

MASTERPLAN TUTTLINGEN 2025

Entwicklung ^[im Quadrat]



MASTERPLAN TUTTLINGEN 2025

Entwicklung ^[im Quadrat]

Vorwort Oberbürgermeister Michael Beck

Da tut sich was Prof. Albert Speer

01_ Der Masterplan.....10

Das Instrument Masterplan

02_ Grundlagen 16

Der Planungsraum

Demographische Entwicklungen und Trends

Verkehrliche Entwicklungen und Trends

Bilanz bisheriger Planungen und Projekte

03_ Schwerpunkte der städtischen Entwicklung.. 30

00 Nachhaltig planen

01 Attraktive Innenstadt

02 Wohnen in der Stadt weiterentwickeln

03 Innenstadtverkehr neu ordnen

04 Perspektiven für die Wirtschaft

05 Positive Ausstrahlung Tuttlingens stärken

06 Nachhaltige Mobilität fördern

07 Landschaft und öffentlichen Raum kultivieren

08 Energie- und Umweltkonzepte verankern

09 Vorhandene Qualitäten wahren und pflegen

04_ Schlüsselräume und Projekte50

01 Attraktive Innenstadt

Union-Areal als Magnet entwickeln
Tuttlinger Meile als urbanes Rückgrat gestalten

02 Wohnen in der Stadt

Impulse in der westlichen Innenstadt
Wohnen am Wasser und innenstadtnah
Neuentwicklung des J.F. Storz Areal
Erweiterung Nordstadt

03 Innenstadtverkehr neu ordnen

Maßnahmen kurz vor der Umsetzung
Kurz- und mittelfristige Maßnahmen
Langfristige Maßnahmen

04 Perspektiven für die Wirtschaft

Flächenstrategie
Optimierung durch Umstrukturierung
Interkommunale Zusammenarbeit
Aufwertung Landschaft mit Arrondierung Gänsäcker

05 Positive Ausstrahlung stärken

Erweiterung HCT
Image und Marketing
Den Bahnhof als Tor zur Stadt gestalten

06 Nachhaltige Mobilität fördern

Stärkung des Radverkehrs
Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes

Einführung eines Mobilitätsmanagements
Parken und Parkraumbewirtschaftung
Tempo 30 nachts

07 Landschaft und öffentlicher Raum

Verknüpfung Honberg und Donau
Tuttlinger Terrassen
Konzept Junge Donau

08 Energie und Umweltkonzepte verankern

Nah- und Fernwärme
Windkraft in Tuttlingen

09 Vorhandene Qualitäten wahren und pflegen

Soziale Angebote sichern
Ertüchtigung vorhandener Sportanlagen
Ortsteilentwicklung Nendingen
Ortsteilentwicklung Möhringen
Ortsteilentwicklung Eßlingen

05_ Weitere Schritte.....158

Prioritäre Maßnahmen und Instrumente
Folgeorganisation zum Masterplan

Vorwort

„Der Blick nach vorne“- unter dieser Überschrift haben wir die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt zu den Veranstaltungen im Rahmen des Masterplan-Prozesses eingeladen. Denn genau darum ging es: Um eine Vision, wie sich Tuttlingen in den kommenden Jahrzehnten entwickeln kann. Um eine Vision, die einmal losgelöst von den Zwängen der Tagespolitik gedacht wird. Um eine Vision, die aber auch Chancen hat, Realität zu werden.

Nun liegt das Ergebnis dieser Überlegungen in gebundener Form vor. Der Masterplan Tuttlingen 2025, der vom Büro AS&P - Albert Speer und Partner zu Papier gebracht wurde, bildet eine solide Basis, ein Fundament für die Bürgerschaft, den Gemeinderat und die Verwaltung, um die nachhaltige Stadtentwicklung mit Energie und Tatkraft voran zu treiben.

Zum ersten Mal in der Geschichte unserer Stadt können wir auf ein Werk zurückgreifen, das die Überlegungen der verschiedensten Bereiche zusammenführt: Fragen der Verkehrsplanung werden ebenso erörtert wie der Gewerbe- und Siedlungsentwicklung, der Innenstadtgestaltung, der Landschaftsplanung und des Stadtmarketings. Im Gegensatz zu vielen früheren Einzelplänen und -studien haben wir nun eine Gesamtschau aus einem Guss.

