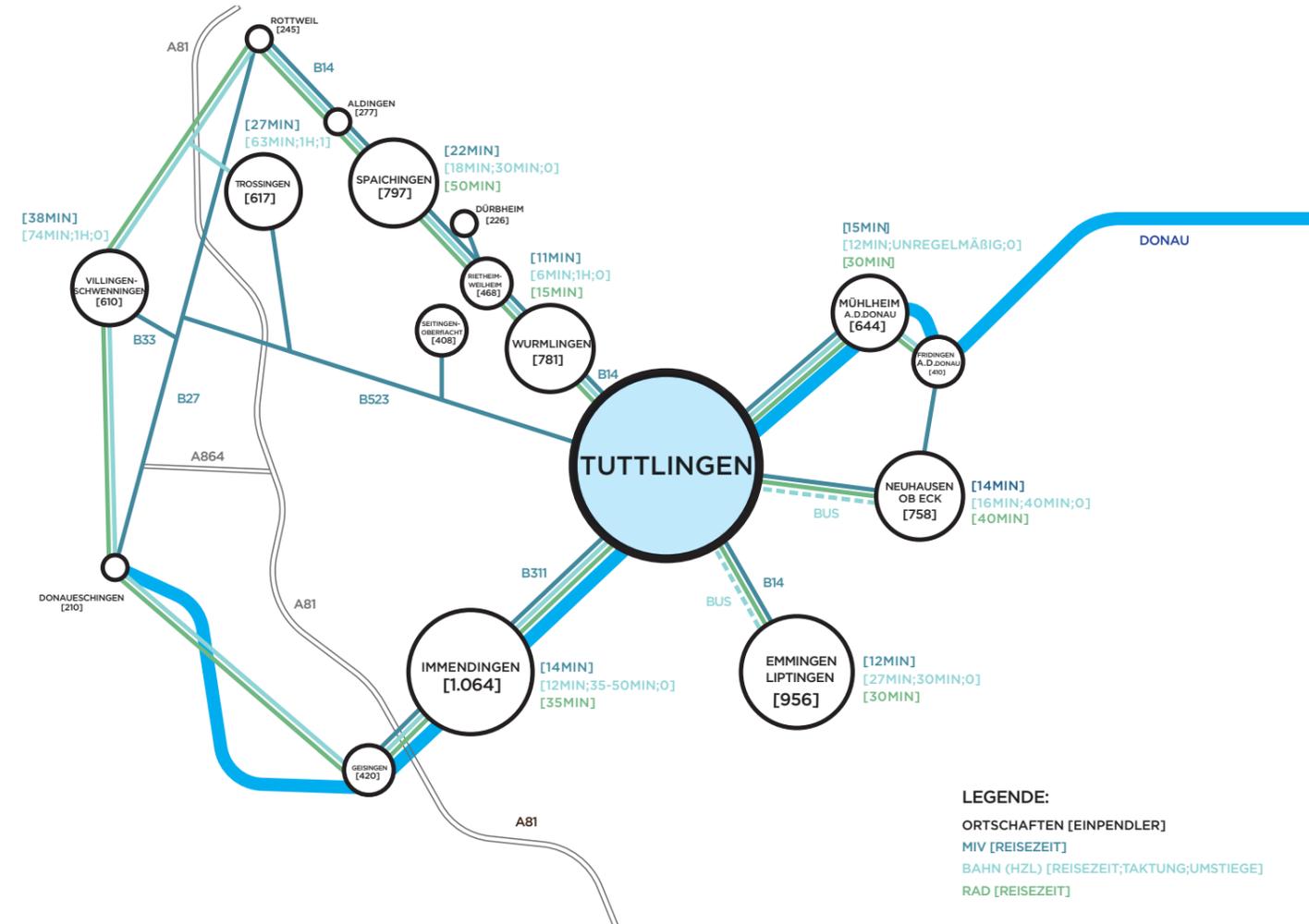
## HAUSHALTSBEFRAGUNG 2019: THEMEN DER MEINUNGSÄUSSERUNGEN



## EINPENDLER NACH TUTTLINGEN



## FAHRZEITVERGLEICHE NACH TUTTLINGEN



## PENDLERVERHALTEN: HERKUNFT

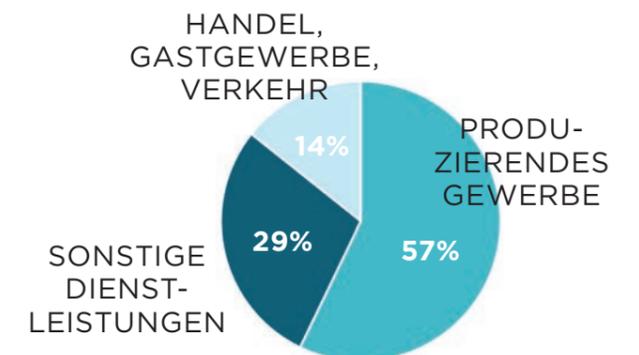
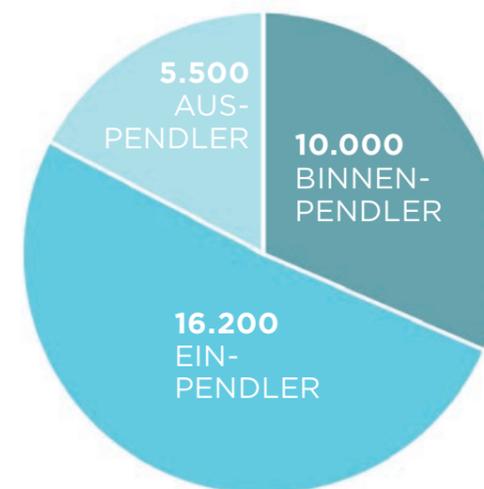
In Tuttlingen sind rund 26.000 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt, der ganz überwiegende Anteil (15.000 Personen) im produzierenden Gewerbe. Rund 60% der Beschäftigten pendelt nach Tuttlingen ein, aber 10.000 Personen sind Binnenpendler, das heißt, sie leben und arbeiten in Tuttlingen.

In obiger Abbildung sind die Haupt-Quellorte der Einpendler nach Tuttlingen dargestellt. Der größte Anteil mit 2.550 Einpendler kommt aus nordwestlicher Richtung (B14, B523) mit den Schwerpunkten Villingen-Schwenningen, Trossingen, Spaichingen und Wurmlingen. Mit 1.500 Einpendlern folgt der Raum Immendingen donauaufwärts sowie der Raum Mühlheim an der Donau mit 1.000 Einpendlern. Auch Emmingen-Liptingen mit ca. 1.000 und

Neuhausen ob Eck mit ca. 750 Einpendlern stellen wichtige Quellen dar.

Rund 5.000 Einpendler haben an ihrem Wohnort Zugang zum schienengebundenen ÖV.

Für die wichtigsten Quellorte wurden die ungefähren Reisezeiten mit dem Pkw, dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fahrrad analysiert. Insbesondere für die westlichen Quellorte kann festgestellt werden, dass die ÖPNV-Versorgung der weiter entfernten Schwerpunkte Trossingen und insbesondere Schwenningen ungenügend ist. Pendler mit Bahn und Bus aus diesen Orten nehmen sehr lange Fahrzeiten und Umstiege in Kauf. Entlang der Achse Richtung Rottweil ist der ÖPNV jedoch – die reine Fahrzeit von Bahnhof zu Bahnhof berücksichtigt – schneller als der Pkw. Für die Orte ab Wurmlingen bis Tuttlingen kann auch das Rad eine echte Alternative darstellen.



## PENDLERBEFRAGUNG

Da die verfügbare Statistik keine Aussagen zur Verkehrsmittelwahl und zur Motivation der Pendler zulässt, fand vom 14.06. bis zum 02.07.2021 eine Online-Pendlerbefragung statt, an der 1.260 Personen teilnahmen, das entspricht etwa 5% aller in Tuttlingen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Befragt wurden Arbeitnehmer der größten Arbeitgeber und der größten Gewerbegebiete in Tuttlingen. Ziel war, aus dieser Gruppe mögliche Potenziale für die Bündelung von Verkehren und Veränderung des Mobilitätsverhaltens herauszuarbeiten. Befragt wurden Mitarbeiter aus dem Wirtschaftsbereich Dienstleistung der folgenden Organisationen:

- › KARL STORZ SE & Co. KG
- › Pepperl+Fuchs SE
- › Schubert System Elektronik GmbH
- › SteriLog GmbH
- › Stadt Tuttlingen
- › Landkreis Tuttlingen

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass der Rücklauf aus folgenden Gründen nicht repräsentativ für alle Arbeitnehmer in Tuttlingen ist:

- > Die Befragten sind zumeist im Wirtschaftsbereich Dienstleistung einzelner großer Arbeitgeber beschäftigt, dieser Wirtschaftszweig beschäftigt jedoch nur knapp 30% aller Arbeitnehmer.
- > Der überwiegende Anteil von 67% der Beschäftigten in Tuttlingen ist im produzierenden Gewerbe tätig (ca. 15.000 Personen). Diese wichtige Gruppe wurde aus organisatorischen und betriebsbedingten Gründen bei der Pendlerbefragung nicht befragt. Ebenso bleibt die Gruppe der im Handel, Gastronomie und Verkehr Beschäftigten bei der Pendlerbefragung unterrepräsentiert. Auch Arbeitnehmer kleinerer Betriebe, wie Mitarbeiter des Einzelhandels, kleiner Handwerksbetriebe, Arztpraxen oder Werkstätten wurden nicht befragt.

> Die Arbeitsplatzschwerpunkte derer, die an der Befragung teilgenommen haben, lagen ganz überwiegend in der Innenstadt und Bahnhofsnähe, in der Nordstadt oder im take-off GewerbePark. Der Rücklauf aus Arbeitsplatzschwerpunkten wie Gänsäcker und Stockacher Straße war mit nur 3% sehr gering.

Die beschriebenen Einschränkungen der Repräsentativität haben Auswirkungen auf die Interpretation der Ergebnisse:

- > Die Arbeitszeiten sind in der Realität über alle

Arbeitnehmer nicht so homogen, wie hier angegeben. Schichtdienst und wechselnde Arbeitszeiten auch bis in die Abendstunden sind in den nicht befragten Wirtschaftsbereichen die Regel.

> Wären auch Beschäftigte in Schichtarbeit und mit abendlichen Arbeitszeiten befragt worden, wäre die Kritik an einem unzureichenden bzw. nicht vorhandenen ÖV-Angebot höher ausgefallen.

> Flexible Arbeitszeiten, wie von 75% der Befragten angegeben, sind in den anderen beiden Wirtschaftsbereichen, in denen 70% beschäftigt sind, weniger üblich. Der Wunsch nach Flexibilität und zeitlicher Unabhängigkeit ist in kleineren Betrieben daher wahrscheinlich noch höher als bei den befragten großen Arbeitgebern, weil das Arbeitszeitende oft nicht genau einzuhalten ist.

> Die Mobilitätsangebote sind bei großen Arbeitgebern erfahrungsgemäß deutlich besser als bei kleinen Firmen, Arztpraxen etc., dies betrifft sowohl das Parkplatzangebot als auch zusätzliche Leistungen wie Jobticket oder Jobrad.

> Die Bündelung von Verkehren z.B. durch Fahrgemeinschaften oder Betriebsbusse ist bei festen Arbeitszeiten, wie sie im Schichtdienst üblich sind, besonders gut möglich.

### Wohnorte

Die Wohnorte der Einpendler sind regional weit verstreut. Die Hälfte der Befragten hat einen Arbeitsweg von mehr als 15 km, 34% der Befragten legen Wege von über 20 km (einfach) zur Arbeit zurück.

Eine Konzentration der Wohnorte entlang der Bahnachsen des Ringzugs ist erkennbar: Die 10 meistgenannten Wohnorte liegen entlang der Bahnstrecke, Ausnahmen sind Villingen-Schwenningen und Emmingen-Liptingen.

Laut Pendlerstatistik der Stadt Tuttlingen kommen 38% der Arbeitnehmer aus Tuttlingen selbst bzw. einem der Stadtteile. Diese statistisch gesicherte Angabe hat sich bei der Pendlerbefragung aus methodischen Gründen nicht bestätigt. Hier gaben nur 22% an, in Tuttlingen zu wohnen und zu arbeiten, offensichtlich sind Beschäftigte im Dienstleistungsbereich bereit, weitere Wege zur Arbeitsstätte zurückzulegen.

Nichtsdestotrotz besteht ein großes Potenzial für Veränderungen der Verkehrsmittelwahl, denn die Wege innerhalb der Stadt könnten aufgrund ihrer geringen Wegelänge auch mit dem Fahrrad oder Pedelec zurückgelegt werden. Zudem kann

die Stadt Tuttlingen in diesem Bereich unmittelbar Verbesserungen erreichen und ist nicht auf die Abstimmung mit anderen Gebietskörperschaften angewiesen. Drittens sind Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur vergleichsweise günstig und werden derzeit zudem mit Landes- und Bundesmitteln kofinanziert.

### Verkehrsmittelwahl

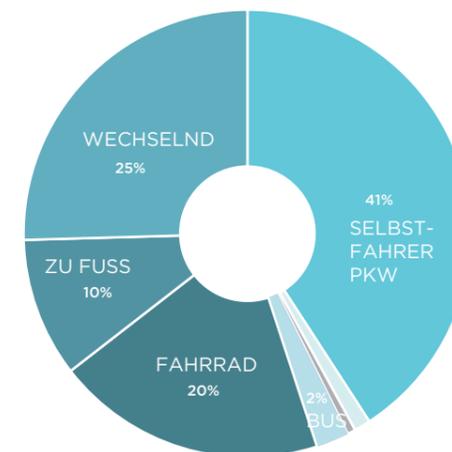
Der Pkw ist mit Abstand das meistgenutzte Verkehrsmittel, drei Viertel der Befragten kommen mit dem eigenen Pkw zur Arbeit (76%). Nur wenige Befragte (1%) nehmen andere Personen mit.

Der ÖV spielt eine untergeordnete Rolle: Nur 2% aller Befragten gaben an, den Bus zu nutzen, obwohl 22% der Befragten in Tuttlingen wohnen und arbeiten. 6% der Befragten fahren mit der Bahn zur Arbeit, davon nutzt ein Drittel zusätzlich den Stadtbus. Die Bereitschaft zur Bahnnutzung nimmt mit zunehmender Entfernung zu. 4% der Arbeitswege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt und 2% zu Fuß.

Beschäftigte, die einen Arbeitsweg von unter 5 km haben, nutzen häufiger das Fahrrad (20%) oder gehen zu Fuß (10%), aber auch auf kurzen Distanzen nutzen über 40% den Pkw, um zur Arbeit zu fahren.

Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von der Lage des Wohnortes und des Arbeitsplatzes:

VERKEHRSMITTELWAHL BEI WEGEN UNTER 5KM



### Wohnort und Arbeitsplatz in Tuttlingen

Wer in Tuttlingen wohnt und arbeitet, nutzt deutlich weniger den Pkw, dennoch fahren auch hier – wo Bus- und Fahrradfahren grundsätzlich möglich sind – fast 50% mit dem Pkw. Selbst Tuttlinger, die in der Innenstadt arbeiten, nutzen fast zur Hälfte den Pkw. Die Alternative zum Pkw ist hier die Nahmobilität. Etwa ein Viertel der Tuttlinger Arbeitnehmer fährt regelmäßig Fahrrad oder geht zu Fuß zur Arbeit, ein weiteres Viertel nutzt (je nach Wetter und Erledigungen) flexibel unterschiedliche Verkehrsmittel. Arbeitswege bis 2 km werden von fast der Hälfte der Befragten (46%) nahmobil zurückgelegt. Werden die Wege etwas länger (bis 5 km), nimmt die Bereitschaft, zu Fuß zu gehen deutlich ab, aber auch das Fahrradfahren wird deutlich unattraktiver. Nur 16% derer, die eine Entfernung von 2 bis 5 km zum Arbeitsplatz haben, nutzen das Fahrrad, während über die Hälfte von ihnen den Pkw nehmen. Hier besteht deutliches Potenzial, vor allem vor dem Hintergrund des zunehmenden Marktanteils von Pedelecs. Den Bus nutzen nur 3% der Befragten, als Grund hierfür wurde fast immer die schlechte Verbindung bzw. der schlechte Takt genannt.

### Arbeitsortabhängige Betrachtung (mit allen Wohnorten)

Bei einem Arbeitsplatz im Bahnhofsumfeld mit gutem ÖV-Angebot ist der Pkw-Anteil mit 66% deutlich geringer als im Durchschnitt (76%). Umgekehrt ist er bei Beschäftigten im take-off GewerbePark mit schlechtem ÖV-Angebot mit 86% sehr hoch. Diese Schwankungsbreite von 20% in Abhängigkeit vom Angebot macht deutlich, dass durch ein verbessertes Angebot nennenswertes Verlagerungspotenzial besteht.

### Parkraum

58% derer, die mit dem Pkw anreisen, profitieren von einer Parkmöglichkeit durch den Arbeitgeber. Im öffentlichen Straßenraum parken 17% der Beschäftigten. Nur 3% der Befragten zahlt etwas für die Parkmöglichkeit. Die monatlichen Kosten liegen zwischen 5 € und 43 €, im Mittel bei 22 €.

In der Innenstadt ist der Anteil derer, die vom Arbeitgeber einen Parkplatz gestellt bekommen, besonders gering (17%). Dennoch wird hier nicht überdurchschnittlich oft im Straßenraum geparkt, sondern auf öffentlichen Parkplätzen oder in Parkhäusern. Das Parken im öffentlichen Straßenraum wird vor allem im Bahnhofsumfeld praktiziert (40%).

## Bereitschaft und Voraussetzung für einen Verkehrsmittelwechsel

Etwa die Hälfte der Befragten gab an, unter bestimmten Bedingungen statt des Pkws ein anderes Verkehrsmittel nutzen zu können. Der größte Teil konnte sich dabei einen Wechsel zu öffentlichen Verkehrsmitteln vorstellen. Fast die Hälfte der Antworten betraf den Wechsel zum Bus, dazu 37%, die sich den Wechsel zur Bahn vorstellen könnten. Das Fahrrad zu nutzen, wenn bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt wären, gaben 11% an.

Beim Busverkehr wurde in jeder Hinsicht ein besseres Angebot – häufigere Fahrten bzw. ein dichterer Takt, schnellere und direkte Verbindungen – als Voraussetzung genannt. Mangelnde Zuverlässigkeit, Komfort oder schlechtes Angebot in den Randzeiten waren von untergeordneter Bedeutung. Auch im Bahnverkehr wurde vor allem die mangelnde Flexibilität sowohl zeitlich (Takt) als auch räumlich genannt, die an der Nutzung hindert. Beim Fahrrad waren es ganz überwiegend die fehlenden Radwege.

Die Bereitschaft zum Umstieg hängt vom Standort des Arbeitsplatzes ab. Besonders hoch ist sie im take-off GewerbePark und in Tuttlingen-Nord. Im take-off war die Bereitschaft, auf den Bus zu wechseln besonders hoch, in Tuttlingen-Nord wurde ein Wechsel auf die Bahn unter bestimmten Voraussetzungen besonders häufig genannt. Etwa ein Drittel der Befragten in take-off gab an, in Tuttlingen zu wohnen, zwei Drittel wohnen außerhalb, davon knapp die Hälfte entlang des Ringzugs. Plant man ein Schnellbus-Angebot zum take-off, ist es also entscheidend, dass dieser auch mit abgestimmten Umstiegsmöglichkeiten am Bahnhof hält.

## Verbesserungsvorschläge

Die Pendler wurden nach generellen Vorschlägen zur Verbesserung der Situation gefragt. Zwei Lager unterschiedlicher Stellungnahmen sind erkennbar:

Ein Teil möchte die Situation für Pkw-Nutzer verbessern, weil er keine Alternative sieht. Hier werden vor allem das Angebot an kostenlosen innerstädtischen Parkplätzen beziehungsweise Mitarbeiterparkplätzen genannt. Häufig werden aber auch periphere P&R-Plätze mit einer Anbindung über Pendelbusse oder E-Scooter gewünscht, um dem innerstädtischen Stau zu entgehen. Bedarf wird hier vor allem aus Richtung Süden und aus Richtung Westen (vor der Einmündung B523) gesehen.

Die Optimierung der LSA-Schaltungen beziehungsweise der Umbau von signalisierten Knotenpunkten zu Kreisverkehren ist ein ebenfalls häufig genannter Vorschlag.

Etwa zwei Drittel der Anmerkungen zielen jedoch darauf ab, die Voraussetzungen für einen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu schaffen.

Zentrales Anliegen ist hier ein verbessertes ÖPNV-Angebot mit dichtem Takt, insbesondere regional, aber auch lokal. Auch die schlechte Planbarkeit der Anschlüsse an Bahnhof, ZOB und an regionalen Umstiegspunkten sowie die Unzuverlässigkeit in der Praxis wurden häufig kritisiert. Als Lösungsweg im lokalen Busverkehr wurden häufig Shuttle und Schnellbusse sowie kleinere, häufiger fahrende Busse vorgeschlagen. Für den Radverkehr – mit ebenfalls vielen Nennungen – wünscht man sich vor allem eine bessere Radwegeinfrastruktur.

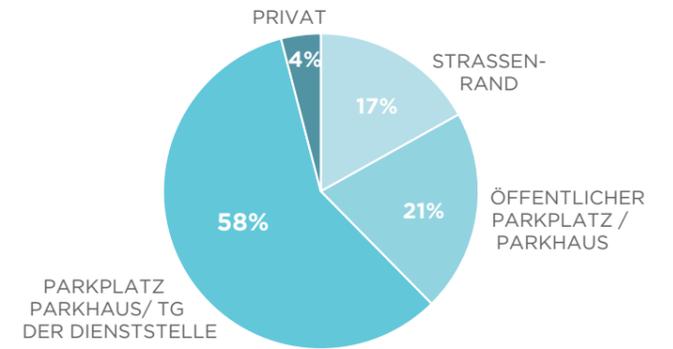
Auch die Frage nach konkreten Verbesserungsmöglichkeiten im ÖPNV spiegelt dieses Ergebnis wider. Wichtigstes Anliegen der ÖV-Nutzer ist es, dass die Verkehrsmittel häufiger fahren (Busnutzer 64%). Die mangelnde Pünktlichkeit wurde von 43% der Bahnnutzer und von 38% der Busnutzer kritisiert. Kürzere Fahrzeiten und ausgeweitete Bedienzeiten sind weitere häufig genannte Anliegen (von ca. 35% der Nutzer genannt). Überwiegend zufrieden sind die Nutzer offensichtlich mit der Haltestellendichte und den Themen Sicherheit, Service und Sauberkeit.

## Angebote der Arbeitgeber und deren Wirkung

Die meisten Arbeitgeber in Tuttlingen bieten ihren Mitarbeitern mobilitätsbezogene Angebote. 70% der Befragten gaben an, dass ihr Arbeitgeber Angebote mache, die die klimafreundliche Mobilität fördern. Fast die Hälfte der Arbeitgeber bietet ein Jobticket (42%), einzelne bezuschussen die Jahreskarte der Mitarbeiter. Angebote für Radfahrende (Abstellmöglichkeiten, Duschen) werden von 28% der Arbeitgeber gemacht, zwei Drittel von ihnen bietet außerdem ein Firmenrad / Jobrad.

Das am häufigsten genannte Arbeitgeber-Angebot ist jedoch der Mitarbeiterparkplatz. Fast die Hälfte der Befragten bekommen einen solchen gestellt, wobei der Anteil bei den in der Innenstadt Beschäftigten nur bei 15% liegt. Mitarbeiterparkplätze werden also fast doppelt so häufig angeboten, wie Fahrradabstellanlagen.

Dass die Angebote auf das Verkehrsverhalten zu wirken scheinen, deutet sich auch hier an: Angebote

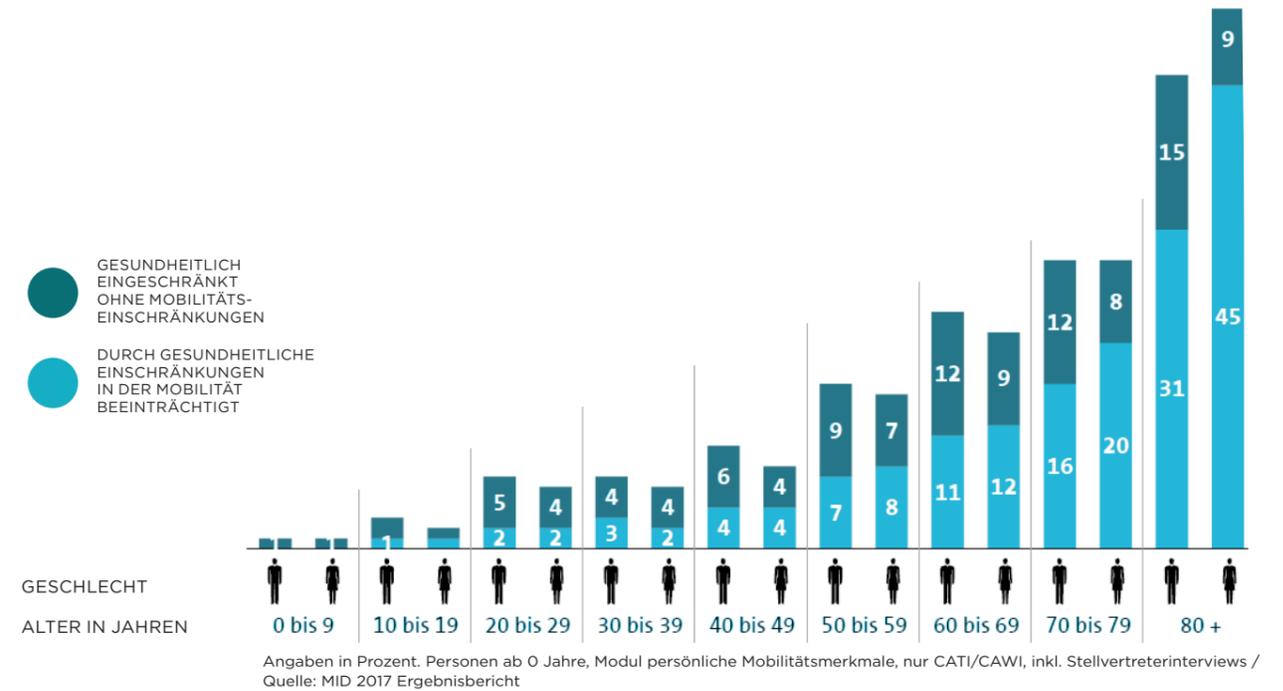
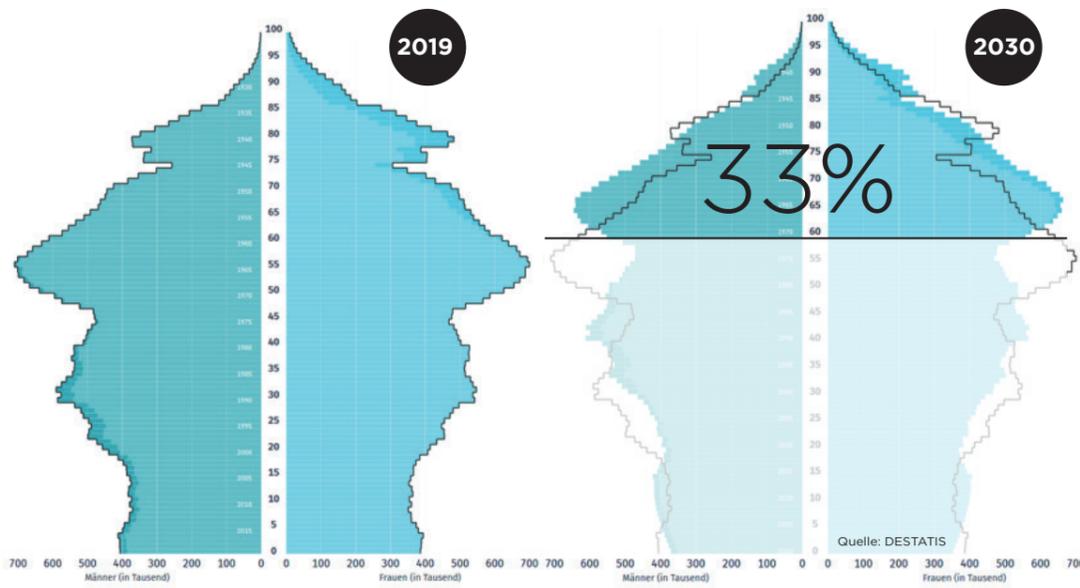


PARKMÖGLICHKEIT DER PKW-PENDLER

werden besonders häufig von denjenigen genannt, die das ‚begünstigte‘ Verkehrsmittel bei der Anreise nutzen. So haben z.B. ÖV-Nutzer zu 78% ein Jobticket (im Durchschnitt sind es 42%). Radfahrende gaben doppelt so häufig sichere Abstellmöglichkeiten an ihrem Arbeitsplatz an, wie der Durchschnitt. Und auch der Mitarbeiterparkplatz scheint einen gewissen Einfluss zu haben: 58% derer, die mit dem Pkw anreisen, haben einen Mitarbeiterparkplatz, im Durchschnitt sind es 48%.

Der Schluss liegt nahe, dass Personen, die ein anderes Verkehrsmittel nutzen, das Angebot u.U. nicht kennen, oder dass Angebote bedarfsorientiert gemacht werden (also z.B. kein Jobticket angeboten wird, wo die ÖV-Verbindung schlecht ist).





## ÜBERGEORDNETE ENTWICKLUNGEN UND TRENDS

Die Mobilitätsnachfrage wird neben den übergeordneten (rechtlichen) Rahmenbedingungen und den lokalen Voraussetzungen maßgeblich durch grundlegende gesellschaftliche, wirtschaftliche und technische Parameter beeinflusst. Sie sind zwar stetigem Wandel unterworfen, es können jedoch bestimmende Trends herausgearbeitet werden, die unser Mobilitätsverhalten mitbestimmen.

### DEMOGRAPHISCHER WANDEL

Etwa 7% der Gesamtbevölkerung in Deutschland sind bereits heute von Mobilitätseinschränkungen betroffen. Ab einem Alter von etwa 50 Jahren nehmen gesundheitsbedingte Mobilitätseinschränkungen stark zu. Im Alter zwischen 60 und 70 Jahren ist bereits jeder Fünfte und ab 80 Jahren etwa die Hälfte der Bevölkerung betroffen.

Im Vergleich der Alterspyramiden der Jahre 2019 und 2030 stechen die geburtenstarken Jahrgänge der Nachkriegsgeneration sehr deutlich hervor, gefolgt von der sogenannten Generation der Babyboomer und deren Kindern. In der Projektion wird deutlich, dass in etwa 10 Jahren ein Drittel der Bevölkerung in Deutschland über 60 Jahre alt sein wird.

Mit zunehmendem Alter verändern sich sowohl die individuellen Mobilitätsbedürfnisse, als auch die gesundheitsbedingten Einschränkungen hinsichtlich der Mobilität (MiD 2017). Künftig werden also deutlich mehr Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt sein als heute. Dies führt zu höheren Anforderungen an Barrierefreiheit und an die Vielfalt der Mobilitätsmöglichkeiten. Denn für Personen die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, kann entweder das Auto ein besonders geeignetes Verkehrsmittel sein (etwa bei Gehbehinderungen) oder ausgerechnet nicht geeignet (Rollstuhl, Sehbehinderte...).

Der eigene Gesundheitszustand hat insbes. ab einem Alter von 70 Jahren entscheidenden Einfluss auf den privaten Pkw-Besitz. Er nimmt mit dem Alter stark ab.

### KLIMAWANDEL UND NACHHALTIGKEIT

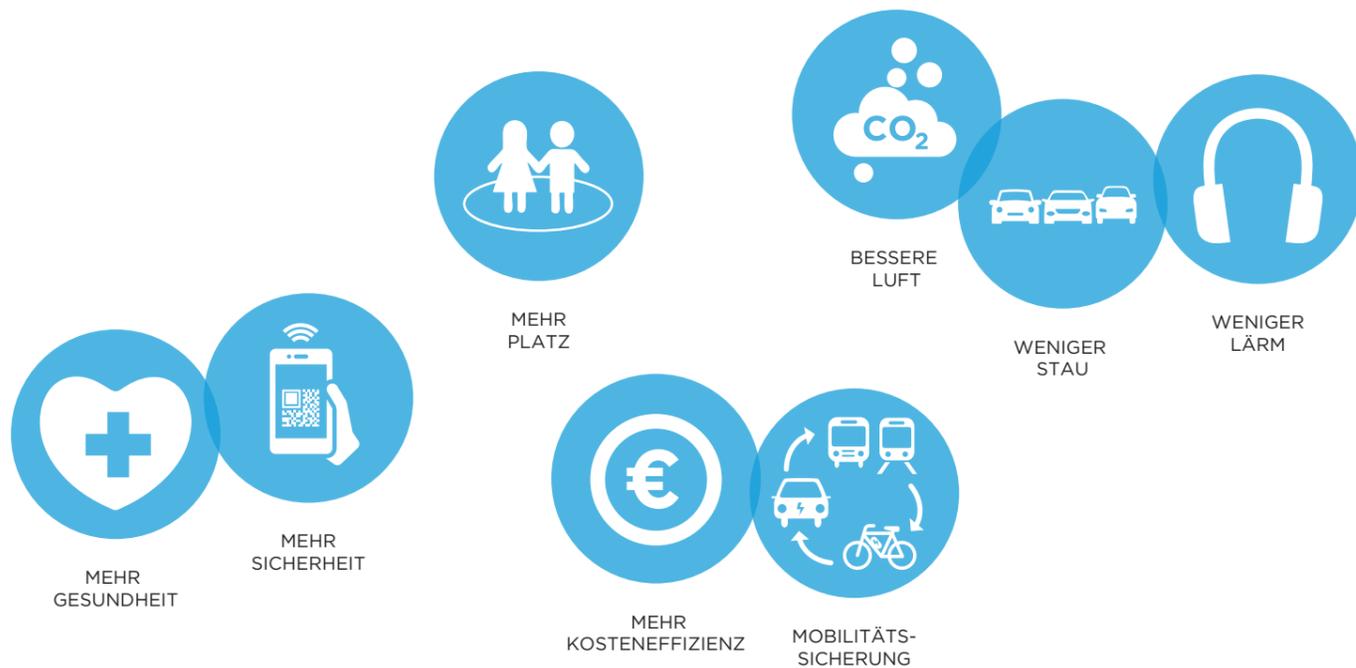
Um dem Klimawandel entgegenzutreten, sollten möglichst keine fossilen Energieträger mehr verwendet werden. Nach dem Rat für Nachhaltige Entwicklung (RNE) der 2001 von der Bundesregierung berufen wurde, ist Nachhaltigkeit wie folgt definiert: ‚Nachhaltige Entwicklung heißt, Umweltgesichtspunkte gleichberechtigt mit sozialen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu berücksichtigen. Wir müssen unseren Kindern und Enkelkindern ein intaktes ökologisches, soziales und ökonomisches Gefüge hinterlassen.‘ Somit soll nicht mehr verbraucht werden, als das was in gleicher Zeit wieder nachwachsen oder wieder beschafft werden kann.

Warnungen und Mahnungen von Wissenschaftlern unterschiedlichster Fachrichtungen sowie zunehmende Wetterextreme auch in unseren Breiten,

nicht zuletzt die Fridays for Future-Bewegung fordern politischen Entscheidungen maximale Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten ab.

Die wichtigsten Bausteine der Nachhaltigkeit im Bereich der Mobilität sind: Zu Fuß gehen, mit dem Rad, Bus oder Bahn fahren, Antriebsarten mit regenerativen Energiequellen forcieren sowie ein regionales Einkaufsverhalten, welches Transportwege vermeidet.

## WIE WOLLEN WIR LEBEN? - ASPEKTE EINES LEBENSWEERTEN STADT



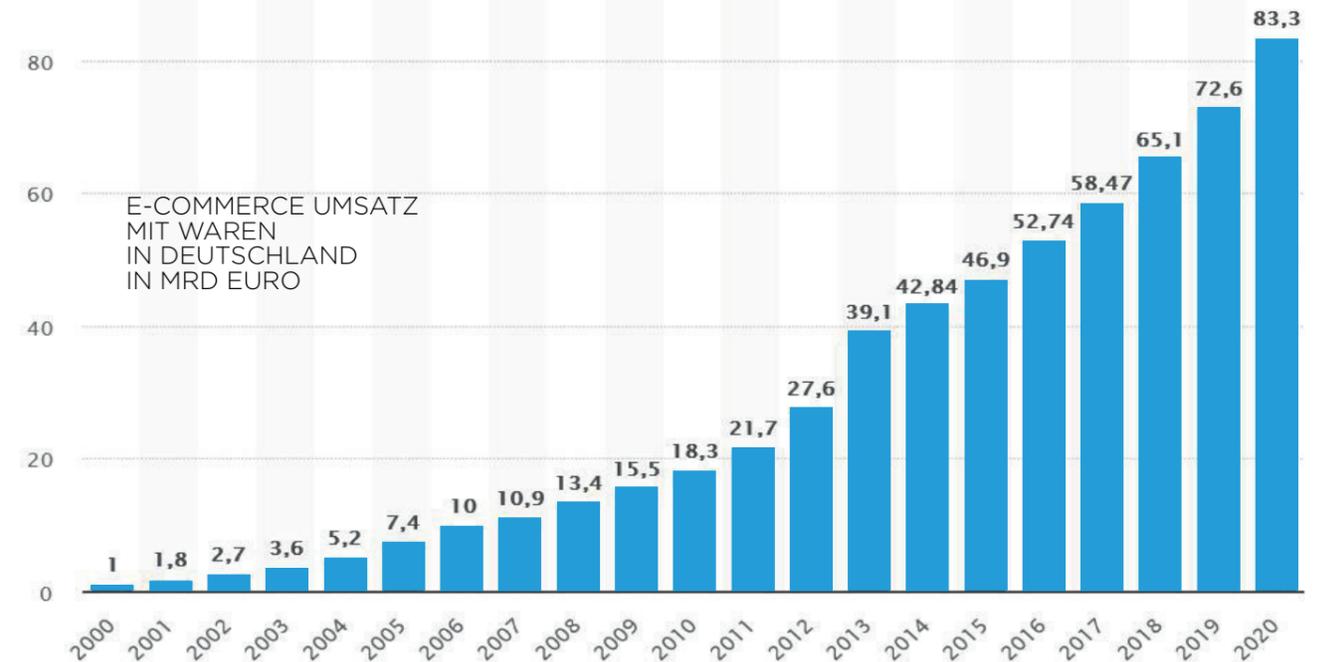
## LEBENSWEERTE STADT

Städte waren seit jeher Treffpunkte für Menschen und Gemeinschaften. Menschen als soziale Wesen suchen den Kontakt zu anderen und urbane wirtschaftliche Prosperität fußt maßgeblich auf Belebung, Inspiration und Austausch mit anderen.

Für Tuttlingen wird es künftig mehr als zuvor darum gehen, auswärtige Fachkräfte anzuziehen, die häufig in Städten studiert haben oder ausgebildet wurden, die sich strukturell von der ländlichen geprägten Region rund um Tuttlingen unterscheiden. In Tuttlingen selbst können sie ein urbaneres Umfeld vorfinden.

Eine in puncto Mobilität lebenswerte Stadt ist maßgeblich durch einen belebten öffentlichen Raum geprägt. Dieser zeichnet sich vor allem durch ansprechende Gestaltung, Begrünung und Aufenthaltsqualität, kurze Wege, Sicherheit, Sauberkeit und Luftqualität aus. Zusätzlich spielen einerseits gute Voraussetzungen für Nahmobilität, Sport und Bewegung und andererseits Gastronomie, kulturelle Veranstaltungen, Feste und Märkte eine wichtige Rolle.

In Europa ist ein Trend zur weitgehenden Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten zu erkennen. Nicht nur in Wohngebieten gilt vielerorts Tempo 30. Spanien führte 2021 Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in den Städten ein. Gleiches gilt in Paris und in sieben deutschen Modellstädten: Aachen, Augsburg, Freiburg im Breisgau, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm.



## ONLINE-HANDEL

Durch den zunehmenden Online-Handel kann zukünftig mit einem weiter stark steigenden Logistikverkehr in den Städten gerechnet werden. Schon heute führen diese Logistikverkehre zu zunehmender Feinstaub-, Verkehrs- und Lärmbelastung sowie zu Problemen bei der Flächeninanspruchnahme, wodurch die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität erheblich beeinträchtigt werden.