Mir war aber auch wichtig, dass bei allen Visionen die Bodenhaftung nicht verloren geht. Wir wollten keine Utopie, sondern ein handfestes Regiebuch für die kommenden Jahre. Wir wollten Vorschläge, deren Umsetzung zumindest im Bereich des Möglichen liegt. Ob nun wirklich alles, was im Masterplan steht, auch gebaut wird, hängt freilich von vielen Faktoren ab. Allen voran von der Frage, ob es uns gelingt, auch in den kommenden Jahren die nötigen Mitstreiterinnen und Mitstreiter zu finden, die sich von den Ideen anstecken lassen. Und die engagierten Bürgerinnen und Bürger sind dabei ebenso gefragt wie die privaten Investoren, ohne deren Engagement viele der hier skizzierten Projekte nur schwer umzusetzen sind.

Mein Wunsch wäre es daher, dass wir alle gemeinsam daran arbeiten, unserer Stadt ein neues, noch menschlicheres Gesicht zu geben. Und dabei geht es um mehr als nur Straßen, Plätze oder Häuser.



Oberbürgermeister
Michael Beck

Es geht darum, dass wir das soziale und innovative Profil unserer Stadt schärfen, das Zusammenleben der Menschen und der Kulturen fördern. Dies gilt besonders für die Entwicklung der Innenstadt, die wir zum urbanen Wohn- und Lebensraum mit attraktiven Freiräumen gestalten wollen.

Neben der Innenentwicklung, vor allem in den Bereichen „Birk“ und „Union-Areal“, benötigen wir bis 2025 aber weiterhin eine gewisse Außenentwicklung. Dies gilt sowohl für das Baugebiet Thiergarten in der Nordstadt als auch für die Arrondierung des Gewerbegebietes Gänsäcker, das als Teil eines Regionalparks Donauversickerung fertig gebaut werden sollte. Denn auch das ist ein Erkenntnis des Planes: Wenn Tuttlingen seine Position halten will, kann es auf ein maßvolles Wachstum nicht verzichten.

Der Weg zum Masterplan war spannend und abwechslungsreich. Bedanken möchte ich mich daher



1. Bürgermeister
Emil Buschle

bei allen, die ihn erst möglich gemacht und begleitet haben: Beim Gemeinderat und Erstem Bürgermeister Emil Buschle und besonders bei Baubürgermeister Willi Kamm für seine Initiative. Bei unseren Sponsoren Aesculap, Karl Storz, Chiron, Storz-Straßenbau, Stadtwerke Tuttlingen, Tuttlinger Wohnbau, Volksbank Donau-Neckar, Kreissparkasse Tuttlingen, KLS Martin Group und IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg. Beim Team von Albert Speer & Partner, den Mitarbeitern der Verwaltung - und natürlich bei allen engagierten Bürgerinnen und Bürgern.

Mit der Übergabe des Buches ist das Projekt Masterplan nicht abgeschlossen – im Gegenteil: Es geht erst richtig los. Auf die weitere Entwicklung bin ich gespannt.

Michael Beck



Bürgermeister
Willi Kamm

Da tut sich was



Prof. A. Speer in Tuttlingen

Nachhaltige Stadtentwicklung planerisch vorbereiten und im Handeln der Stadt und der Bürgergesellschaft umzusetzen ist für Tuttlingen eine zentrale Aufgabe. Demographische Prozesse, umfassende Umstrukturierungen, die Entwicklung zur Wissensgesellschaft und eine bereits spürbare Verknappung der natürlichen Ressourcen bilden das Spannungsfeld künftiger Stadtplanung. Der Masterplan Tuttlingen 2025 sucht nach Strategien zu einer umfassend verstandenen Nachhaltigkeit künftiger Planungen.

Eine umweltgerechte, Ressourcen schonende Entwicklung, die gesellschaftliche Integration, Bildungschancen und wirtschaftliche Handlungsfähigkeit sind

die Aufgaben. An die Stelle der ungebremst wachsenden Stadt des Industriezeitalters muss die reflexive, kontrolliert wachsende und lernende Stadt der Wissensgesellschaft treten. Oberste Prämisse ist Nachhaltigkeit im Sinne von ökologischer, wirtschaftlicher, sozialer und ästhetischer Verantwortung.

Dezentrale Konzentration, also städtische Netzwerke, urbanes Management und Strategie, bauliche Dichte und intelligente funktionale Mischung, umwelteffiziente Mobilität, intelligente Stadttechnik, vernetzte Freiräume in der Stadt sowie energiesparende Gebäudetechnik und Bestandertüchtigung sind die sieben Säulen urbaner Nachhaltigkeit. Sie können die Stadt der Zukunft tragen. Nachhaltigkeit bei gleichzeitig hoher Lebensqualität ist das Doppelziel, das es zu verfolgen gilt, in Tuttlingen wie weltweit. Dieser großen Herausforderung dürfen sich allerdings nicht nur die Stadtplaner stellen, sondern auch die politischen Entscheidungsträger und letztlich bedarf es zur Zielerreichung der umfassenden Mobilisierung der gesamten Bürgerschaft. Deshalb setzt der Masterplan auf einen transparenten Prozess der bereits in seiner Entstehung unterschiedlichste Akteure der Planung und die Tuttlinger Bevölkerung integriert.

Der städtebauliche Masterplan für Tuttlingen ist eine

Gesamtschau planerischer Handlungsfelder. Er dient zur Auslotung der Chancen und Möglichkeiten auf verschiedenen Ebenen, stellt räumliche und zeitliche Bezüge her. Denn Gutachten und Studien zu einzelnen Themen gibt es in Tuttlingen bereits sehr viele - es fehlt die integrale Betrachtung der Stadt als Gesamtorganismus, um künftig verlässlich und vorausschauend planen und realisieren zu können.

Mit 34.000 Einwohnern bei 21.000 Arbeitnehmern hat die Stadt eine besondere Konstellation, die Chance und Herausforderung zur gleichen Zeit ist. Tuttlingen verfügt als „Weltzentrum der Medizintechnik“ über außerordentliche Standortqualitäten für die Wirtschaft. Dies eröffnet ein großes Potenzial für qualitätsvolle und tragfähige Entwicklungen sowie eine stabile Bevölkerungszahl. Gleichzeitig muss Tuttlingen mit anderen Standorten konkurrieren und verkehrliche Belastungen lösen. Nicht zuletzt sind die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen, um die Potenziale ausschöpfen zu können, beispielsweise durch die Bereitstellung von ausreichendem Wohnraum. Darüber hinaus liegt Tuttlingen landschaftlich sehr schön und bildet das Tor zum Donautal. Aus all diesen Aspekten entstehen komplexe und anspruchsvolle Aufgaben für die städtische Entwicklung. Die enge Verflechtung von Städtebau, Verkehr und Freiraum

ist die zentrale Herausforderung im Umgang mit den Zukunftsaufgaben Tuttlingens.

Der unverwechselbare Rastergrundriss sowie das Freiraumband der Donau und des Honbergs in seiner Insellage prägen Tuttlingen. Der sensible Umgang mit Vorhandenem ist das oberste Gebot für die Umsetzung unterschiedlichster Projekte. Von zentraler Bedeutung ist das Thema der Innenentwicklung.

Der Masterplan definiert mit seinen Schwerpunkten der städtischen Entwicklung übergeordnete Zielsetzungen und zeigt Schlüsselräume und Projekte auf, die notwendige Impulse für ein zukunftsfähiges Tuttlingen setzen. Dabei greifen kleinteilige Ausbesserungsarbeiten und hochattraktive Neubepflanzungen ganzer Teilräume wie z.B. am Bahnhof ineinander. Ziel ist die ganzheitliche und untereinander abgestimmte Entwicklung der Vorhaben, die dann auch Impulse für ihr Umfeld geben.

In Tuttlingen sind durch Umstrukturierungsprozesse verschieden große Entwicklungsreserven in der Innenstadt absehbar. Diese reichen von Einzelgrundstücken und Blöcken wie dem Birk-Gelände oder der alten Feuerwache bis hin zu Quartieren wie dem J.F. Storz Areal. Diese Reserven sind allerdings nicht

ohne weiteren Aufwand verfügbar, der Umgang mit ihnen muss wohl überlegt sein und vorausschauend in Etappen auf Basis eines politischen Konsens engagiert angegangen werden.

Verkehrliche Fragestellungen sind ebenfalls von großem Interesse. Die besondere Herausforderung durch die Vielzahl der Pendler und das Einbahnstraßensystem in der Innenstadt sind Gegenstand der verkehrlichen Überlegungen im Masterplan immer im Dialog mit städtebaulichen Belangen. Die Optimierung der Leistungsfähigkeit des lokalen und regionalen Verkehrssystems aber auch die Chance verkehrlicher Entlastungen durch den Kreuzstraßentunnel sind von zentraler Bedeutung für die Lösung städtebaulicher Aufgaben in Tuttlingen. Dabei soll die nachhaltige Mobilität künftig an Bedeutung und Attraktivität gewinnen.

Der Masterplan schlägt keine Wachstumsstrategie vor, sondern zielt auf die Stabilisierung der Einwohnerzahl, nicht zuletzt im Hinblick auf die Tragfähigkeit der hervorragenden öffentlichen Infrastruktur, die Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität und die Sicherung der wirtschaftlichen Strukturen.