Seit Beginn der Coronapandemie hat sich eine weitere, in Deutschland bisher kaum beachtete Sparte dem E-Commerce zugewandt: Die Lieferung von Lebensmitteln. Der E-Food Handel, das heißt die Online-Umsätze mit Lebensmitteln, ist im 3. Quartal 2020 um mehr als die Hälfte (52,9%) gegenüber dem Vorjahr gestiegen.



## SHARING STATT BESITZEN

Derzeit erleben wir einen Trend hin zur ‚Sharing-Economy‘. Mit Hilfe diverser internetbasierter Plattformen werden Autos und Fahrräder geteilt. Aufgrund der Klimadebatte, zunehmender Flächenkonkurrenz und der hohen Kosten, die der Besitz eines privaten Pkw verursacht, wird die Diskussion um Pkw-Besitz, einzelne Fahrten und Parken vermehrt und offener geführt.

Teilen statt Besitzen ist vor allem für die ‚Generation online‘ (die unter 30-Jährigen) eine Option, während bei den über 60-jährigen 2015 immerhin 25% bereits mindestens einmal ein Sharing-Angebot genutzt haben. Die Beweggründe für Sharing sind dabei eher weniger altruistischer Natur: 31% der Anbieter sehen die Möglichkeit, mit Sharing Geld zu verdienen und treffen dabei auf Kunden, die Investitionsvorteile erkennen.

Beim Carsharing werden Fahrzeuge von einem Besitzer oder Betreiber zur Nutzung gegen Entgelte einem offenen Personenkreis für einen bestimmten Zeitraum zur Verfügung gestellt. Man unterscheidet hier zwischen ‚freefloating‘ und ‚stationsbasierten‘ Systemen. Beim ‚freefloating‘ können die Fahrzeuge an beliebigen Stellen im Straßenraum abgeholt und abgestellt werden. Beim ‚stationsbasierten‘ System muss das Fahrzeug an definierten Orten abgeholt und abgestellt werden.

Unter Carpooling ist das Teilen eines Fahrzeugs gegen Entgelte durch einen fest definierten Benutzerkreis (z.B. Mieter oder Besitzer mehrerer Wohnungen bzw. Häuser sowie Organisationen) zu verstehen. Hier stehen die Fahrzeuge für die geschlossene Nutzergruppe in fußläufiger Entfernung.

Beim Ridesharing teilen sich mehrere Nutzer gegen Entgelte eine oder Teile einer Fahrt in einem gemeinsam genutzten Fahrzeug. Meist sind dies Kleinbusse deren Fahrtstrecke innerhalb eines definierten Raumes nach den individuellen Fahrtwünschen optimiert wird. Das kann für einzelne Fahrten bedeuten, dass geringe Umwege in Kauf genommen werden müssen. Zukünftig wird hier ein sinnvoller Einsatz von autonom fahrenden Fahrzeugen gesehen (siehe unten).

Auch Fahrradverleihsysteme ergänzen das Verkehrsangebot vieler Städte und Gemeinden. Auch hier ist zwischen stationslosen und stationsbasierten Angeboten zu unterscheiden. Angebote, die primär auf die Ergänzung des öffentlichen Verkehrsangebotes ausgelegt sind, sind meist stationsbasiert. Verleihstationen sind dann an (Umsteige-) Haltestellen des öffentlichen Verkehrsnetzes sowie an wichtigen Verkehrsquellen und -zielen im Stadtgebiet verortet.

## ALTERNATIVE ANTRIEBE, ELEKTROMOBILITÄT

Die derzeit in Entwicklung befindlichen alternativen Antriebe sind vor allem in der batterieelektrischen und wasserstoffbasierten Elektromobilität zu sehen: kontinuierlich leistungsfähigere Batterietechnik, die Optimierung der Ladegeschwindigkeiten, der Reichweiten, des Komforts und sinkende Anschaffungspreise machen Elektrofahrzeuge immer beliebter.

Elektrofahrzeuge werden insbesondere vor dem Hintergrund der aktuell globalen Umweltdiskussion in den kommenden 20 Jahren wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsangebotes. Dabei sind die zentralen Vorteile

- › eine unkomplizierte und über viele Jahrzehnte erprobte Technologie,
- › eine deutlich geringere Anzahl von Antriebskomponenten, Steuerungsoptionen und damit reduzierte Wartungsintensität
- › Konzentration auf einen Energieträger (Strom), der lokal erzeugt und gespeichert werden kann.

Tatsächlich ermöglicht Elektromobilität durch die genannten Vorteile aber auch die ideale Technik für weitergehende, ergänzende emissionsarme Mobilitätsangebote, wie die digitale Vernetzung und das Sharing von Fahrzeugen und Fahrten (als ein Service), und das fahrerlose Fahren (autonomes Fahren).

## AUTONOMES FAHREN

Autonomes Fahren kann in Zukunft ein wichtiger Baustein für nachhaltige Mobilität sein, wenn er richtig angewendet wird. Wird der derzeitige private Pkw lediglich durch ein autonom fahrendes Fahrzeug ersetzt, kann es zu einer nicht gewünschten erheblichen Zunahme an Verkehr kommen. Zum Beispiel können private Fahrten durch Kinder oder alkoholisierte Personen stattfinden. Auch die Zustellung von Gütern ohne Fahrer könnte erheblich zunehmen. Es besteht außerdem die Gefahr der Kannibalisierung der öffentlichen Verkehre.

Werden autonome Fahrzeuge im Ride Sharing (Nutzung eines Fahrzeuges für den Transport von Personen von einem Ort zum anderen) betrieben, ist jedoch ein erheblicher Rückgang an Fahrzeugen und Parkflächen zu erwarten. Vor allem im ländlichen Raum könnte ein solcher öffentlicher Verkehr die derzeit im Einsatz befindlichen Rufbusse, Bürgerbusse, Sammeltaxis, etc. preiswert und effizient ersetzen. Autonome private Kleinfahrzeuge können jedoch städtische Massentransportmittel nicht ersetzen.



## NEUE TECHNOLOGIEN, VIRTUELLE REALITÄT

Die Entwicklung neuer Technologien im Bereich Mobilität schreitet voran. Prinzipiell ist zwischen den am Boden befindlichen Verkehrsarten und denjenigen zu unterscheiden, die zukünftig den Luftraum verstärkt einbeziehen wollen.

Bodennahe Technologien sind zum Beispiel Kabinen jeglicher Form, die auf einer eigenen Infrastruktur (auf/an Trägern, Schienen, Röhren etc.) befestigt sind und intelligent und nachfrageabhängig gesteuert werden. Beispiele hierzu sind das zum Teil realisierte System eines Personal Rapid Transit (PRT)-Netzes in Masdar, einer ‚Ökostadt‘ in Abu Dhabi, sowie weitere neuartige Magnetschwebbahnen und Seilbahn- oder Hyperloopsysteme.

Auch bei der individuellen Mobilität ist nach dem Boom von E-Bikes, Segways, Hoverboards, E-Rollern in Zukunft mit weiteren Innovationen zu rechnen.

Im Luftraum werden Drohnen auf den Markt drängen. Sie können sowohl zur Zustellung von Gütern als auch zum Transport von Menschen dienen. Erste Versuche zur Zustellung von Paketen werden bereits von der DHL durchgeführt. Erste Prototypen für den Personentransport sind in der Entwicklung und sollen in naher Zukunft in der Praxis getestet werden. Diese Technologie wird mutmaßlich keine Massentransportmittel wie Busse und Bahnen ersetzen können. Sie ist vielmehr eine Konkurrenz zum Taxiverkehr, stellt jedoch durch dann notwendige Start- und Landeflächen neue Herausforderungen an den öffentlichen und privaten Raum.

Gerade durch die aktuellen Erfahrungen mit der Coronapandemie und der damit verbundenen vermehrten Nutzung der virtuellen Realität in Bezug auf Homeoffice und Home-Shopping zeigt sich ein messbarer Einfluss auf die Anzahl zurückgelegter Wege und Strecken und damit auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Auch im Bereich der Online-Kommunikation sowie der virtuellen Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen im privaten Umfeld kann virtuelle Realität nachhaltige Effekte haben. Eine komplett virtuelle Realität wird sich sicherlich nicht durchsetzen. Wie es sich auch während der Coronapandemie gezeigt hat, ist der direkte Kontakt innerhalb der sozialen Beziehungen ein wesentliches menschliches Bedürfnis.



## POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Um die Auswirkungen des Klimawandels möglichst einzudämmen, haben sich Regierungen weltweit auf Klimaschutzziele (Kyoto 2005 und Paris 2015) verständigt, die im weiteren Verlauf im EU-Klimapakete 2020 (von 2009) und Klimaschutzplan 2050 des Bundes (von 2016) Eingang in die nationale Wirklichkeit erhalten haben. Die dringende Notwendigkeit zur Minderung von Treibhausgasemissionen wird deshalb als Prämisse zugrunde gelegt.

Der Verkehr ist in Deutschland einer der größten Verursacher von Treibhausgasemissionen. Um die o.g. Klimaschutzziele zu erreichen, müssen die Treibhausgasemissionen im Verkehr schnell und drastisch gesenkt werden. Mit den bislang beschlossenen Maßnahmen auf Bundesebene werden die Ziele bis 2030 deutlich verfehlt werden.

Wichtigste Stellschrauben zur Minderung von Emissionen im Verkehr sind effiziente Antriebe bei Neufahrzeugen, Förderung von Elektromobilität, Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für nachhaltige Verkehrsmittel (Förderung von ÖPNV und Radverkehr), Abbau klimaschädlicher Subventionen (Dienstwagen, Diesel-Subvention, Pendlerpauschale etc.) sowie die fahrleistungsabhängige Bepreisung von Fahrleistung für alle motorisierten Fahrzeuge (Maut).

In Baden-Württemberg gelten mindestens 4 Rahmenwerke, die eine lokale Mobilitätsstrategie betreffen:

> Nachhaltigkeitsstrategie des Landes seit 2007: Radverkehrsanteil verdoppeln (gemessen an der Zahl der Wege von 8% [2008] auf 20% bis 2030). Fußverkehrsanteil auf 25% [2020] und auf 30% der Wege bis zum Jahr 2030 steigern.

> Verkehrssicherheitskonzept des Landes: ‚Vision Zero‘, Zahl der Verkehrstoten in BW um 60% bis 2030 ggü. 2010 mindern.

> Klimaschutzgesetz des Landes von 2013: Der Verkehr ist für ca. 1/3 des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes in Baden-Württemberg verantwortlich. Er sollte bis 2020 um 25% und bis 2050 um 90% sinken. Nicht zuletzt urteilte das Bundesverfassungsgericht im April 2021, dass zukünftige Generationen ein Recht auf Klimaschutz haben und die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichen.

> Landesnahverkehrsplan Rahmenplan des Landes (in Erarbeitung): differenzierte Zielwerte u. a. für



Diagramm rechts: Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

ÖPNV-Anteile im Modal-Split, ÖPNV-Mindestbedienstandards unter Berücksichtigung raumstruktureller Unterschiede sowie zentrale Maßnahmen und übergeordnete planerische Leitplanken. Entsprechend strebt die Landesregierung die Verdopplung der ÖV-Fahrgastzahlen ggü. 2010 bis 2030 an und möchte eine ÖPNV-Taktdichte im ländlichen Raum von mind. 30 Minuten erreichen.

Zusätzlich zu gesetzlichen Vorgaben und Leitlinien finden sich unterschiedlichste Leitfäden und Handlungsempfehlungen zur Beeinflussung und Gestaltung von Mobilität in kommunalem Umfeld.

Die Europäische Union gibt bspw. eine Richtlinie zur Erarbeitung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen (SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan) heraus. Diese sind als strategische Konzepte zu verstehen, die die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Städten und ihrer Umgebung für eine bessere Lebensqualität berücksichtigen soll. Sie bauen auf bestehenden Planungen und Erfahrungen auf und berücksichtigen bestimmte Beteiligungs- und Bewertungsgrundsätze.

Die Entwicklung einer langfristig ausgerichteten Leitlinie mit besonderer Berücksichtigung der Klimaziele steht im Zentrum dieser maßgeblichen Rahmenwerke für die kommunale Mobilität. Klare und eindeutige Strategien und Maßnahmen in Bezug auf nachhaltige Mobilitätsentwicklung sind vor allem:

- › Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV, Elektromobilität)
- › Förderung von lebenswerten und qualitativollen öffentlichen Räumen
- › Verkehrsversuche sind ein probates Mittel, um Ansätze auszuprobieren und ihre Wirkungen zu evaluieren und die Bevölkerung zu sensibilisieren
- › Bürgerbeteiligung trägt zur Akzeptanzbeschaffung bei
- › Evaluierung ist notwendig, um die Zielerreichung zu begleiten

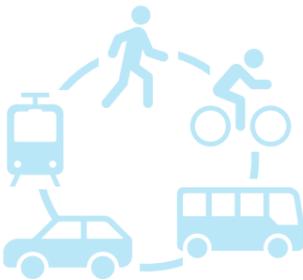
Die auf übergeordneter Ebene eingeführten Programme und Leitziele werden von Förderprogrammen gestützt, die den Kommunen die Umsetzung der geforderten Maßnahmen erleichtern sollen. So gilt in Baden-Württemberg bspw. rückwirkend zum 1.1.2020 eine neue VwV für das LGVFG - der Klimabonus für Projekte unter 1 Mio. Euro: Ziel ist, mit einfachen Mitteln große Wirkung zu erzielen. Kern dieser VwV ist ein vereinfachtes Verfahren für den Nachweis der Klimafreundlichkeit. Für Maßnahmen der Förderung von ÖPNV (für den Bau oder Ausbau von P+R-Plätzen, Umbau von Kfz- zu Busspuren) und von Radverkehr (Bau von Fahrradabstellanlagen, Umbau von Fahrspuren zu Radwegen) ist kein Nachweis der Klimafreundlichkeit mehr erforderlich. Der Klimabonus steigert die Förderquote von 50% auf 75%, zzgl. 10% Planungskostenpauschale lassen sich Förderungen von 85% realisieren.

# 3 / BAUSTEINE DES MOBILITÄTSKONZEPTES



## 2035 LEITBILD MOBILITÄT

Bildhafte Beschreibung der Mobilität in Tuttlingen 2035



## HANDLUNGSFELDER

Handlungsfelder sind Themenfelder auf Handlungsebene. Sie dienen der thematischen Einordnung der Strategien zur besseren Übersichtlichkeit



## STRATEGIEN

Strategien sind Werkzeugkästen für jedes Handlungsfeld. Sie bündeln Maßnahmen, die gemeinsam eine gewünschte Wirkung erzielen.



## MASSNAHMEN

Maßnahmen sind Aktivitäten / Projekte innerhalb eines Handlungsfeldes zur Umsetzung der Strategie.



## FOKUSRÄUME

Gebiete ähnlicher Typologien, Chancen und Herausforderungen verschiedener Handlungsfelder wirken gemeinsam



## MASSNAHMEN



## PILOT-PROJEKTE

Wegweisende, planerisch konkretisierte, räumlich verortete, nach Dringlichkeit und Eignung gewählte Projekte. Die Umsetzung wird evaluiert und bei Erfolg auf andere Anwendungsorte übertragen.



## MASSNAHMEN/ VERKEHRSVERSUCHE



Unterschiedlichste Gruppen der Stadtgesellschaft haben sich mit dem Thema Mobilität auseinandergesetzt und viele Ansätze zur Veränderung und Verbesserung der Mobilität in Tuttlingen werden bereits verfolgt. Von der Einwohnerschaft werden Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr nachgefragt, Konzepte wurden Stück für Stück erarbeitet.

Bei der Umsetzung von Ideen und Projekten gibt es jedoch häufig Verzögerungen und Hindernisse. Folgende Gründe hierfür werden immer wieder genannt:

- › Im entscheidenden politischen Gremium, dem Gemeinderat, herrscht zu vielerlei Fragen Uneinigkeit. Stabile Mehrheiten sind jedoch notwendig, um umfassende und wegweisende Neuerungen umzusetzen: Konsequentes Verwaltungshandeln benötigt ein eindeutiges politisches Mandat.
- › Bislang fehlt eine Priorisierung der im Raum stehenden Maßnahmen. Für die Verwaltung ist die Umsetzung von Maßnahmen nur stufenweise zu leisten.
- › Bürokratische Vorgänge erfordern gewisse zeitliche und organisatorische Abläufe. Die Beantragung von Fördergeldern folgt klaren Vorgaben, die Mittelzuweisung ebenfalls.
- › Größere Projekte unterliegen längeren Planungsphasen mit Bestandsaufnahmen, Analysen und Beteiligungsprozessen (sich ändernde Rahmenbedingungen, Interessenskonflikte)
- › Personelle Ressourcen in der Verwaltung sind begrenzt. Offene Stellen können teils nicht besetzt werden.

Um den beiden erstgenannten Punkten zu begegnen, ist die Erarbeitung eines gemeinsamen Leitbildes für die Zukunft der Mobilität in Tuttlingen innerhalb von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft erforderlich. Das gemeinsame Leitbild beschreibt einen idealen Zustand in der Zukunft und dient als Vorbild, Selbstverständnis und Wegweiser für zukünftige Entscheidungen.

Das hier erarbeitete umfassende Konzept erleichtert zudem eine Priorisierung und / oder Bündelung von Maßnahmen zur Verwirklichung des Gesamtkonzeptes. Ein Flickenteppich aus Einzelmaßnahmen oder die Realisierung von Massnahmen nach dem Gießkannenprinzip wird so vermieden.

Dem Leitbild für die Mobilität in Tuttlingen 2035 liegen Annahmen und Anforderungen zugrunde, die aus grundlegenden Rahmenbedingungen, bspw. Nachhaltigkeitsziele des Landes Baden-Württemberg und aus den Diskussionen und Ergebnissen der Beteiligung herausgearbeitet worden sind. Dazu gehören:

- › Erreichbarkeit, gleichberechtigte Teilhabe und gesunde Lebensbedingungen sind existenziell für die Prosperität der Stadt Tuttlingen.
- › Die Verkehrswende gelingt, wenn das Umsteigen auf Nahmobilität oder den öffentlichen Verkehr nicht nur möglich, sondern auch attraktiv und sicher ist (Nachhaltigkeitsziel ›BW: Verdopplung Personenkilometer im ÖPNV ggü. 2014). Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw müssen attraktiv und niederschwellig sein. Für einen echten Wandel müssen klimagünstige Verkehrsarten dahingehend gefördert werden, nachteilige Mobilitätsformen müssen Restriktionen erfahren.
- › Um den Umweltverbund, insbesondere die Nahmobilität, zu stärken, bedarf es der konzertierten Bevorrechtigung von Fuß- und Radverkehr sowie der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, in dem Menschen miteinander agieren.  
-> Nachhaltigkeitsziele BW: Radverkehrsanteil 20%, Fußverkehrsanteil an Wegen 30% bis 2030
- › In der Folge ist es möglich, die Pkw-Verkehrsleistung sowie die Anzahl der im öffentlichen Raum abgestellten privaten Pkw in Tuttlingen zu deckeln und stetig zu reduzieren. Der so gewonnene Raum kommt wieder einer öffentlichen oder der Öffentlichkeit dienlichen Nutzung zugute.
- › So leistet Tuttlingen einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, bietet seinen Einwohnern ein lebenswertes und attraktives Wohnumfeld sowie seinen Unternehmen starke und zukunftsorientierte Standortqualitäten.

## LEITZIELE

**ALLE** VERKEHRSTEILNEHMER ERREICHEN IHR ZIEL SELBSTSTÄNDIG, SICHER UND KOMFORTABEL.

TUTTLINGEN IST EINE **LEBENSWERTE STADT** MIT EINLADENDEN ÖFFENTLICHEN RÄUMEN.

TUTTLINGEN BIETET EIN ATTRAKTIVES, NACHHALTIGES ANGEBOT FÜR **ALLE MOBILITÄTSFORMEN**.

TUTTLINGEN IST EINE NAHMOBILE **STADT DER KURZEN WEGE** MIT KOMFORTABLEN UND SICHEREN FUSS- UND RADWEGENETZEN.

DER FLIESSENDE UND RUHENDE KFZ-VERKEHR HAT DEUTLICH ABGENOMMEN UND IST **STADTVERTRÄGLICH** ORGANISIERT.

FLEXIBLE UND **VERNETZTE MOBILITÄT** IST FLÄCHENDECKEND UND DIGITAL ORGANISIERT.

DER AUSSTOSS VON CO<sub>2</sub>, LUFTSCHADSTOFFEN UND LÄRM IST **DEUTLICH REDUZIERT**.

# LEITBILD EINER NACHHALTIGEN MOBILITÄT TUTTLINGEN 2035

Tuttlingen ist im Jahr 2035 Modellstadt für nachhaltige Mobilität im Ländle. Die Menschen, unabhängig von sozialem Status, Alter oder Gesundheitszustand sind multimodal unterwegs und können ihre Ziele selbstständig (ohne fremde Hilfe), auf sicheren Wegen und komfortabel erreichen. Sie sind unabhängig und flexibel, denn für alle Mobilitätsformen besteht ein ausgewogenes, nachhaltiges und attraktives Angebot.

Insbesondere die Wege innerhalb der Stadt können aufgrund der geringen räumlichen Distanzen und den gut und sicher ausgebauten Fuß- und Radwegeachsen bestens aktiv mobil zurückgelegt werden. Radverleihsysteme ergänzen das Angebot des öffentlichen Verkehrs, sodass auch Auswärtige die nahmobile Infrastruktur gerne nutzen. Es fällt leicht und ist sicher, zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren.

Gute Verknüpfungen zwischen den einzelnen Mobilitätsarten sowie flexible Bedienformen im öffentlichen Verkehrsangebot sorgen für die Effizienz öffentlicher Verkehrssysteme und verbessern die Erreichbarkeiten innerhalb des Stadtgebietes.

Der Kfz-Verkehr spielt in Tuttlingen aufgrund der Lage im ländlichen Raum und dem großen Pendler-Einzugsradius noch immer eine gewisse Rolle. Es ist jedoch gelungen und durchweg akzeptiert, die negativen Auswirkungen zu reduzieren. Durch intensive regionale Zusammenarbeit werden Pendlerwege häufig mittels anderer Mobilitätsarten des Umweltverbundes zurückgelegt, weil sie tatsächlich schneller und komfortabler sind. Die Fahrzeuge sind in großer Mehrheit mit alternativen Antrieben ausgestattet. Außerdem sind die Flächen für ruhenden Verkehr neu organisiert worden, sodass das Abstellen privater Pkw im innerstädtischen öffentlichen Raum zeitlich begrenzt und kostenpflichtig ist und daher vorrangig in Parkhäusern oder auf Sammelparkplätzen geparkt wird. In Tuttlingen sind die übergeordneten umwelt- und gesundheitspolitischen Ziele erreicht. Luftschadstoffe wie CO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub> sind gegenüber heute deutlich reduziert und auch der Verkehrslärm hat stark abgenommen, was nicht nur Bevölkerungsgruppen zugute kommt, die an diesen vormals stark befahrenen Straßen wohnen.

Tuttlingen ist 2035 eine für Menschen und Unternehmen interessante und prosperierende Stadt. Die Einwohner und die einpendelnden Beschäftigten Tuttlingens haben ihren Teil zur Verkehrswende beigetragen und leben in einer freundlichen, lebenswerten Stadt mit attraktiven Wohnlagen und hochwertigen öffentlichen Räumen, die zum Verweilen einladen und sozialen Austausch ermöglichen. Dadurch ist es gelungen, weiterhin Einwohner anzuziehen und den Wirtschaftsstandort zu stärken.

REDUKTION UND ORGANISATION DES KFZ-VERKEHRS

ZUNAHME DES RADVERKEHRS

FLÄCHENGE-RECHTIGKEIT IM BEGRENZTEN ÖFFENTLICHEN RAUM

## LEITFRAGEN

Aus Rahmenbedingungen, Trends und allgemeinen Entwicklungen sowie aus Gesprächen mit maßgeblichen Akteuren in Tuttlingen ergeben sich relevante Fragestellungen, die die folgenden Themenfelder umfassen:

- » **Wie können Emissionen und der Kfz-Verkehr reduziert werden, um Platz für lebenswerte öffentliche Räume zu schaffen?**
- » **Welche Anforderungen entstehen durch den anhaltenden Trend des zunehmenden Radverkehrs und wie bildet sich dies räumlich im Stadtbild ab?**
- » **Welche Nutzungen sollen im öffentlichen (Straßen-)Raum untergebracht werden? Wie nähern wir uns einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer an? Wie soll sich das Stadtbild präsentieren?**

## > VERMEIDEN

## > VERLAGERN

## > VERNETZEN

## > VERBESSERN

### PUSH | DRUCK

- > Attraktivität verringern
- > Steuerungsmöglichkeiten nutzen (Parken, Zufahrtsmöglichkeiten, Ampeln steuern)

### PULL | ANREIZE

- > Attraktivität steigern
- > Sicherheit erhöhen
- > Kapazitäten ausbauen
- > Bevorrechtigung

Die Ziele einer nachhaltigen Mobilität erreichen wir insbesondere durch die vier Strategien: Vermeiden, Verlagern, Verbessern und Vernetzen.

Das **Vermeiden** von Wegen fußt auf dem Prinzip der Stadt der kurzen Wege und beinhaltet auch die Bündelung von Wegen, z.B. mit Hilfe von Fahrgemeinschaften.

Ansatzpunkte, die im direkten kommunalen Einflussbereich liegen, sind vor allem die Gestaltung der öffentlichen Räume und die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs. Das **Verlagern** der Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund und insbesondere und das **Vernetzen** von Verkehrsträgern kann auf kommunaler und regionaler Ebene durch intermodale Verknüpfungspunkte, z.B. P+R oder Fahrradabstellanlagen an ÖV-Haltestellen, beeinflusst werden.

Die Effizienz und Nachhaltigkeit der einzelnen Verkehrsmittel wird z.B. mit Hilfe innovativer Antriebe oder der Optimierung digitaler Steuerungsmöglichkeiten **verbessert**.

Um die Auswirkungen unserer Mobilität auf unsere Umwelt zu reduzieren und die Pkw-Verkehrsmengen zu verringern, ist die konzertierte und kontinuierliche Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen unabdingbar. Im Einklang mit den bereits formulierten Zielsetzungen werden nachfolgend Werkzeuge herausgearbeitet, die auf kommunaler Ebene eine Beeinflussung von Verkehrsmittelwahl, sozial gerechter und nachhaltiger Mobilität, eine Aufwertung des öffentlichen Raumes und die Verbesserung der Lebensqualität ermöglichen.

Dies beinhaltet neben Interventionen auf infrastruktureller Ebene auch verkehrsrechtliche, politische, sowie organisatorische und kommunikationsstrategische Werkzeuge. Für eine effiziente und nachhaltige Optimierung des bisherigen Mobilitätssystems ist i. d. R. ein Mix aus Push- und Pull-Ansätzen zu integrieren – also Maßnahmen, die bestimmte Verkehrsarten gegenüber anderen stärken. Eine Maßnahme kann bspw. die Attraktivität der Pkw-Nutzung einschränken (Push) und gleichzeitig Spielräume für die Umgestaltung des öffentlichen Raumes eröffnen (Pull).

Hierbei können auch Faktoren herangezogen werden, die über den Rahmen der klassischen Verkehrsplanung hinausgehen. So sind z.B. siedlungsstrukturelle Vorgaben (Nutzungsmischung, Dichte, Park-raumorganisation, Standortwahl) wesentliche Einflussfaktoren für die Mobilität bzw. die Verkehrsmittelwahl.

Ausgehend vom Leitbild werden nachfolgend Handlungsfelder, Strategien, Fokusräume und Pilotprojekte aufgezeigt und erläutert.

# HANDLUNGSFELDER

Handlungsfelder sind verkehrlich-inhaltliche Themenbereiche, die dazu dienen, die Fülle an Strategien und Maßnahmen zur Zielerreichung thematisch zu gliedern. Handlungsfelder können auch für den Prozess der Entwicklung und Priorisierung von Maßnahmen sowie der Wirkungsanalyse definiert werden.

Die Handlungsfelder unterstützen in ihrer Kombination die Realisierung des Leitbildes. Für jedes Handlungsfeld werden nachfolgend konkrete Strategien, Maßnahmen und Pilotprojekte aufgeführt. Die Pilotprojekte werden nach Dringlichkeit ausgewählt und stehen beispielhaft für die Möglichkeiten, die Strategien im betreffenden Handlungsfeld adäquat umzusetzen. Sie sollen priorisiert realisiert und nach der Umsetzung in adäquaten Abständen evaluiert werden. Werden positive Auswirkungen deutlich, so kann ein Pilotprojekt als Beispiel für weitere ähnliche Projekte in Tuttlingen dienen.

## Verkehrlich-inhaltliche Handlungsfelder

- › (Urbane Nah-) Mobilitätsformen (Rad- / Fußverkehr)
- › Öffentlicher Verkehr
- › Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- › Umlandmobilität
- › Stadtraumgestaltung / Stadtentwicklung
- › Mobilitätskultur, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing

## Prozessorientierte Handlungsfelder

- › Beteiligung
- › Implementierung und Evaluierung



## STRATEGIEN UND MASSNAHMEN



### KURZFRISTIG: SOFORT

Strategien verfolgen ein oder mehrere Leitziele. Sie sind strategisch-konzeptionell formuliert. Zur Umsetzung der Strategie dienen eine oder mehrere konkrete, umsetzungsorientierte, d.h. auch verortete Maßnahmen. Sie werden nach Dringlichkeit und Umsetzungshorizont geordnet. Kurzfristige Maßnahmen sollten unmittelbar angegangen werden. Mittelfristige Maßnahmen haben einen Horizont bis 2030 und langfristige Maßnahmen auch darüber hinaus. Dabei ist es wichtig, auch heute schon die künftigen Erfordernisse und Potenziale zu kennen und mögliche Trassen oder Entwicklungschancen vorzubereiten, vorzuhalten und nicht anderweitig zu verbauen.



### MITTELFRISTIG: BIS 2030

Nachfolgend werden anhand von Handlungsfeldern Strategien und der Strategie zugeordnete Maßnahmen definiert und beschrieben. Sie werden nach Dringlichkeit und Realisierungswahrscheinlichkeit geordnet.

Kriterien dieser Priorisierung sind:

- › Wichtiger Beitrag im Sinne der Zielerreichung
- › Hoher Nutzen der Maßnahme aufgrund hoher Frequenz und Wichtigkeit einer Wegebeziehung (Radverkehrszählungen, Haushaltsbefragung, Bürgerbeteiligung)
- › Modale oder räumliche Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung auf einer Relation (Verkehrszählungen)
- › Verbesserte Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern (Schulwege, Mängelmelder, neuralgische Punkte)
- › Hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis (kostengünstige Realisierung, Kombination mit ohnehin anstehenden Maßnahmen)

Einzelne Pilotprojekte werden in einem Maßnahmensteckbrief detaillierter dargestellt. Solche Projekte haben eine hohe Öffentlichkeitswirkung und Strahlkraft, sind Beispiele für Maßnahmen, die (z.B. in der Haushaltsbefragung) immer wieder gefordert wurden und in absehbarer Zeit realisierbar scheinen oder können als Vorreiter für weitere ähnliche Projekte im Stadtgebiet fungieren. Sie können als temporäre Verkehrsversuche oder räumlich begrenzt umgesetzt und bei Erfolg dauerhaft eingerichtet oder auf andere Gebiete übertragen werden.



### LANGFRISTIG: NACH 2030

## FOKUSRÄUME

Die vorangegangene Bestandsanalyse und auch die Zusammenstellung und Erarbeitung von Maßnahmen zeigen, dass sich in bestimmten räumlich zusammenhängenden Bereichen des Stadtgebietes Handlungsbedarfe konzentrieren, die zudem unterschiedliche Handlungsfelder betreffen, bzw. in denen Strategien aus unterschiedlichen Handlungsfeldern gemeinsam wirken. Innerhalb der Fokusräume kristallisieren sich auch Abhängigkeiten und Schnittstellen zwischen den einzelnen Handlungsfeldern heraus.

Die räumliche Konzentration von Handlungsbedarfen trifft zum einen auf die Innenstadt und zum anderen auf den take-off GewerbePark zu. Innerhalb der Innenstadt lassen sich vier verschiedene Räume definieren, die aufgrund ihrer unterschiedlichen Ausgangslage, Nutzungen, verkehrlichen Bedeutung, Chancen und Anforderungen auch abweichende Qualitäten für die einzelnen Verkehrsarten und die Straßenräume erfordern.

### Fokusraum Innenstadt (ab Seite 152)

- › Nahmobilitätsachse in der Weimarstraße
- › Attraktiv gestaltetes Entree zur Innenstadt: Groß Bruck und Untere Hauptstraße
- › Ubersche Innenstadt: Erlebenswerte historische Innenstadt
- › Südliche Innenstadt: Wohnumfelder aufwerten, Zu-Fuß-Gehen und Radfahren fördern, öffentliche Räume attraktivieren

### Fokusraum take-off GewerbePark (ab Seite 166)

- › Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer zum GewerbePark und im GewerbePark
- › Betriebliches Mobilitätsmanagement

# 4 / STRATEGIEN UND MASSNAHMEN JE HANDLUNGSFELD

## AKTIVE (NAH-) MOBILITÄTSFORMEN:

### FUSS- UND RADVERKEHR

Aktive Mobilitätsformen, also das Zu-Fuß-Gehen und das Fahren mit dem Fahrrad, Pedelec oder Roller, sind eine wichtige Säule urbaner Mobilität. Sie emittieren weder Klimagase noch Luftschadstoffe oder Lärm und erfüllen so die wesentlichen Anforderungen an unsere künftige Mobilität und leisten dabei einen Beitrag zur gesellschaftlichen Gesundheit.

Im städtischen Kontext ist zudem ihr geringer Flächenverbrauch und ihr Beitrag zur Belebung von Stadträumen und öffentlichen Plätzen ausgesprochen wertvoll. Aktive Fortbewegungsmöglichkeiten garantieren unabhängige Mobilität für alle sozialen Gruppierungen oder Altersgruppen - vor dem Führerscheinbesitz ebenso wie bis ins hohe Alter hinein. Sie sind sowohl für die Nutzer wie auch für die Ersteller und Betreiber der Infrastruktur kostengünstiger als alle anderen Mobilitätsformen.

Aufgrund der jahrzehntelang vorwiegend autoorientierten Verkehrsplanung gleicht der Weg zu Fuß oder mit dem Rad in Tuttlingen einem Hindernisparcours. Es besteht also Aufholbedarf und gesellschaftlicher Druck, Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer qualitätsvoller und sicherer zu gestalten und bestehende Verbindungen instandzuhalten. Entsprechend ist ein strategischer Investitions- und beherrzter Instandhaltungsaufwand dringend geboten.

Nahmobilitätsförderung ist auch deshalb voranzutreiben, weil aktive Mobilität im Verbund mit ÖPNV und Carsharing die Stärken des Umweltverbundes weiter erhöht. Ein gut ausgestattetes, lückenloses Fuß- und Radwegenetz hilft, kurze innerstädtische Autofahrten zu vermeiden. Das ist wichtig, denn in diesem Entfernungsbereich sind Emissionen und Kraftstoffverbrauch vergleichsweise hoch. Um Fußgängern und Radfahrern jeder Altersgruppe sichere und möglichst komfortable Routen und Verbindungen anbieten zu können, sollen Wegenetze entstehen, die auf Hauptrouten herausragende (über die Regelwerke hinausgehende) Standards in Bezug auf Sicherheit, Wegweisung und Querungsstellen erfüllen. Eine Priorisierung der Städtereinigung (Laub) und des Winterdienstes auf solchen Hauptverbindungen soll ein wetterunabhängiges und sicheres Unterwegssein ermöglichen.

Wir wollen die Fuß- und Radwege endlich räumlich voneinander trennen. (Bürgerforum, Expertengespräche)

Wir wollen eine regelmäßige Instandhaltung von Fuß- und Radwegen: (Radwege-)Achsen werden alle 5 Jahre, Quartiere alle 10 Jahre modernisiert. (Bürgerforum)

Wir wollen den mit Bürgerbeteiligung verorteten Handlungsbedarf für Fußgänger und Radfahrer bis Ende 2022 zu 50% behoben haben und bis Ende 2024 zu 100%. (Bürgerforum)

# 2035...

## ...IST TUTTLINGEN EINE NAH-MOBILE STADT DER KURZEN WEGE.

## ...SIND FUSS- UND RADROUTEN ATTRAKTIV, DURCHGÄNGIG, SICHER UND MÖGLICHST RÄUMLICH VONEINANDER GETRENNT.

## ...IST DIE QUERUNG VON STRASSEN UND KREUZUNGEN ÜBERALL SICHER MÖGLICH.

# SICHERES UND ATTRAKTIVES HAUPTFUSSWEGENETZ

Straßenraumgestaltung zugunsten der Nahmobilität ist nicht nur verkehrlich, sondern auch städtebaulich und sozial von Bedeutung. Eine gelungene Gestaltung ist jedoch mit Kosten verbunden und kann kurzfristig nicht flächendeckend realisiert werden. Daher ist wichtig, auch für den Fußgängerverkehr Vorrangrouten zu definieren.

Kriterien für die Definition solcher Routen sind die Lage von Quellen und Zielen: neben den Wohngebieten, den großen Arbeitgebern und der Innenstadt auch Schulen, Sportanlagen, Haltestellen/ Bahnhöfe und sonstige öffentliche Einrichtungen und Freiräume. In Wohngebieten spielt auch die Dichte und die damit zu erwartende Frequenz eine Rolle.

Vorrangrouten für den Fußverkehr sollen bevorzugt und unabhängig von ohnehin anstehenden Straßenbaumaßnahmen ausgebaut werden und hohe Standards hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität erfüllen. Hierfür sind folgende Aspekte wichtig:

## Attraktivität

- › Mindestbreite der Gehwege als Planungsziel
- › generelles Verbot von Gehwegparken, falls erforderlich unterstützt durch bauliche Maßnahmen (Bordsteinhöhe, Poller)
- › generelle Trennung von Fuß- und Radverkehr auf Vorrangnetzen – wo nötig auf Kosten des ruhenden Verkehrs oder (im Einzelfall) Reduktion von Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr,
- › Beleuchtung, Bepflanzung, Barrierefreiheit (abgesenkte Bordsteine) und Sitzmöglichkeiten entlang der Strecke (Sitzrouten)

## Betrieb und Sicherheit

- › prioritärer Räumdienst im Herbst und Winter, kontinuierliche und kurzfristige Mängelbeseitigung und Instandhaltung
- › Verbesserung der Einsehbarkeit an Querungsstellen, Querungshilfen wo erforderlich und kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen



## SITZROUTEN / BAYREUTH

Entlang von Fußverkehrsachsen werden in regelmäßigen Abständen feste Sitzgelegenheiten installiert oder zugänglich gemacht. So erhöht sich der Aktionsradius für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen und die Aufenthaltsqualität wird gesteigert. Klassische Bänke kommen dazu infrage, aber auch Sitzwürfel oder künstlerisch gestaltete Elemente sowie Spielobjekte. Eine Kooperation mit Einzelhandel und Gastronomie bietet sich an (ohne Verzehrszwang).

# FUSSGÄNGERFREUNDLICHE QUERUNGEN

Fehlende sichere Querungsmöglichkeiten sind eines der Haupthindernisse der Nahmobilität in Tuttlingen und neben dem gemischten Fuß- und Radverkehr der bei der Haushaltsbefragung am häufigsten genannte Mangel. Dies betrifft nicht nur Hauptverkehrsstraßen, an denen es trotz Lichtsignalanlage vielerorts nicht in allen Zufahrtsstraßen Fußgängerfurten gibt. Auch in Wohngebieten erschweren große Fahrbahnbreiten das sichere Queren. Insbesondere Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen sind beim Queren der Straßen gefährdet, weil parkende Fahrzeuge den Weg bzw. die Sicht versperren oder Bordsteine mit dem Rollstuhl oder dem Kinderwagen schlecht zu überwinden sind. Es ist daher eine der dringlichsten Aufgaben, die Querungssituationen für Fußgänger zu verbessern.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- › Halteverbot und Abpollern von Kreuzungsbereichen in Bereichen hohen Parkdrucks z.B. in der südlichen Innenstadt, um Sichtbeziehungen zu verbessern
- › Einengen von Kreuzungsbereichen durch Gehwegnasen und Sperrflächen in Wohngebieten mit großen Kreuzungsflächen und Tempo 30
- › Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) an Tempo 50-Straßen abseits von LSA (Abwägung ÖPNV)
- › Mittelinseln und Mittelstreifen (Gehwegausweitungen) an Hauptverkehrsstraßen mit mind. 8m Fahrbahnbreite, 2-Richtungsverkehr und geringem Querungsbedarf
- › Kurze Wartezeiten bei Grünanforderung an Lichtsignalanlagen bzw. generelles Fußgängergrün bei jedem Umlauf an allen LSA (hoher Handlungsbedarf laut Haushaltsbefragung am ZOB, Kaiserstraße/Zeughausstraße, Neuhauser Straße/Alleenstraße, Neuhauser Straße/Zeppelinstraße, Kronenstraße/Uhlandstraße, B311/Keltenstraße/Gänsäcker, Stuttgarter Straße/Untere Hauptstraße)

## SICHERE QUERUNGEN / FRANKFURT

In Frankfurt/Main werden Einsehbarkeiten in Kreuzungsbereichen sukzessive verbessert. Dazu werden Fahrradbügel und Markierungen angebracht, die das ‚wilde‘ und unerlaubte Parken im Kreuzungsbereich – hier an einem Spielplatz – verhindern.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- › Erarbeitung eines Fußverkehrskonzeptes, das das gesamte Stadtgebiet berücksichtigt.
- › Priorität haben Wege aus allen Quartieren in die Innenstadt, Wege zwischen Parkhäusern und Fußgängerzone, Wege zu wichtigen ÖPNV-Haltestellen, insbesondere der neuen Ringzughaltestelle Innenstadt, Schulwege und Wege zu Freizeiteinrichtungen.
- › Aufbau und Bewerbung einer Online-Plattform, auf der Fußgänger auf einfache Weise bauliche und betriebliche Mängel auf einer Karte verorten und Bilder hochladen können (Mängelmelder)
- › Beschluss eines jährlichen Budgets für bauliche und betriebliche Maßnahmen und von Mindeststandards



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- › Hauptfußwegenetz kontinuierlich ausbauen, pflegen und instandhalten.



## AUFGEWEITETE MITTELSTREIFEN / DÜSSELDORF

In Düsseldorf wurde im Verlauf einer Einkaufsstraße der Mittelstreifen so aufgefästert, dass er einerseits die Fahrbahnbreite einengt und so zur Geschwindigkeitsreduktion beiträgt. Andererseits können Fußgänger nun die Straße auf ganzer Länge an jeder Stelle queren.



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- › Ergänzung fehlender Fußgängerfurten an LSA (siehe Plangrafik)
- › Aufgefästerte Mittelstreifen als Querungshilfen an Straßen mit Quellen und Zielen entlang des Straßenverlaufs (z.B. Gastronomie und Einzelhandel) oder zum Verhindern von Überholvorgängen (Weimarstraße Radverkehr, Bahnhofstraße vor Stadtgarten ÖPNV)

# WICHTIGE FUSSWEGE- BEZIEHUNGEN



## DAUERGRÜN FÜR FUSSGÄNGER / GRAZ

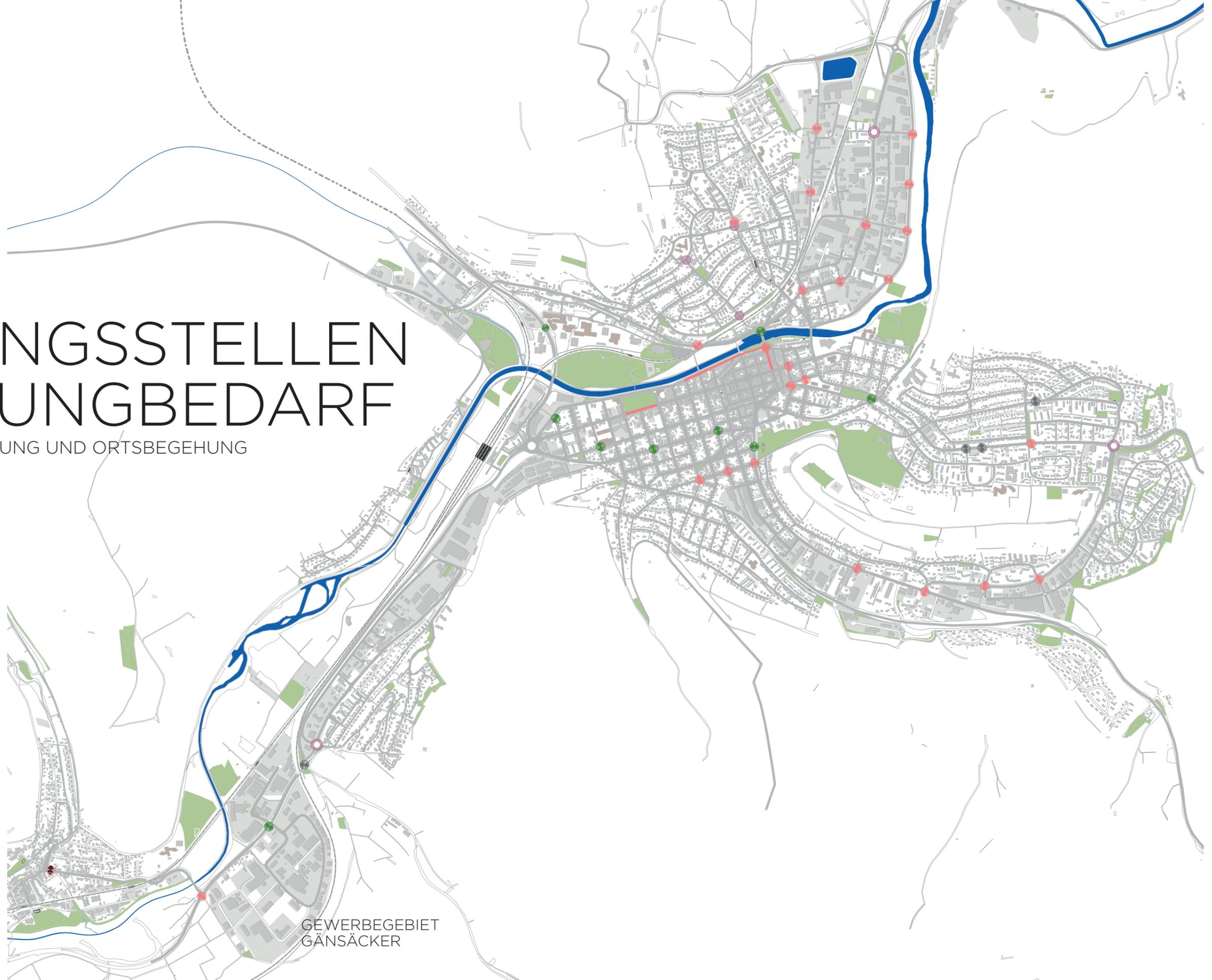
Diese Ampelschaltung bevorzugt konsequent den Fuß- und Radverkehr und dreht das ansonsten vielerorts maßgebliche Prinzip um, dass Fußgänger an Signalanlagen die Grünphase aktiv anfordern müssen. Anstatt dessen zeigt diese Ampelschaltung für querende Fußgänger in Zeiten hoher Freizeitaktivität und schwachen Kfz-Verkehrs stets grün. Kfz fordern bei Bedarf die Grünphase durch Überfahren einer Induktionsschleife an.



# QUERUNGSSTELLEN HANDLUNGSBEDARF

AUS HAUSHALTSBEFRAGUNG UND ORTSBEGEHUNG

-  Querungsstelle an Hauptverkehrsstraße
-  Furt an LSA
-  Querungsstelle an Haltestelle
-  Einengung Kreuzungsbereich
-  sichere Querung am Kreisverkehr
-  Längsqueren



# QUERUNGEN BALINGER STRASSE

**PRIORISIERUNG: NOTWENDIG/DRINGEND EMPFOHLEN**  
**REALISIERUNGSHORIZONT: MITTELFRISTIG**  
**WIRKUNGSANALYSE: EMPFOHLEN**

Verbesserung der Querungsmöglichkeiten in der Balinger Straße Höhe Nettomarkt / Bushaltestelle und langfristige Aufwertung zu einem Quartierstreffpunkt:

Im zentralen Bereich der Balinger Straße befinden sich ein kleines Quartierszentrum und eine Bushaltestelle. Dem damit verbundenen Fußgängeraufkommen wird die Straße in ihrer heutigen Gestaltung nicht gerecht. Die einmündenden Straßen haben im Kreuzungsbereich eine zu große Verkehrsfläche, Querungshilfen an den Bushaltestellen fehlen und der Straßenraum lädt durch Übersichtlichkeit und Vorfahrtsregelung zum schnellen Fahren ein.

## MASSNAHMEN

- > Einengung großflächiger Kreuzungsbereiche
- > schnelles Fußgängergrün auf Anforderung an bestehender signalisierter Querung
- > Querungsstelle (Zebrastrifen mit Mittelinsel), die einen sicheren Zugang zur Haltestelle schafft und ein Überholen des haltenden Busses verhindert
- > Attraktive, gut beleuchtete Bushaltestelle mit überdachten Sitzmöglichkeiten, ebenem Einstieg (derzeit Bordstein zu Parkstreifen zu überwinden, Altglascontainer, wenig ansprechendes Umfeld)
- > Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle

## SCHNITTSTELLEN UND BEZÜGE

Expressbuslinie, Fußgängerfreundliche Querungen, Attraktive Haltestellen und Bahnhöfe

## HINWEISE / BEMERKUNGEN

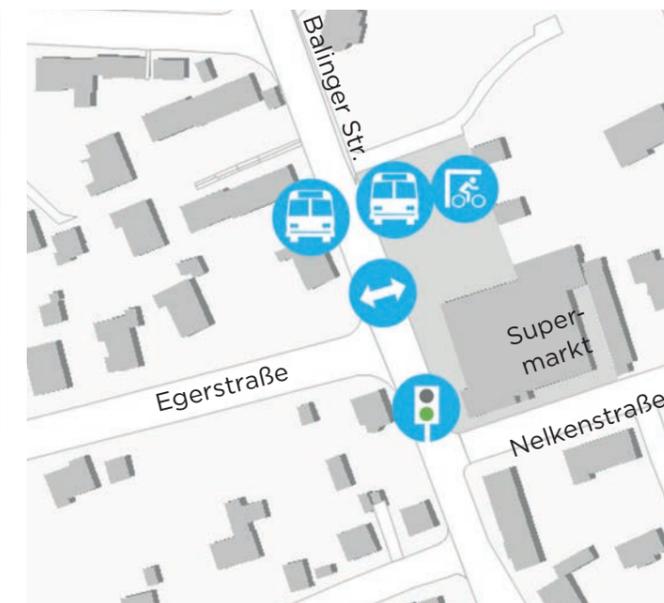
Langfristig ist es erstrebenswert, Pkw-Stellplätze auf dem Parkplatz zugunsten alternativer Mobilitätsangebote umzuwandeln (bspw. Carsharing) und den Bereich um den Supermarkt zu einem attraktiven Quartierstreffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität umzugestalten.

## SITUATION VOR ORT



Aufgeplasterte Einengung der Einmündung (Beispiel)

## MÖGLICHE MASSNAHMEN



Aufwertung Bushaltestelle (Beispiel)

# GEPFLEGTE UND SICHERE TREPPEN UND RAMPEN

Treppen und Rampen ermöglichen in Tuttlingen direkte fußläufige Verbindungen trotz der teils starken Topografie, oft abseits des Verkehrs. Bestehende Treppen und Rampen müssen vor allem betrieblich (Bauunterhaltung, Winterdienst) hohen Sicherheitsanforderungen gerecht werden. Neue Verbindungen oder Sanierungen sollten stets barrierefrei geplant werden.

Treppen und Rampen für den Fuß- und Radverkehr sollen ...

gut ausgeleuchtet, sicher und ansprechend gestaltet sein und bevorzugt gepflegt und instand gehalten werden (Beseitigung von Mängeln, Laub, Winterdienst)

Aufstiegshilfen anbieten: Sitzmöglichkeiten unterwegs, Rolltreppen und Aufzüge ermöglichen barrierefreie Auf- und Abstiege.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Zustand der bestehenden Treppen und Rampen erfassen, Mängel beseitigen, Instandhaltung kontrollieren
- > Bevorzugten Herbst- und Winterdienst organisieren



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Aufstiegshilfen und Sitzmöglichkeiten installieren an folgenden Stellen im Stadtgebiet (Auswahl)
  - > Sonnenbuckel
  - > Mohlstraße / Stuttgarter Straße - Himmelstreppe
  - > Treppe / Aufstiege zum Klinikum Neuhauser Straße / Zeppelinstraße, Schlößleweg / Klinikum
  - > Möhringer Vorstadt: Donaueschinger Straße / Unter Jennung / Heiligental
  - > Ehem. Fußweg zwischen Ettlensgart und dem Abstieg zum Tierheim (wieder herstellen)



### AUFZÜGE UND ROLLTREPPEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM / VITORIA-GASTEIZ

In der Altstadt von Vitoria-Gasteiz (Spanien) gilt ein Fahrverbot für private Pkw. Höhenunterschiede können mittels teils überdachten Rolltreppen oder Aufzügen überwunden werden.

Seit 2008 wird der ‚nachhaltige Mobilitätsplan‘ sukzessive umgesetzt: Straßenbahnen fahren nun auf zuvor mehrspurigen Straßen, die auf maximal eine Kfz-Spur je Richtung beschränkt wurden. Gleichzeitig wurden Geh- und Radwege verbreitert. Heute ist die Stadt so attraktiv, dass mehr Menschen in die Altstadt kommen, sie sich länger dort aufhalten, die Umsätze der Einzelhändler und Gastronomen gestiegen sind.

# KONTINUIERLICH ERGÄNZTE RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Dass Radfahren in Tuttlingen attraktiv und trotz der teils hügeligen Landschaft möglich ist, zeigt sich alljährlich beim sowohl bei Schülern als auch Pendlern beliebten Stadtradeln. Die Notwendigkeit von sicheren und durchgängigen Verbindungen ist in Tuttlingen gesellschaftlich und politisch anerkannt. Die Trennung von Fuß- und Radverkehr erhöht die Sicherheit für beide Zielgruppen und hilft, Konflikte zu vermeiden.

Ebenso wichtig ist aber auch, planerisch bzw. politisch dem Radverkehr Priorität ggü. dem MIV einzuräumen, wo es aufgrund des begrenzten Straßenraums erforderlich ist. Das kann sowohl den ruhenden Verkehr betreffen, als auch die Anzahl der Fahrspuren oder die Bevorrechtigung in Kreuzungsbereichen.

Um den Radverkehr strategisch und langfristig zu fördern, ist ein flächendeckendes Angebot von sicheren Verbindungen im Hauptstraßennetz essenziell. Diese sehr langfristige Aufgabe sollte bei jeder Straßenbau-Maßnahme Priorität haben. Dabei gilt, die aktuellen Prinzipien und standardisierten Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg bei allen anstehenden Sanierungs- und Umbaumaßnahmen anzuwenden.

## MUSTERLÖSUNGEN

Die Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg geben standardisierte Beispiele baulicher Anlagen und Markierungen für den Radverkehr. Damit erleichtern sie die Planung vor Ort und unterstützen durch landesweit einheitliche Umsetzung die Akzeptanz und Verständlichkeit.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Räumliche Trennung von Fuß- und Radverkehr - wo hierfür erforderlich - Stellplätze umwandeln
- > Schaffung von Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen auch unabhängig von den definierten Vorrangrouten
- > Sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr
- > Radverkehrsinfrastruktur an signalisierten Knotenpunkten (vorgezogene Aufstellflächen, direktes oder indirektes Linksabbiegen, Grünpfeil zum freien Rechtsabbiegen)



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Schließen von Netzlücken (wo möglich Radfahren gegen die Einbahnstraße)

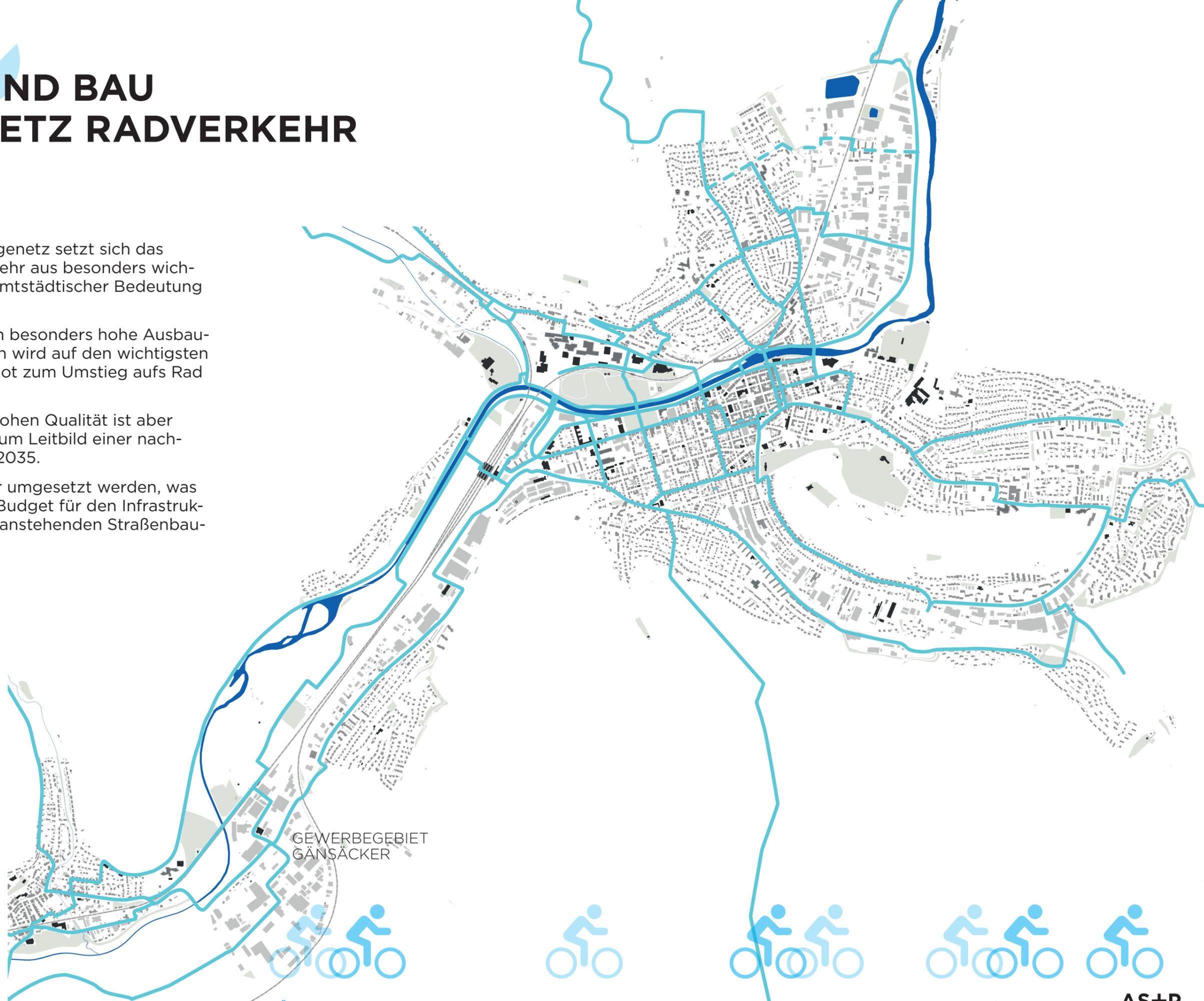
# PLANUNG UND BAU VORRANGNETZ RADVERKEHR

Ähnlich wie das Hauptfußwegenetz setzt sich das Vorrangnetz für den Radverkehr aus besonders wichtigen Verbindungen mit gesamtstädtischer Bedeutung zusammen.

Auf dem Vorrangnetz werden besonders hohe Ausbaustandards angesetzt. Dadurch wird auf den wichtigsten Routen ein attraktives Angebot zum Umstieg aufs Rad geschaffen.

Das Vorrangnetz mit seiner hohen Qualität ist aber auch sichtbares Bekenntnis zum Leitbild einer nachhaltigen Mobilität Tuttlingen 2035.

Das Vorrangnetz soll prioritär umgesetzt werden, was zum einen ein regelmäßiges Budget für den Infrastrukturausbau – unabhängig von anstehenden Straßenbaumaßnahmen – erfordert.



Dem Radverkehr ist auf einem definierten Vorrangnetz planerisch und politisch Priorität ggü. dem MIV einzuräumen. Das kann sowohl den ruhenden Verkehr betreffen, als auch die Anzahl der Fahrspuren oder die Bevorrechtigung in Kreuzungsbereichen.

Das Vorrangnetz sollte die Stadtteile und Arbeitsplatzschwerpunkte mit dem Bahnhof und der Innenstadt verbinden und damit sowohl für Bewohner als auch für Pendler komfortabel nutzbar sein. Kleineräumig sollten Schulen und Freizeiteinrichtungen angebunden sein.

Grundlage zur Definition des Vorrangnetzes sind die prioritären Radrouten, die 2018 von Rapp Trans AG im Auftrag der Stadt Tuttlingen im Radverkehrsplan definiert wurden. Ergänzt wurden diese um

- › eine Ost-West Verbindung zwischen dem Gewerbegebiet und dem Wohngebiet Tuttlingen Nord in Höhe des Bahnhofs Tuttlingen Nord
- › eine höhere Priorisierung der Nord-Süd-Achsen Kaiserstraße und Werderstraße in der südlichen Innenstadt
- › eine Ost-West-Verbindung zwischen der geplanten Rad-Vorrangroute Ost in der Uhlandstraße und der Bahnhofstraße / Weimarstraße

- › einen fahrradfreundlichen Stadteingang über Groß Bruck, Untere Hauptstraße, Am Seltenbach
- › langfristig bei Bau des Ringzug-Haltepunktes ‚Innenstadt‘ eine Verbindung zur Stuttgarter Straße, um in Richtung Nordstadt den geplanten Aufzug nutzen zu können.

Das aktualisierte Vorrangnetz sollte stets an aktuelle Entwicklungen (z.B. neuer Haltepunkt Innenstadt) angepasst und anhand empirischer Erhebungen überprüft und detailliert werden.

Auf dem Vorrangnetz nutzt der Radverkehr grundsätzlich die Fahrbahn, wird sichtbar und sicher geführt und soweit wie möglich bevorrechtigt. Auch hier kommen die standardisierten Musterlösungen des Landes grundsätzlich zur Anwendung.

Im Betrieb sollte das Vorrangnetz bevorzugt geräumt, gepflegt und instand gehalten werden (Glascherben, Grünschnitt, Laub, Winterdienst, Oberflächen und Markierungen regelmäßig prüfen und erneuern/ sanieren).



### KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Radverkehrskonzept erarbeiten, das das Vorrangnetz anhand von empirischen Radverkehrsdaten prüft und die abschnittswisen Ausbaustandards detailliert.
- > Pop-Up Radweg temporär auf einer ausgewählten Route umsetzen (z.B. mittels Leitkegeln, rotem Teppich o.ä. zum Weltfahrradtag)
- > Aufbau und Bewerbung einer Online-Plattform, auf der Radfahrer auf einfache Weise bauliche und betriebliche Mängel auf einer Karte verorten und Bilder hochladen können (Mängelmelder)
- > Beschluss eines jährlichen Budgets zum Ausbau des Vorrangnetzes und für betriebliche Maßnahmen
- > Vorrangroute Nordstadt umsetzen
- > Hauptradwegenetz kontinuierlich ausbauen, pflegen und instandhalten



### MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Vorrangroute Ost (Uhlandstraße) umsetzen
- > Lösung für die Radverkehrsführung im Bereich ZOB und Anbindung Fahrradstraße Uhlandstraße an die Innenstadt finden



# RAD-VORRANGROUTE OST

**PRIORISIERUNG: NOTWENDIG/DRINGEND EMPFOHLEN**  
**REALISIERUNGSHORIZONT: MITTELFRISTIG**  
**WIRKUNGSANALYSE: EMPFOHLEN**

## SITUATION

Die Vorrangroute verbindet die östlichen Stadtteile mit der Innenstadt und verläuft entlang wichtiger sozialer Einrichtungen (Altenzentrum St. Anna, J.P.-Hebel-Schule, Friedhof, Ärztehaus, Fachhochschule, Karlsschule bis hin zum ZOB) und ist damit eine der wichtigsten Radverbindungen der Stadt. Die Route kreuzt zudem stark frequentierte Hauptverkehrsstraßen, für die es gilt, adäquate und der Stellung des Rad- und Fußverkehrs entsprechende Querungen zu ermöglichen.

## MASSNAHMEN

- > Ausweisung als Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) und Vorrangbeschilderung (Zeichen 301/306)
- > Aufwertung der Unterführung Uhlandstraße
- > Fuß- und radverkehrsfreundliche Gestaltung des Knotenpunktes Neuhauser Str. / Uhlandstraße / Kronenstraße inklusive Anpassung der LSA-Steuerung
- > Fußgängerfreundliche Einengung der Einmündungsbereiche
- > Markierung vorgezogener Aufstellbereiche an Knotenpunkten
- > Im Streckenverlauf ISO-Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen als Hinweis auf die Fahrgasse für den Radverkehr
- > Fahrradanhänger auf der Fahrbahn ersetzen Kfz-Stellplätze, insbesondere an Sonderzielen
- > Maßnahmen zur Freihaltung der Sichtbeziehungen, insbes. Stellplätze ersetzen

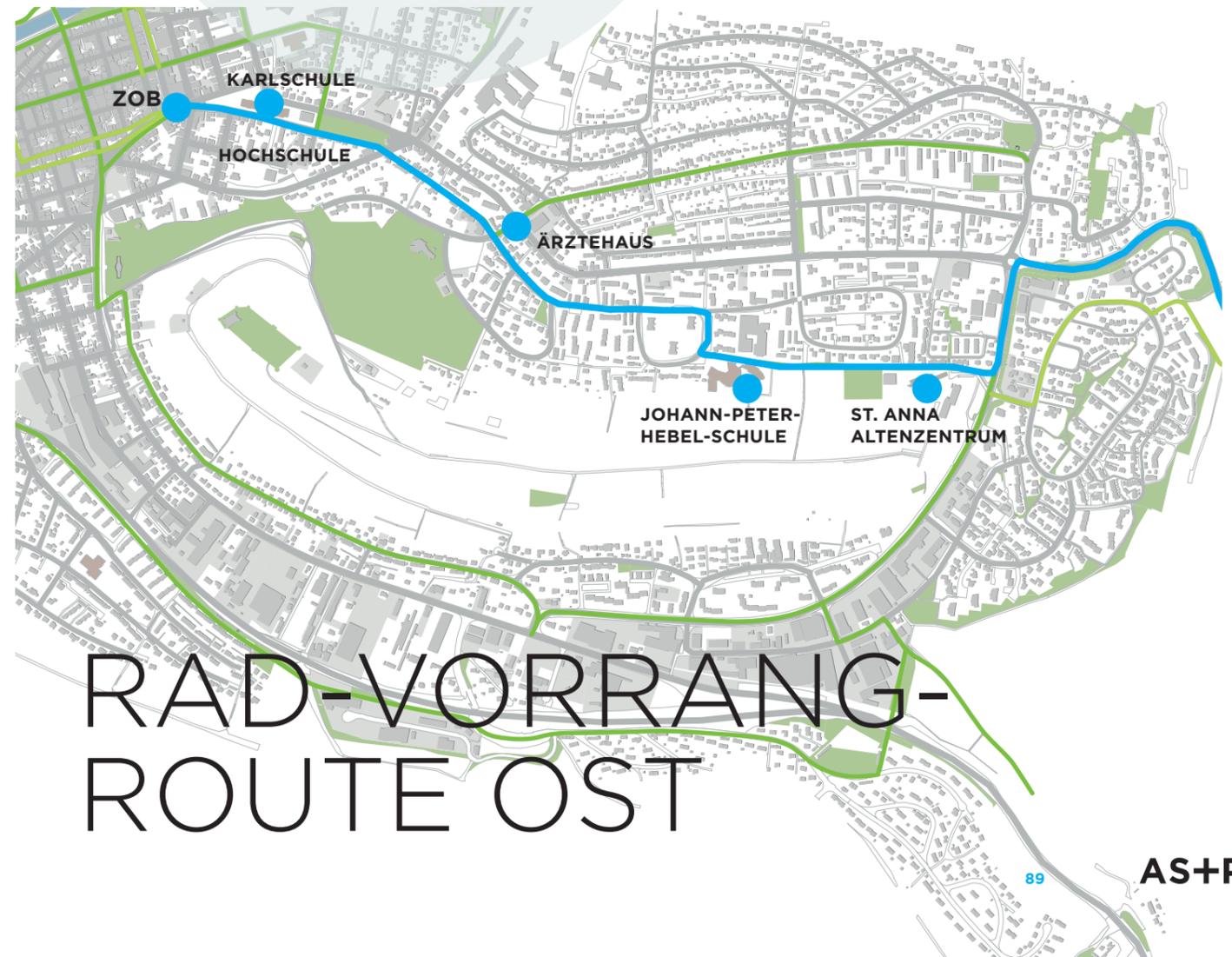
## SCHNITTSTELLEN UND BEZÜGE ZU ANDEREN MASSNAHMEN

Strategisch ausgebaut Radrouten, fußgängerfreundliche Querungen, Planfreie Querungen für den Radverkehr

## HINWEISE / BEMERKUNGEN

Planungen sind bereits angestoßen. Die Umsetzung sollte sukzessive – auch abschnittsweise – erfolgen.

### VORSCHLAG KP ROBERT-KOCH-STR.



# SICHERE, PLANFREIE QUERUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR

Sichere Querungs- und Abbiegemöglichkeiten für den Radverkehr sind eine dringende Daueraufgabe. Um den Radverkehr noch sicherer zu gestalten und zu beschleunigen, sind planfreie Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen, Gewässern und Schienenstrecken hilfreich und wünschenswert. Sie lassen sich auch als sichtbares Bekenntnis zum Radverkehr inszenieren.

## MURSTEG ALS BEKENNTNIS / MURAU

Zur Landesausstellung in Murau wird der Mursteg, eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke zwischen den zwei Ortsteilen von Stadl als Teil des Murradweges gebaut. Die Brücke ist das ‚Tor ins Murtal‘. Eine weitere Fachwerkbrücke, bindet das Dorf St. Ruprecht-Falkendorf an den Murradweg ‚R2‘ an.



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Donaubrücke parallel zur Bahnlinie als Teil einer neuen Alltagspendlerroute zwischen Möhringen und Tuttlingen realisieren
- > Anbindung Unterführung zwischen Schulzentrum und Nordstadt, Zweirichtungsradweg entlang der Stuttgarter Straße zwischen Unterführung und Mohlstraße



## LANGFRISTIG: MASSNAHMEN NACH 2030

- > Planfreie Unterführung der Alleenbrücke für den Donauradweg

# FAHRRADABSTELLANLAGEN

Sichere, wettergeschützte Abstellmöglichkeiten an Quellen und Zielen von Wegen fördern die alltägliche Nutzung des Fahrrads. An zentralen Orten mit hoher Frequenz sind zudem sichere Abstellmöglichkeiten für Pedelecs und Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder notwendig.

Damit die Tuttlinger für kurze Strecken ‚schnell‘ und niederschwellig das Fahrrad nutzen, sind ebenerdig zugängliche Abstellanlagen im Bestand nachzurüsten und bei Neubauten zwingend vorzusehen.

Können Fahrradabstellanlagen nicht auf dem Grundstück realisiert werden, darf der Gehweg nicht eingeschränkt werden, die Abstellanlagen sind auf Parkstreifen anzuordnen.



## FAHRRADPARKEN IM WOHNQUARTIER / FRANKFURT

Die bequeme Zugänglichkeit zum Fahrrad erhöht dessen Nutzungsfrequenz. Sichere Abstellanlagen unmittelbar am Gebäude räumen dem Rad einen Vorteil ggü. dem Auto ein.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Radstation am Bahnhof Tuttlingen
- > Überdachte Fahrradabstellanlage am Hochschulcampus
- > Sichere, wettergeschützte Abstellmöglichkeiten für Pedelecs und Lastenräder in der Innenstadt (z.B. im Erdgeschoss eines Parkhauses)
- > Ausbau der Abstellanlagen an allen Ringzughaltestellen und wichtigen Bushaltestellen
- > Jährliches Budget zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen vor Supermärkten, Verwaltungsgebäuden, weiterführende Schulen (Nachfrage größer als das derzeitige Angebot), öffentlichen Einrichtungen (insbesondere am Rathaus und vor der Bibliothek), Orten hoher Aufenthaltsqualität / Treffpunkten (z.B. Stadtgarten).
- > Kooperation mit Wohnungsbaugesellschaften (z.B. der Wohnbau) zur Realisierung gut zugänglicher Fahrradabstellanlagen im Bestand (in Wohn- und Mischgebieten mit dichter Bebauung)



Bildquelle: Stadtverwaltung Tuttlingen



## ÖFFENTLICHER VERKEHR

# 2035...

Nach wie vor und auch in Zukunft bilden öffentliche Verkehrsangebote das Rückgrat nachhaltiger Mobilität. Der ÖPNV spielt dabei nicht nur eine ökologische Rolle, sondern hat auch eine soziale Komponente, die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen (Kinder / Jugendliche, Senioren, etc.) gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht.

Seine Ausgestaltung muss sich mit Hilfe technischer Möglichkeiten kontinuierlich neuen Anforderungen anpassen. Der ÖPNV der Zukunft ist flexibler, digitalisierter und intermodaler als heute. In Tuttlingen bieten sich insbesondere aufgrund der heute besonders geringen ÖPNV-Nutzung, starker finanzieller Anreize von Bund und Land und der großen anstehenden Veränderungen im (über-)regionalen Schienenverkehrsangebot besondere Potenziale für den städtischen ÖPNV.

**... IST DAS ÖV-ANGEBOT ATTRAKTIV UND NUTZERFREUNDLICH. ES IST DURCH DIGITALISIERUNG BEDARFSGERECHT OPTIMIERT.**

**... ERWEITERN FLEXIBLE BEDIENFORMEN DAS ANGEBOT RÄUMLICH UND ZEITLICH**

**... VERGRÖßERT DIE INTERMODALE VERNETZUNG DEN EINZUGSRADIUS DES STÄDTISCHEN UND REGIONALEN ÖPNV**

**... HAT DIE LANDESWEITE ÖPNV-REFORM FÜR PENDLER ZU EINEM ATTRAKTIVEN ANGEBOT MIT ZUVERLÄSSIGEN UMSTIEGEN GEFÜHRT**

Wir wollen den städtischen ÖV durch kleine ‚eigene‘ Maßnahmen ergänzen und verbessern und den ÖPNV-Anteil bis 2025 / 2030 verdoppeln (Gemeinderatsklausur)

Wir wollen den innerstädtischen Parkraum bewirtschaften und den Umstieg durch kostenlose ÖV-Tickets am Wochenende attraktiv machen (Bürgerforum)

Wir wollen Hauptlinien etablieren, auf denen der Bus eng getaktet fährt, z.B. auf der Strecke Bahnhof - ZOB - Krankenhaus (Workshop der Verwaltungs- und Fraktionsspitzen)

# MASSGESCHNEIDERTER ÖPNV

Die ÖPNV-Nachfrage ist in Tuttlingen als Mittelzentrum im ländlichen Raum zu Stoßzeiten (z. B. Schulzeiten, Berufsverkehrszeiten) besonders hoch. Auch wenn die Nachfrage in Nebenverkehrszeiten deutlich geringer ist, gilt es, das Angebot bedarfsgerecht so zu gestalten, dass einerseits die attraktiven Schienenverbindungen angedient werden und andererseits die Quartiere und Arbeitsplätze kontinuierlich, auch in den Randzeiten, erschlossen werden.

Die Potenziale der vernetzten Mobilität durch Kombination von Verkehrsmitteln, der Bündelung von Wegen und der Digitalisierung sollten ausgeschöpft werden, um einen kundenorientierten maßgeschneiderten ÖPNV vorrangig zu etablieren. Neben einem guten ÖPNV-Angebot tragen auch restriktive Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung dazu bei, dass mehr Menschen den ÖPNV nutzen.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > **Stadtbusverkehr weiter optimieren sowie das Angebot nachhaltig, umweltgerecht und kundenorientiert qualitativ erweitern.**
- > **ÖV-Priorisierung an Lichtsignalanlagen**
- > **ÖPNV-priorisierendes Festzeitprogramm auf der Achse Wilhelmstraße – Möhringer Straße – Obere Hauptstraße – ZOB**
- > **Bedarfsthaltestellen: Aussteigen am Abend überall auf Linienweg. Abends (ab 20 Uhr) halten alle Busse auf Wunsch des Fahrgastes entlang des Fahrtweges, auch zwischen Haltestellen.**
- > **Ausgewählte Linien mit dichtem Takt, teils Reduzierung der Haltestellenanzahl auf Hauptachsen.**
- > **Express-Linie mit dichtem Takt, umfassenden Bedienzeiten, wenigen attraktiven intermodalen Haltestellen und Fahrzeugen zwischen Neuhausen und Möhringen**
- > **City-Tarif einführen, der deutlich günstiger ist, als der Stadttarif (z.B. 1 € / Fahrt)**
- > **Teilnahme am City-Ticket der DB AG, um mit einer Bahnfahrkarte den örtlichen ÖPNV von und zum Bahnhof kostenlos nutzen zu können.**



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > **Planung und Einführung eines innovativen ÖPNV-Angebots mit flexiblen Bedienformen wie On-Demand-Verkehre ohne festen Fahrplan, um Querverbindungen, die im Linienverkehr nicht abgebildet sind, zu gewährleisten und um in Nebenverkehrszeiten die Erreichbarkeit der Quartiere zu verbessern. Umsetzung zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuches zunächst für ein begrenztes Gebiet und über einen gewissen Zeitraum. Akzeptanz und Nutzung evaluieren. Bei Erfolg sollte das Angebot auf weitere Teile des Stadtgebietes oder Bedienzeiträume ausgeweitet werden.**
- > **Einfache App-oder telefonbasierte Zugänge schaffen: Der Fahrtwunsch kann flexibel per App oder telefonisch angefordert werden, ein Algorithmus berechnet einen individuellen Fahrtweg der möglichst viele andere Fahrtanfragen bündelt. Das Fahrzeug (Kleinbus mit klimafreundlichem Antrieb) wird mit anderen geteilt, deren Ziel auf dem Fahrtweg liegt, Tarif und Bedienqualität werden und in den Tarifverbund integriert.**

### FLEXIBLE ON-DEMAND DIENSTE / OFFENBACH

Seit 2019 gibt es im Kreis Offenbach ergänzend zum regulären ÖV flexibel buchbare ÖPNV-Angebote v.a. in Randzeiten. Fahrten werden per App angefordert und so koordiniert, dass auf einer Route mehrere Fahrten abgedeckt werden. Die Fahrzeuge sind barrierefrei. Der Fahrpreis ist in den Verbundtarif eingebunden und setzt sich variabel aus Grundtarif (1,60€), Komfortzuschlag (1,00€) und Entfernungspauschale (0,20€/km) zusammen. In Osnabrück sollen diese Dienste künftig nicht nur den Personenverkehr, sondern auch die ‚erste und letzte Meile‘ des Güterverkehrs abdecken.