Mit der Ausrichtung auf Schwerpunkte, Schlüsselräu-

me und -projekte ist er ein strategisches Instrument, das modular und prozessorientiert angelegt ist. Die Zusammenarbeit, Koordination und Interaktion der Beteiligten anstehender Projekte muss integrativ und abgestimmt erfolgen. Unabdingbar für die Realisierung ist das Planen in leistbaren Etappen.

Das Gelingen künftiger Entwicklungen in Tuttlingen wird sich allerdings nicht an diesem Masterplan entscheiden, sondern setzt die Bereitschaft der Politik und aller Beteiligten voraus, dem Dokument im Sinne eines Regiebuches zu folgen. Der Masterplan ist als Prozess fortschreibungsfähig aufgebaut und kann damit auf sich ändernde Rahmenbedingungen reagieren. Nicht alle Fragen, die im Laufe des einjährigen Masterplanverfahrens aufgeworfen sind, konnten abschließend in dieser Zeitspanne geklärt werden. Im einem Folgeprozeß sollten wesentliche Themen vertieft und weiter geführt werden.

Im Masterplan wurden vorhandene Planungen kritisch geprüft. Andere neue Vorschläge wurden in zahlreichen Sitzungen und Veranstaltungen hart und sehr vielschichtig diskutiert, was wir als breites Interesse an der Zukunft der Stadt sehr begrüßt haben. Das Feedback der unterschiedlichsten Akteure, der Politik, der Bevölkerung und der Verwaltung hat viele

Sichtweisen aufgezeigt und letztendlich eine Sicherheit und Klarheit in das Verfahren gebracht.

Es ist nicht Ziel des Masterplans die Stadt neu zu erfinden, sondern vielmehr mit dem zu arbeiten was bereits da und gut ist, eine Chance zur Realisierung hat und ab und zu visionär nach vorn zu blicken. Aus der Kombination unseres Blickes von Außen und Ihrem Backgroundwissen ist ein fundiertes Regiebuch für die Zukunft Tuttlingens entstanden.

Mein besonderer Dank gilt dem Oberbürgermeister Michael Beck, dem Baubürgermeister Willi Kamm und seinem Team, der das Planungsverfahren mit viel persönlichem Engagement begleitete. Ich danke allen weiteren Beteiligten für ihr Interesse und die engagierte Mitwirkung, aber auch für die Aufgeschlossenheit, die man unseren Ideen entgegengebracht hat. Ebenfalls danke ich den Sponsoren für ihr finanzielles Engagement, ohne das der Masterplan nicht hätte realisiert werden können. Die Umsetzung der Vorschläge aus dem Masterplan ist anspruchsvoll und lässt sich nur durch eine intensive gemeinsame Zusammenarbeit aller Beteiligten lösen.

Frankfurt am Main, April 2012

Prof. Dipl.-Ing. Albert Speer



01_ Der Masterplan



Instrument Masterplan

Mit der städtebaulichen Masterplanung soll eine Grundlage für die Entwicklung über die nächsten 15 Jahre geschaffen werden. Eine langfristig ausgelegte Stadtplanung ist ein wesentlicher Aspekt der Sicherung und Optimierung der Qualitäten Tuttlingens. Der Masterplan ist ein Instrument zur Erarbeitung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes unter integrativer Betrachtung verschiedener, die Stadt und das Leben in ihr betreffender Belange. Er dient zur Auslotung künftiger Optionen und Chancen und orientiert sich dabei an bestehenden Rahmenbedingungen.

Themen wie Stadtstruktur, Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, Mobilität, Kultur und viele mehr sollen in einer Gesamtschau untersucht werden, die es ermöglicht, **räumliche und zeitliche Abhängigkeiten zu definieren**. Eine Einordnung von Maßnahmenpaketen auf der Zeitschiene unterstützt die Realisierbarkeit von Vorhaben, gibt Aufschluss über Abhängigkeiten und Zusammenhänge. Damit wird das Verfolgen langfristig ausgelegter Planungsstrategien ebenso wie die Umsetzung zeitnaher Initiativprojekte begünstigt.

Dabei werden vorhandene Gutachten, Planungen und Studien vor dem Hintergrund aktueller Rahmenbedingungen überprüft und weiterentwickelt. Der Masterplan orientiert sich an aktuellen, abgestimm-



ten stadtentwicklungspolitischen Leitlinien und berücksichtigt innovative künftige Ausrichtungen.