Bildquelle: Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH www.kvgof-hopper.de

# ATTRAKTIVE HALTESTELLEN UND BAHNHÖFE

Im Stadtgebiet Tuttlingen gibt es zwar ein dichtes und wohnorts- / arbeitsplatznahes Haltestellennetz, an einigen Bushaltestellen, aber teilweise auch an Haltepunkten des Schienenverkehrs fehlt es an direkten Fußwegen mit sicheren Querungsstellen sowie an Barrierefreiheit, Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten und – wo sinnvoll – Fahrradabstellanlagen.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > **Haltestellen auf sichere Querungsstellen prüfen und solche kurzfristig einrichten**
- > **zentrale Haltestellen und Bahnhöfe zu attraktiven, intermodalen Verknüpfungspunkten ausbauen. Fahrradabstellanlagen, überdachte Wartebereiche mit Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung anbieten. Dies gilt für die bestehenden und geplanten Ringzug-Haltepunkte, Haltestellen der Expresslinien in den Gewerbegebieten sowie auf dem Fahrweg in weiterer Entfernung zur Innenstadt und mit großem Einzugsgebiet.**
- > **Der Bahnhof Tuttlingen wird als zentraler Umsteigebahnhof im neuen Deutschlandtakt auch innerstädtisch intermodal vernetzt und wird zum attraktiven Stadteingang aufgewertet. Die Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof soll neben einem modernen Busbahnhof eine Radstation mit sicheren Abstellanlagen und Leihrädern sowie ca. 200 bis 250 P+R-Plätze sowie Carsharing-Fahrzeuge erhalten.**
- > **Der Donaudurchbruch ermöglicht die direkte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Donautal / Koppenland / Freibad (potenzieller P+R-Platz in den Wintermonaten) und dem östlichen Bahnhofsumfeld mit großen Arbeitgebern wie Aesculap und Landratsamt sowie der westlichen Innenstadt.**



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > **Der Ringzug-Haltepunkt Tuttlingen Stadtmitte benötigt eine gesicherte Querungsmöglichkeit der Stuttgarter Straße. Es eignet sich eine Querungshilfe in direkter Verlängerung des Rathaussteiges kombiniert mit einem adäquaten Straßenbelag zur Verkehrsberuhigung. Die barrierefreie Verbindung zwischen Innenstadt und Nordstadt kann dann über einen Aufzug vom Bahnsteig zum Sonnenbuckel erfolgen. Bei (langfristiger) Realisierung der Kfz-Unterführung ist auch ein Zugang von Westen aus (Poststeg) parallel zum Gleis möglich.**

### MOBIL- UND INFOPUNKT AM BAHNHOF / BAD KREUZNACH

Die Mobilitätsstation in Bad Kreuznach verknüpft Mobilitätsangebote für Pendler und Reisende unter einem Dach.

Das Fahrradparkhaus im 1. Stock ist über eine Rampe erreichbar und bietet auf 820 qm eine videoüberwachte Radparkfläche.

Im Erdgeschoss ergänzen eine Fahrradwerkstatt, E-Carsharing, Mobilitätsberatung und der E-Bike-Erlebnis-Store das intermodale Angebot. Schließfächer ermöglichen den Nutzern zudem temporäre Gepäckaufbewahrung inklusive Lademöglichkeit für E-Bikes.



# EXPRESSBUSLINIE

**PRIORISIERUNG: EMPFOHLEN**  
**REALISIERUNGSHORIZONT: MITTELFRTIG**  
**WIRKUNGSANALYSE: EMPFOHLEN**

## AUSGANGSLAGE

Pendler wünschen sich einen ÖPNV, der zuverlässig und in dichtem Takt fährt, die Arbeitsplatzschwerpunkte erschließt und kurze Reisezeiten bietet, wie die Pendlerbefragung deutlich machte. Um ihnen, aber auch den Bürgern ein attraktives Angebot zu machen, soll schrittweise und bedarfsgerecht ein Schnellbus-Angebot aufgebaut werden. Zunächst wird eine Linie vorgeschlagen, die Arbeitsplatzschwerpunkte und verdichtete Quartiere erschließt und damit viele Bewohner und Beschäftigte erreicht. Das ermöglicht einen attraktiven dichten Takt. Die begleitende Evaluierung dieser Pilotlinie gibt Aufschluss darüber, ob weitere solcher Linien im Stadtgebiet etabliert werden sollten.

## MASSNAHMEN

- › Auswahl weniger Expressbus-Haltestellen mit großem Fahrgastpotenzial auf Basis des dargestellten Linienverlaufs, z.B. take-off GewerbePark, Bodenseestraße, Klinikum (Neuhauser Straße), ZOB, Bahnhof, Gewerbegebiet Gänsäcker
- › Ausbau als intermodal verknüpfte Haltestellen (Überdachung, Sitzmöglichkeit, Fahrradabstellanlagen)
- › Beschleunigte ÖPNV-Achse zwischen ZOB und Bahnhof (z.B. Beschleunigung Bahnhofstraße oder über Zeughaus- / Möhringer Straße)
- › Komfortmerkmale der Fahrzeuge: Barrierefreiheit, Klimatisierung, W-LAN, ggf. Fahrradmitnahme
- › Dichter Takt (z.B. viertelstündlich im Kerngebiet, halbstündlich auf dem Außenästen)
- › Bedienzeit an Arbeitszeiten orientiert (Schichtarbeit in der Produktion erfordert umfassende Bedienzeiten)
- › Aktive Informationskampagne und Bewerbung bspw. mit Probefahrten

## SCHNITTSTELLEN UND BEZÜGE ZU ANDEREN MASSNAHMEN

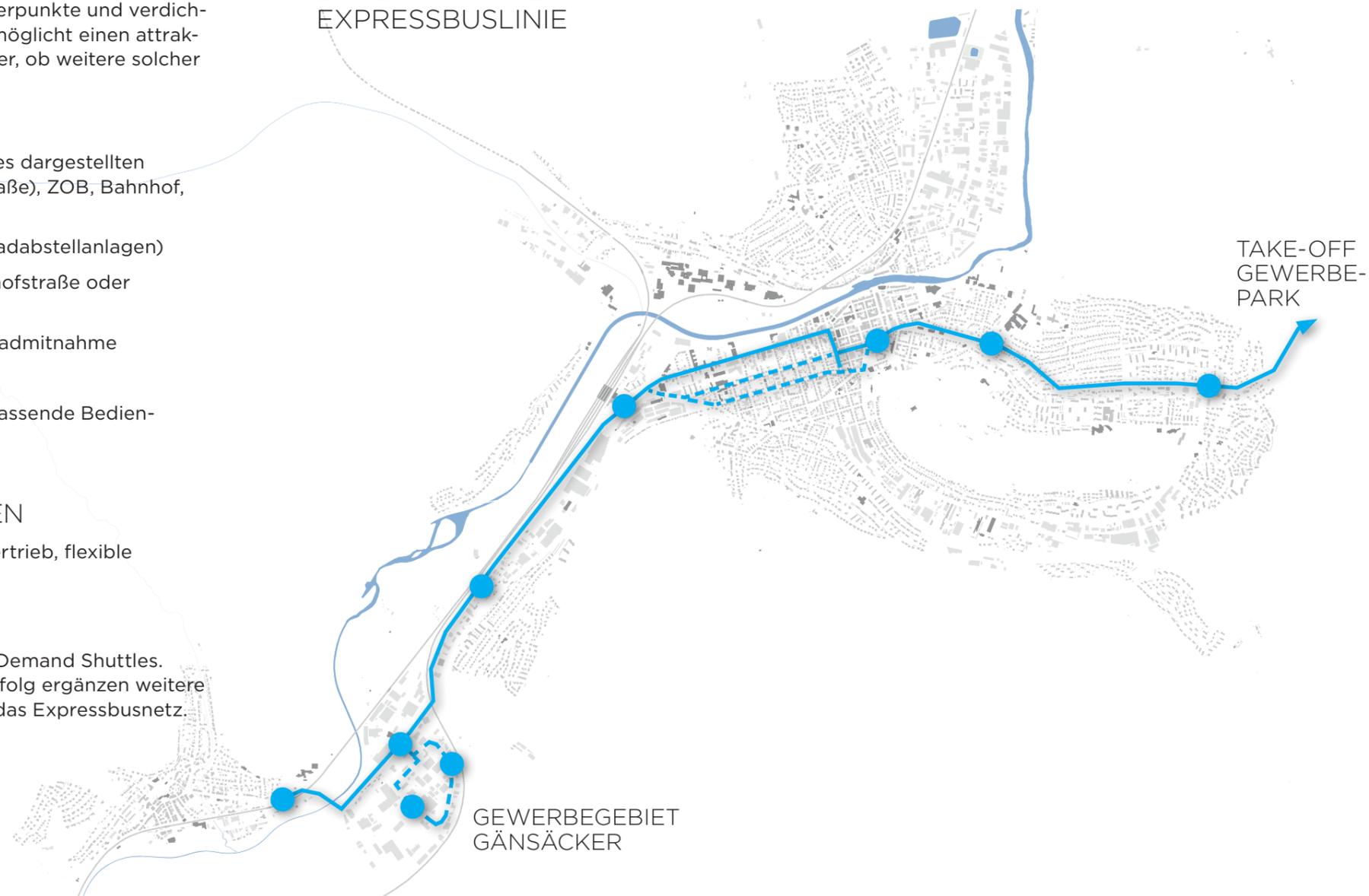
- › Attraktive Haltestellen und Bahnhöfe, Qualitätsmanagement, Kommunikation und Vertrieb, flexible On-Demand-Shuttles

## HINWEISE / BEMERKUNGEN

Das Express-Angebot eignet sich für eine Kombination mit den vorgeschlagenen On-Demand Shuttles. Die erste, hier dargestellte Linie ist über einen längeren Zeitraum zu evaluieren. Bei Erfolg ergänzen weitere Verbindungen, beispielsweise zwischen Stockacher Straße und Gewerbegebiet Nord das Expressbusnetz.

Expressbusse verbinden Quellen und Ziele mit hohem Fahrgastpotenzial, fahren möglichst direkte Wege in möglichst dichtem Takt und bieten so eine verlässliche, attraktive, schnelle Verbindung an. Die hier vorgeschlagene Linie sollte testweise für ein Jahr bedient werden. Die Vorher-Nachher-Evaluierung bezieht sowohl die Fahrgastnachfrage und Nutzungshäufigkeit auf dieser Linie, als auch eine Erhebung von Potenzialen auf anderen Linien mit ein. So kann schließlich abgewogen werden, ob die Maßnahme auf weitere Linien ausgeweitet wird.

## LINIEN-FAHRWEG EXPRESSBUSLINIE



# SHARING-ANGEBOTE



## E-CARSHARING / GROSS-GERAU

Der Kreis Groß-Gerau hat den Fuhrpark der Kreisverwaltung mit Hilfe eines Carsharing-Anbieters für die Öffentlichkeit geöffnet. Die Elektrofahrzeuge sind stationsgebunden und können am Kreishaus geliehen, zurückgegeben und geladen werden. Ergänzt wird das Angebot um eine Flotte von Kleinwagen mit Verbrennungsmotor, die räumlich flexibel abgestellt werden können.

In Tuttlingen gibt es derzeit kein Sharing-Angebot, das die öffentlichen Verkehrsmittel ergänzt.

Bikesharing ist andernorts mittlerweile ein etablierter intermodaler Baustein öffentlicher Mobilität, zahlreiche E-Scooter Anbieter überfluten die Städte mit Elektrorollern. Die ‚letzte Meile‘ kann mithilfe solcher Leihfahrzeuge schnell und effizient überwunden werden. Die Einzugsradien der bestehenden Haltestellen vergrößern sich damit. Insbesondere für Touristen, Geschäftsreisende und Studenten, die kein eigenes Fahrrad vor Ort haben profitieren von diesen Sharing-Angeboten.

Tuttlingen sollte daher ein stationsgebundenes Sharing-Angebot einführen und von Beginn an das Abstellen der Leihfahrzeuge an festen Stationen über den Einsatz von Sondernutzungsregelungen steuern.

Carsharing-Systeme ergänzen die multimodalen Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs und schaffen Alternativen zum Besitz eines privaten (Zweit-) Pkw. Um die eigenen Anstrengungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität in der Kommune zu untermalen, bieten mehr und mehr Städte, teils in Kooperation mit dem entsprechenden Landkreis, ein öffentliches Carsharing an. Verschiedene Anbieter bespielen den Markt und bieten der öffentlichen Hand unterschiedliche Geschäftsmodelle an.

Bei einer Elektrifizierung des kommunalen Fuhrparks kann durch öffentliche Nutzung außerhalb der Arbeitszeiten (z.B. durch Bürger oder lokalen Handel) eine höhere Grundauslastung erreicht werden, wenn die kommunale Verwaltung selbst Nutzer (Ankermieter) des (E-)Carsharing Angebotes wird (sog. Cosharing). Diese Geschäftsmodelle tragen dazu bei, dass Carsharing-Angebote und E-Fahrzeuge in der Bevölkerung noch besser wahrgenommen und genutzt werden.

## BIKESHARING / RHEIN-NECKAR

Der gesamte Verkehrsverbund Rhein-Neckar kooperiert mit einem gemeinsamen Bikesharing-Anbieter. Somit werden Bus und Bahn im regionalen Mobilitätssystem bestmöglich ergänzt. Mit einer Anmeldung können Fahrräder städteübergreifend gemietet und abgegeben werden. U.a. sind Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen, Kaiserslautern und Worms beteiligt. Studierende, ÖV-Zeitkartenbesitzer und Carsharing-Nutzer erhalten vergünstigte Tarife.

### KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Schrittweise stationsgebundenes Bikesharing Angebot etablieren. Sharing-Stationen zunächst an ausgewählten Quellen / Zielen realisieren, z.B. am Bahnhof, am ZOB / Hochschule, am Klinikum, in den Gewerbegebieten Gänsäcker und Tuttlingen Nord. Eine Evaluierung der Nutzerzahlen wird empfohlen. Bei Erfolg sollte das Angebot ausgebaut werden.

### MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Bei Einführung von E-Scootern das Abstellen der Roller an festen Stationen über Sondernutzungsregelungen steuern.
- > Ein öffentliches Carsharing-Angebot, zunächst mit wenigen ausgewählten Stationen am Bahnhof und in der Innenstadt etablieren und Nutzungstarif für Zeitkartenbesitzer vergünstigen.
- > Die sukzessive Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge und die Öffnung der Flotte im Rahmen eines Carsharing Angebotes für die Öffentlichkeit bei der Auswahl des Anbieters berücksichtigen.

# KUNDENORIENTIERTES QUALITÄTSMANAGEMENT, KOMMUNIKATION UND VERTRIEB

Das regionale und überregionale Angebot im Schienenverkehr wird sich kurz- bis mittelfristig stark verbessern. Entsprechend gestärkt soll auch der lokale ÖPNV sukzessive aufgewertet werden. Verbesserungen im Angebot müssen durch aktive und intensive Kommunikation mit den Kunden begleitet werden.

Mit einem guten regionalen Angebot können auch Neukunden unter den Pendlern gewonnen werden, wenn entsprechend informiert und über Schnupperangebote das Ausprobieren gefördert wird.

Aber auch unter den Bürgern können solche aktionsbezogenen Angebote dazu beitragen, den ÖPNV auszuprobieren, insbesondere dann, wenn der Parkraum knapp ist (z.B. zum Einkauf an Adventssamstagen oder Nachtbusse zur Kulturnacht).



### KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Aufbau dynamischer Fahrgastinformationen an frequentierten Haltestellen und Bahnhöfen
- > Einen günstigen City-Tarif für die gesamte Stadt inkl. aller Stadtteile einführen.
- > Anlassbezogene Schnuppertarife bzw. Kombitickets für Veranstaltungen oder Einkauf in der Innenstadt anbieten.
- > Neubürgerticket einführen: Zugezogene erhalten umfassende Mobilitätsinformationen wie z.B. Radwegkarte oder individuellen ÖPNV-Fahrplan und ein kostenloses Probeticket für den ÖPNV
- > Meldeplattform ÖPNV einführen: Ähnlich der Meldeplattform für den Fuß- und Radverkehr können ÖPNV-Kunden Mängel wie Verspätungen, fehlende Anschlusssicherung, Vandalismus oder Verschmutzung an Haltestellen etc. melden
- > Push-Maßnahmen für den Kfz-Verkehr sind in Verbindung mit Pull-Maßnahmen für den Umweltverbund einzusetzen. Daher sollten Parkraumbewirtschaftung und Angebotsverbesserungen im regionalen SPNV Hand in Hand gehen und sich somit gegenseitig befruchten.
- > Geplante Angebotsverbesserungen aktiv bewerben, z.B. bei Pendlern (Infobus an den Arbeitsplatzschwerpunkten, in den Gewerbegebieten, Flyer an Windschutzscheiben auf Firmenparkplätzen, zeitlich begrenzte kostenlose Fahrtmöglichkeiten)
- > Digitale Informations- und Vertriebswege nutzen: Eine mobile App bietet den ÖV-Nutzern aktuelle und dynamische Standortinformationen oder aktuelle Abfahrtszeiten / Verspätungen. Mittelfristig kann diese App weitere Mobilitätsangebote wie etwa Sharing-Systeme integrieren. Voraussetzung für eine gute Akzeptanz ist in diesem Falle stets ein gutes Angebot.



### MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Den neuen Haltepunkt Stadtmitte bei Kunden des Einzelhandels und der Gastronomie aktiv bewerben. Möglich wäre, die Einkaufs-Quittung oder das Parkticket beim nächsten Besuch der Innenstadt als Gutschein für einen Fahrschein einzulösen.
- > Neue Haltepunkte bei der Stadtentwicklung berücksichtigen: Bei Weiterentwicklung der Nordstadt in Richtung Osten Realisierung des Haltepunkts Schmelze mit kurzen und attraktiven Wegeverbindungen.



Bildquelle: Stadtverwaltung Tuttlingen

## MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Bereits das heutige Verkehrsaufkommen bringt das Tuttlinger Straßennetz zu den Hauptverkehrszeiten an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Ohne Verhaltensänderungen wird das Verkehrsaufkommen durch die Entwicklung weiterer Wohn- und Gewerbeflächen zunehmen. Neben der Überlastung des Straßennetzes, das aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten kaum erweiterbar ist, würde dies vermehrte Luft- und Lärmverschmutzung (an Hauptstraßen) und ein erhöhtes Unfallgeschehen bedeuten.

Umso größer ist die Notwendigkeit der Verkehrsvermeidung, -verlagerung und Vernetzung von Verkehrsträgern, um letztlich das Angebot insgesamt verbessern und die Effizienz steigern zu können. Für den Straßenverkehr bedeutet dies, dass Restriktionen sowohl für den fließenden (Tempo-Reduzierung, Durchfahrtshemmnisse, Umfahrungsgebote) als auch für den ruhenden Verkehr (Vermeidung von Parksuchverkehr und Attraktivierung alternativer Mobilitätsformen) notwendig werden, diese aber auch mit guten Alternativangeboten im Fuß- und Radverkehr und im ÖPNV einhergehen müssen.

Wir wollen den innerstädtischen Verkehr deutlich reduzieren (Bürgerbeteiligung: innerstädtisch um 50%, von außerhalb um 20-30%, Gemeinderatsklausur: bis 2022 Kerninnenstadt autofrei)

Wir brauchen gut angebundene P+R-Plätze für Pendler.

Parken im Parkhaus muss immer günstiger sein als im Straßenraum.

Wir wollen den Mitfahreranteil deutlich erhöhen.

Wir wollen ein kostenloses Mitfahrtsystem etablieren.

## 2035...

... WIRD DER FLIESENDE VERKEHR REDUZIERT UND AUF WENIGE LEISTUNGSFÄHIGE ROUTEN KONZENTRIERT.

...IST DER RUHENDE VERKEHR ZUGUNSTEN DER STADTGESTALTUNG, DER VERKEHRSSICHERHEIT UND DES KOMFORTS FÜR FUSSGÄNGER UND RADFAHRER REDUZIERT, NEU ORGANISIERT UND FLÄCHENDECKEND KOSTENPFLICHTIG.

... BEDIENEN DIE BESTEHENDEN PARKPLÄTZE, -HÄUSER UND TIEFGARAGEN DIE NACHFRAGE FLEXIBEL.

...LIEGT DER AUFTEILUNG DES VERKEHRSRAUMES EIN AUSGEWOGENER INTERESSENSABGLEICH ZWISCHEN FUSSGÄNGERN, RADFAHRERN, LIEFERVERKEHR, ARBEITNEHMERN UND BEWOHNERN ZUGRUNDE.

# KFZ-VERKEHR AUF HAUPT-ACHSEN KONZENTRIERT

Sensible Bereiche wie etwa die Ubersche Innenstadt und die Vorrangrouten für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr sollen möglichst von Kfz-Verkehr befreit werden oder der Kfz-Verkehr soll sich in diesen Bereichen den anderen Verkehrsarten unterordnen. Um dies zu erreichen, soll er auf möglichst attraktive, leistungsfähige und stadtverträgliche Hauptachsen gelenkt werden. So wird die Anzahl der kritischen Kreuzungspunkte zwischen MIV und den Verkehrsarten des Umweltverbundes reduziert und mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität geschaffen.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Innerstädtischen Verkehr und Durchgangsverkehr auf Haupttrouten konzentrieren: Innenstadtring ausweisen
- > Neues Supermarktareal am Aesculapplatz auf Hauptverkehrsstraßen konzentriert erschließen
- > Auf der Ludwigstaler Straße aus Richtung Osten kommend Linksabbiegen in die Gießstraße ermöglichen
- > Schleichverkehre durch aktive Verkehrsberuhigung eindämmen
- > Verkehrsversuch und anschließende dauerhafte Änderung der Verkehrsführung in der Weimarstraße
- > Ubersche Innenstadt: Einbahnverkehr in Oberamteistraße und Stadtkirchstraße neu organisieren (siehe Fokusraum Innenstadt)



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Unterführung der Bahntrasse Stuttgarter Straße:  
Die Taktverdichtung des Ringzuges / der Donautalbahn und der neue Haltepunkt werden zu häufigeren und längeren Schrankenschließzeiten am Bahnübergang führen. Um den Kfz-Verkehr zu beschleunigen und eine planfreie Querung der Stuttgarter Straße für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen, sollte eine Unterquerung der Bahntrasse geprüft werden.



## LANGFRISTIG: MASSNAHMEN NACH 2030

- > Innerstädtischen Durchgangsverkehr vermeiden durch Bau einer attraktiven Umfahrung der Stuttgarter Straße: Untersuchung Rußberg tunnel



# GESTEUERTER PARKSUCHVERKEHR

In Tuttlingen wird der öffentliche Straßenraum vielfach im Seitenraum geparkt. Anwohner, Arbeitnehmer und Besucher nutzen diese Möglichkeit oder versuchen zumindest, in möglichst nahem Umfeld zum Ziel zu parken. Parksuchverkehre sind entsprechend üblich und induzieren erheblichen Zusatz-Verkehr und können zu gefährlichen Situationen bei Ein- und Ausparkmanövern führen (Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern / ‚Dooring‘). Ein konsequent und flächendeckend eingeführtes und kontrolliertes Parkraummanagement dient deshalb sowohl der Verkehrsvermeidung als auch der Verkehrssicherheit.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Konsequentes Park- und Halteverbot vor Schulen / Kitas durchsetzen
- > Parkraumbewirtschaftungskonzept Innenstadt weiter verfolgen und konsequent kontrollieren: Innerstädtischen Parkraum flächendeckend gebührenpflichtig organisieren ggf. mittelfristig auch weitergehende Vorschläge, inkl. Verknappung der Stellplätze im Straßenraum
- > Erlass einer Gebührenordnung für Bewohnerparken als Satzung. Kommunen sind seit Juli 2021 berechtigt, Gebühren festzulegen, die Kriterien wie Fahrzeuggröße, Anzahl der Fahrzeuge / Haushalt oder Lage der Parkmöglichkeit berücksichtigen. Faktoren wie Bodenrichtwert, Herstellungs- oder Unterhaltskosten dienen als Bemessungsgrundlage
- > Handwerkerparkausweise einführen: Berechtigte können eine Ausnahmegenehmigung zum kostenfreien Parken in bewirtschafteten Zonen auch über die Höchstparkdauer hinaus beantragen
- > Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung transparent und konsequent zur Finanzierung der Angebote des Umweltverbundes stecken, bspw. ÖPNV querfinanzieren.
- > Den öffentlichen Raum konsequent umnutzen: Die Limitierung des Stellplatzangebotes dient zugleich der Attraktivierung nachhaltiger Mobilitätsformen. Die jährliche Reduktion einer festgelegten Anzahl von Stellplätzen in der Innenstadt ist Selbstverpflichtung und Mobilitätsförderung zugleich.



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Parkhaus TuWass / Bahnhof als Ersatz für Parkraum in der Weimarstraße / Innenstadt mit zielgruppenorientierten Tarifmodellen.

## PARKRAUMMANAGEMENT UND BELEBTE ÖFFENTLICHE RÄUME / WIEN

Die Mariahilfer Straße ist eine der wichtigsten Einkaufsstraßen der Stadt. Im Jahr 2010 wurde der Umbau im Koalitionsvertrag festgeschrieben. 2013 wurde der erste Abschnitt für Kfz gesperrt, andere Abschnitte wurden als Begegnungszonen ausgewiesen, in denen kein Parken mehr möglich war und Fußgängern Vorrang eingeräumt wurde. Zusätzlich wurden Kiss+Ride-Zonen eingerichtet.

2014 sprachen sich in einer Bürgerumfrage im Rahmen der Evaluierung 53,2% für den Erhalt aus. Die Handelskammer bezeichnete die Pläne hingegen als kommunalpolitisches Prestigeprojekt, die Straße sei als Spielwiese wirtschaftlich zu bedeutsam. Auch einige politische Parteien äußert sich entsprechend und prophezeiten ein wirtschaftliches Desaster.

2019, nach dem Umbau, wird nun von der Bevölkerung für mehr und mehr Straßen in der Wiener Innenstadt ein ähnlicher Umbau gefordert. Auch die Wirtschaftskammer übernimmt heute den Kurswechsel und stellt fest, der Umbau habe sich gelohnt.



# EFFIZIENT GENUTZTER PARKRAUM

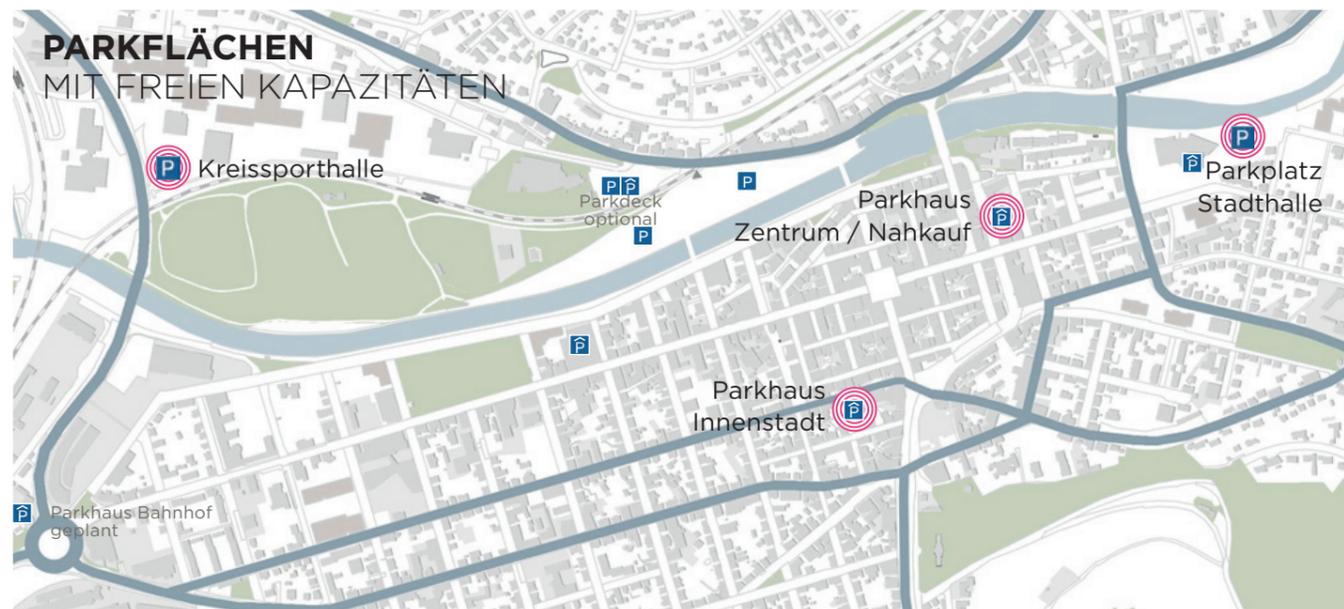
Innerstädtische Parkhäuser und Parkplätze sind abends und nachts oft nur gering ausgelastet. Eine Kooperation, die nächtliches Parken durch Anwohner ermöglicht, bietet zahlreiche Chancen. Die süd-westliche Innenstadt soll durch mehr Begrünung und Aufenthaltsqualität das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sicher und attraktiv machen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Umwandlung von Stellplätzen notwendig.

Auch Mitarbeiter des Einzelhandels und der Gastronomie sowie Arbeitnehmer in der Innenstadt im Allgemeinen können von neuen Regelungen profitieren, wenn auch Parkflächen im weiteren Umfeld des Zentrums an den Einfallstraßen einbezogen werden, die werktags i.d.R. nur selten genutzt werden. Folgende Effekte können erreicht werden:

- › Bessere Auslastung und zusätzliche Einnahmen für Parkhausbetreiber
- › Höhere Akzeptanz der Straßenraumumgestaltung bei Bewohnern
- › Attraktive ‚Rückfallebene‘ bei Parkdruck, die Parksuchverkehr vermeidet
- › Konzentration der Pendlerverkehre auf Haupttrouten
- › Steigende Akzeptanz für Parkraumbewirtschaftungskonzept
- › Arbeitnehmern wird (bis attraktive modale Alternativen umgesetzt sind) ein kurzer Arbeitsweg ermöglicht, ohne dass dies mit hohen Kosten verbunden ist.

Voraussetzung für solche Kooperationen sind eine genaue und langfristige Kenntnis der Belegungs- und Einnahmensituation. Es ist daher notwendig, eine digitale Belegungserfassung auf allen Parkplätzen und in allen Parkhäusern mit einfachen nutzerfreundlichen Datenauswertungstools zu etablieren. Die Entscheidungen über den Bau neuer Parkflächen oder das Bewirtschaftungskonzept in bestehenden Parkhäusern kann damit auf Basis aktueller Daten getroffen bzw. angepasst werden.

Die effiziente Nutzung von bestehenden Parkflächen ist gleichzeitig eine Entlastung der Straßenräume vom ruhenden Verkehr. Freiwerdende Flächen (vormals straßenbegleitender Parkraum) sollen zugunsten von Radverkehrsanlagen und Aufenthaltsflächen (Fußgängerbereiche, Stadtgrün, Spielflächen oder Außengastronomie) umgenutzt werden.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- › Voraussetzung für eine verbesserte Auslastung innerstädtischer Parkflächen und -garagen ist eine kontinuierliche Erfassung und Auswertung der Belegung. regelmäßige (z.B. halbjährliche) Berichterstattung der Parkraumbelastung an Verwaltung und Politik
- › Kooperation und intermodale Nutzung innerstädtischer Parkhäuser und Parkplätze flexibler nutzen und besser auslasten
- › Vereinbarungen mit Betreibern der Parkhäuser / -flächen, bspw. Zentrum, Innenstadt, Stadthalle, Bahnhof, Kreissporthalle, Freibad für Bewohner oder Betriebe / Arbeitnehmer als Dauermieter: günstige Mietmodelle zu bestimmten Zeitfenstern, attraktive Konditionen in Schwachlastzeiten anbieten und / oder unter Ausschluss von bestimmten Tagen / Zeiten
- › Vereinbarung für vergünstigtes Parken für Anwohner der Innenstadt: Win-win-Situation für Parkhausbetreiber (bspw. Zentrum und Innenstadt), Einfahrt nach 18 Uhr bis morgens 9 Uhr, bei früherem oder längerem Parken regulärer Tarif, Preisvorschlag 30 € / Monat: Zufahrtsberechtigung, aber kein Anspruch auf persönlichen Stellplatz, Unterstützende Maßnahme: ähnlicher Preis für Bewohnerparkausweis
- › Vereinbarung für vergünstigtes Parken für Arbeitnehmer in der Innenstadt - insbes. Auszubildende, Mitarbeiter des Einzelhandels und der Gastronomie: Zufahrtsberechtigung, ohne Anspruch auf persönlichen Stellplatz, bei Veranstaltungen kein Parken möglich
- › Evaluation (mit längerer Anlaufphase) erforderlich - bei Erfolg: Übertragung auf Parkplatz Kreissporthalle (Mitarbeiter) und Parkhaus Zentrum (Bewohner)
- › Parken am Stadtrand (P+R) anbieten: Parkplatz Freibad im Winter. Parkmöglichkeit ohne direkten Shuttle-Verkehr (Transfer ab Bahnhof).
- › Bau neuer Parkhäuser / Parkdecks politisch an dauerhafte Mindestauslastung bereits bestehender Parkmöglichkeiten im Umfeld koppeln
- › Bei Neubauten soll nicht nur die Erstellung sondern auch die Nutzung der Stellplätze durch Vermietung / Verkauf im städtebaulichen Vertrag verbindlich festgeschrieben werden.



## POTENZIAL ZUR BESSEREN AUSLASTUNG / TUTTLINGEN

In Tuttlingen sind in fußläufiger Nähe zur Innenstadt Parkflächen nicht ausgelastet. Auch in den Parkhäusern ist zumeist ein großer Anteil der Stellplätze unbelegt. Kooperationen können zu einer besseren Auslastung beitragen, Parksuchverkehr verringern und die Notwendigkeit des Neubaus von Parkhäusern vermeiden.

# DIGITALES PARKRAUM- MANAGEMENT

**PRIORISIERUNG: NOTWENDIG/DRINGEND EMPFOHLEN**  
**REALISIERUNGSHORIZONT: KURZFRISTIG**  
**KOSTEN-WIRKUNGSGRAD: HOCH**  
**WIRKUNGSANALYSE: EMPFOHLEN**

## AUSGANGSLAGE

Die Stadt Tuttlingen kooperiert bereits mit der Parking-App ‚EasyPark‘. Dort, wo im Stadtgebiet Parktickets gelöst werden müssen, besteht die Möglichkeit, über die App zu bezahlen.

Das Smart Parking, also die Digitalisierung des Parkens und der Parkraumüberwachung ist erweiterbar, bspw. kann der öffentliche sowie private Straßen- und Parkraum mithilfe von Sensoren überwacht, Ein- und Ausfahrten datenschutzkonform per automatischer Kennzeichenerkennung registriert werden. Ziel ist die verbesserte Auslastung der verfügbaren Stellplätze. Echtzeit-Informationen zur Auslastung können per App angezeigt, und die Verkehrssteuerung für Nutzer verbessert werden. Die gemanagte Überwachung des Parkraums dient als Argumentations- und Entscheidungsgrundlage für Angebotserweiterung bzw. Abbau von Überangeboten, sie liefert Datengrundlagen für Evaluation von Maßnahmenwirkungen (z.B. Parkraumkonzept) und ermöglicht eine kontinuierliche Optimierung der Anzahl Dauerparkberechtigter. Dauerparker können über App oder mit Hilfe von Push- Nachrichten (z.B. bei Veranstaltungen) informiert werden.

Schließlich kann so der Parksuchverkehr reduziert, der öffentliche Raum effizienter und nachhaltiger genutzt und der Raumbedarf für das Parken reduziert werden. Die Bewirtschaftung und -kontrolle der verfügbaren Stellplätze ist rund um die Uhr möglich. Parkraumüberwachung dient auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit, wenn konsequent gefährdendes Falsch- oder Gehwegparken geahndet wird.

## MASSNAHMEN

- > Konsequente Nutzung und Ausschöpfung der Möglichkeiten der Parking-App: Parkraumbelegung / Anzeige freier Stellplätze in bewirtschafteten Parkbereichen / Parkhäusern, bequeme Bezahlungsfunktion und automatische Erfassung der Parkdauer
- > Digitales Parkraummanagement zur flexiblen Bereitstellung von Stellplätzen durch private und öffentliche Betreiber ausweiten, bspw. Öffnung von Parkplätzen in den Nachtstunden für Anwohner (bspw. an Supermärkten) oder an den Wochenenden für Veranstaltungen. Zusätzliche Einnahmemöglichkeiten für die Betreiber.
- > Einführung zeitlich flexibler oder nutzergruppenspezifischer Tarife (bspw. Bewohner, Dauerparker, Kurzzeitparker,...), zusätzlich weitere Angebote integrierbar, bspw. E-Pkw laden, Bonussystem der Einzelhändler
- > Möglichkeit der Integration vollautomatischer Nachverfolgung von Parkverstößen nutzen
- > Im Rahmen einer Aktionswoche auf die Gefahren des Falschparkens aufmerksam machen, sensibilisieren

## SCHNITTSTELLEN UND BEZÜGE ZU ANDEREN MASSNAHMEN

Kombination unterschiedlicher digitaler Dienste wie etwa Aktivierung von Flächen (siehe Strategie ‚Effizient genutzter Parkraum‘), Information über freie Parkplätze (digitales Parkleitsystem), Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit



Bildquelle: Stadtverwaltung Tuttlingen

# FLÜSSIGER KFZ-VERKEHR

Die öffentlichen Räume im Stadtgebiet profitieren einerseits von einer maßgeblichen Reduktion der Kfz-Verkehrsmengen. Andererseits gilt es, Stauungen zu vermeiden, den verbleibenden Kfz-Verkehr zu regulieren und möglichst fließend zu gestalten. Ein gleichmäßiges Geschwindigkeitsniveau ist dazu besonders geeignet.

Auf wenigen, definierten Kfz-Haupttrouten kann mit Hilfe intelligenter Ampelschaltungen, Kreisverkehre und Geschwindigkeitsbegrenzungen ein gleichmäßiges Geschwindigkeitsniveau für einen effizienten Verkehrsfluss erreicht werden. So können die verbleibenden Zonen im Stadtgebiet verkehrsberuhigt werden.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Tempo 50 auf definierten Hauptachsen des Kfz-Verkehrs, sonst generell Tempo 30, optional: tageszeitliche Unterscheidung
- > Die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf die Ortsdurchfahrt Nendingen ausdehnen.
- > B 311 im Bereich Gewerbegebiet ‚Gänsäcker‘ Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h auf 50 Km/h.
- > Das Bächetal und die Ortsdurchfahrt Möhringen (Eßlinger Straße) verkehrsberuhigen.



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Nendinger Allee verkehrsberuhigen, sobald dort neue Nutzungen hinkommen





# 2035...

## UMLANDMOBILITÄT

Tuttlingen ist als Kreisstadt ein regional bedeutendes Ziel sowohl für Arbeitnehmer als auch für Einkäufer, Schüler weiterführender Schulen und Besucher von Behörden und Institutionen. Verbesserungen und Angebotserweiterungen im Umweltverbund auf regionaler Ebene kommen deshalb auch der internen Mobilität in Tuttlingen selbst zugute. Mit dem 3er-Ringzug und der Etablierung des Verkehrsverbundes sind wichtige Grundlagen geschaffen, die die Erreichbarkeiten innerhalb von Stadt und Region verbessern.

Nun gilt es, die erweiterten Angebote des öffentlichen Verkehrs wie auch des Radverkehrs konzertiert und nachhaltig zu befördern und untereinander zu vernetzen - also Mobilitätsknoten zu schaffen.

Schnellbusverkehre sollen das schienengebundene ÖV-Angebot ergänzen. (Expertengespräch)  
Der ÖV-Anteil soll in 5 Jahren um 50% gesteigert werden. (Gemeinderatsklausur)

Wir brauchen einen attraktiven ÖPNV mit günstigen Tickets und einem regelmäßigen, dichten Takt und zuverlässigen Anschlüssen, damit mehr Pendler umsteigen. (Expertengespräch, Pendlerbefragung)

Die regionalen Radrouten sind vielerorts o.k., viele große Arbeitgeber bieten Abstellanlagen. Es fehlt aber an einem sicheren, gut ausgebauten Radwegenetz innerhalb Tuttlingens. (Pendlerbefragung)

**... DENKT TUTTLINGEN ÜBER DIE STADTGRENZEN HINAUS UND KOOPERIERT MIT NACHBARKOMMUNEN IM SINNE EINER REGIONAL VERNETZTEN MOBILITÄT.**

**... IST TUTTLINGEN FÜR PENDLER EINFACH MIT NACHHALTIGEN MOBILITÄTSARTEN ERREICHBAR.**

**... IST DAS REGIONALE RADVERKEHRSNETZ DURCHGÄNGIG UND LÜCKENLOS AUSGEBAUT.**

**... STELLEN DIE REGIONALEN PENDLERBAHNHÖFE ATTRAKTIVE UND GUT ERREICHBARE INTERMODALE VERKNÜPFUNGSPUNKTE IM LANDESWEITEN SCHIENEN- UND REGIOBUSVERKEHR DAR.**

# REGIONAL VERNETZT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird bestimmt durch die tatsächlich verfügbaren Verbindungen, Taktdichte, Fahrzeiten und Umstiege. Darüber hinaus erhöht die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln oder die Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen die Flexibilität und damit die Attraktivität und Nutzungsintensität des bestehenden ÖPNV-Angebots.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Regiobusverbindung (Schnellbus) mit dichtem, regelmäßigem Takt zwischen Villingen-Schwenningen über Trossingen nach Tuttlingen und Stockach schaffen: Dazu sind die Förderbedingungen des Landes Baden-Württemberg (Taktdichte, Reisezeitvorgabe) zu erfüllen - und ggf. Ausbaumaßnahmen an stark belasteten Knotenpunkte erforderlich. Eine Bluetooth-Erhebung von potenziellen Nutzern auf dieser Relation sollte das Fahrgastpotenzial ermitteln.
- > Angebotsverbesserungen im regionalen ÖV an den Arbeitsstätten aktiv bewerben (Infobus, Flyer an Windschutzscheibe auf Firmenparkplätzen, kostenlose Testfahrt einen Monat lang)



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Angebotsverbesserung im landesweiten SPNV innerstädtisch spiegeln: Flexible Bedienformen vom Bahnhof Tuttlingen in den Schwachverkehrszeiten und ein regelmäßiger, mindestens stündlicher Takt von 5:00 bis 24:00 Uhr, wie ihn das Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg vorsieht, ist Voraussetzung für einen höheren ÖPNV-Anteil insbesondere bei Pendlern.
- > Bei Entwicklung und Aufsiedlung des Gewerbegebietes Gänsäcker Donautech einen neuen Haltepunkt entlang der Bahnstrecke Tuttlingen - Engen - Singen prüfen.



# ÜBERÖRTLICHE RADROUTEN

Das Radfahren gewinnt an Attraktivität und die Nachfrage nach sicheren und durchgehenden Wegen wächst. Auch Tuttlingen erlebt einen Schub im Radverkehr, auch weil mehr und mehr Pedelecs / E-Bikes den Markt durchdringen. Dieser Trend sollte als Chance begriffen werden und sich auch infrastrukturell widerspiegeln. Das E-Bike erhöht den Einzugsradius von Innenstadt und Bahnhöfen. Fahrer sind schneller unterwegs und möchten das Rad sicher abstellen können. Somit müssen aus Sicherheitsgründen Fußgänger und Radfahrer konsequent räumlich getrennt und ein Netz schneller Routen und sicherer Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

10.000 Binnenpendler in Tuttlingen selbst profitieren in der Konsequenz ebenfalls von besseren, durchgängigen regionalen Radrouten, die sich im Stadtgebiet lückenlos zu einem Netz ergänzen.

## RADSCHNELLWEGE / RHEIN-MAIN

Die Region Rhein-Main als Pendlerhochburg plant und baut ein Netz von Radschnellwegen. Definierte Mindeststandards wie eine Breite von mindestens 4 m, Beleuchtung, Winterdienst und getrennte Fußgängerführung ermöglichen es, schnell, komfortabel und sicher Distanzen bis 15 km (und darüber hinaus) mit dem Fahrrad oder E Bike zurückzulegen. Der Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt ist in Bau und erfreut sich auf den fertiggestellten Teilabschnitten großer Beliebtheit.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Regional Netzlücken schließen, Querungen von Bundesstraßen ermöglichen
- > Machbarkeitsstudie für Radschnellweg Schwenningen-Tuttlingen über Eßlingen erarbeiten.



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Radweg Richtung Neuhausen / take-off GewerbePark (Trassenfindung vorantreiben, Finanzierung klären, Flächenverfügbarkeit sichern)
- > Radschnellweg Schwenningen-Tuttlingen über Eßlingen

# INTERMODALE SCHNITTSTELLEN

Angebotsverbesserungen im (regionalen) öffentlichen Verkehr sind zunächst besonders für diejenigen Nutzer attraktiv, die im unmittelbaren Einzugsbereich der Haltestellen wohnen und / oder arbeiten. Gerade in ländlichen Räumen, wo Einwohnerdichten gering und individuelle Wege zum Haltepunkt entsprechend lang sind, ist die Kombination von Verkehrsmitteln sinnvoll. Dabei ist es wichtig, dass Pendler möglichst nah an ihrem Wohnort auf den ÖV umsteigen können. Sind sie mit dem eigenen Pkw fast am Ziel, können sie kaum mehr zu einem Umstieg bewegt werden.

Qualitativ hochwertige und ausreichend große Bike+Ride sowie Park+Ride Anlagen an allen regionalen Pendlerbahnhöfen und wichtigen Regiobus-Haltestellen sind daher essenziell. Nur so können die Einzugsbereiche der Haltepunkte vergrößert und die Nutzung des öffentlichen Regionalverkehrs erhöht werden.

Auch Sharing-Angebote am Bahnhof Tuttlingen sind für Gelegenheits-Besucher und Einpendler ein wichtiger Beitrag zur besseren Erreichbarkeit ihres Zieles.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > **wettergeschützte B+R Plätze und P+R Plätze insbesondere dort, wo**
  - durch eine erhebliche Angebotsverbesserung des SPNV,
  - durch einen neuen Halt
  - durch ein verbessertes Angebot (künftige Regiobuslinie) und/ oder
  - durch ein hohes Pendleraufkommen neue Fahrgastpotenziale entstehen (z.B. Donautal)
- > B+R: Die Abstellmöglichkeiten entlang der regionalen SPNV-Haltestellen aufwerten, z.B. durch Umbau alter Güterschuppen zu Fahrradabstellanlagen. Wichtig ist die schnelle Zugänglichkeit aus allen Anfahrtsrichtungen und die Erreichbarkeit von der Abstellanlage zum Zug. z.B. prüfen, ob Fahrradboxen / -stellplätze direkt am Gleis möglich sind.
- > Sichere Fahrradboxen Bahnhöfen und Haltestellen des Regionalverkehrs vor allem dort einrichten, wo die E-Bike-Nutzung ein besonderer Komfortgewinn ist, d. h. die Topografie stark ist.
- > Radrouten und Zuwegung zu den Bahnhöfen aufwerten und sicher gestalten.
- > alte Fahrräder durch Ordnungsamt versteigern, z.B. für Pendler
- > regionales P+R-Konzept erarbeiten, das Erweiterungspotenziale aufzeigt und im Austausch mit den Partnerkommunen im Verkehrsverbund umgesetzt wird
- > P+R-Flächen in größeren Orten so bewirtschaften, so dass sie ausschließlich Bahnutzern zur Verfügung stehen - z.B. kostenlose Zufahrt für Zeitkartenbesitzer
- > Fahrradmitnahmemöglichkeiten für Freizeit-Radler am Wochenende (z.B. an den Bodensee) ermöglichen.

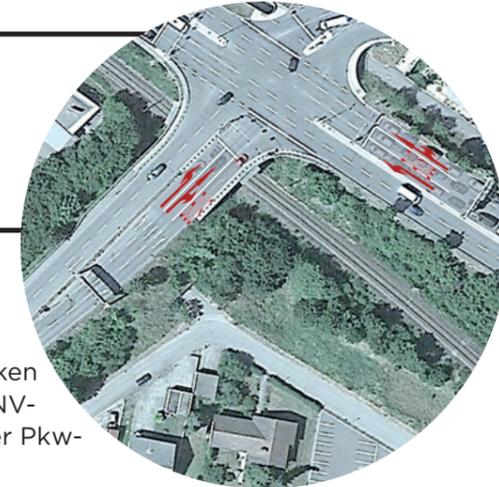


## FAHRRADPARKEN AM GLEIS / TÜBINGEN

In Tübingen wurden Fahrradboxen direkt an den Gleisen eingerichtet, sodass der Umstieg zwischen Rad und Zug unmittelbar und schnell funktioniert. Für das Fahrradparken wurde ein dezentrales Konzept entwickelt, das die Erreichbarkeit von Fahrradstellplätzen aus allen Zufahrtsrichtungen ermöglicht.

# REGIOBUSLINIE VILLINGEN-SCHWENNINGEN - TUTTLINGEN

**PRIORISIERUNG: NOTWENDIG/DRINGEND EMPFOHLEN**  
**REALISIERUNGSHORIZONT: MITTELFRISTIG**  
**KOSTEN-WIRKUNGSGRAD: GUT**  
**WIRKUNGSANALYSE: NICHT ERFORDERLICH**



## AUSGANGSLAGE

Zwischen Villingen-Schwenningen und Tuttlingen besteht trotz der starken Pendler-Verflechtung und der räumlichen Nähe ein unzureichendes ÖPNV-Angebot. Die Reisezeiten mit dem ÖPNV (Ringzug) können nicht mit der Pkw-Reisezeit konkurrieren.

Das Land Baden-Württemberg fördert die Einrichtung von Regiobuslinien. Sie sollen Lücken im Schienennetz zwischen benachbarten Orten schließen und im landesweit geltenden Stundentakt verkehren. Dazu sollen schnelle und komfortable Busse eingesetzt werden. Es muss eine Bedienzeit an Wochentagen zwischen 5 und 24 Uhr eingehalten und eine mittlere Reisegeschwindigkeit vom Start- zum Zielpunkt der Linie von mind. 35 km/h gewährleistet werden.

## MASSNAHMEN

- > Auf der Beziehung Villingen-Schwenningen - Tuttlingen und weiter nach Stockach soll ein sog. Regiobus verkehren, der Mindeststandards (komfortable Busse, die mit Klimaanlage, Niederfluranteil, WLAN und USB-Steckdosen ausgestattet sind und an Wochentagen von 5 Uhr bis 24 Uhr, an Samstagen von 6 Uhr bis 24 Uhr und an Sonntagen von 7 Uhr bis 24 Uhr im Stundentakt verkehren) erfüllen muss. Um die vorgegebene Reisegeschwindigkeit und die erforderliche Anschlusssicherung am Bahnhof Tuttlingen gewährleisten zu können, muss der Knoten B14 für diesen Bus optimiert werden (z.B. Busspur und / oder auf den Bus optimierte Signalschaltung).
- > Die Voraussetzungen sind von Land und Kommune zu schaffen. Das Land fördert bis zu 60% der zusätzlichen Kosten.



Wir wollen, dass die Weimarstraße verkehrsberuhigt umgestaltet (Expertengespräch) und das Donauufer mit seinem hohen Potenzial weiterentwickelt wird (Bürgerforum)

Wir wollen, dass auch Fußgänger und Radfahrer erfasst werden und der öffentliche Raum auf Basis dieser Nutzerzahlen gerecht verteilt wird. (Gemeinderatsklausur)

Wir wollen die Verkehre in der Innenstadt entflechten. (Gemeinderatsklausur: 50% der innerstädtischen Straßen in 5 Jahren)

## STADTGESTALTUNG UND -ENTWICKLUNG

Attraktive öffentliche Räume sind zentrales Element städtischer Lebensqualität und damit ein wichtiger Image-Faktor der Stadt. Die Lenkung, Konzentration und Reduktion des fließenden und ruhenden Pkw-Verkehrs ist nur ein Thema von vielen. Die verkehrlichen, restriktiv wahrgenommenen Maßnahmen gehen mit einem stadträumlichen Gewinn einher, der vielerorts auf breite Akzeptanz stößt.

Attraktive Stadträume sorgen für Identität, Begegnung, Bewegung, soziale Kontrolle, Gesundheit und tragen dazu bei, dass Bürger gerne in Tuttlingen leben und Besucher gerne bleiben.

Klimawandel und zunehmend dichtere Bebauung erfordern eine Begrünung der Stadt. Attraktive begrünte Aufenthalts- und Begegnungsräume haben einen doppelt-positiven Effekt: Sie laden ein, nah mobil unterwegs zu sein, das Auto stehen zu lassen und Bepflanzung und Beschattung wirken gegen Überhitzung.

In vielfältigen Quartieren mit gemischten Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten und Versorgen sind die Wege kurz. Tuttlingen hat Flächenpotenziale für 7.500 zusätzliche Einwohner und ca. 4.300 zusätzliche Beschäftigte. Auch vor diesem Hintergrund gilt es, sich ‚für die Zukunft zu rüsten‘: Diese Flächenpotenziale stadtvträglich zu entwickeln, den Wohn- und Arbeitsort Tuttlingen durch die Gestaltung von Straßen-, Platz und Uferflächen attraktiv zu machen, damit Menschen gerne nach Tuttlingen ziehen und Unternehmen expandieren oder sich neu ansiedeln.



## 2035...

**... IST TUTTLINGEN EINE LEBENSWERTE STADT MIT HOHER AUFENTHALTSQUALITÄT UND ATTRAKTIVEN ÖFFENTLICHEN RÄUMEN.**

**... IST DAS DONAUUFER ALS ERHOLUNGS-, BEWEGUNGS- UND ERLEBNISRAUM EIN IDENTITÄTSSTIFTENDER ORT**

**... IST DIE INNENSTADT EIN BELEBTER ORT MIT LOKALEM HANDEL UND WENIG LEERSTAND.**

**... SIND VERKEHRSACHSEN (INSBES. IN DER SÜDSTADT) ZU BEGRÜNTE STRASSEN RÄUMEN UMGESTALTET.**

# ERLEBENSWERTE INNENSTADT AN DER DONAU

Einkaufserlebnis und Atmosphäre sind Besuchern und Kunden der Innenstadt oftmals wichtiger als eine perfekte Auto-Erreichbarkeit. Somit gilt es, den gesamten Innenstadtbereich in den Blick zu nehmen, der als ein Standort funktioniert.

Die klassizistische Übersche Innenstadt mit der neu gestalteten Fußgängerzone und den umgebenden schmalen Straßen ist Kern und Attraktionspunkt der Stadt Tuttlingen. Abseits der Fußgängerzone ist das Parken in den engen Straßen erlaubt, was die Räume stark einengt, zu erheblichem Parksuchverkehr führt und alternative Nutzungsmöglichkeiten einschränkt.

Die attraktive Lage der Innenstadt direkt an der Donau wirkt identitätsstiftend und hat großes Potenzial, die Aufenthaltsqualität des Zentrums insgesamt zu stärken. Auch die einzigartige Übersche Innenstadt wird von ruhigeren Straßen profitieren, was wiederum zu höherer baulicher Qualität führen und den Aufenthalt insgesamt angenehmer wirken lassen wird.

Die Weimarstraße entfaltet heute aufgrund ihrer straßenräumlichen Gestaltung, der Verkehrsmengen und der teils hohen Geschwindigkeiten, die hier gefahren werden, eine Trennwirkung zwischen Stadt und Fluss. Erdgeschossnutzungen sind nur vereinzelt zu finden. Wichtig ist daher, ein sicheres Queren zu ermöglichen, den Flussraum erlebbar zu machen und durch neue Erdgeschossnutzungen den Straßenraum zu beleben. Wünschenswert ist auch die Schaffung eines Stadtentrees im Bereich Groß Bruck und Untere Hauptstraße.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Gemeinsam mit Vereinen temporäre Sommer-Aktionsflächen gestalten und bespielen, die die Chance eines verkehrsberuhigten belebten Donauufers für Bürger erlebbar machen.
- > Verkehrliche Maßnahmen zur Beruhigung der Weimarstr. durch Queraufpflasterungen unterstützen.
- > Dreieckigen Platz an der Donaustraße mit begehbare Grünfläche, reduziertem Parken, Sitzmöglichkeiten und unterirdischen Altglascontainern neugestalten
- > Zur Belebung der Innenstadt Erdgeschossnutzungen ermöglichen / fördern (z.B. ehem. Umspannwerk)
- > Den flusseitigen Gehweg zwischen Rathausstraße und unterer Hauptstraße beleben, ‚gespiegeltes‘ Golem-Deck für mehr Aufenthaltsqualität
- > Bestehende Parkplätze in der Weimarstraße und der Überschen Innenstadt zu breiteren barrierefreien Gehwegen umgestalten, die zum Flanieren, Verweilen und Begegnen einladen.
- > Sichere Wege der Nahmobilität, auf denen alle gefahrlos gehen, spazieren und radfahren können, z.B. durch Vermeidung von Dooring und zurücksetzende ein- und ausparkende Pkw, gute Sichtbarkeit von querenden Fußgängern, Abstellanlagen für Fahrräder (auf einen Pkw-Stellplatz passen bis zu 8 Räder)
- > Außengastronomie zur Belebung der Straßenräume über den gesamten Tages- und Abendverlauf hinweg und Warenpräsentation der Einzelhändler vor ihren Läden.

## AUSSENGASTRONOMIE AUF PARKSTÄNDEN / AACHEN

Als Unterstützung für die Gastronomie wurden im Verlauf des Jahres 2020 vielerorts Stellplätze zu Sitz- und Aufenthaltsflächen umgewandelt. So wurde zusätzlich Platz für Bewirtung geschaffen, die Straßenräume gewannen deutlich an Attraktivität.



# LEBENSWERTE ORTSDURCHFARTEN

Stark befahrene Straßen führen zu einer Trennwirkung und beeinträchtigen ihre Bewohner mit Lärm und Abgasen. Sie werden für Fußgänger oft zu unüberwindbaren Barrieren, insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen ist das Queren riskant. Die beiden Ortsdurchfahrten von Nendingen und Möhringen, aber auch die Stockacher oder die Ludwigstaler Straße zählen zu solch stark belasteten Straßen mit Wohnbebauung und Querungsbedarf.

Der Straßenraum soll von außen nach innen neu aufgeteilt und Fußgängern und Radfahrern genügend Raum gegeben werden. Der Erhalt von Stellplätzen ist dem Raumbedarf von Fußgängern, Radfahrern und der Fahrbahn unterzuordnen.

Durch verkehrliche und gestalterische Maßnahmen wird das Geschwindigkeitsniveau deutlich reduziert. Dadurch wird sicheres Zu-Fuß-Gehen und Queren ebenso wie gefahrenfreies Radfahren möglich. Die Straßenräume tragen durch Begrünung und Gestaltung dazu bei, nahmobil unterwegs zu sein und sich zu begegnen. Die Bewohner profitieren von der Lärminderung durch niedrigere Geschwindigkeiten.

In den Ortsmitten der Stadtteile wird im Idealfall ein Dorfmittelpunkt mit Aufenthaltsmöglichkeiten, Gastronomie und lokalem Einzelhandel entstehen. Beispiele anderenorts zeigen, dass aufwendige Umgestaltungen auch zu vermehrten Investitionen Privater in den Erhalt der Gebäude führen.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung temporär einrichten, um Wirkung zu die verkehrlichen Auswirkungen in Varianten zu testen und eine sachliche Diskussionsgrundlage für teuren Vollumbau zu liefern
- > Ortsmitte Nendingen verkehrsberuhigen und gestalten (s. Pilotprojekt)
- > Ortsmitte Möhringen verkehrsberuhigen und Parken neu ordnen
- > Folgende Maßnahmen situativ an stark befahrenen und bewohnten Hauptverkehrsstraßen in Tuttlingen umsetzen:
  - > Reduzierung des Straßenraums für Kfz
  - > Keine Mittelleitlinie als optischer Beschleuniger, stattdessen wo möglich aufgepflasterter Mittelbereich, um Queren über gesamte Länge zu ermöglichen
  - > Buskaps statt Busbuchten
  - > Genügend sichere Querungsstellen
  - > Beleuchtungskonzept für mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität
  - > Begrünung des Straßenraumes



# VERKEHRSBERUHGTE ORTSMITTE NENDINGEN

**PRIORISIERUNG: NOTWENDIG/DRINGEND EMPFOHLEN**

**REALISIERUNGSHORIZONT: MITTELFRISTIG**

**KOSTEN-WIRKUNGSGRAD: GUT**

**WIRKUNGSANALYSE: NICHT ERFORDERLICH**

## AUSGANGSLAGE

Die Mühlheimer Straße in Nendingen ist mit ca. 13.000 Kfz/24h stark befahren. Der übersichtliche und breite Straßenraum der Vorfahrtsstraße ohne jedes Gestaltungselement zur optischen Unterbrechung lädt zum Schnellfahren ein. Dies wirkt sich negativ auf Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Ortsmitte aus. Nendingen hat in der Ortsmitte Grundstückspotenziale. Die Entwicklung des Hannesles-Areals mit Platzgestaltung an der Nendinger Straße bietet die Chance, diese insgesamt neu zu gestalten um mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu schaffen.

## MASSNAHMEN

Verkehrliche Maßnahmen für ein stadtverträgliches und sicheres Geschwindigkeitsniveau:

- > Tempo 30 im gesamten Ortsgebiet anordnen, wenn lokaler Anlass nach StVO (Lärm, Abgase, Verkehrssicherheit) gegeben.
- > Einheitliche Fahrbahnbreite von max. 6,00 m zugunsten breiterer Gehwege
- > Parken auf ausgewiesenen Flächen auf der Fahrbahn, kein Parken halb auf Gehwegen
- > Genügend sichere Querungsstellen an wichtigen Stellen (s. rote Pfeile Plan rechts)
- > Buskaps statt Busbuchten an der Haltestelle Hirsch

Gestalterische Maßnahmen für mehr Aufenthaltsqualität in Ortsmitten

- > Aufpflasterung des zentralen Bereichs zwischen Kreissparkasse und Rosenstraße, einheitliche Gestaltung von Fahrbahn und Gehwegen mit niedrigem Bordstein, um flächenhafte Wirkung zu erreichen
- > Keine Mittelleitlinie als optischer Beschleuniger
- > straßenbegleitende Begrünung und Bäume bei Neuentwicklung von zentralen Grundstücken
- > Beleuchtungskonzept
- > Sitzmöglichkeiten
- > Aufenthaltsqualität
- > Außengastronomie

## GESTALTUNG VON ORTSDURCHFARTEN / RUDERSBERG

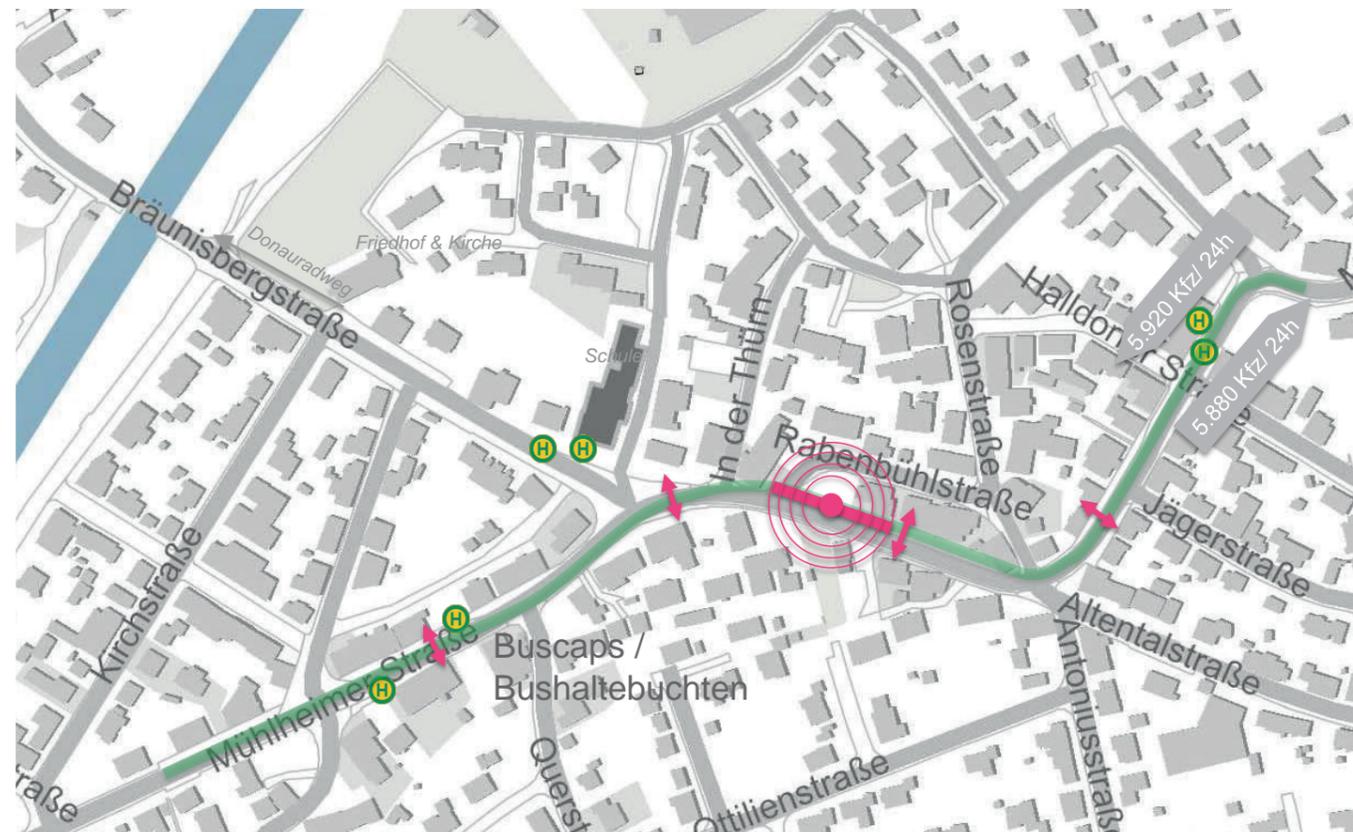
Die Ziele der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Rudersberg waren, den Verkehr zu beruhigen und die Ortsmitte attraktiver und lebenswerter zu gestalten. Der Straßenraum wurde auf 6,50 m reduziert, der zentrale Bereich in Anlehnung an ein Shared Space-Konzept aufgepflastert, Fahrbahn und Gehwege einheitlich gestaltet. Die Mittelleitlinie als optischer Beschleuniger wurde entfernt und die flächenhafte Wirkung durch einen niedrigen Bordstein und ein Beleuchtungskonzept verstärkt.

Die Erfahrung zeigt, dass das Kfz-Verkehrsaufkommen um 15 % zurückgegangen ist und Tempo 30 überwiegend akzeptiert wird (50 % aller Pkws 31-34 km/h), was sich auch positiv auf das Unfallgeschehen auswirkte.

Private investierten vermehrt in den Erhalt der Gebäude, Läden und Gastronomiebetriebe eröffneten, teils mit Außengastronomie, ein neuer Dorfmittelpunkt mit kleinem öffentlichen Garten und einem Bücherschrank konnte geschaffen werden.



Bildquelle:  
Gemeinde  
Rudersberg



# ZENTRALE AUTOARME WOHNQUARTIERE

Das Mobilitätsangebot im Wohnumfeld beeinflusst unmittelbar die Verkehrsmittelwahl der Bewohner, denn 80% aller Wege beginnen oder enden zu Hause. Die Gestaltung des wohnungsnahen Umfeldes und die Möglichkeit des direkten Zugangs zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln lenkt also die stark von Gewohnheiten geprägte Verkehrsmittelwahl.

Von großer Bedeutung ist also die Chance der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl bei der Entwicklung neuer Quartiere. Um die Verkehrsnachfrage künftig noch stärker zugunsten des Umweltverbundes zu lenken und die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiv und wirtschaftlich betreiben zu können, ist ein quartiersbezogenes Mobilitätskonzept mit folgenden Aspekten notwendig:

Angenehmes Zu-Fuß-Gehen und Radfahren, hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raumes, Aufenthaltsqualität, Sicherheit, Orientierung, durchgängige barrierefreie Wege, Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen, Förderung multimodaler Wegeketten, sichere und leicht zugängliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im privaten und öffentlichen Raum.

## MASSNAHMEN



### KURZFRISTIG: SOFORT

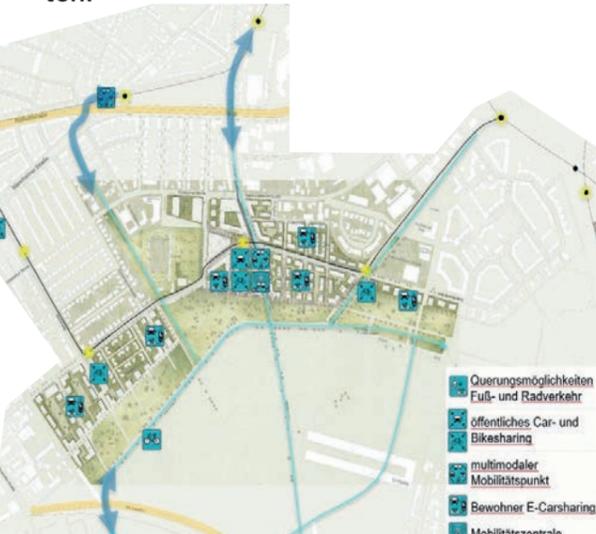
- > Bei Entwicklung des Sanierungsgebietes Sonnenbuckel / Hinterm Bild durch Sharing-Angebote und eine gute ÖV-Anbindung die Anzahl herzustellender Stellplätze reduzieren.



### MITTELFRISTIG: BIS 2030

- > Künftige Quartiere unter der Prämisse des autoarmen Wohnens entwickeln: Über städtebauliche Verträge können die Vorgaben der Stadt je nach Zentralität und ÖPNV-Anbindung variiert festgeschrieben werden.
- > Attraktive, direkt zugängliche Alternativen zum eigenen Pkw schaffen und damit mehr individuelle Mobilität bei weniger privaten Fahrzeugen ermöglichen. Dazu zählen neben einem guten ÖPNV Angebot nutzerfreundliche, flexible und nachhaltige Mobilitätsangebote, z.B. Sharing-Systeme (Carsharing mit emissionsarmen Fahrzeugen, Lastenräder, E-Bikes) und einer Mobilitätskarte, die multimodale Wegeketten erleichtert.

Das Parken privater Pkw im öffentlichen Raum wird in diesen Quartieren räumlich und zeitlich begrenzt und bewirtschaftet, private Stellplätze werden konzentriert, um Kfz-Verkehr aus dem Quartier zu halten.



## QUARTIERSMOBILITÄT/ MANNHEIM

Auf 80 Hektar militärischer Konversionsfläche entsteht das lebendige und vielseitige Stadtquartier Spinelli, in dem Mobilitätsangebote von Anfang an mitgedacht wurden und Teil der Vermarktung bzw. der Mietverträge sind. Der Stellplatzschlüssel wurde durch die ÖPNV-Anbindung auf 0,6-0,8 Stpl./WE (statt 1,0) reduziert. Eine qualitativolle attraktive Netz für Nahmobilität, Abstellanlagen, Sharing-Angebote und Mobilitätsberatung sind ebenso Teil des Konzepts wie flächendeckende Parkraumbewirtschaftung aller öffentlicher Stellplätze auch im Umfeld. Der Erfolg dieser Angebote soll kontinuierlich evaluiert werden. Ein Grundstück für eine Quartiersgarage als Rückfallebene soll vertraglich und praktisch gesichert werden.

# LEBENSWERTE QUARTIERE

Die Wege in Tuttlingen sind kurz, dennoch werden sie oft mit dem Pkw zurückgelegt. Um das zu ändern, aber auch um den Bewohnern - gerade in dichten Wohnlagen - Aufenthalts- und Begegnungsräume zu geben, ist eine neue Gestaltung von öffentlichen Räumen in den Quartieren unerlässlich.

Langfristig sollten die Straßenräume in den Wohngebieten zugunsten der Nahmobilität neu aufgeteilt werden. Aber auch Markierungs- und Gestaltungselemente können kurzfristig dazu beitragen, überbreite Fahrbahnen, großflächige Einmündungen und unübersichtliche Querungssituationen wegen parkender Fahrzeuge zu reduzieren.

Es fehlt an straßenbegleitendem Grün, vor allem in der Südlichen Innenstadt, wo private Gärten die Ausnahme sind. Die Gehwege sind asphaltiert und heizen sich im Sommer stark auf. Hier ist ein klimagerechter Stadtumbau dringend erforderlich. Temporäre Maßnahmen wie Sommerstraßen können schon kurzfristig Wirkung zeigen und den Bewohnern die Chancen der Umgestaltung verdeutlichen.

## MASSNAHMEN



### KURZFRISTIG: SOFORT

- > Saisonale Sommerstraßen mit Aktionen, Aufenthaltsmöglichkeiten, Begrünung und Wasser in der Südlichen Innenstadt (z.B. in der Freiburgstraße, der Kaiserstraße oder am Rathenau-/ Ebertplatz) organisieren
- > Nahversorgungsangebote in den Quartieren erhalten, Quartierszentren reaktivieren und aufwerten
- > Erreichbarkeit von Bushaltestellen sicherstellen
- > Gestaltung von Straßenräumen, Einmündungen, Kreuzungsbereichen
- > Bestandsgebiete mit hohem Parkdruck mit Mobilitätspunkten (Abstellanlagen und Sharing-Angebote) ausstatten

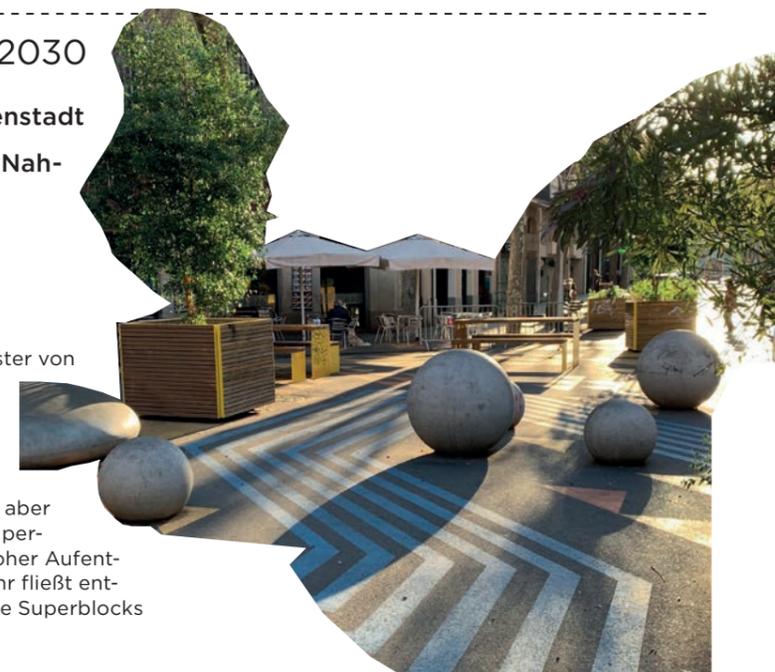


### LANGFRISTIG: NACH 2030

- > Klimagerechter Stadtumbau der Südlichen Innenstadt
- > Straßenräume in Wohngebieten zugunsten der Nahmobilität neu aufteilen

## SUPERBLOCKS / BARCELONA

Im rechteckig aufgebauten Straßenraster von Barcelona wurden vier bzw. bis zu neun Gebäudeblocks zu jeweils einem Superblock zusammengefasst. Die Straßen im Superblock werden verkehrsberuhigt gestaltet, notwendige Verkehre (Müllabfuhr, Anlieger etc. sind aber weiterhin möglich). Das Zentrum des Superblocks ist ein Quartierstreiffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität. Der übergeordnete Verkehr fließt entlang ausgewiesener Hauptachsen um die Superblocks herum.



# AUTOARMES STORZ-AREAL

EVALUATION: EMPFOHLEN  
REALISIERUNGSHORIZONT: LANGFRISTIG

## INFORMATION

Das Storz-Areal in zentraler innenstadtnaher Lage zum verkehrsberuhigten Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität und hervorragender Fuß- und Radwegenbindung an Innenstadt entwickeln.

## ANLASS

Das Storz-Areal liegt in Laufdistanz zur Tuttlinger Innenstadt und unmittelbar am Donauufer. Die geplante Radroute Nord bietet eine gute Radwegeverbindung in die Innenstadt. Die Nahversorgung ist durch mehrere Lebensmittelgeschäfte im Umfeld heute schon gut. Die Größe von 5 ha und ca. 1.250 zukünftigen Bewohnern bietet die einmalige Chance, quartiersbezogene Mobilitätsangebote zu machen. Durch das vielfältige Angebot attraktiver Mobilitätsoptionen wird den zukünftigen Bewohnern ermöglicht, das Verkehrsmittel je nach Wegezweck auszuwählen, zu kombinieren und zu variieren.

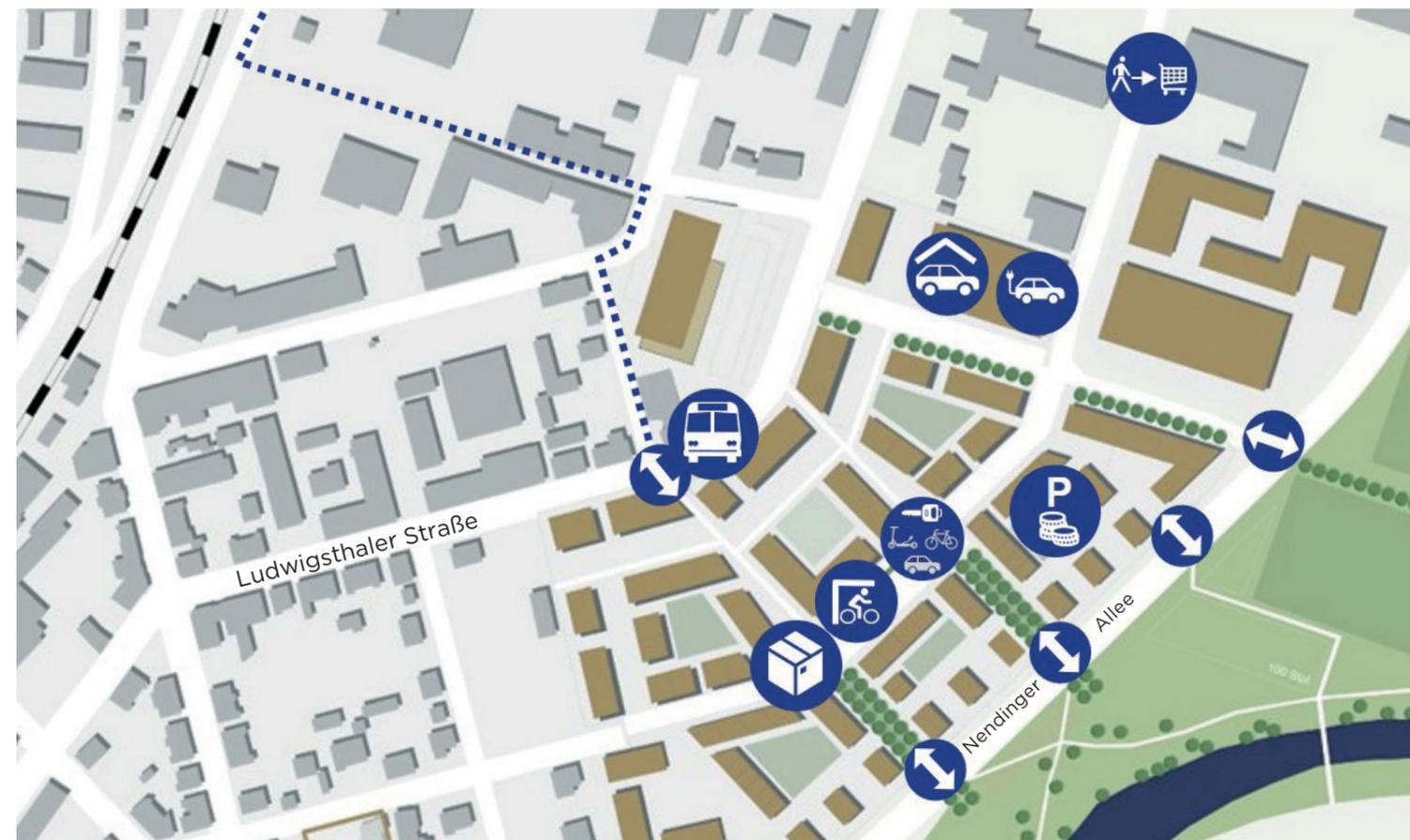
## MASSNAHMEN

Basierend auf dem Rahmenplan im Masterplan Tuttlingen werden folgende Maßnahmen zur Begünstigung umweltfreundlicher Mobilitätsformen vorgeschlagen:

- › Zentraler Quartiersplatz mit Paketstation, hochwertigen Fahrradabstellanlagen und Sharing-Angeboten (Carsharing, Lastenrad, evtl. E-Scooter)
- › Vernetzung attraktiver Wege und Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten in der Nendinger Allee (Fußweg in Innenstadt), in der Ludwigsthaler Straße (Fußweg zu Bus und Bahn) und am Kreisverkehr Rudolf-Diesel-Straße (Fußweg zum Supermarkt)
- › Leicht zugängliche, überdachte und sichere Fahrradabstellanlagen an allen Gebäuden
- › Haltestelle Expressbus in der Ludwigstaler Straße
- › Verbesserung der Fußwegeverbindung zum Nordbahnhof
- › Mobilitätskarte für Bewohner
- › Limitierung und flächendeckende Bewirtschaftung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum
- › Reduzierter Stellplatzschlüssel
- › Quartiersparkhaus an der Carl-Benz Straße, um Quartier autoarm zu halten
- › Kurze Wege: Nutzungsmischung und Nahversorgung (z.B. Bäcker am Quartiersplatz)

## HINWEISE / BEMERKUNGEN

Das Storz-Areal sollte von Anfang an als autoarmes Quartier geplant werden. Der Mehrwert für die Bewohner durch ansprechende und verkehrsarme öffentliche Räume sollte dabei einen hohen Stellenwert haben. Auch bei der Vermarktung sollte diese Qualität im Vordergrund stehen und Bürger zum Umdenken gewonnen werden. Nach Bezug sollte das Mobilitätskonzept in regelmäßigen Abständen durch Auswertung von Nutzerzahlen und Bewohnerbefragungen evaluiert und den Bedürfnissen angepasst werden.