Ebenso wie die Stadtplanung ist auch der Masterplan selbst ein prozessorientiertes Instrument. Er erfordert eine kontinuierliche Weiterentwicklung, Überprüfung und Anpassung, um optimal auf geänderte Anforderungen reagieren zu können. Damit ist der Masterplan kein festgeschriebenes Entwicklungskonzept, er dient vielmehr als „Regiebuch“, das Strategien und Entwicklungsleitlinien aufzeigt. Er berücksichtigt Umsetzungsmöglichkeiten von Einzelprojekten und Chancen vor den jeweils aktuellen Rahmenbedingungen in den nächsten 15 Jahren. Der planerische Zeithorizont bis 2025 erlaubt es, Optionen mit Realisierungschancen aufgrund der heutigen Rahmenbedingungen aufzuzeigen und gleichzeitig Ausblicke für strategische Perspektiven zu eröffnen.

Anlass und Ziele

Die Stadt Tuttlingen verfügt über einige Entwicklungsgrundsätze, die sich aus den individuellen Begabungen der Stadt ergeben und die im Masterplan als Grundausrichtung aufgegriffen und weiter ausgebaut werden. Die drei wichtigsten bestehenden städtebaulichen Entwicklungsgrundsätze sind „Die Stadt am Fluss“, „Die Stadt im rechten Winkel“, und eine integrierte „Quartiersentwicklung“.

Tuttlingen sieht sich heute mit geänderten Rahmenbedingungen konfrontiert, die vor allem die Innenstadt betreffen. Die Eröffnung des Kreuzstraßentunnels führt zu einer verkehrlichen Entlastung der Innenstadt und bietet damit neue Entwicklungschancen als Wohn- und Einzelhandelsstandort.

Die Entwicklung Tuttlingens als Hochschulstandort birgt Chancen zur Ausbildung von Fachkräften direkt vor Ort, erfordert aber auch die Schaffung eines entsprechenden Wohn- und Freizeitangebotes. Auch der generelle demographische Wandel und Umstrukturierungsprozesse im Bereich der Wirtschaft erfordern eine Anpassung bestehender Nutzungs- und Flächenangebote. Grundsätzlich gilt, im Umgang mit zur Verfügung stehenden Flächen haushälterisch



umzugehen und die Innenentwicklung stärker zu forcieren.

Tuttingen hat als Stadt- und Lebensraum eine Menge zu bieten. Als „Weltzentrum der Medizintechnik“ konzentriert sich hier ein entsprechendes Wirtschafts-Cluster mit weiterhin wachsender Tendenz. Auch die naturräumlichen Qualitäten in und um die Stadt bilden eine gute Voraussetzung für eine besondere Lebensqualität. Trotz dieser guten Voraussetzungen leidet Tuttingen unter einem wenig definierten oder sogar verbesserungswürdigem Image. Handlungsbedarf besteht in der Anziehung und Bindung von Einwohnern und in der Schaffung einer eigenen Identität und einer attraktiven Innenstadt. Die funktionale und gestalterische Qualität der Innenstadt als „Herz“ der Stadt ist ausschlaggebend für die Bedeutung des gesamten Stadtorganismus. Dabei spielt sowohl die Perspektive der Bewohner und Erwerbstätigen, der Handels- und Gewerbetreibenden sowie der Gäste eine Rolle.

In Tuttingen stellt die Innenstadt aufgrund ihrer historischen und strukturellen Situation besondere konzeptionelle Anforderungen, eröffnet aber auch außergewöhnliche Entwicklungspotenziale mit spezifischer Identität.

Eine langfristige Strategie zur Optimierung der Lebens-, Raum- und Mobilitätsqualität, zur Förderung vorhandener Potenziale und zur Aufwertung von Schwachstellen wird für die Positionierung Tuttingens im Standortwettbewerb um Investitionen, Arbeitskräfte und Bewohner immer wichtiger.

Der Untersuchungsraum des Masterplans betrachtet auf strategischer Ebene die Gesamtstadt und legt einen Fokus auf städtebauliche Entwicklungen in der Innenstadt. Wichtig ist die dabei die Definition von gesamtstädtischen Zielen, um tragfähige Lösungen für Teilbereiche zu finden. Für die Stadtteile wurden in separaten Verfahren Vorschläge erarbeitet, die aufgegriffen sind.

Der Masterplan berücksichtigt vorhandene Studien und stadtentwicklungspolitische Leitlinien und integriert parallel erstellte fachliche Grundlagen wie das Demographie-Gutachten sowie die Verkehrserhebungen und -prognosen. Er formuliert konzeptionelle Ziele zu funktionalen, gestalterischen, freiraumplanerischen und verkehrsrelevanten Aspekten.