Die Bürger sollen frühzeitig beteiligt werden, die geplanten Verbesserungen sollen schnell umgesetzt werden. (Gemeinderatsklausur)

Wir wollen einen kontinuierlichen Austausch und Diskussion mit den Bürgern über Plattformen und Soziale Medien etablieren. (Bürgerforum)

Wir wollen durch anlassbezogene Schnupperangebote und Pilotprojekte Menschen zum Umsteigen bewegen. (Bürgerforum)

## MOBILITÄTSKULTUR, ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Mobilität wird häufig mit Automobilität gleichgesetzt. Autozentrierte Verhaltensmuster sind über Jahrzehnte zur Selbstverständlichkeit geworden, Planungen sind daran ausgerichtet und Lebensmodelle darauf gegründet worden. Entsprechend anspruchsvoll ist der Weg der Veränderung von der automobilen Kultur hin zu einer multimodalen, klimafreundlichen und sozialen Mobilitätskultur.

Der Wandel des Mobilitätsverhaltens jedes einzelnen wird begleitet und getragen von gesellschaftlicher Motivation und einer allgemeinen Stimmung, die eine nachhaltige Mobilität in den Fokus rückt und ihre Vorteile akzentuiert erlebenswert präsentiert. Die Mobilitätswende erfordert deshalb einen grundlegenden Wandel der Mobilitätskultur - sowohl in der Bevölkerung als auch in Institutionen, Betrieben und Verwaltungen.

Die stetige und koordinierte Öffentlichkeitsarbeit, Zusammenarbeit mit Presse und Informationsportalen, Nutzung sozialer Netzwerke, Medien mit lokaler Zielgruppe, Aktivierung von Vereinen und anderen gesellschaftlichen Akteuren ist von wesentlicher Bedeutung für die angestrebten Veränderungen.

Zusätzlich ist ein ämter- und fraktionsübergreifendes Verständnis der Mobilität und ihre Organisation als Querschnittsaufgabe zu implementieren.



# 2035...

**... IST NACHHALTIGE MOBILITÄT IN DER BÜRGERSCHAFT AKZEPTIERT UND GELEBTE PRAXIS.**

**...PROFITIEREN BÜRGER BEWUSST UND AKTIV VON DEN VORTEILEN EINER NACHHALTIGEN MOBILITÄT.**

**... BESITZT DAS AUTOMOBIL KEINE VORRANGSTELLUNG MEHR, SONDERN IST EIN GLEICHBERECHTIGTER VERKEHRSTRÄGER IN EINEM NEUEN MOBILITÄTSSYSTEM.**

# NEUE MOBILITÄT ERLEBEN

Neue Mobilität macht Spaß - ebenso wie das Autofahren vielen Menschen Spaß bereitet. Testphasen, Events und Aktionen stellen diese Freude in den Vordergrund. Einzelne punktuelle Events oder über einen längeren Zeitraum laufende Verkehrsversuche können - zeitlich und räumlich begrenzt - das Interesse an den Projekten wecken und auch auf persönlicher Ebene Denkanstöße und Motivation für eine Veränderung des individuellen Verhaltens bei der Verkehrsmittelwahl bewirken. Mediale Begleitung trägt dazu bei, die positiven Erfahrungen herauszustellen, positive Bilder zu erzeugen und breit zu kommunizieren.

Auch die Verknüpfung in den Alltag spielt eine wichtige Rolle. Neues auf den Weg zu bringen erfordert Mut und Durchsetzungskraft. Geduld, Zuversicht und neutrales Beobachten und Dokumentieren sind wichtig, um Akzeptanz zu schaffen. Flexible Versuchsparameter helfen dabei, auch während der Testphase noch nachsteuern zu können.

Durch die Aktionen wird das Interesse an neuen Angeboten geweckt. Neue Möglichkeiten zur Veränderung werden für die Menschen erfahrbar, sie können ausprobieren und testen. Dabei ist es wichtig, auch Personen anzusprechen, die bislang keine oder kaum Gelegenheiten hatten, neue Angebote oder umweltfreundliche Mobilität zu testen. So kann es gelingen, Maßnahmen transparent umzusetzen und die künftigen Nutzer frühzeitig einzubinden.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > (regelmäßige) Anlässe für Events und Kommunikation generieren (bspw. Europäische Woche der Mobilität)
- > Events und Pop-up Aktionen zum Thema Mobilität durchführen (z.B. Fahrradausstellung, E-Bikes testen) und durch Öffentlichkeitsarbeit begleiten
- > Verkehrsversuche durchführen, um die Wirkung von Maßnahmen zu testen
- > Bürgerengagement einbinden, Kooperation mit Schulen und Vereinen: bspw. Projektwoche Mobilität an den Schulen oder die Bewirtung durch Vereine / Gewerbeverein während einer Pop-up Aktion
- > Bei erfolgreichen Aktionen sollte das Angebot verstetigt werden

### SOMMERSTRASSEN/ MÜNCHEN

Auf 10 Straßen in München wurden 2020 temporär zu Oasen mit Liegestühlen, Begrünung und viel Platz zum Spielen und Entspannen umgestaltet. Die Sommerstraßen wurden sehr gut angenommen und waren ein solcher Erfolg, dass der Mobilitätsausschuss des Stadtrats beschlossen hat, sie auch 2022 wieder zu gestalten.



### MOBILITÄTSAUSSTELLUNG DARMSTADT MOBIL / DARMSTADT

Alljährlich findet im Frühjahr die Mobilitätsausstellung Darmstadt Mobil in der Innenstadt statt. Es gibt Informationsmöglichkeiten zu den Themen Fuß- und Radverkehr, Carsharing, Elektromobilität und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Ein buntes Rahmenprogramm mit Info- und Mitmachständen, eine Fahrradausstellung, Segway-Parcours, Testfahrten in E-Bussen und einer Kindermeile runden das Angebot ab.



# NEUE MOBILITÄT KOMMUNIZIEREN UND GESTALTEN

Ein Wandel der Mobilitätskultur oder eine Veränderung des individuellen Verkehrsmittelwahlverhaltens passiert nicht plötzlich oder über Nacht. Neben der Entwicklung und Implementierung von neuen Angeboten sind auch die Information, Erläuterung sowie kontinuierlicher Austausch und Erzeugung von Aufmerksamkeit von großer Bedeutung.

Kommunikation ist ein wichtiger Baustein, um letztlich ein hohes Akzeptanz- und Identifikationsniveau zu erreichen, um Verbindlichkeit und Transparenz zu schaffen und alle relevanten Akteure von Anfang an aktiv einzubeziehen.

Neue Angebote gilt es zu bewerben, engagierte Bürgerinnen und Bürger müssen gefunden und vernetzt werden. Insbesondere die Jugend kann hier starke Impulse setzen und sollte als Multiplikator gewonnen werden. Aktives Engagement fördert schließlich die Identifikation mit Themen und Projekten.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Neubürgerpaket einführen, das neben Informationen zum regionalen und lokalen ÖPNV und zum Parkraumkonzept auch eine Radroutenkarte, eine Freifahrt für den Bus (Schnupperticket) und das (künftige) Carsharing-Angebot sowie Ansprechpartner aus der Verwaltung, vom Verkehrsverbund, der Tourismusregion, vom ADFC und weiteren lokalen Akteuren enthält
- > Mobilitätsmarke Tuttlingen entwickeln: eine Marke, ein Symbol, ein Wort oder eine Farbgebung kommunizieren, die dann die Verbindung zwischen einem Mobilitätsangebot und dem (künftigen) Nutzer sein kann, den Wiedererkennungswert stärkt und Identifikation ermöglicht
- > Fahrgemeinschaften unterstützen: über die PR-Kanäle der Stadt Mitfahrportale aktiv bewerben (bspw. pendlerportal.com, pendla.com oder pendlernetz.de). Einzelne Portale bieten Kooperationen mit Kommunen an.
- > Kommunikationskampagne zum Thema Verkehrssicherheit und Rücksichtnahme: Auf Gefahren aufmerksam machen, Parken in zweiter Reihe, Dooring, Kopfhörer / Musik, Smartphone, Rotlichtverstöße, Schulwegsicherheit, Verkehrserziehung und -aufklärung

- > Arbeitgeber, Verbände und Vereine für die neue Mobilitätsstrategie gewinnen, bspw. Argumente an die Hand geben für mehr Fuß- und Radverkehr und eine bessere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- > Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept und der Beteiligung mit Pressearbeit und Verbreitung in den sozialen Medien sichtbar machen



### NEUBÜRGER BEGRÜSSUNGSPAKET / OFFENBURG

Neubürger-Begrüßungspakete (bspw. in Offenburg, Aachen, Bremen, München) beinhalten nützliche Informationen rund um die Mobilität und das Angebot, für einen begrenzten Zeitraum kostenlos ein übertragbares Schnupperticket für den Stadtbusverkehr zu beantragen. Neubürger haben so die Möglichkeit, am neuen Wohnort ihre Mobilitätsgewohnheiten zu überdenken. Befragungen zeigen, dass die Neubürger das getestete ÖPNV-Angebot sehr positiv bewerteten und anschließend häufig eine ÖV-Zeitkarte erwerben.

# VERKEHRSVERSUCH WEIMARSTRASSE

**PRIORISIERUNG: DRINGEND EMPFOHLEN**  
**REALISIERUNGSANALYSE: KURZFRISTIG**  
**WIRKUNGSANALYSE: EMPFOHLEN**

## VORBEREITUNG

Die sogenannte ‚Experimentierklausel‘ der StVO ermöglicht es, Straßenräume temporär vom Kfz-Verkehr zu befreien und gleichzeitig für unmotorisierte Mobilität und Aufenthalt zu öffnen. Zudem besteht im Rahmen eines Verkehrsversuches die Möglichkeit, Verkehre übergangsweise neu zu ordnen, anders zu lenken und die Auswirkungen zu evaluieren. Die temporäre Maßnahme dient aber auch dazu, die Akzeptanz der Bürger zu erhöhen, so dass eine Sperrung nicht nur als Hindernis und Einschränkung wahrgenommen wird, sondern die positiven Effekte erlebbar werden.

Zur Durchführung eines erfolgreichen Verkehrsversuches in der Weimarstraße sind Vorbereitungen in folgenden Bereichen zu treffen:

1. Verkehrsführung (Bauliche Umsetzung der Sperrung, Beschilderung des gesperrten Bereichs, Änderung der Markierung und Beschilderung an den anliegenden Knotenpunkten und auf Alternativroute(n), zu klären: Wird eine Umleitungsrouten beschildert oder soll sich der Verkehr ‚seinen Weg suchen‘?)
2. Vorbereitung der verkehrlichen Begleituntersuchung (Definition des Untersuchungsraums und der Dauer der Verkehrserfassung, Vorbereitung der Querschnitts- und Knotenpunktzählungen, Durchführung einer Vorher-Zählung im selben Monat und unter gleichen Bedingungen (Baustellen, Veranstaltungen, Ferien etc.). Bei den Zählungen sollten unbedingt auch Fußgänger und Radfahrer erfasst werden, um die Effekte (z.B. mehr Nahmobilität) belegbar zu machen. Auch Unfalldaten sollten bei der Begleituntersuchung berücksichtigt werden.
3. Kommunikation und Flächennutzung (Einrichtung eines E-Mail Postfachs für Bürger-Feedback, Pressearbeit, idealerweise: repräsentative Bürgerbefragung, um ein reales Stimmungsbild zu bekommen, ‚Bespielen der Fläche‘ vorbereiten und organisieren, dabei Bürgerengagement z.B. von Vereinen und Schulen unkompliziert ermöglichen.

## VERKEHRSVERSUCH / FRANKFURT A. MAIN

Der Mainkai, eine zentrale Durchgangsstraße in Frankfurt, trennt die Innenstadt und die neue Altstadt vom Main. Er wurde versuchsweise ein Jahr lang für den Kfz-Verkehr gesperrt, um die verkehrlichen Auswirkungen auf den Alternativrouten zu untersuchen. Gleichzeitig wurde er für den unmotorisierten Verkehr und als Raum für Aufenthalt und Aktivitäten geöffnet. Auch wenn dies aufgrund der Coronapandemie nur eingeschränkt möglich war, bieten solche temporären Maßnahmen das Potenzial, Auswirkungen zu untersuchen und Bedenken auszuräumen. Durch professionelle und ästhetisch wertvolle Gestaltung können positive Effekte erlebbar gemacht werden und es entsteht neuer Raum für Bürger-Projekte und flexible Nutzungen.



## MASSNAHMEN

### 1. VERKEHRSFÜHRUNG

Für die Verkehrsführung in der Weimarstraße gäbe es mehrere Szenarien oder eine stufenweise Umsetzung mit kombinierbaren Bausteinen, die im Rahmen einer Bürgerbeteiligung erarbeitet / konkretisiert werden können (siehe Fokusraum Innenstadt) und verkehrlich evaluiert werden sollten:

- A) Modalfilter am Stadtgarten – der für den Kfz-Verkehr gesperrte Bereich umfasst die beiden Schulen. Diese Maßnahme mindestens temporär durchzuführen ist erforderlich, um positive Effekte erlebbar zu machen.
- B) Modalfilter auf der Weimarstraße Einmündung Karlstraße: Aus Richtung Osten kommend nur links abbiegen in die Karlstraße möglich. Aus Richtung Westen kommend keine Weiterfahrt entlang der Weimarstraße möglich, sondern nur Rechtsabbiegen in die Karlstraße möglich
- C) Einbahnstraße Richtung Osten zwischen Olgastr. / Karlstr. und Groß Bruck
- D) zwischen Olgastr. / Karlstr. und Groß Bruck Freigabe in beide Richtungen, Umgestaltung und Einbeziehung in den verkehrsberuhigten Bereich (Tempo 20) der Überschen Innenstadt
- E) Widmung als Fahrradstraße auf der gesamten Länge (ohne Kfz Verkehr)

Die geänderte Verkehrsführung sollte wenigstens 4 Monate unverändert bestehen bleiben, damit sich Verlagerungseffekte einstellen und ausreichend Daten zur verkehrlichen Beurteilung erfasst sind.

### 2. FLÄCHENNUTZUNG

Idealerweise beginnt der Verkehrsversuch vor den Sommerferien, sodass die Gewöhnung an die geänderte Verkehrsführung in einer verkehrsschwachen Zeit stattfindet und die gewonnene Fläche in den Sommermonaten aktiv genutzt werden kann. In Abhängigkeit von der Verkehrsführung können auf der Fahrbahn, auf frei werdenden Parkplätzen, auf Gehwegen oder aber im Stadtgarten selbst und rund um die Schulen Flächen bespielt werden, z.B.

- > als Aktionsfläche für den Sommer im Park
- > für Kultur- und Freizeitprogramm der örtlichen Vereine und der anliegenden Schulen (Projektwoche)
- > für Events zum Thema Mobilität (Fahrradausstellung, E-Bikes testen),
- > zur Bewirtung durch Vereine / Gewerbeverein

## SCHNITTSTELLEN UND BEZÜGE ZU ANDEREN MASSNAHMEN

Innerstädtischen Verkehr und Durchgangsverkehr auf Haupttrouten konzentrieren: Innenstadtring ausweisen; Neues Supermarktareal am Aesculap-Platz auf Hauptverkehrsstraßen konzentriert erschließen; Schleichverkehre durch aktive Verkehrsberuhigung eindämmen

Wir wollen beschlossene Maßnahmen zügig umsetzen. (Gemeinderatsklausur)

Wir wollen eine Priorisierung der Maßnahmen vornehmen, dabei soll neben der erwarteten Wirkung auch die Finanzierbarkeit eine Rolle spielen. (Gemeinderatsklausur)

Wir wollen uns der Erfahrung anderer Kommunen im ländlichen Raum bedienen und die Auswirkungen der Corona-Zeit mitdenken. (Verwaltungsklausur)

## IMPLEMENTIERUNG, EVALUIERUNG, VERSTETIGUNG

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes werden schrittweise und kontinuierlich im weiteren Dialog mit den beteiligten Akteuren umgesetzt.

Ein kontinuierliches Monitoring ermöglicht es, die Wirksamkeit umgesetzter Maßnahmen zu kontrollieren und nachfolgende Investitionen schrittweise und wirkungsvoll einzusetzen. Die Datenverfügbarkeit bzw. der Erhebungsaufwand steht dem aber oftmals im Wege.

Die hier vorgeschlagenen Pilotprojekte werden teils zur Evaluierung empfohlen. Daher ist es wichtig, Datenlücken zu identifizieren. Der Rad- und Fußverkehr bspw. muss zukünftig bei Knotenpunkts- und Querschnittszählungen generell mit erfasst werden. Ergänzende stadtweite Radverkehrszählungen dienen als Grundlage für zielgerichtete Investitionen. So können Kapazitäten von Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr bei Knotenpunktplanungen mit berücksichtigt werden.

Neben rein verkehrlich-statistischen Daten geht es hier auch um pragmatische Herangehensweisen, prozessbezogene Erfolge und Misserfolge zu dokumentieren, ebenso wie um Stimmungsbilder und Meinungen der Bürger. Daher sollte neben dem Konzept zur Wirkungsanalyse ein Vorschlag zur Verstetigung des Bürgerdialogs erarbeitet werden.



Das hier erarbeitete Konzept kann zusätzlich als Basis für einen weitergehenden Klimamobilitätsplan fungieren. Dieser wird mit 50% (bis zu 200.000 €) gefördert und bietet einen Zugang zum Klimabonus im Rahmen des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG). Ein solcher Klimamobilitätsplan umfasst neben den hier erarbeiteten Inhalten, Strategien und Maßnahmenpaketen auch einen Nachweis über die angestrebten Reduktionen der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030.

Nicht zuletzt soll das hier erarbeitete Mobilitätskonzept ein lebendes Dokument sein, das für die Politik, Verwaltung, Unternehmen und Bürgerschaft eine langfristige Richtschnur ist. Hierfür ist es erforderlich, den Maßnahmenkatalog regelmäßig hinsichtlich der Umsetzung, Aktualität und Bewertung zu überprüfen.

# DAUERHAFTES MONITORING ALLER VERKEHRSTRÄGER

Verkehrszählungen und Prognosen zur Entwicklung des motorisierten Verkehrs (MIV) sind etablierte Grundlagen, um den MIV durch geschickte Verkehrsführung und Signalisierung auch bei wachsendem Verkehrsaufkommen (durch neue Entwicklungsgebiete und zunehmende Mobilität) flüssig zu halten. Durch solche Prognosen wird aber auch deutlich, dass die Straßenkapazitäten im Bestand an ihre Grenzen stoßen und eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel auch vor diesem Hintergrund zwingend notwendig ist.

Geeignete, möglichst effektvolle Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung müssen gefunden werden. Hierfür ist es notwendig, nicht nur den MIV, sondern alle Verkehrsträger zu erfassen.

Zum Einen sind lokale, situations- bzw. angebotsbezogene Evaluationen notwendig, um die Wirkung einer konkreten Maßnahme nach einer gewissen Einführungsphase zu prüfen. Bei Erfolg kann diese ausgebaut bzw. übertragen werden.

Ein kontinuierliches Monitoring dient aber auch dazu, freie Kapazitäten zu erkennen. Wo kann möglicherweise eine Spur entfallen? Wo liegen ungenutzte Parkraumkapazitäten, die man durch Kooperationen und Gebührengestaltung besser auslasten kann? Auch das sind wichtige Aspekte einer nachhaltigen Verkehrsplanung.

Die regelmäßige Erfassung von Fußgängern, Radfahrenden und ÖPNV-Nutzern ist erforderlich, um die Verlagerungseffekte der Push- und Pull-Maßnahmen festzustellen und zu prüfen, ob die gesteckten Ziele erreicht werden. Gelingt eine Verlagerung, so sind solche Daten auch ein wichtiges Argument in der politischen und gesellschaftlichen Diskussion um eine gerechte Verteilung des Straßenraumes.



## KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Nicht nur den Kfz-Verkehr, sondern auch das Radverkehrsaufkommen in regelmäßigen Abständen erfassen und Stadtradel-Tracking Daten auswerten, um Maßnahmen priorisieren zu können
- > Fahrgastzahlen im ÖPNV kontinuierlich erfassen und auswerten
- > Parkhausbelegungen regelmäßig auswerten, um Politik und Verwaltung eine fundierte Entscheidungsgrundlage für Tarif- und Kooperationskonzepte und die Diskussion um Erweiterung des Parkraumangebotes zu liefern.

### FAHRRADZÄHLSTELLEN / BREMEN

In Bremen sind im gesamten Stadtgebiet insgesamt sieben automatische Zählstellen vorgesehen. Sie erfassen an strategischen Punkten im Radwegenetz mittels Zähl Schleifen Tag und Nacht kontinuierlich das Radverkehrsaufkommen. Auf einer Stele wird für alle sichtbar sowohl der Tages- als auch der bislang erreichte Jahreswert angezeigt. Zudem wird den Radlern für ihren Beitrag zum Umweltschutz gedankt.



## MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Einzelne Maßnahmen wie z.B. die Schnellbuslinie nach Einführung evaluieren, um über eine Ausweitung des Angebots auf weitere Linien zu entscheiden.
- > Die Haushaltsbefragung nach Umsetzung wichtiger Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes wiederholt durchführen, um die Wirkung und die gesetzte Zielerreichung zur Veränderung des Modal Split zu evaluieren.
- > Die Pendlerbefragung erneut durchführen nachdem deutliche Verbesserungen im regionalen ÖPNV umgesetzt wurden.



# FAHRRAD-ZÄHLSTELLEN AN VORRANGROUTEN

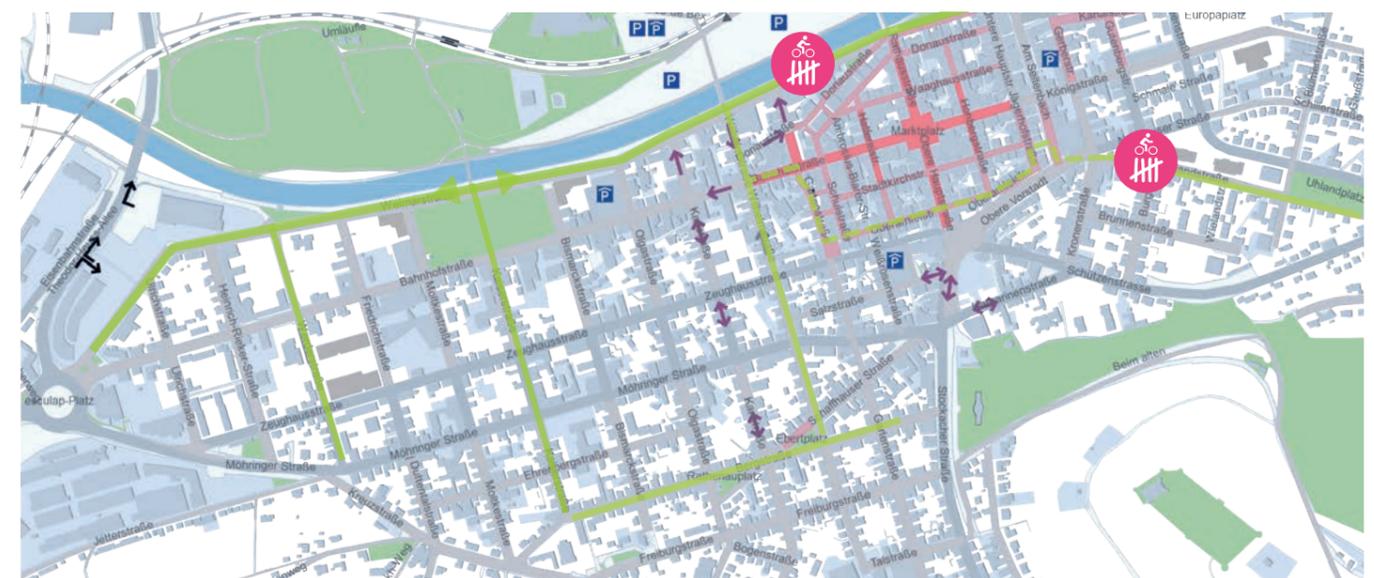
**PRIORISIERUNG: EMPFOHLEN**  
**REALISIERUNGSANALYSE: KURZFRISTIG**  
**WIRKUNGSANALYSE: EMPFOHLEN**

## AUSGANGSLAGE

Daten dienen der Erfolgsmessung, sind Grundlage von zielgerichteter Planung weiterer Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Sie sind zudem Grundlage für eine versachlichte Kommunikation und Diskussion. Zudem ist eine kontinuierliche Datenerfassung Schlüssel für eine weitgehende Abschätzung von CO<sub>2</sub>-Einsparungen und Einsparungspotenzialen, die künftig eine wachsende Rolle spielen werden.

## MASSNAHMEN

- > Einrichtung von mobilen Zählstellen und Dauerzählstationen für den Radverkehr bereits vor der Implementierung baulich angelegter Fahrrad-Infrastruktur zur Beobachtung und Darstellung der Veränderung von Radverkehrsmengen
- > Zählung ganzjährig und rund um die Uhr
- > Förderung bspw. über das Programm Saubere Luft des BMVI Förderauftrag 'Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme'



# MASSNAHMENÜBERSICHT



**KURZFRISTIG:  
SOFORT**

## FUSS- UND RADVERKEHR

### STRATEGIE

### MASSNAHME

Sicheres und attraktives Hauptfußwegenetz

- › Erarbeitung eines Fußverkehrskonzeptes, das das gesamte Stadtgebiet berücksichtigt.
- › Priorität haben Wege aus allen Quartieren in die Innenstadt, Wege zwischen Parkhäusern und Fußgängerzone, Wege zu wichtigen ÖPNV-Haltestellen, insbesondere der neuen Ringzughaltestelle Innenstadt, Schulwege und Wege zu Freizeiteinrichtungen.
- › Aufbau und Bewerbung einer Online-Plattform, auf der Fußgänger auf einfache Weise bauliche und betriebliche Mängel auf einer Karte verorten und Bilder hochladen können (Mängelmelder)
- › Beschluss eines jährlichen Budgets für bauliche und betriebliche Maßnahmen und von Mindeststandards

Fußgängerfreundliche Querungen

- › Halteverbot und Abpollern von Kreuzungsbereichen in Bereichen hohen Parkdrucks z.B. in der südlichen Innenstadt, um Sichtbeziehungen zu verbessern
- › Einengen von Kreuzungsbereichen durch Gehwegnasen und Sperrflächen in Wohngebieten mit großen Kreuzungsflächen und Tempo 30
- › Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) an Tempo 50-Straßen abseits von LSA (Abwägung ÖPNV)
- › Mittelinseln und Mittelstreifen (Gehwegausweitungen) an Hauptverkehrsstraßen mit mind. 8m Fahrbahnbreite, 2-Richtungsverkehr und geringem Querungsbedarf
- › Kurze Wartezeiten bei Grünanforderung an Lichtsignalanlagen bzw. generelles Fußgängergrün bei jedem Umlauf an allen LSA (hoher Handlungsbedarf laut Haushaltsbefragung am ZOB, Kaiserstraße/Zeughausstraße, Neuhauser Straße/Alleenstraße, Neuhauser Straße/Zeppelinstraße, Kronenstraße/Uhlandstraße, B311/Keltenstraße/Gänsäcker, Stuttgarter Straße/Untere Hauptstraße)

Gepflegte und sichere Treppen und Rampen

- › Zustand der bestehenden Treppen und Rampen erfassen, Mängel beseitigen, Instandhaltung kontrollieren
- › Bevorzugten Herbst- und Winterdienst organisieren

Kontinuierlich ergänzte Radverkehrsinfrastruktur

- › Räumliche Trennung von Fußgänger- und Radverkehr – wo hierfür erforderlich Stellplätze umwandeln
- › Schaffung von Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen auch unabhängig von den definierten Vorrangrouten
- › Sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr
- › Radverkehrsinfrastruktur an signalisierten Knotenpunkten (vorgezogene Aufstellflächen, direktes oder indirektes Linksabbiegen, Grünpfeil zum freien Rechtsabbiegen)

Planung & Bau Vorrangnetz Radverkehr

- › Radverkehrskonzept erarbeiten, das das Vorrangnetz anhand von empirischen Radverkehrsdaten prüft und die abschnittsweisen Ausbaustandards detailliert.
- › Pop-Up Radweg temporär auf einer ausgewählten Route umsetzen (z.B. mittels Leitkegeln, rotem Teppich o.ä. zum Weltfahrradtag)
- › Aufbau und Bewerbung einer Online-Plattform, auf der Radfahrer auf einfache Weise bauliche und betriebliche Mängel auf einer Karte verorten und Bilder hochladen können
- › Beschluss eines jährlichen Budgets zum Ausbau des Vorrangnetzes und für betriebliche Maßnahmen
- › Hauptradwegenetz kontinuierlich ausbauen, pflegen und instandhalten
- › Vorrangroute Nordstadt umsetzen

Fahrradabstellanlagen

- › Radstation am Bahnhof Tuttlingen
- › Überdachte Fahrradabstellanlage am Hochschulcampus
- › Sichere, wettergeschützte Abstellmöglichkeiten für Pedelecs und Lastenräder in der Innenstadt (z.B. im Erdgeschoss eines Parkhauses)
- › Ausbau der Abstellanlagen an allen Ringzughaltestellen und wichtigen Bushaltestellen
- › Jährliches Budget zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen vor Supermärkten, Verwaltungsgebäuden, weiterführende Schulen (Nachfrage größer als das derzeitige Angebot), öffentlichen Einrichtungen (insbesondere am Rathaus und vor der Bibliothek), Orten hoher Aufenthaltsqualität / Treffpunkten (z.B. Stadtgarten).
- › Kooperation mit Wohnungsbaugesellschaften (z.B. der Wohnbau) zur Realisierung gut zugänglicher Fahrradabstellanlagen im Bestand in Wohn- und Mischgebieten mit dichter Bebauung)

# ÖFFENTLICHER VERKEHR



## STRATEGIE

## MASSNAHME

Maßgeschneiderter ÖPNV

- › Stadtbusverkehr weiter optimieren sowie das Angebot nachhaltig, umweltgerecht und kundenorientiert qualitativ erweitern.
- › ÖV-Priorisierung an Lichtsignalanlagen
- › ÖPNV-priorisierendes Festzeitprogramm auf der Achse Wilhelmstraße – Möhringer Straße – Obere Hauptstraße – ZOB
- › Bedarfshaltestellen: Aussteigen am Abend überall auf Linienweg. Abends (ab 20 Uhr) halten alle Busse auf Wunsch des Fahrgastes entlang des Fahrtweges, auch zwischen Haltestellen.
- › Ausgewählte Linien mit dichtem Takt, teils Reduzierung der Haltestellenanzahl auf Hauptachsen.
- › Express-Linie mit dichtem Takt, umfassenden Bedienzeiten, wenigen attraktiven intermodalen Haltestellen und Fahrzeugen zwischen Neuhausen und Möhringen
- › City-Tarif einführen, der deutlich günstiger ist, als der Stadttarif (z.B. 1 € / Fahrt)
- › Teilnahme am City Ticket der DB AG, um mit einer Bahnfahrkarte den örtlichen ÖPNV von und zum Bahnhof kostenlos nutzen zu können.

Attraktive Haltestellen und Bahnhöfe

- › Haltestellen auf sichere Querungsstellen prüfen und solche kurzfristig einrichten
- › zentrale Haltestellen und Bahnhöfe zu attraktiven, intermodalen Verknüpfungspunkten ausbauen. Fahrradabstellanlagen, überdachte Wartebereiche mit Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung anbieten. Dies gilt für die bestehenden und geplanten Ringzug-Haltepunkte, Haltestellen der Expresslinien in den Gewerbegebieten sowie auf dem Fahrweg in weiterer Entfernung zur Innenstadt und mit großem Einzugsgebiet.
- › Der Bahnhof Tuttlingen wird als zentraler Umsteigebahnhof im neuen Deutschlandtakt auch innerstädtisch intermodal vernetzt und wird zum attraktiven Stadteingang aufgewertet. Die Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof soll neben einem modernen Busbahnhof eine Radstation mit sicheren Abstellanlagen und Leihrädern sowie ca. 200 bis 250 P+R-Plätze sowie Carsharing-Fahrzeuge erhalten.
- › Der Donaudurchbruch ermöglicht die direkte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Donautal / Koppenland / Freibad (potenzieller P+R-Platz in den Wintermonaten) und dem östlichen Bahnhofsumfeld mit großen Arbeitgebern wie Aesculap und Landratsamt sowie der westlichen Innenstadt.

Sharing-Angebote

- › Schrittweise stationsgebundenes Bikesharing-Angebot etablieren. Sharing-Stationen zunächst an ausgewählten Quellen / Zielen realisieren, z.B. am Bahnhof, am ZOB / Hochschule, am Klinikum, in den Gewerbegebieten Gänsäcker und Tuttlingen Nord. Eine Evaluierung der Nutzerzahlen wird empfohlen. Bei Erfolg sollte das Angebot ausgebaut werden.
- › Bei Einführung von E-Scootern das Abstellen der Roller an festen Stationen über Sondernutzungsregelungen steuern.
- › Ein öffentliches Carsharing-Angebot, zunächst an wenigen ausgewählten Stationen am Bahnhof in der Innenstadt etablieren und Nutzungstarif für Zeitkartenbesitzer vergünstigen.
- › Die sukzessive Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge und die Öffnung der Flotte im Rahmen eines Carsharing-Angebotes für die Öffentlichkeit bei der Auswahl des Anbieters berücksichtigen.

Kundenorientiertes Qualitätsmanagement, Kommunikation und Vertrieb

- › Aufbau dynamischer Fahrgastinformationen an frequentierten Haltestellen und Bahnhöfen
- › Einen günstigen City-Tarif für die gesamte Stadt inkl. aller Stadtteile einführen.
- › Anlassbezogene Schnuppertarife bzw. Kombitickets für Veranstaltungen oder Einkauf in der Innenstadt anbieten.
- › Neubürgerticket einführen: Zugezogene erhalten umfassende Mobilitätsinformationen wie z.B. Radwegekarte oder individuellen ÖPNV-Fahrplan und ein kostenloses Probeticket für den ÖPNV
- › Meldeplattform ÖPNV einführen: Ähnlich der Meldeplattform für den Fuß- und Radverkehr können ÖPNV-Kunden Mängel wie Verspätungen, fehlende Anschlusssicherung, Vandalismus oder Verschmutzung an Haltestellen etc. melden
- › Push-Maßnahmen für den Kfz-Verkehr sind in Verbindung mit Pull-Maßnahmen für den Umweltverbund einzusetzen. Daher sollten Parkraumbewirtschaftung und Angebotsverbesserungen im regionalen SPNV Hand in Hand gehen und sich somit gegenseitig befruchten.
- › Geplante Angebotsverbesserungen aktiv bewerben, z.B. bei Pendlern (Infobus an den Arbeitsplatzschwerpunkten, in den Gewerbegebieten, Flyer an Windschutzscheiben auf Firmenparkplätzen, zeitlich begrenzte kostenlose Fahrtmöglichkeiten)
- › Digitale Informations- und Vertriebswege nutzen: Eine mobile App bietet den ÖV-Nutzern aktuelle und dynamische Standortinformationen oder aktuelle Abfahrtszeiten / Verspätungen. Mittelfristig kann diese App weitere Mobilitätsangebote wie etwa Sharing-Systeme integrieren. Voraussetzung für eine gute Akzeptanz ist in diesem Falle stets ein gutes Angebot.



**KURZFRISTIG:  
SOFORT**

## MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

### STRATEGIE

### MASSNAHME

Kfz-Verkehr auf Hauptachsen konzentriert

- › Innerstädtischen Verkehr und Durchgangsverkehr auf Haupttrouten konzentrieren: Innenstadtring ausweisen
- › Neues Supermarktareal am Aesculapplatz auf Hauptverkehrsstraßen konzentriert erschließen
- › Auf der Ludwigstaler Straße aus Richtung Osten kommend Linksabbiegen in die Gießstraße ermöglichen
- › Schleichverkehre durch aktive Verkehrsberuhigung eindämmen
- › Verkehrsversuch und anschließende dauerhafte Änderung der Verkehrsführung in der Weimarstraße
- › Übersche Innenstadt:  
Einbahnverkehr in Oberamteistraße und Stadtkirchstraße neu organisieren (siehe Fokusraum Innenstadt)

Effizient genutzter Parkraum

- › Voraussetzung für eine verbesserte Auslastung innerstädtischer Parkflächen und -garagen ist eine kontinuierliche Erfassung und Auswertung der Belegung. regelmäßige (z.B. halbjährliche) Berichterstattung der Parkraumbelegung an Verwaltung und Politik
- › Kooperation und intermodale Nutzung innerstädtischer Parkhäuser und Parkplätze flexibler nutzen und besser auslasten
- › Vereinbarungen mit Betreibern der Parkhäuser / -flächen, bspw. Zentrum, Innenstadt, Stadthalle, Bahnhof, Kreissporthalle, Freibad für Bewohner oder Betriebe / Arbeitnehmer als Dauermieter: günstige Mietmodelle zu bestimmten Zeitfenstern, attraktive Konditionen in Schwachlastzeiten anbieten und / oder unter Ausschluss von bestimmten Tagen / Zeiten
- › Vereinbarung für vergünstigtes Parken für Anwohner der Innenstadt: Win-win-Situation für Parkhausbetreiber (bspw. Zentrum und Innenstadt), Einfahrt nach 18 Uhr bis morgens 9 Uhr, bei früherem oder längerem Parken regulärer Tarif, Preisvorschlag 30 € / Monat: Zufahrtsberechtigung, aber kein Anspruch auf persönlichen Stellplatz, Unterstützende Maßnahme: ähnlicher Preis für Bewohnerparkausweis
- › Vereinbarung für vergünstigtes Parken für Arbeitnehmer in der Innenstadt - insbes. Auszubildende, Mitarbeiter des Einzelhandels und der Gastronomie: Zufahrtsberechtigung, ohne Anspruch auf persönlichen Stellplatz, bei Veranstaltungen kein Parken möglich
- › Evaluation (mit längerer Anlaufphase) erforderlich - bei Erfolg: Übertragung auf Parkplatz Kreissporthalle (Mitarbeiter) und Parkhaus Zentrum (Bewohner) Parken am Stadtrand (P+R) anbieten: Parkplatz Freibad im Winter. Parkmöglichkeit ohne direkten Shuttle-Verkehr (Transfer ab Bahnhof).
- › Bau neuer Parkhäuser / Parkdecks politisch an dauerhafte Mindestauslastung bereits bestehender Parkmöglichkeiten im Umfeld koppeln
- › Bei Neubauten soll nicht nur die Erstellung sondern auch die Nutzung der Stellplätze durch Vermietung / Verkauf im städtebaulichen Vertrag verbindlich festgeschrieben werden.

Gesteuerter Parksuchverkehr

- › Konsequentes Park- und Halteverbot vor Schulen / Kitas durchsetzen
- › Parkraumbewirtschaftungskonzept Innenstadt weiter verfolgen und konsequent kontrollieren: Innerstädtischen Parkraum flächendeckend gebührenpflichtig organisieren ggf. mittelfristig auch weitergehende Vorschläge, inkl. Verknappung der Stellplätze im Straßenraum
- › Erlass einer Gebührenordnung für Bewohnerparken als Satzung. Kommunen sind seit Juli 2021 berechtigt, Gebühren festzulegen, die Kriterien wie Fahrzeuggröße, Anzahl der Fahrzeuge / Haushalt oder Lage der Parkmöglichkeit berücksichtigen. Faktoren wie Bodenrichtwert, Herstellungs- oder Unterhaltskosten dienen als Bemessungsgrundlage
- › Handwerkerparkausweise einführen: Berechtigte können eine Ausnahmegenehmigung zum kostenfreien Parken in bewirtschafteten Zonen auch über die Höchstparkdauer hinaus beantragen
- › Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung transparent und konsequent zur Finanzierung der Angebote des Umweltverbundes stecken, bspw. ÖPNV querfinanzieren.
- › Den öffentlichen Raum konsequent umnutzen: Die Limitierung des Stellplatzangebotes dient zugleich der Attraktivierung nachhaltiger Mobilitätsformen. Die jährliche Reduktion einer festgelegten Anzahl von Stellplätzen in der Innenstadt ist Selbstverpflichtung und Mobilitätsförderung zugleich.

Flüssiger Kfz-Verkehr

- › Die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf die Ortsdurchfahrt Nendingen ausdehnen
- › B 311 im Bereich Gewerbegebiet ‚Gänsäcker‘ Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h auf 50 km/h.
- › Tempo 50 auf wenigen Hauptachsen des Kfz-Verkehrs, sonst generell Tempo 30, tageszeitliche Unterscheidung
- › Das Bächetal und die Ortsdurchfahrt Möhringen (Eßlinger Straße) verkehrsberuhigen



**KURZFRISTIG:  
SOFORT**

## UMLANDMOBILITÄT

### STRATEGIE

### MASSNAHME

Regional vernetzt  
im öffentlichen Verkehr

- › Regiobusverbindung (Schnellbus) mit dichtem, regelmäßigem Takt zwischen Villingen-Schwenningen über Trossingen nach Tuttlingen und Stockach schaffen: Dazu sind die Förderbedingungen des Landes Baden-Württemberg (Taktichte, Reisezeitvorgabe) zu erfüllen - und ggf. Ausbaumaßnahmen an stark belasteten Knotenpunkte erforderlich. Eine Bluetooth-Erhebung von potenziellen Nutzern auf dieser Relation sollte das Fahrgastpotenzial ermitteln.
- › Angebotsverbesserungen im regionalen ÖV an den Arbeitsstätten aktiv bewerben (Infobus, Flyer an Windschutzscheibe auf Firmenparkplätzen, 1 Monat kostenfreies Ticket).

Überörtliche Radrouten

- › Regional Netzlücken schließen, Querungen von Bundesstraßen ermöglichen
- › Machbarkeitsstudie für Radschnellweg Schwenningen-Tuttlingen über Eßlingen erarbeiten.

Intermodale Schnittstellen

- › wettergeschützte B+R Plätze und P+R Plätze insbesondere dort, wo
  - durch eine erhebliche Angebotsverbesserung des SPNV,
  - durch einen neuen Halt
  - durch ein verbessertes Angebot (künftige Regiobuslinie) und/ oder
  - durch ein hohes Pendleraufkommen neue Fahrgastpotenziale entstehen (z.B. Donautal)
- › B+R: Die Abstellmöglichkeiten entlang der regionalen SPNV-Haltestellen aufwerten, z.B. durch Umbau alter Güterschuppen zu Fahrradabstellanlagen. Wichtig ist die schnelle Zugänglichkeit aus allen Anfahrtsrichtungen und die Erreichbarkeit von der Abstellanlage zum Zug. z.B. prüfen, ob Fahrradboxen / -stellplätze direkt am Gleis möglich sind.
- › Sichere Fahrradboxen Bahnhöfen und Haltestellen des Regionalverkehrs vor allem dort einrichten, wo die E-Bike-Nutzung ein besonderer Komfortgewinn ist, d.h. die Topografie stark ist.
- › Radrouten und Zuwegung zu den Bahnhöfen aufwerten und sicher gestalten.
- › alte Fahrräder versteigern (Ordnungsamt), z.B. für Pendler
- › regionales P+R-Konzept erarbeiten, das Erweiterungspotenziale aufzeigt und im Austausch mit den Partnerkommunen im Verkehrsverbund umgesetzt wird
- › P+R-Flächen in größeren Orten so bewirtschaften, so dass sie ausschließlich Bahnnutzern zur Verfügung stehen - z.B. kostenlose Zufahrt für Zeitkartenbesitzer
- › Fahrradmitnahmemöglichkeiten für Freizeit-Radler am Wochenende (z.B. an den Bodensee) ermöglichen.

## STADTGESTALTUNG UND -ENTWICKLUNG

### STRATEGIE

### MASSNAHME

Erlebnswerte Innenstadt  
an der Donau

- › Gemeinsam mit Vereinen temporäre Sommer-Aktionsflächen gestalten und bespielen, die die Chance eines verkehrsberuhigten belebten Donauufers für Bürger erlebbar machen.
- › Die verkehrlichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Weimarstraße durch Queraufpflasterungen unterstützen
- › Dreieckigen Platz an der Donaustraße mit begehbare Grünfläche, reduziertem Parken, Sitzmöglichkeiten und unterirdischen Altglascontainern neugestalten
- › Zur Belebung der Innenstadt Erdgeschossnutzungen ermöglichen / fördern (z.B. ehem. Umspannwerk)
- › Den flusseitigen Gehweg zwischen Rathausstraße und unterer Hauptstraße beleben, ‚gespiegeltes‘ Golem-Deck für mehr Aufenthaltsqualität
- › Bestehende Parkplätze in der Weimarstraße und der Überschen Innenstadt zu breiteren barrierefreien Gehwegen umgestalten, die zum Flanieren, Verweilen und Begegnen einladen.
- › Sichere Wege der Nahmobilität, auf denen alle gefahrlos gehen, spazieren und radfahren können, z.B. durch Vermeidung von Doorring und zurücksetzende ein- und ausparkende Pkw, gute Sichtbarkeit von querenden Fußgängern, Abstellanlagen für Fahrräder (auf einen Pkw-Stellplatz passen bis zu 8 Räder)
- › Außengastronomie zur Belebung der Straßenräume über den gesamten Tages- und Abendverlauf hinweg und Warenpräsentation der Einzelhändler vor ihren Läden.

Lebenswerte Quartiere

- › Temporäre Sommerstraßen mit Aktionen, Aufenthaltsmöglichkeiten, Begrünung und Wasser in der Überschen Innenstadt (z.B. in der Freiburgstraße, der Kaiserstraße oder am Rathenau-/ Ebertplatz) organisieren
- › Nahversorgungsangebote in den Quartieren erhalten
- › Quartierszentren reaktivieren und aufwerten
- › Erreichbarkeit von Bushaltestellen sicherstellen
- › Gestaltung von Straßenräumen, Einmündungen, Kreuzungsbereichen



## MOBILITÄTSKULTUR, ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

### STRATEGIE

### MASSNAHME

Neue Mobilität erleben

- › (regelmäßige) Anlässe für Events und Kommunikation generieren (bspw. Europäische Woche der Mobilität)
- › Events und Pop-up Aktionen zum Thema Mobilität durchführen (z.B. Fahrradausstellung, E-Bikes testen) und durch Öffentlichkeitsarbeit begleiten
- › Verkehrsversuche durchführen, um die Wirkung von Maßnahmen zu testen
- › Bürgerengagement einbinden, Kooperation mit Schulen und Vereinen: bspw. Projektwoche Mobilität an den Schulen oder die Bewirtung durch Vereine / Gewerbeverein während einer Pop-up Aktion
- › Bei erfolgreichen Aktionen das Angebot verstetigen

Neue Mobilität kommunizieren und gestalten

- › Neubürgerpaket einführen, das neben Informationen zum regionalen und lokalen ÖPNV und zum Parkraumkonzept auch eine Radroutenkarte, eine Freifahrt für den Bus (Schnupperticket) und das (künftige) Carsharing Angebot sowie Ansprechpartner aus der Verwaltung, vom Verkehrsverbund, der Tourismusregion, vom ADFC und weiteren lokalen Akteuren enthält
- › Fahrgemeinschaften unterstützen: über die PR-Kanäle der Stadt Mitfahrportale aktiv bewerben (bspw. pendlerportal.com, pendla.com oder pendlernetz.de. Einzelne Portale bieten Kooperationen mit Kommunen
- › Mobilitätsmarke Tuttlingen entwickeln: eine Marke, ein Symbol, ein Wort oder eine Farbgebung kommunizieren, die dann die Verbindung zwischen einem Mobilitätsangebot und dem (künftigen) Nutzer sein kann, den Wiedererkennungswert stärkt und Identifikation ermöglicht
- › Kommunikationskampagne zum Thema Verkehrssicherheit und Rücksichtnahme: Auf Gefahren aufmerksam machen, Parken in zweiter Reihe, Dooring, Kopfhörer / Musik, Smartphone, Rotlichtverstöße, Schulwegsicherheit, Verkehrserziehung und -aufklärung
- › Verbände und Vereine für die neue Mobilitätsstrategie gewinnen, bspw. Argumente an die Hand geben für mehr Fuß- und Radverkehr und eine bessere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- › Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept und der Beteiligung mit Pressearbeit und Verbreitung in den sozialen Medien sichtbar machen

Zentrale autoarme Wohnquartiere

- › Bei Entwicklung des Sanierungsgebietes Sonnenbuckel / Hinterm Bild durch Sharing Angebote und eine gute ÖV-Anbindung die Anzahl erforderlicher Stellplätze reduzieren.
- › Bestandsgebiete mit hohem Parkdruck mit Mobilitätspunkten (Abstellanlagen und Sharing-Angebote) ausstatten

## IMPLEMENTIERUNG, EVALUIERUNG, VERSTETIGUNG

### STRATEGIE

### MASSNAHME

Dauerhaftes Monitoring aller Verkehrsträger

- › Nicht nur den Kfz-Verkehr, sondern auch das Radverkehrsaufkommen in regelmäßigen Abständen erfassen und Stadtradel-Tracking Daten auswerten, um Maßnahmen priorisieren zu können
- › Fahrgastzahlen im ÖPNV kontinuierlich erfassen und auswerten
- › Parkhausbelegungen regelmäßig auswerten, um Politik und Verwaltung eine fundierte Entscheidungsgrundlage für Tarif- und Kooperationskonzepte und die Diskussion um Erweiterung des Parkraumangebotes zu liefern.





## MITTELFRISTIG: BIS 2030

# FUSS- UND RADVERKEHR

STRATEGIE	MASSNAHME
Sicheres und attraktives Hauptfußwegenetz	› Hauptfußwegenetz kontinuierlich ausbauen, pflegen und instandhalten.
Fußgängerfreundliche Querungen	› Ergänzung fehlender Fußgängerfurten an LSA (siehe Plangrafik) › Aufgepflasterte Mittelstreifen als Querungshilfen an Straßen mit Quellen und Zielen entlang des Straßenverlaufs (z.B. Gastronomie und Einzelhandel) oder zum Verhindern von Überholvorgängen (Weimarstraße Radverkehr, Bahnhofstraße vor Stadtgarten ÖPNV)
Gepflegte und sichere Treppen und Rampen	› Aufstiegshilfen und Sitzmöglichkeiten installieren an folgenden Stellen im Stadtgebiet (Auswahl) › Sonnenbuckel › Mohlstraße / Stuttgarter Straße – Himmelstreppe › Treppe / Aufstiege zum Klinikum Neuhauser Straße / Zeppelinstraße, Schloßleweg / Klinikum › Möhringer Vorstadt: Donaueschinger Straße / Unter Jennung / Heiligtal › Ehem. Fußweg zwischen Ettlensgart und dem Abstieg zum Tierheim (wieder herstellen)
Kontinuierlich ergänzte Radverkehrsinfrastruktur	› Schließen von Netzlücken (wo möglich Radfahren gegen die Einbahnstraße)
Planung & Bau Vorrangnetz Radverkehr	› Vorrangroute Ost (Umlandstraße) umsetzen › Lösung für die Radverkehrsführung im Bereich ZOB und Anbindung Fahrradstraße Umlandstraße an die Innenstadt finden
Sichere, planfreie Querungen für den Radverkehr	› Donaubrücke parallel zur Bahnlinie als Teil einer neuen Alltagspendleroute zwischen Möhringen und Tuttlingen realisieren › Anbindung Unterführung zwischen Schulzentrum und Nordstadt, Zweirichtungsradweg entlang der Stuttgarter Straße zwischen Unterführung und Mohlstraße

# ÖFFENTLICHER VERKEHR

STRATEGIE	MASSNAHME
Maßgeschneiderter ÖPNV	› Planung und Einführung eines innovativen ÖPNV-Angebots mit flexiblen Bedienformen wie On-Demand-Verkehre ohne festen Fahrplan, um Querverbindungen, die im Linienverkehr nicht abgebildet sind, zu gewährleisten und um in Nebenverkehrszeiten die Erreichbarkeit der Quartiere zu verbessern. › Umsetzung der Planung zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuches zunächst für ein begrenztes Gebiet und über einen gewissen Zeitraum. Akzeptanz und Nutzung evaluieren. Bei Erfolg sollte das Angebot auf weitere Teile des Stadtgebietes oder Bedienzeiträume ausgeweitet werden. › Einfache App- oder telefonbasierte Zugänge schaffen: Der Fahrtwunsch kann flexibel per App / telefonisch angefordert werden, ein Algorithmus berechnet individuellen Fahrweg, der möglichst viele andere Fahrtanfragen bündelt. Das Fahrzeug (Kleinbus mit klimafreundlichem Antrieb) wird mit anderen geteilt, deren Ziel auf dem Fahrtweg liegt, Tarif und Bedienqualität in den Tarifverbund integrieren.
Attraktive Haltestellen und Bahnhöfe	› Der Ringzug-Haltepunkt Tuttlingen Stadtmitte benötigt eine gesicherte Quermöglichkeit der Stuttgarter Straße. Es eignet sich eine Querungshilfe in direkter Verlängerung des Rathaussteiges kombiniert mit einem adäquaten Straßenbelag zur Verkehrsberuhigung. Die barrierefreie Verbindung zwischen Innenstadt und Nordstadt kann dann über einen Aufzug vom Bahnsteig zum Sonnenbuckel erfolgen. Bei (langfristiger) Realisierung der Kfz-Unterführung ist auch ein Zugang von Westen aus (Poststeg) parallel zum Gleis möglich.
Sharing-Angebote	› Bei Einführung von E-Scootern das Abstellen der Roller an festen Stationen über Sondernutzungsregelungen steuern. › Ein öffentliches Carsharing-Angebot, zunächst mit wenigen ausgewählten Stationen am Bahnhof und in der Innenstadt etablieren und Nutzungstarif für Zeitkartenbesitzer vergünstigen. › Die sukzessive Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge und die Öffnung der Flotte im Rahmen eines Carsharing Angebotes für die Öffentlichkeit bei der Auswahl des Anbieters berücksichtigen.
Kundenorientiertes Qualitätsmanagement, Kommunikation und Vertrieb	› Den neuen Haltepunkt Stadtmitte bei Kunden des Einzelhandels und der Gastronomie aktiv bewerben. Möglich wäre, die Einkaufs-Quittung oder das Parkticket beim nächsten Besuch der Innenstadt als Gutschein für einen Fahrschein einzulösen. › Neue Haltepunkte bei der Stadtentwicklung berücksichtigen: Bei Weiterentwicklung der Nordstadt in Richtung Osten Realisierung des Haltepunkts Schmelze mit kurzen und attraktiven Wegeverbindungen.



**MITTELFRISTIG:  
BIS 2030**

## MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

### STRATEGIE

### MASSNAHME

Kfz-Verkehr auf Hauptachsen konzentriert

› Unterführung der Bahntrasse Stuttgarter Straße:  
Die Taktverdichtung des Ringzuges / der Donautalbahn und der neue Haltepunkt werden zu häufigeren und längeren Schrankenschließzeiten am Bahnübergang führen. Um den Kfz-Verkehr zu beschleunigen und eine planfreie Querung der Stuttgarter Straße für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen, sollte eine Unterquerung der Bahntrasse geprüft werden.

Gesteuerter Parksuchverkehr

› Parkhaus TuWass / Bahnhof als Ersatz für Parkraum in der Weimarstraße / Innenstadt mit zielgruppenorientierten Tarifmodellen.

Flüssiger Kfz-Verkehr

› Nendinger Allee verkehrsberuhigen, sobald dort neue Nutzungen entstehen

## UMLANDMOBILITÄT

### STRATEGIE

### MASSNAHME

Regional vernetzt im öffentlichen Verkehr

› Angebotsverbesserung im landesweiten SPNV innerstädtisch spiegeln: Flexible Bedienformen vom Bahnhof Tuttlingen in den Schwachverkehrszeiten und ein regelmäßiger, mindestens stündlicher Takt von 5:00 bis 24:00 Uhr, wie ihn das Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg vorsieht, ist Voraussetzung für einen höheren ÖPNV-Anteil insbesondere bei Pendlern.  
› Bei Entwicklung und Aufsidlung des Gewerbegebietes Gänsäcker Donautech einen neuen Haltepunkt entlang der Bahnstrecke Tuttlingen - Engen - Singen prüfen.

Überörtliche Radrouten

› Radweg Richtung Neuhausen / take-off GewerbePark (Trassenfindung vorantreiben, Finanzierung klären, Flächenverfügbarkeit sichern)  
› Radschnellweg Schweningen-Tuttlingen über Eßlingen

## STADTGESTALTUNG UND -ENTWICKLUNG

### STRATEGIE

### MASSNAHME

lebenswerte Ortsdurchfahrten

› Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung temporär einrichten, um Wirkung zu die verkehrlichen Auswirkungen in Varianten zu testen und eine sachliche Diskussionsgrundlage für teuren Vollumbau zu liefern  
› Ortsmitte Nendingen verkehrsberuhigen und gestalten (s. Pilotprojekt)  
› Ortsmitte Möhringen verkehrsberuhigen und Parken neu ordnen  
› Folgende Maßnahmen situativ an stark befahrenen und bewohnten Hauptverkehrsstraßen in Tuttlingen umsetzen:  
› Reduzierung des Straßenraums für Kfz  
› Keine Mittelleitlinie als optischer Beschleuniger, stattdessen wo möglich aufgepflasterter Mittelbereich, um Queren über gesamte Länge zu ermöglichen  
› Buskaps statt Busbuchten  
› Genügend sichere Querungsstellen  
› Beleuchtungskonzept für mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität  
› Begrünung des Straßenraumes



**LANGFRISTIG:**  
NACH 2030

## MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

### STRATEGIE

Kfz-Verkehr auf Hauptachsen konzentriert

### MASSNAHME

› Innerstädtischen Durchgangsverkehr vermeiden durch Bau einer attraktiven Umfahrung der Stuttgarter Straße: Untersuchung Rußberg-tunnel

## STADTGESTALTUNG UND -ENTWICKLUNG

### STRATEGIE

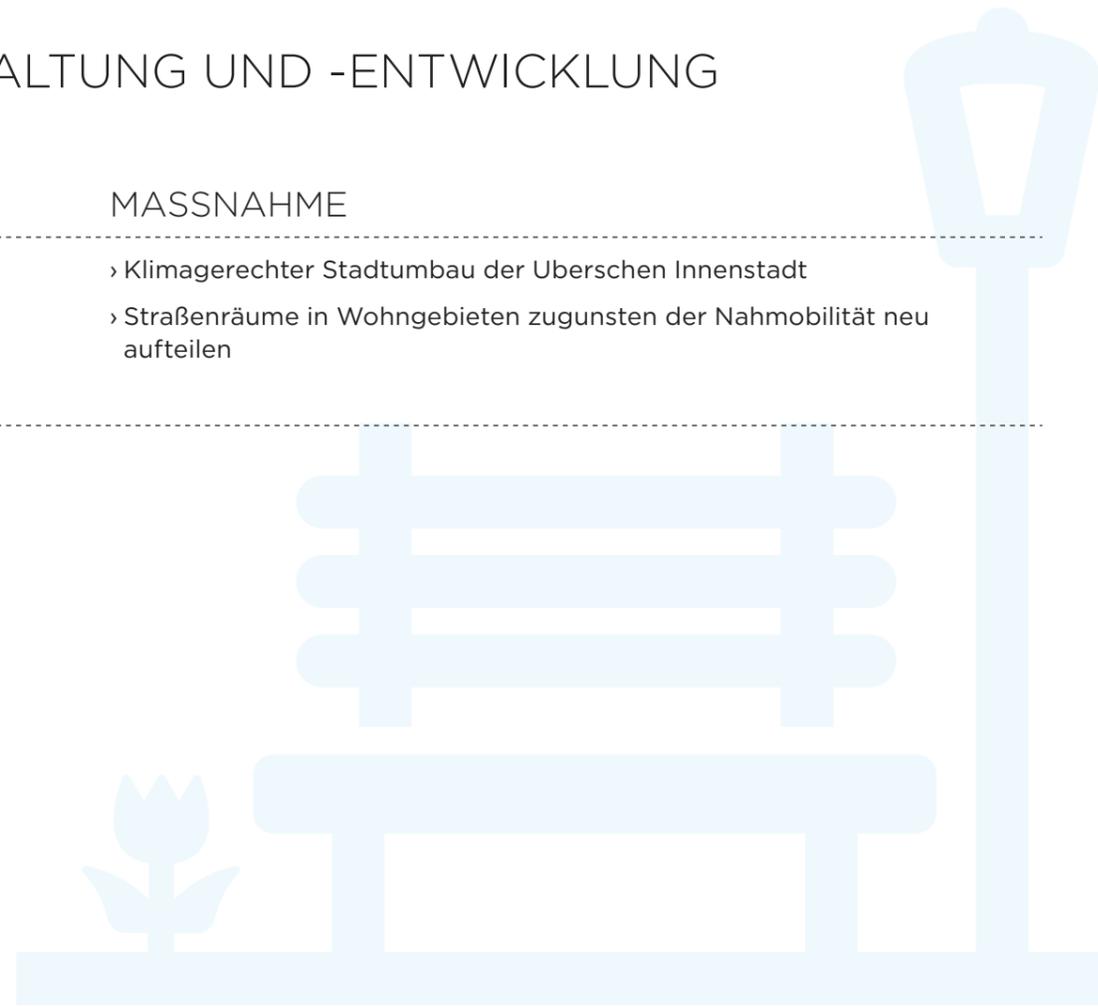
lebenswerte Quartiere

### MASSNAHME

› Klimagerechter Stadtumbau der Überschen Innenstadt  
› Straßenräume in Wohngebieten zugunsten der Nahmobilität neu aufteilen



Bildquelle: Stadtverwaltung Tuttlingen

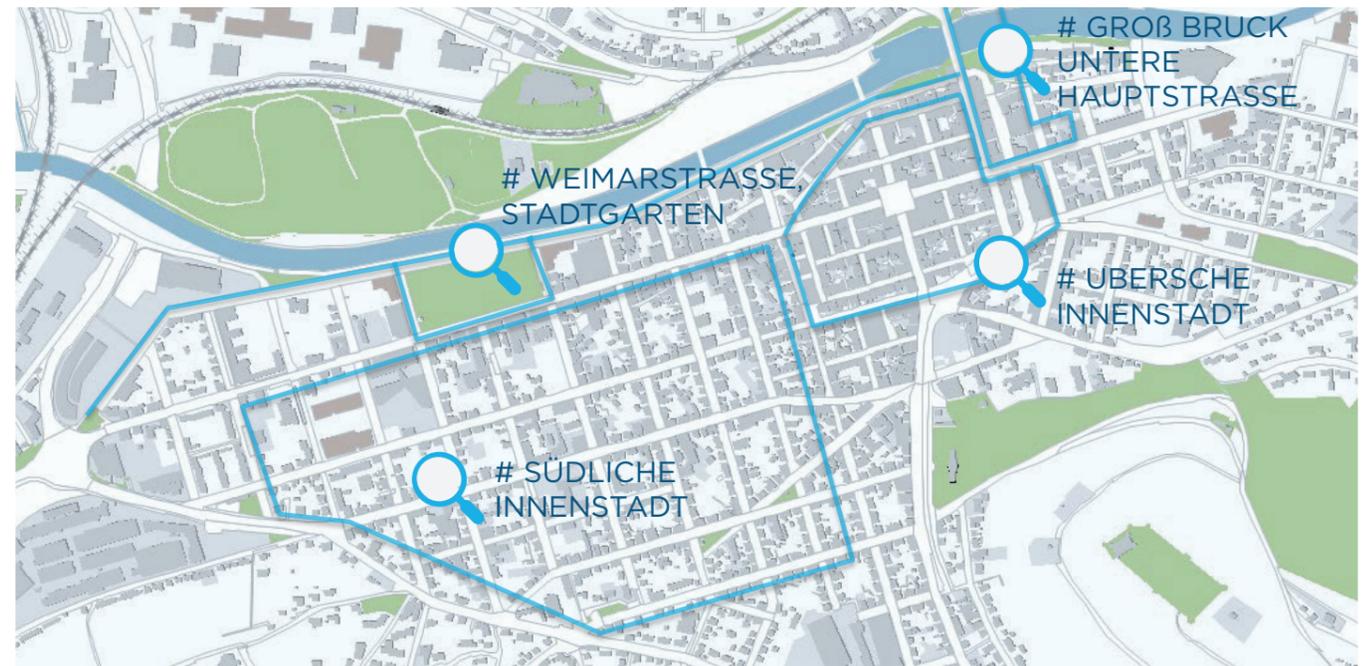


# FOKUSRAUM INNENSTADT

Die Innenstadt Tuttlingens erfüllt vielerlei Funktionen - sie ist Treffpunkt, Wohn- und Arbeitsort, Einkaufsort und Ort sozialen und kulturellen Lebens. In den Expertengesprächen und Beteiligungs-Workshops wurden Wünsche nach einer Neuordnung der innerstädtischen Räume geäußert (Stichwort ‚autofreie Innenstadt‘), die hier zu Prämissen einer geänderten Verkehrsführung für die Innenstadt verarbeitet worden sind:

Alle Verkehrsteilnehmer fühlen sich sicherer auf voneinander getrennt geführten Routen. Somit wurde die Definition von sicheren Vorrangachsen für alle Verkehrsarten, also Haupttrouten für den Fuß- und Radverkehr sowie die Konzentration des Kfz-Verkehr auf Hauptachsen entlang der Parkhäuser und außerhalb der Überschen Innenstadt als eine der wesentlichen Aufgaben an das Mobilitätskonzept formuliert.

## TRENNUNG DER VERKEHRSARTEN



## PRÄMISSEN EINER GEÄNDERTEN VERKEHRSFÜHRUNG

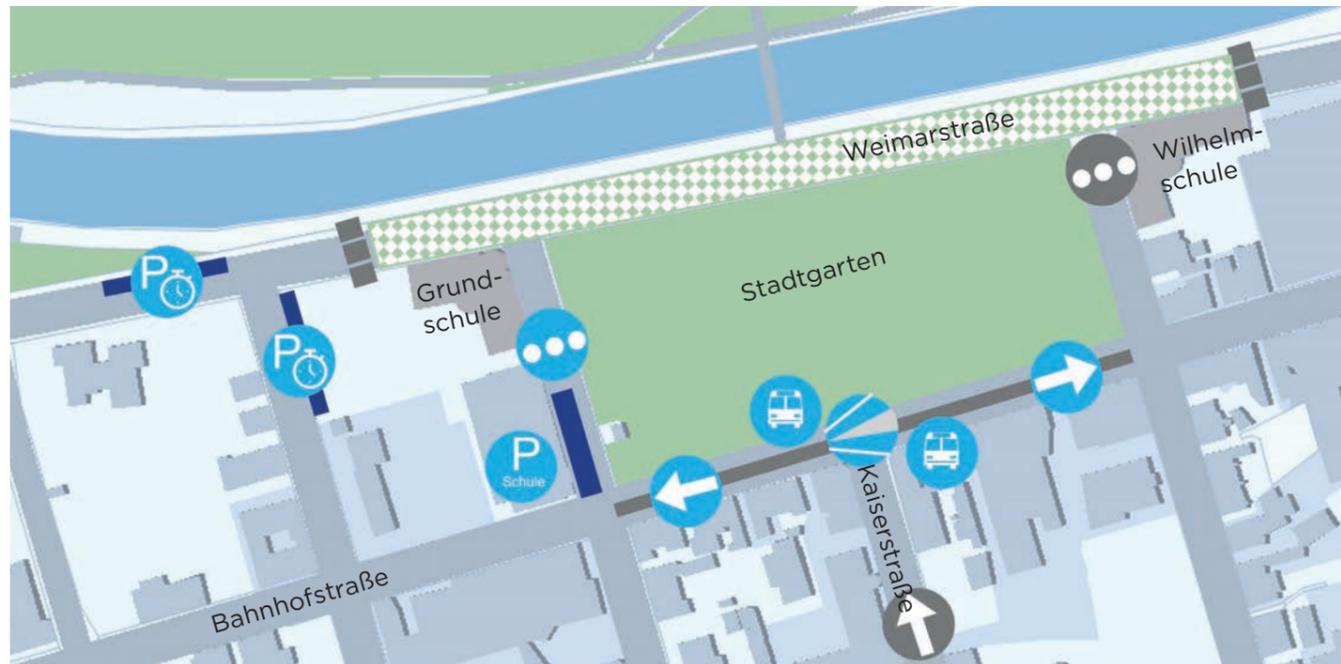
Insbesondere die geänderte Verkehrsführung in der Weimarstraße zusammen mit einer Umgestaltung des südlichen Donaufufers und des Stadtgartens birgt großes städtebauliches Potenzial, zu einem identitätsstiftenden Freiraum mitten in der Stadt zu werden - als urbanes Pendant zum Donaupark.

Es wurden Umsetzungsschritte erarbeitet, die das Prinzip der Trennung der Verkehrsarten verfolgen und jeweils ein in sich schlüssiges Konzept darstellen, aufeinander aufbauen und in zeitlicher Abfolge gestaffelt nach und nach umgesetzt werden können. Es handelt sich hierbei um Planungsansätze, die noch nicht tiefergehend auf ihre technische Umsetzbarkeit und Leistungsfähigkeit geprüft worden sind. Insbesondere weitreichende Umsetzungsschritte erfordern das, was sie gleichzeitig unterstützen: eine langfristige Reduktion des Kfz-Verkehrs.

Statt im Gießkannenprinzip jede Straße nach allen Kriterien aufzuwerten, ist es sinnvoll, Aktivitäten räumlich zu bündeln. Die einzelnen oben abgebildeten Bereiche innerhalb der Kernstadt sollen künftig unterschiedliche Funktionen erfüllen und werden deshalb nach der Beschreibung der Umsetzungsschritte noch einmal für sich betrachtet.

# # ACHSEN FÜR NAHMOBILITÄT UND ÖPNV: WEIMARSTRASSE, STADTGARTEN

Die Weimarstraße wird zu einer Nahmobilitätsachse, einer attraktiven und sicheren Ost-West-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr entlang der Donau. Das Donauufer im Bereich der Überschen Innenstadt wird zum verkehrsberuhigten Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität, die attraktive Lage der Innenstadt am Donauufer wird erlebbar. Der Stadtgarten wird aus der Südstadt besser und sicherer erreichbar und somit von Anwohnern, die selbst keinen Garten haben, als Aufenthalts- und Begegnungsort genutzt.



## ZIELE WEIMARSTRASSE

- › Schulwegsicherheit
- › attraktive Radroute zw. Bahnhof und Innenstadt, Fortführung der Unterführung am Aesculap-Platz
- › Trennung Fuß- und Radverkehr, attraktive Nahmobilitätsachse
- › Stadt- und Donauraum vernetzen
- › Aufenthaltsqualität verbessern
- › Verkehrsberuhigung, Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsmengen, Durchgangsverkehr vermeiden

Um diese Ziele zu erreichen, kommen folgende verkehrliche Maßnahmen in Frage, die entweder voneinander unabhängig oder kombiniert realisiert werden können und teilweise aufeinander aufbauen. Bei der Entscheidung darüber, welche der Maßnahmen realisiert werden, sollten die vorgenannten Ziele stets im Blick bleiben und eine offene Diskussion mit den Bürgern geführt werden. Ein Verkehrsversuch dient dazu, die Vorteile der Verkehrsberuhigung erlebbar zu machen.

## MASSNAHMEN WEIMARSTRASSE

- › Modalfilter in der Weimarstraße, entweder im Bereich Stadtgarten inkl. Schulen oder ab Einmündung Karlstraße (aus Ri. Osten kommend dann nur noch Linksabbiegen in Karlstraße möglich, Zufahrt zum Parkhaus Röther bleibt gewährleistet)
- › zwischen Olgastr. / Karlstr. und Groß' Bruck Freigabe der Weimarstr. in beide Fahrtrichtungen, Umgestaltung und Einbeziehung in den verkehrsberuhigten Bereich (Tempo 20) der Überschen Innenstadt
- › alternativ: Einbahnstraße zwischen Olgastr. / Karlstr. und Groß Bruck in Richtung Osten
- › Parkraum neu organisieren: Kein Parken auf den Gehwegen, Parken zeitlich begrenzen, Gebühren staffeln
- › Widmung als Fahrradstraße auf der gesamten Länge (ohne Kfz Verkehr und damit ohne straßenbegleitendes Parken, Zufahrt für Anlieger gewähren)

## ZIELE BAHNHOFSTRASSE IM BEREICH STADTGARTEN

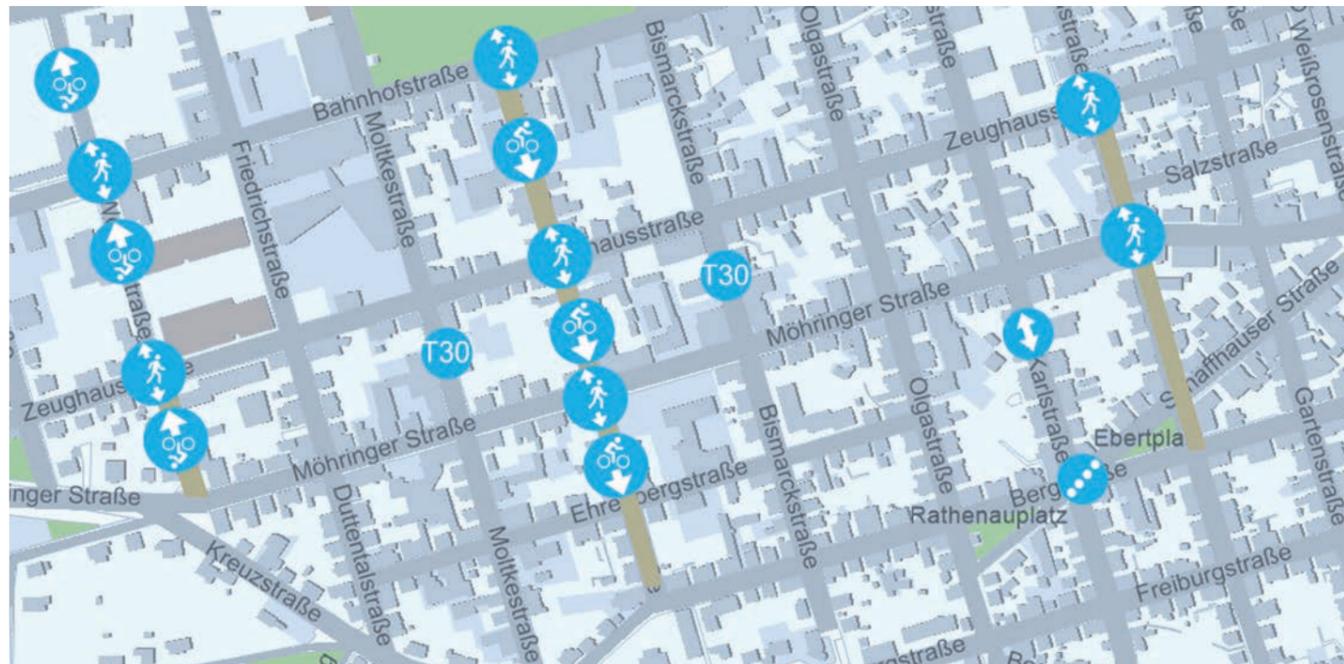
- › Die Bahnhofstraße weiter als ‚Tuttlinger Meile‘ aufwerten
- › Bahnhofstraße weitgehend dem ÖPNV vorbehalten und damit ÖPNV beschleunigen
- › Durchgangsverkehr vermeiden
- › Erreichbarkeit für Anlieger und Kunden beibehalten
- › Zugänglichkeit des Stadtgartens und des Donauufers aus der südwestlichen Innenstadt verbessern

## MASSNAHMEN BAHNHOFSTRASSE

- › Gegenläufige Einbahnstraßen in der Bahnhofstraße im Bereich Stadtgarten (von der Kaiserstraße kommend), um Durchgangsverkehr zu vermeiden
- › Aufpflasterung oder Querungshilfen im Bereich der Haltestellen, um das Überholen der haltenden Busse zu erschweren
- › Abhängen der nördlichen Moltkestraße (vor dem Zebrastreifen)
- › Senkrechtparken in der Moltkestraße am Stadtgarten für Wilhelmschule
- › Kurzzeitparken für bringende / abholende Eltern in der Weimarstraße und Friedrichstraße zulassen

# # EINLADENDES WOHNUMFELD: SÜDLICHE INNENSTADT

Die südliche Innenstadt ist vergleichsweise dicht bebaut. Viele Bewohner haben keine privaten Gärten. Die rasterförmigen Straßenräume sind meist beidseitig beparkt, Gehwege sind ebenso wie der Straßenraum asphaltiert, nur sehr vereinzelt sind Straßenräume begrünt. Im Sommer ist aufgrund der Kessellage und der fehlenden Bäume mit Überhitzung zu rechnen. Viele der rasterförmigen Straßen wirken monoton und laden nicht zum Zu-Fuß-Gehen oder Radfahren ein. Das Potenzial ist jedoch groß, denn die Distanzen zu den wichtigsten Zielen innerhalb der Stadt sind kurz.



## ZIELE

- › Gestaltung der Straßenräume und öffentlichen Räume, um die Chancen der stadträumlichen Aufwertung erlebbar zu machen und damit Akzeptanz für restriktive verkehrliche Maßnahmen zu schaffen.
- › Verkehrsberuhigung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- › Querungen sicher gestalten
- › Überhitzung durch Begrünung der Straßenräume vermeiden
- › Besondere Förderung des Zu-Fuß-Gehens und Radfahrens aufgrund der Nähe zur Kernstadt

Folgende Maßnahmen sollten zunächst auf den wichtigsten Fuß- und Radverbindungsachsen Kaiserstraße, Werderstraße und Wilhelmstraße, langfristig aber auf weiteren Straßen der südlichen Innenstadt umgesetzt werden:



## DIAGONALSPERRE / FRANKFURT

Diagonalsperren oder sog. Modalfilter werden bereits vielerorts eingesetzt, darunter in Potsdam, Berlin, Frankfurt / Main, uvm. Die guten Erfahrungen führen dazu, dass diese Maßnahme zur Verkehrsberuhigung mehr und mehr zur Anwendung kommt. Schleichverkehre durch Wohngebiete als Abkürzung oder zur Umfahrung von roten Ampeln werden verhindert. Der Fuß- und Radverkehr kann dennoch den kürzesten Weg nehmen und die Gebäude bleiben für z.B. Müllabfuhr und Rettungsdienste erreichbar. Die Durchfahrtsgeschwindigkeit wird vermindert und die Sicherheit damit erhöht.

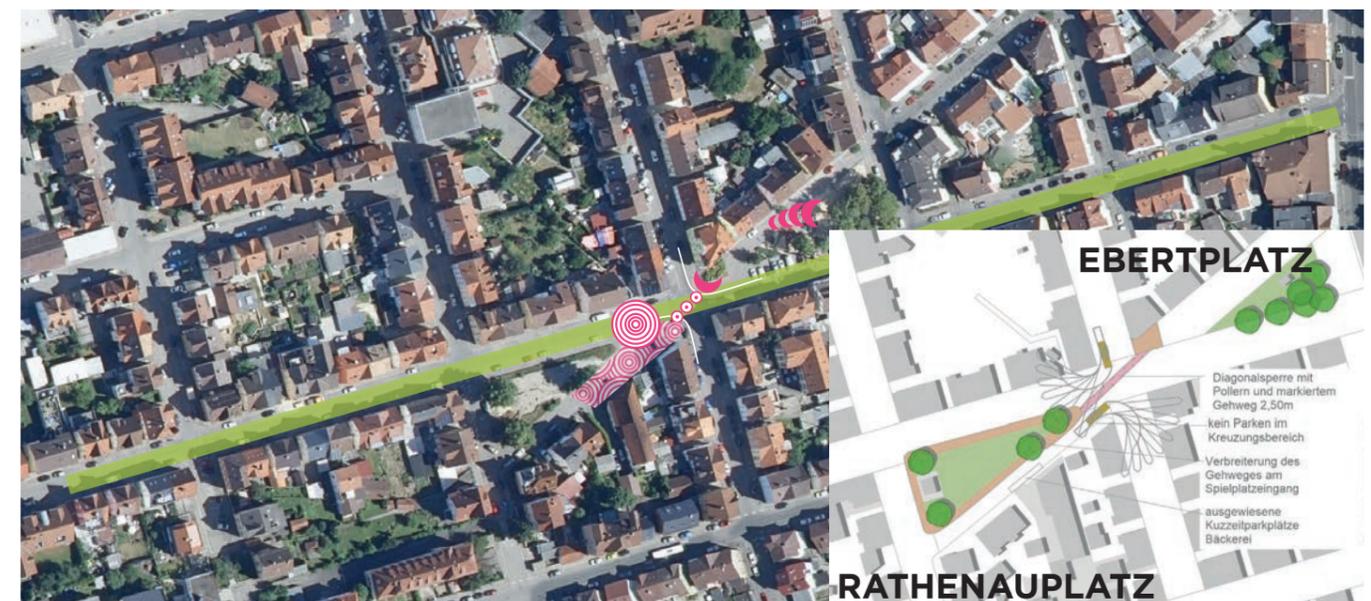


## COOLE STRASSEN / WIEN

In Quartieren mit dichter Bebauung ist der öffentliche Freiraum häufig begrenzt, private Gärten sind rar. Hier werden im Sommer Straßen für fahrende und parkende Fahrzeuge gesperrt und für die Nutzung durch Anwohner und für die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs freigegeben. Die Idee lebt von Bürgerengagement in Form von Bepflanzung und Aktionen der Anwohner. Die Stadt Wien stellt Wasser für Menschen und Bepflanzung bereit. Coole Straßen wirken gegen Überhitzung durch parkende Pkw und bieten mehr Aufenthaltsqualität und Raum für Begegnung. Auch in München („Sommerstraßen“) wurde dieser Ansatz übernommen.