Im Ergebnis soll der Masterplans einen hochwertigen und robusten städtebaulichen Rahmen formulieren, der einerseits bestehende Rahmenbedingungen und

Anforderungen nachhaltig interpretiert und andererseits Raum für kreative Visionen bietet. Vorschläge und Maßnahmen sollen dabei in eine planerisch und zeitlich umsetzbare Dimension überführt werden.

Grundsätzlich folgt der Masterplan Tuttingen den Prinzipien einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Ziel ist es, die Planungen von der Einzelmaßnahme bis hin zur Gesamtstrategie langfristig tragfähig zu gestalten. Sowohl die integrale Betrachtung einzelner Themen des Masterplans als auch seine Erarbeitungsweise unter Einbezug wesentlicher Akteure setzen auf eine fundierte und damit tragfähige Basis.

Einer der Hauptgrundsätze aktueller Stadtentwicklungen ist „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“, der auch in Tuttingen berücksichtigt werden soll. Dabei geht es um die Mobilisierung vorhandener innerstädtischer Flächenreserven, um kluge Umstrukturierungen und um den Erhalt eines ausgewogenen Nutzungsmixes in den Quartieren. Dies schafft nicht nur Lebensqualität sondern bedingt auch eine nachhaltige Mobilität durch kurze Wege.



Ein quantitativ ausreichendes Angebot an Wohn- und Arbeitsplätzen ist genauso entscheidend wie die Wahrung besonderer Qualitäten an Grünräumen und öffentlichen Plätzen, an Wohnformen und entsprechenden ergänzenden Angeboten, an belebten Innenstadtbereichen und Freizeitmöglichkeiten.

Vorgehensweise und Partizipation

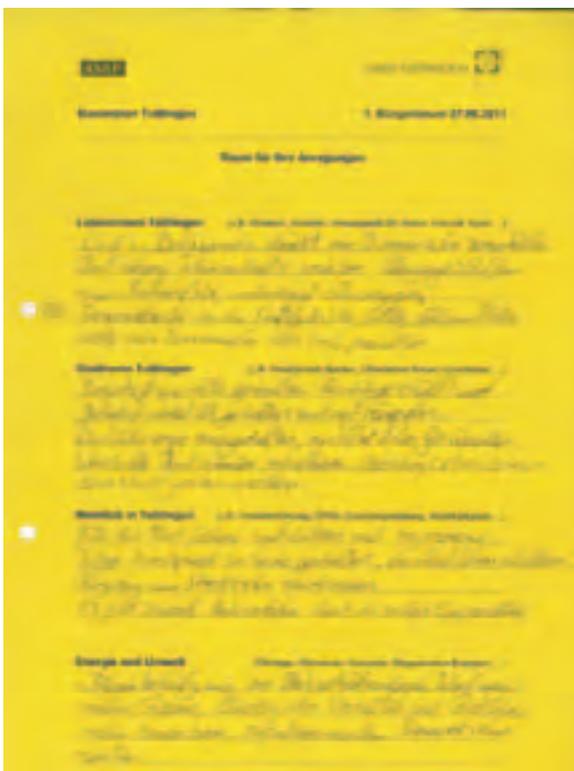
In dem ca. 12 Monate dauernden Prozess zur Ausarbeitung des Masterplans wurden kontinuierlich zahlreiche Akteure und die Bürgerschaft eingebunden. Die inhaltliche Bearbeitung erfolgte zudem in enger Abstimmung mit relevanten Fachleuten und dem Stadtplanungsamt Tuttlingen. Dadurch konnte optimal auf vorhandenes Expertenwissen und die Belange der Menschen vor Ort eingegangen werden.

Der Bearbeitungszeitraum des Masterplans mit Erkundungs-, Vertiefungs- und Ergebnisphase erstreckte sich von März 2011 bis April 2012. In der Erkundungsphase wurde mittels Ortsbegehungen, Bestandsaufnahmen, ersten Gesprächen und der Sichtung bisheriger Unterlagen ein umfassendes Bild des Ist-Zustandes gezeichnet und die Problemlage analysiert. In der Vertiefungsphase wurden die Erkenntnisse kritisch vor den aktuellen Rahmenbedingungen geprüft und darauf aufbauend kreative Ideen in Form von Testentwürfen entwickelt und mögliche Maßnahmen und Projekte erarbeitet und bewertet. Bereits in der Realisierung befindliche Vorhaben, wie der Bau des Aesculap-Platzes, wurden in den Prozess integriert und deren Anstoßwirkung für weitere Entwicklungen im Umfeld untersucht.