## MASSNAHMEN

- › An Kreuzungen mit der Zeughausstraße, der Möhringer Straße und der Bahnhofstraße beidseitig übersichtliche und sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer
- › Neuaufteilung des i.d.R. 15m breiten Straßenraums zugunsten von Begrünung und ausreichend breiter Bereiche für Fußgänger und Radfahrer, Begrenzung der Fahrbahnbreite auf 5,50 m
- › Reduktion des Parkens, versetzte ‚Flexzonen‘, die mit Bäumen unterteilt sind und unterschiedlich genutzt werden: Abstellflächen für Fahrräder, Lastenräder oder E-Scooter, Sitzmöglichkeiten, Ladezonen, Quartiers-Paketfächer, Außengastronomie-Bereiche, vorgezogene Gehwegsnasen zur sicheren Querung, Stellplätze, Pflanzzonen.
- › Radfahren gegen die Einbahnstraße
- › Auf den Straßenabschnitten zwischen Zeughaus- und Möhringer Straße Tempo 30
- › Gehwegpflaster und abschnittsweise Aufpflasterung der Straßenfläche, um Achsen optisch zu gliedern und die Geschwindigkeit zu senken
- › Sichere Querung insbesondere für spielende Kinder zwischen Rathenauplatz und Ebertplatz durch einen Modalfilter bei gleichzeitiger Durchlässigkeit für den Radverkehr, damit Stärkung der Radverbindung Bergstraße
- › Verkehrsberuhigung rund um diese beiden belebten Plätze und Gestaltung des umliegenden Straßenraums. Freigabe der Karlstraße südlich der Möhringer Straße im Gegenverkehr
- › Temporäre Aktionen wie bspw. Sommerstraßen



# # GESTALTETES ENTREE ZUR INNENSTADT: GROSS BRUCK UND UNTERE HAUPTSTRASSE

Die Groß Bruck ist das Entree zur verkehrsberuhigten Innenstadt. Das sollte für alle Verkehrsteilnehmer klar erkennbar sein. Das am nördlichen Donauufer gelegene städtebauliche Sanierungsgebiet Sonnenbuckel und der zukünftige Ringzughalt ‚Stadtmitte‘ sind Chance und Notwendigkeit zugleich, den Knotenpunkt Stuttgarter Straße - Untere Hauptstraße fußgänger- und radverkehrsfriendly umzubauen. Die verkehrsberuhigte, einladende Gestaltung sollte über die Gross Bruck auf der Unteren Hauptstraße fortgesetzt werden.

Die heutige Aufteilung des Straßenraumes, die Signalisierung zugunsten des Kfz-Verkehrs und die Ausweisung als Tempo 30-Zone ohne eine entsprechende Gestaltung im weiteren Verlauf erwecken den Eindruck, dass Fußgänger und Radfahrer sich dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr unterordnen müssen.

## ZIELE

- › Attraktivierung Innenstadtentree
- › Verkehrsberuhigung
- › fußgänger- und radverkehrsfriendlye Gestaltung des Knotenpunkts Stuttgarter Straße - Untere Hauptstraße
- › barrierefreie Querungsmöglichkeiten für die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt vom Parkhaus Stadtmitte
- › Aufwertung des Knotenpunkts Untere Hauptstraße / Am Seltenbach / Weimarstraße
- › Attraktivierung der Erdgeschossnutzungen im Verlauf der Unteren Hauptstraße
- › Durchgehende Radführung entlang der Donau zwischen Hinter den Wöhrden und Weimarstraße sowie in Nord-Süd-Richtung via Groß Bruck

Folgende Maßnahmen werden empfohlen, um den Bereich weitestgehend frei von Durchgangsverkehr zu halten und eine klare Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs zu erreichen:



## MASSNAHMEN

- › Linksabbiegen von der Ludwigstaler Straße in die Gießstraße, um alternative Einfahrt in die Innenstadt über die Alleenbrücke zu ermöglichen
- › Neuaufteilung der Verkehrsfläche auf der Groß Bruck, um diese als Entree der verkehrsberuhigten Innenstadt zu betonen. Reduzierung auf zwei Fahrstreifen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs
- › Neuplanung des Knotenpunktes Untere Hauptstraße / Am Seltenbach / Weimarstraße hinsichtlich aller Verkehrsarten: direkte und barrierefreie Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer im Verlauf der Ost-West-Achse, Radfahrstreifen / Schutzstreifen im Rückstaubereich des Knotenpunktes und vorgezogene Aufstellflächen, ÖPNV berücksichtigen
- › Gestaltung der Unteren Hauptstraße: statt straßenbegleitendem Parken auf westlicher Seite Flexzone mit Abstellplätzen für Fahrräder etc., Lieferzone und Bereichen für Außengastronomie
- › Sichere Querung der Unteren Hauptstraße über ganze Länge ermöglichen (z.B. durch aufgepflasterten Mittelbereich)
- › Integration der Unteren Hauptstraße in den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone)



## UMGESTALTUNG STRASSENRAUM / HAMBURG

Die Osterstraße, eine belebte Geschäftsstraße in Hamburg, wurde zugunsten des Fuß- und Radverkehrs neu gestaltet. Das Stellplatzangebot wurde deutlich reduziert, so konnten sichere Radverkehrsanlagen gebaut werden, durch gepflasterte Mittelstreifen und Querungshilfen können Fußgänger nun die Straße auf ihrer ganzen Länge sicher queren, ohne an einzelnen ausgewählten Punkten an Ampeln auf Grün warten zu müssen. Die Kfz-Geschwindigkeit wurde hierdurch deutlich reduziert und die Sicherheit erhöht (50% weniger Unfälle). Nach der Neugestaltung waren 60% bis 100% mehr Fußgänger und Radfahrer unterwegs.



## NEUAUFTEILUNG VON VERKEHRSFLÄCHEN / ARNSBERG

Die Klosterbrücke war eine vierspurige Verkehrsachse und bot ein tristes Bild mit hoher Trennwirkung und ohne jede Aufenthaltsqualität. Bei der Neugestaltung der Brücke mit weiten Seitenräumen und großzügigen Sitzmöglichkeiten wurden die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern in den Fokus gerückt sowie Handel und Gastronomie gestärkt. Der Kfz-Verkehr wurde durch die Reduzierung der Fahrspuren zugunsten von Fahrradschutzstreifen und durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h beruhigt. Kreisverkehre sorgen für einen verbesserten Verkehrsfluss. An den Zufahrten wurden neue Fußgängerüberwege angelegt, die in Verbindung mit den langgezogenen Mittelinseln sicheres Queren ermöglichen.

Bildquelle:  
pp als pesch partner architekten stadtplaner GmbH

# # ATTRAKTIVER AUFENTHALT: UBERSCHE INNENSTADT

Die Ubersche Innenstadt ist im Kernbereich hochwertig gestaltet und hat eine hohe Aufenthaltsqualität. Abseits der Fußgängerzone wird sie jedoch dicht beparkt, die Gehwege sind schmal oder nicht vorhanden, zahlreiche Ladenlokale stehen leer und einige Gebäude sind unsaniert.

Diese Straßenräume sollten zu attraktiven und sicheren Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet werden. Das bedingt eine Neuaufteilung und -gestaltung der Straßen, eine Vermeidung von Durchgangs-, Parksuch- und Schleichverkehren durch entsprechende Verkehrsführung und die Beschränkung der Parkberechtigung ausschließlich für Bewohner, Lieferverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen, um Parksuchverkehr zu vermeiden.

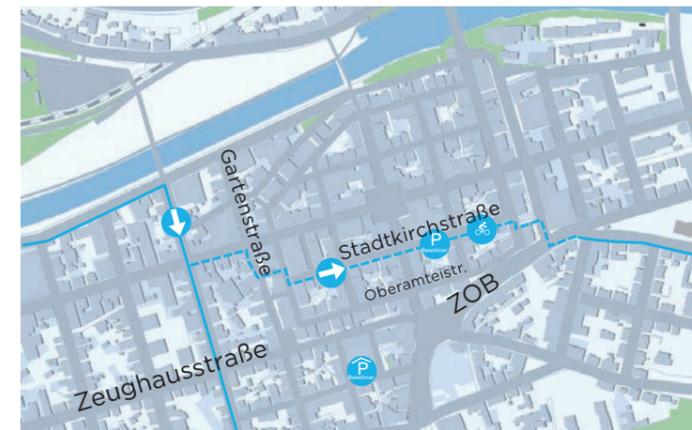
## ZIELE

- › Aufwertung der Straßenräume abseits der Fußgängerzone
- › Alternative Ost-West Routen für Radverkehr (Vermeidung Konflikte mit Fußgängern in der Fußgängerzone / an Markttagen, Vermeidung Konflikte im Bereich ZOB)
- › Fußverkehr im Mischverkehr ermöglichen
- › Schleichverkehre zwischen Königstraße und Zeughausstraße unterbinden
- › Anwohnerparken, Lieferverkehre und Parken für mobilitätseingeschränkte Personen ermöglichen
- › Parksuchverkehre vermeiden

## MASSNAHMEN

- › Fahrtrichtung der Einbahnstraßen Oberamteistraße und Stadtkirchstraße) abschnittsweise umkehren
- › Parken für Bewohner erlauben, für Kunden und Besucher massiv einschränken
- › Schrittweiser Umbau der Straßenräume, um Fußgänger, Radfahrer und den verbleibenden Kfz-Verker im Mischverkehr zu führen.
- › Fahrradroute durch die Innenstadt festlegen, beschildern und kommunizieren

## RADVERKEHRSFÜHRUNG INNENSTADT OPTION 1



- › Stadtkirchstraße als Fahrradstraße
- › Stadtkirchstraße ausschließlich Bewohnerparken zur Vermeidung von Parksuchverkehr
- › Mittelfristig: Parkangebot im Parkhaus für Bewohner, absolutes Halteverbot und Umgestaltung
- › Einbahnstraßenregelung anpassen in Stadtkirchstraße, Oberamteistraße und Wilhelmstraße zur Vermeidung von Schleichverkehren
- › Aufweitung des Innenradius Kreuzung Oberamteistraße / Schulstraße

## RADVERKEHRSFÜHRUNG INNENSTADT OPTION 2

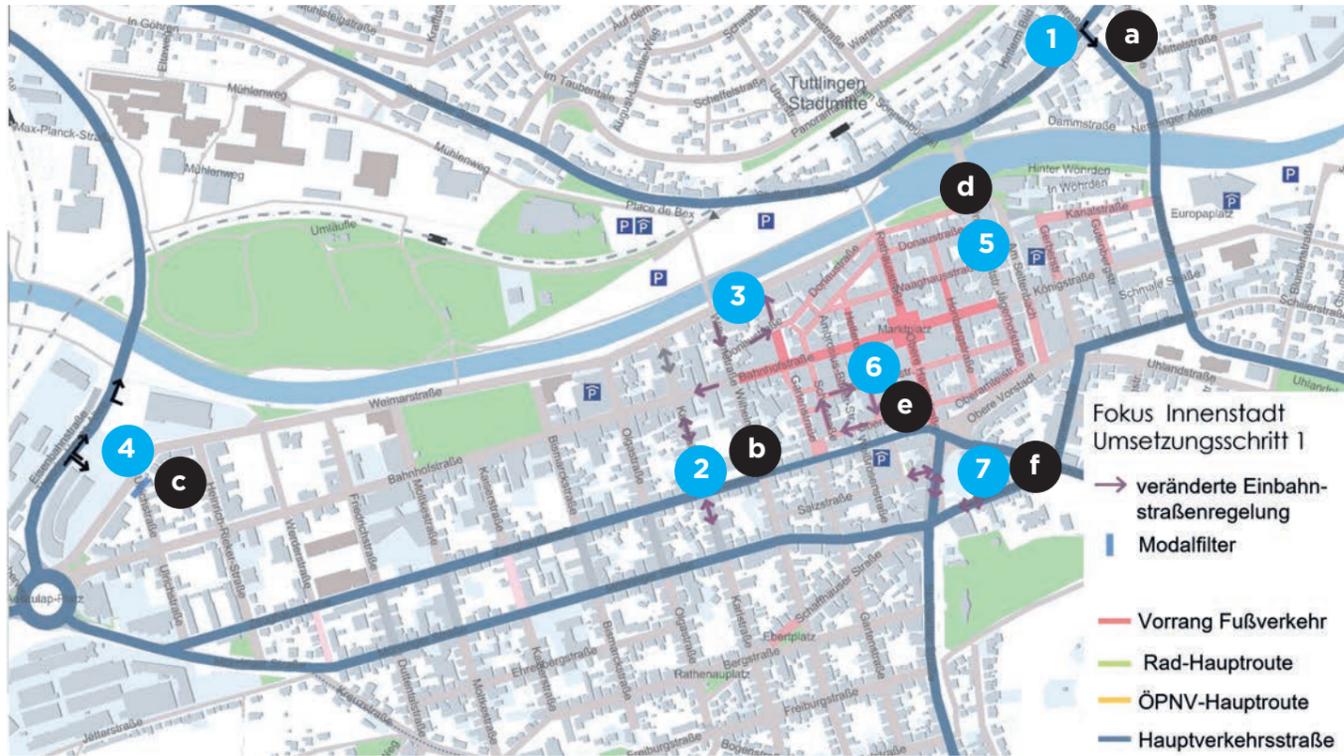


- › Umweltspur in Fahrtrichtung West in der Zeughausstraße zur sicheren Führung des Radverkehrs in West-Ost-Richtung und zur Beschleunigung des Busverkehrs
- › Kreisverkehr am ZOB mit Abbiegespur für Radverkehr
- › 2-Richtungs-Radweg am ZOB, Richtung West gemeinsam mit Bus
- › Abpollern des Radweges gegen Beparken



# UMSETZUNGSSCHRITTE VERKEHRSFÜHRUNG INNENSTADT

## UMSETZUNGSSCHRITT 1



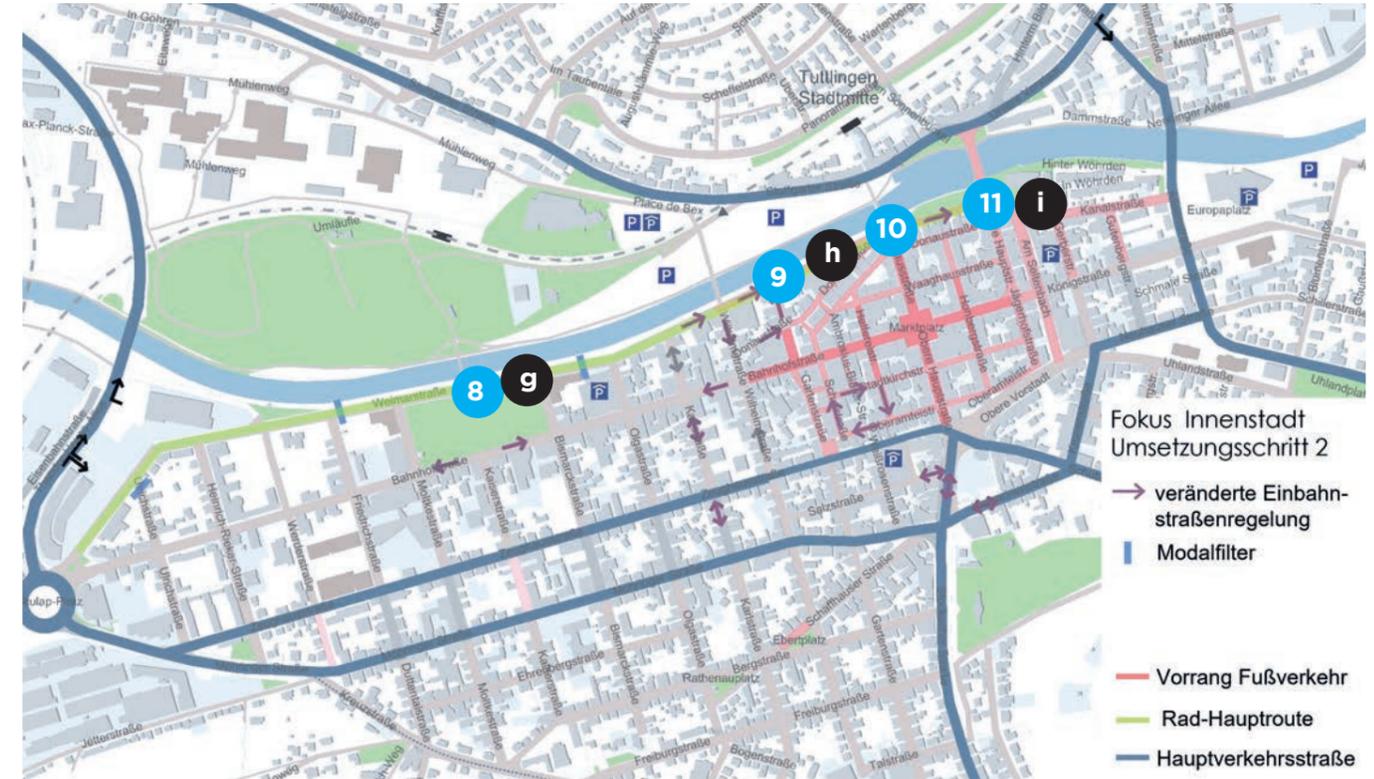
### MASSNAHMEN

- 1 Linksabbieger Gießstraße
- 2 Karlstraße im 2-Richtungsverkehr
- 3 Umkehr der Fahrtrichtung Wilhelmstraße, Gartenstraße, Donaustraße
- 4 Modalfilter Ulrichstraße / Weimarstraße
- 5 Verkehrsberuhigung (Tempo 20) und Umgestaltung Groß Bruck und Untere Hauptstraße (+Am Seltenbach), Aufwertung Straßenraum Untere Hauptstraße analog zur verkehrsberuhigten Überschen Innenstadt
- 6 Änderung der Einbahnrichtung im Westen der Oberamteistraße und Stadtkirchstraße. Parken für Bewohner erlauben, für Kunden und Besucher einschränken
- 7 Neue Verkehrsführung um das Drei-Kronen-Areal (Obere Hauptstraße, Schützenstraße, Zeughausstraße)

### WIRKUNG

- a Weiträumige Stadteinfahrt und Umfahrung über Alleenbrücke statt über Groß Bruck (Maßnahme 1)
- b Entlastung Wilhelmstraße als ÖPNV-Achse (Maßnahmen 2 und 3)
- c Kanalisierung Zu- / Abfluss zu neuen Supermärkten, Kita erhält verkehrsberuhigtes Umfeld, sichere Fuß- und Radverkehrsführung entlang der Weimarstraße (Maßnahme 4)
- d Aufwertung und Belebung der öffentlichen Räume Groß Bruck und Untere Hauptstraße (und langfristig Am Seltenbach) als Teil der Überschen Innenstadt
- e Vermeidung von Schleichverkehren und Parksuchverkehren in der Oberamteistraße, Stadtkirchstraße
- f Verkehrsberuhigung rund um das Drei-Kronen-Areal

## UMSETZUNGSSCHRITT 2



### MASSNAHMEN

wie Umsetzungsschritt 1, zusätzlich:

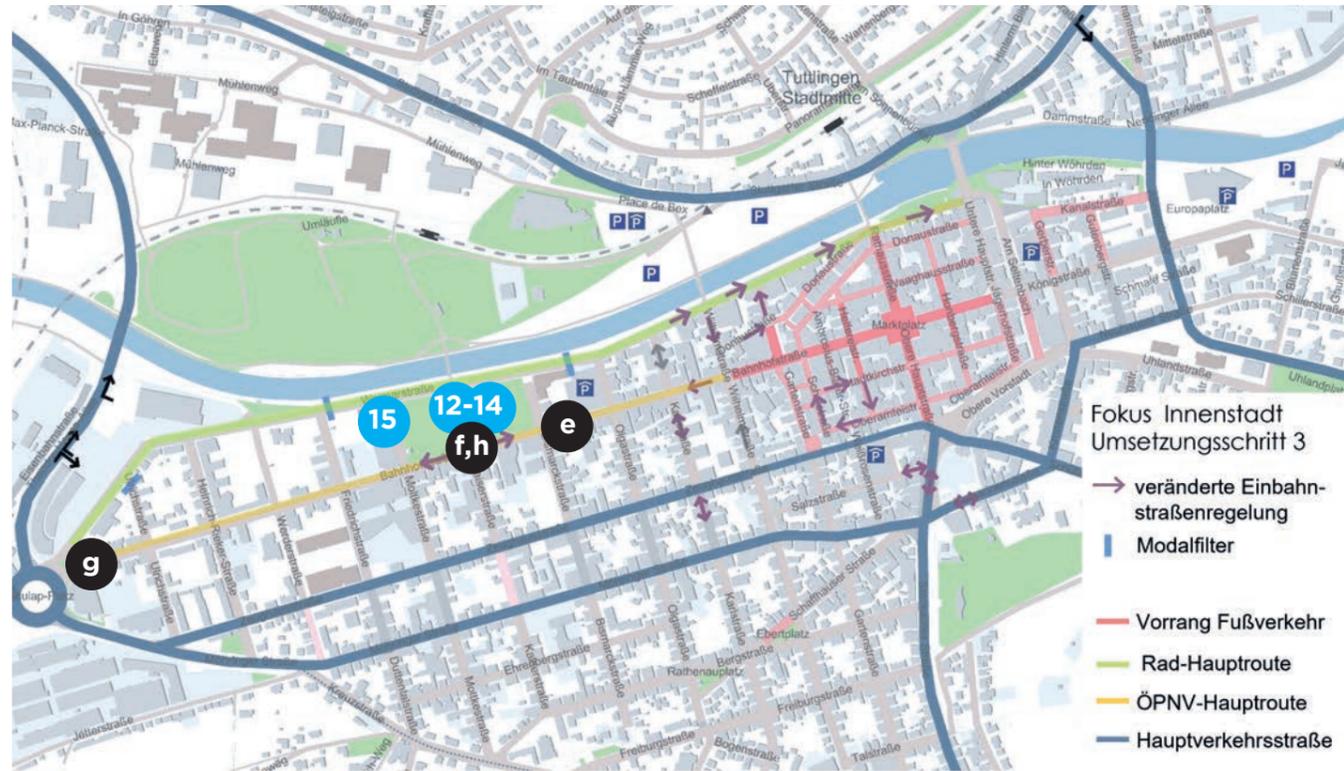
- 8 Modalfilter Weimarstraße, Stadtgarten und Schulen; Kein Kfz-Parken im unterbrochenen Abschnitt der Weimarstraße möglich
- 9 Parkraum Weimarstraße neu organisieren: Kein Parken auf den Gehwegen, Parken zeitlich begrenzen und Gebühren staffeln
- 10 Einrichtungsverkehr und Tempo 20 auf der Weimarstraße Richtung Osten zwischen Wilhelmstraße und Groß Bruck
- 11 Knotenpunkt Untere Hauptstraße / Am Seltenbach / Weimarstraße hinsichtlich aller Verkehrsarten umgestalten

Optional Verzicht auf Modalfilter am Stadtgarten, keine Aufwertung aber auch kein Verlust an Parkplätzen in diesem Bereich

### WIRKUNG

- g Weitgehende Beruhigung und Aufwertung der Fuß- und Radachse Weimarstraße, ermöglicht Ausweisung als Fahrradstraße und Trennung des Fuß- und Radverkehrs
- h Gestaltungsoptionen für den öffentlichen Raum des Donauufers im Abschnitt der Überschen Innenstadt
- i Für Fuß- und Radverkehr attraktiver barrierefreier Knotenpunkt Untere Hauptstraße / Am Seltenbach / Weimarstraße

## UMSETZUNGSSCHRITT 3



### MASSNAHMEN

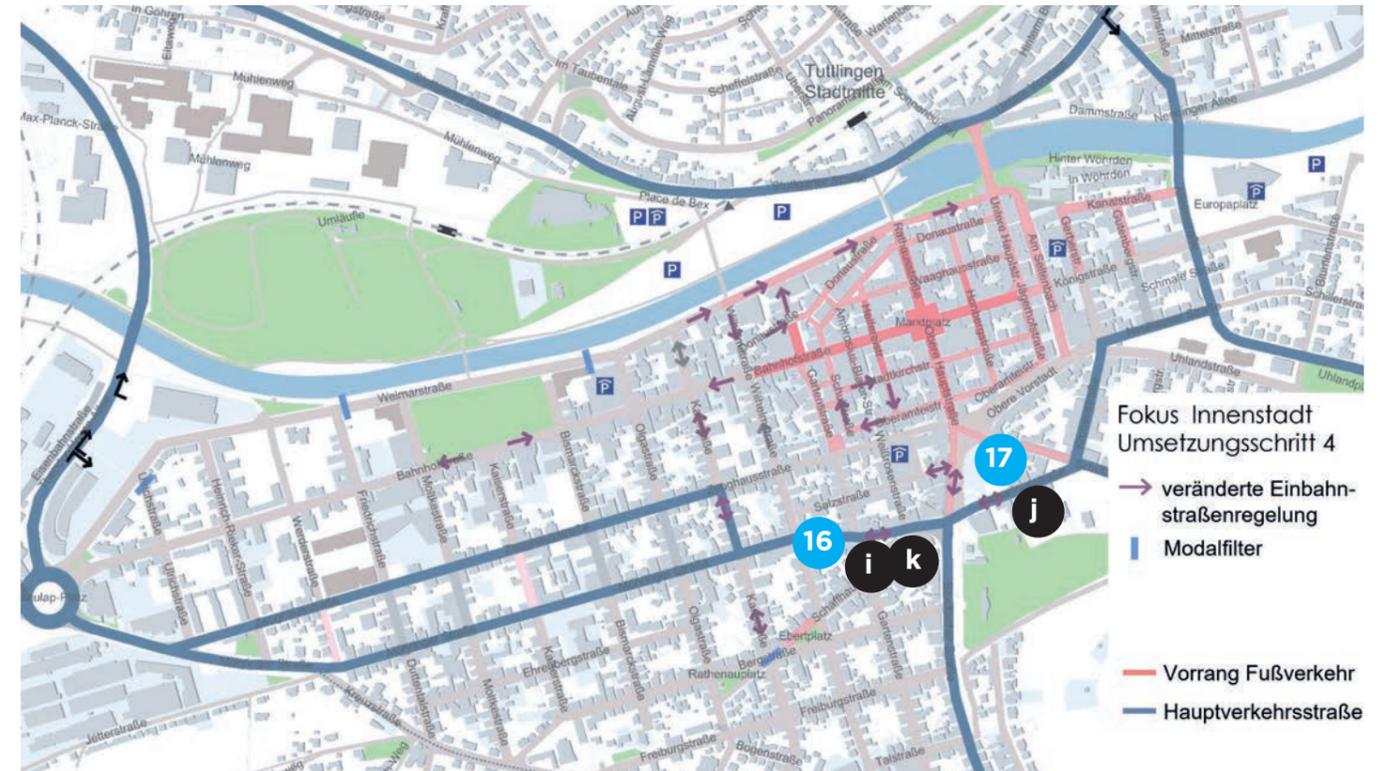
wie Umsetzungsschritt 2, zusätzlich:

- 12** gegenläufige Einbahnstraßenabschnitte in der Bahnhofstraße (Bereich Stadtgarten) von Kaiserstraße aus, ÖPNV auch in Gegenrichtung frei
- 13** Im Einbahnstraßenabschnitt vor Stadtgarten nur einseitiges Parken
- 14** Aufpflasterung oder Querungshilfen im Bereich der Haltestellen
- 15** Abhängen der nördlichen Moltkestraße (vor dem Zebrastreifen) und Senkrecht-parken in der Moltkestraße am Stadtgarten für Wilhelmschule

### WIRKUNG

- e** Bus-Bevorrechtigung auf der ÖPNV-Achse Bahnhofstraße durch Unterbrechung für den MIV
- f** Weniger Behinderung des ÖPNV durch Ein- und Ausparkvorgänge
- g** Durch Unterbrechung Verkehrsverlagerung und reduzierter Rückstau am Aesculap-Platz, Busbeschleunigung
- h** Gestaltungsmöglichkeiten des Stadtgartens hin zur Bahnhofstraße

## UMSETZUNGSSCHRITT 4



### MASSNAHMEN

wie Umsetzungsschritt 3, zusätzlich:

- 16** 2-Richtungsverkehr in der Möhringer Str. bis Karlstraße
- 17** Ausweitung verkehrsberuhigter Bereich Obere Hauptstraße, Schützenstraße, ggf. Zeughausstraße bis Karlstraße

### WIRKUNG

wie Umsetzungsschritt 3, zusätzlich:

- i** Möhringer Str. als Alternative zur Zeughausstraße zur Verlagerung Kfz-Verkehr in Ost-West-Richtung, unabhängig von Bus-Verkehr und Busbevorrechtigung, Beruhigung Willi-Brandt-Platz
- j** Attraktivierung Umfeld Drei-Kronen-Areal
- k** Ermöglichung Umweltpur (Rad+Bus) in Gegenrichtung auf der Zeughausstraße, Busbeschleunigung, Radumfahrung Innenstadt in O-W-Richtung

Der Umsetzungsschritt 4, der zum Ziel hat, den Kfz-Verkehr in Ost-West Richtung auf die Möhringer Straße zu konzentrieren, erfordert einen Rückgang des MIV-Verkehrsaufkommens, der langfristig im Sinne der Lebensqualität und des Klimaschutzes auch anzustreben ist.

# FOKUSRAUM TAKE-OFF GEWERBEPARK

Im take-off Gewerbe-Park entstehen zahlreiche neue Arbeitsplätze, teils werden Arbeitsplätze aus der Innenstadt (Produktion) verlagert. Dies ist die Chance einer veränderten Mobilität von Anfang an. Für die Fahrt zum GewerbePark sollte die Anschaffung eines Zweitwagens überflüssig sein.

## ZIELE

- › Attraktive Erreichbarkeit des GewerbeParks mit dem ÖPNV und dem Fahrrad
- › Interne Erschließung aufwerten und sicherer gestalten
- › Betriebliches Mobilitätsmanagement stärken



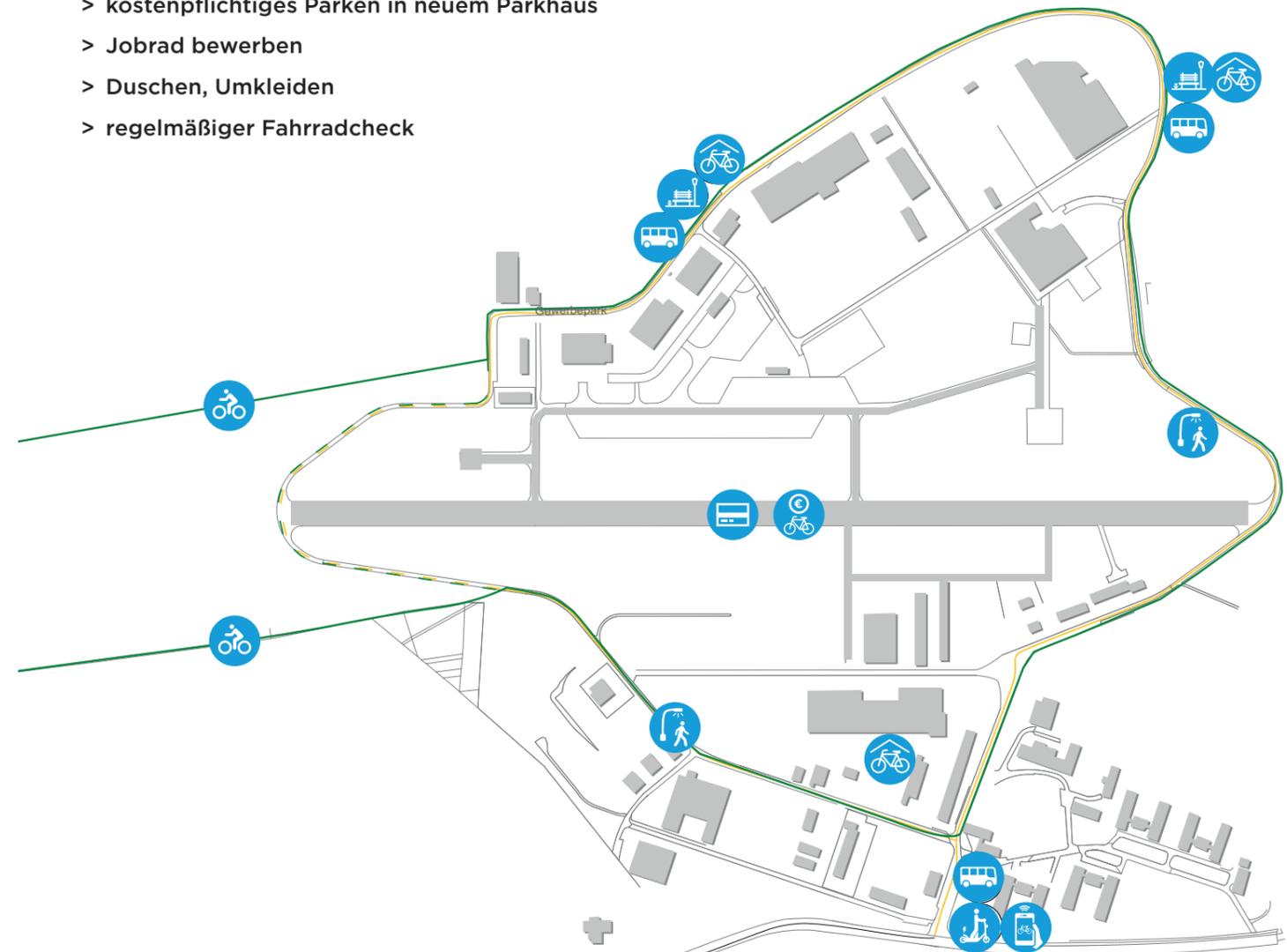
## MASSNAHMEN

### Attraktive Erreichbarkeit

- › Expressbus-Linie vom Bahnhof und der Innenstadt zum take-off GewerbePark mit dichtem Takt, umfassenden Bedienzeiten, wenigen Haltestellen, die zu attraktiven intermodalen Umsteigepunkten ausgebaut sind und komfortablen Fahrzeuge (W-Lan, Klima, Fahrradmitnahme)
- › Radweg Tuttlingen - take-off GewerbePark (ab Altental getrennte Anbindung des nördlichen und südlichen Teils des GewerbeParks, langfristig westliche Umfahrung ermöglichen)
- › offene Toranlage im Westen der Start- und Landebahn zur Umfahrung, die nur bei Flugbetrieb geschlossen wird
- › sichere Geh- und Radwege im GewerbePark selbst - baulich getrennt vom Kfz-Verkehr und beleuchtet
- › Leihräder und E-Roller an der Haltestelle Tuttlinger Straße
- › überdachte Fahrradabstellanlagen
- › Mitfahrbank im GewerbePark

### Betriebliches Mobilitätsmanagement

- › Jobticket bzw. Finanzierung des ÖPNV-Tickets
- › kostenpflichtiges Parken in neuem Parkhaus
- › Jobrad bewerben
- › Duschen, Umkleiden
- › regelmäßiger Fahrradcheck



MEINE IDEEN:



## AUFTRAGGEBER



STADT TUTTLINGEN

Stadt Tuttlingen  
Rathausstraße 1  
78532 Tuttlingen

## BEARBEITUNG

# AS+P

AS+P Albert Speer + Partner GmbH  
Hedderichstraße 108-110  
60596 Frankfurt/Main

Carolin Erven  
Rita Jakoby  
Tanja Backe

Version 2  
Mai 2022

## HINWEIS

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Dokument eine generalisierende Schreibweise verwendet; in vielen Fällen ist das die männliche Form wie zum Beispiel bei Radfahrern, Arbeitnehmern, Experten. Diese Form bezieht sich immer auf Personen jederlei Geschlechts.

## TEXT-QUELLEN

BA Bundesagentur für Arbeit: Beschäftigungsstatistik Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Aus- und Einpendler Baden-Württemberg | Stichtag 30.06.2019

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): MiD - Mobilität in Deutschland 2017 | Veröffentlicht: Dezember 2018, Datenstand: 2016/2017

DESTATIS Statistisches Bundesamt: Ergebnisse der 14. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung, animierte Bevölkerungspyramide | <https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/> Zugriff 13.01.2021

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH: Mobilität in Deutschland 2017 - Ergebnisbericht und Tabellentool MiT 2017 <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html> Zugriff 25.01.2022

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Klimaschutz und Mobilität | Rahmenbedingungen und Ziele: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/> Zugriff 25.01.2022

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg: Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015 - AZ.: 41- 2600.0-13/187 -

Modus Consult GmbH: Verkehrsuntersuchung Tuttlingen, Bestandsaufnahme, Detailauswertung Haushaltsbefragung vom 24. Oktober 2019. Vorgelegt September 2020

PwC Market Communications: Bevölkerungsbefragung Share Economy 2015 <https://www.pwc.de/de/digitale-transformation/assets/pwc-bevoelkerungsbefragung-share-economy.pdf> Zugriff 15.06.2020

Schoßer, Carolin: Bürgerbeteiligung als Instrument einer Stadtentwicklung - dargestellt am Radverkehr der Stadt Tuttlingen. Bachelorarbeit. Ludwigsburg 2017/2018

Stadt Freiburg: Satzung der Stadt Freiburg i. Br. über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung) vom 27. September 2016

Stadt Tuttlingen: Ergebnisse Haushaltsbefragung. 2019

Stadt Tuttlingen: Fortschreibung Verkehrsmodell, Ermittlung des Modal Splits - Arbeitsunterlagen Auswertung der Verkehrserhebungen. MODUS CONSULT ULM GmbH. 2020

Umweltbundesamt: Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R. 2020

VCD Verkehrsclub Deutschland: Intelligent mobil im Wohnquartier Themenkompass für Wohnungsunternehmen. 11/2018

## ERGÄNZUNGEN ZU VERSION 1

Auf S. 26 wurde ergänzt:

Dynamische Fahrplaninformationen sind inzwischen für den Bahn- und Busverkehr verfügbar. Die Echtzeitdaten sind in der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA-BW) und im DB Navigator abrufbar. Sie können auch genutzt werden, um die Echtzeitlage an den Haltestellen anzuzeigen. An ZOB, im Innenbereich des Bahnhofs und auf dem neu zu gestaltenden Bahnhofsvorplatz soll es künftig solche dynamischen Anzeigen geben.

Auf S. 94 und 138 wurden folgende Maßnahmen ergänzt:

- > ÖV-Priorisierung an Lichtsignalanlagen
- > ÖPNV-priorisierendes Festzeitprogramm auf der Achse Wilhelmstraße - Möhringer Straße - Obere Hauptstraße - ZOB

Auf S. 112 und 148 wurde ergänzt:

> Bei Entwicklung und Aufsiedlung des Gewerbegebietes Gänsäcker Donautech einen neuen Haltepunkt entlang der Bahnstrecke Tuttlingen - Engen - Singen prüfen.

Auf S. 129 und 144 wurde ergänzt:

> Fahrgemeinschaften unterstützen: über die PR-Kanäle der Stadt Mitfahrportale aktiv bewerben (bspw. [pendlerportal.com](http://pendlerportal.com), [pendla.com](http://pendla.com) oder [pendlernetz.de](http://pendlernetz.de). Einzelne Portale bieten Kooperationen mit Kommunen an.)