Die abschließende Ergebnisphase diente der Zusammenführung der Ideen im Gesamtkonzept unter Betrachtung der räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten. Der Abschluss der Bearbeitung fand am 21.05.2012 im Rahmen einer feierlichen Übergabe des Dokuments durch Prof. Albert Speer statt.

Die prozessorientierte Vorgehensweise basiert auf einer interaktiven Herangehensweise. Zur Erfassung fachspezifischer Beläge wurden Gespräche mit dem Stadtplanungsamt, den Stadtwerken, Verkehrsspezialisten, Vertretern von Landwirtschaft, Energie und Umwelt, Wirtschaft und Handelsverein geführt. Zudem fanden Fachgespräche mit engagierten Akteuren zu sozialen und kulturellen Aspekten und zum Thema Sport/Freizeit statt. Des Weiteren erfolgten Fachgespräche mit repräsentativen Firmen. Die politischen Gremien wurden durch Gemeinderatsworkshops und Diskussionen mit den Fraktionen eingebunden. Parallel zur Masterplanung erstellte Tilman Häusser ein Demographie-Gutachten und Modus Consult Ulm GmbH führte Verkehrserhebungen und -prognosen durch, deren Ergebnisse in die Erarbeitung eingeflossen sind.

Mehr als 60 Termine und Veranstaltungen vor Ort stabilisierten die inhaltliche Konzeption und berei-



Stellungnahme Bürger am 1. Bürgerforum



cherten die Diskussion und Ideensammlung während des Masterplanprozesses. Neben internen Workshops und Fachgesprächen sind folgende Termine hervorzuheben:

- 22.03.2011 Erster Abstimmungstermin zum Projektablauf mit der Stadt Tuttlingen
- 25.-27.05.2011 Gemeinderatsklausur (Vorstellung und Diskussion der Erkundungsphase zur Abklärung einer gemeinsamen Ausgangsbasis)
- 27.06.2011 Erstes Bürgerforum (Vorstellungen der Ergebnisse der Erkundungsphase, Aufnahme des Stimmungsbildes/der Anregungen)
- 12./13.09. und 26./27.10.2011 Fachgespräche mit relevanten Fachleuten, Interessensvertretern und Gruppen zur Aufnahme eines umfassenden Bildes der Belange in Tuttlingen
- 23./24.11.2011 Gespräche mit den Fraktionen
- 06./07.12.2011 Gespräche mit Unternehmen
- 09.02.2012 Workshop Gemeinderat (Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse der Vertiefungsphase sowie erster Umsetzungsschritte)
- 13.03.2012 Zweites Bürgerforum (Vorstellung der Ergebnisse der Vertiefungsphase)
- 21.05.2012 Offizielle Übergabe der Broschüre zum Masterplan

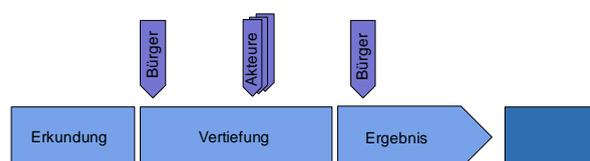
Die Arbeitsstände wurden in regelmäßigen Abständen in Form von Impulsreferaten vor wechselndem Publikum präsentiert, um fundiert weiterarbeiten zu können. Im Nachgang zum ersten Bürgerforum bestand die Möglichkeit seitens der Bürgerschaft schriftlich Vorschläge und Anmerkungen zum Masterplan einzubringen. Diese Anregungen sind zusammen mit den Ergebnissen der Fachgespräche in den Prozess eingeflossen und haben wichtige Hinweise für die Marschrichtung der künftigen Stadtplanung geliefert.

Der Masterplan beschäftigt sich als integratives Konzept mit den verschiedensten Themen in der Stadt. Untersucht wurden unter anderem die Themen Wohnen, Arbeiten, Stadtstruktur, Einzelhandel, öffentlicher Raum und Freiflächen, Kultur und Sport, Verkehrsnetz und Mobilität. All diese Aspekte sind sowohl räumlich als auch zeitlich eng miteinander verknüpft und ergeben das Gesamtbild der Stadt.

Zu wichtigen Themen und zentralen Raumgefügen der Stadt, wie dem Bereich um den Bahnhof oder das Verkehrssystem in der Innenstadt, wurden Entwicklungsvorschläge in Form von Konzepten und Entwürfen erstellt. Die einzelnen Ideen und Entwürfe wurden im Laufe des Masterplanprozesses ständig weiterentwickelt, vertieft oder auch wieder verworfen. Pläne, Skizze, Bildbeispiele, 3D-Grafiken, Modelle und Texte sind nur einige der verwendeten Arbeitsmethodiken.

Im Ergebnis sind die Inhalte des Masterplans in dieser Broschüre als „Regiebuch“ zusammengefasst. Aus den vorgefundenen und erarbeiteten Grundlagen ergeben sich die Schwerpunkte der künftigen städtischen Entwicklung. Die behandelten Schlüsselräume und Projekte unterstützen die Zielsetzungen. Im weiteren Stadtentwicklungsprozess sind neue Projekte mit den im Masterplan definierten Zielsetzungen abzugleichen.

Der Masterplan wird im Gemeinderat als Leitlinie beschlossen und dient der künftigen Stadtentwicklung als gesamtheitliche Orientierungshilfe.



02_ Grundlagen



Urban und grün - Mittelstadt und Weltzentrum der Medizintechnik - gewachsene Strukturen und Wiederaufbau im Quadrat... In Tuttingen finden sich eine Vielzahl spannender und scheinbar gegensätzlicher Themen, die Herausforderungen aber auch Chancen für die künftige Stadtentwicklung eröffnen.

Planungsraum Tuttlingen

Regionale Einordnung und Erreichbarkeit

Die Stadt Tuttlingen liegt im Süden Baden-Württembergs, ca. 25 Kilometer Luftlinie nordwestlich des Bodensees und bildet das Tor zum Donautal. Tuttlingen ist Kreisstadt des Landkreises Tuttlingen und hat heute insgesamt 33.806 Einwohner. Die Stadt hat eine hohen Beschäftigtenbesatz (knapp 21.000) und ist der Arbeitsplatzschwerpunkt der Region: Täglich pendeln fast 12.800 Arbeitnehmer in die Stadt ein. Zusätzlich versorgt Tuttlingen die angrenzende Region mit wichtigen überörtlichen Funktionen wie Einzelhandel, medizinischen Diensten (Klinikum), zahlreichen Behörden, einer Fachhochschule und weiterführenden Schulen.

Damit ist auch die verkehrliche Bedeutung der Stadt als wichtiges Ziel vieler Fahrten aus dem Umland erheblich. Weitere Magneten, die sowohl die Tuttlinger selbst als auch die regionale Bevölkerung anziehen, sind das Freizeit- und Thermalbad TuWass, der Hochschul - Campus Tuttlingen, die Stadthalle mit zahlreichen Veranstaltungen, ein Multiplex-Kino sowie die alljährlich stattfindenden und mehrere Tage andauernden Musik-Veranstaltungen Honberg Sommer und Southside Festival.







1804

Die nächstgrößere Stadt Villingen-Schwenningen liegt etwa 30 Kilometer nordwestlich von Tuttlingen. Weitere angrenzende Städte und Gemeinden sind Mühlheim, Fridingen, Neuhausen ob Eck, Emmingen-Liptingen, Immendingen, Talheim, Seitingen-Oberflacht und Wurmlingen.

Tuttlingen liegt im Tal der Oberen Donau beiderseits des noch jungen Flusses. Die Stadt wurde am Fuß



1901

des Honbergs erbaut und schließt ihn heute vollkommen ein. Das Umfeld Tuttlingens ist ländlich geprägt. Der höchste Punkt Tuttlingens befindet sich im Ortsteil Eßlingen mit 969 m ü. NN., der niedrigste auf der Gemarkung Nendingen mit 634 m ü. NN.

Die Stadt Tuttlingen besteht aus der Kernstadt und den drei Ortsteilen Möhringen, Nendingen und Eßlingen. Mit fast 4.000 Einwohnern ist Möhringen der



1960

größte Ortsteil, gefolgt von Nendingen mit knapp 3.000 und Eßlingen mit rund 400 Einwohnern. Das Stadtgebiet hat eine Gesamtfläche von 9.050 ha, davon nimmt die Kernstadt 3.479 ha ein.

Verkehrsanbindung

Der Bahnhof Tuttlingen ist ein regionaler Eisenbahnknoten, an dem die Gäubahn Stuttgart-Singen-Zürich auf die Donautalbahn von Neustadt im Schwarzwald nach Ulm trifft. Darüber hinaus ist Tuttlingen an das Ringzug-System angeschlossen. Insgesamt verfügt Tuttlingen mit einer Kombination aus Fernverkehr, schnellem Nahverkehr und Ringzug über ein gutes Angebot im Schienenverkehr. Stadtbusse und Regionalbusse erschließen das Stadtgebiet und verbinden den Bahnhof mit dem zentralen Omnibusbahnhof in der Innenstadt. Tuttlingen ist in den Verkehrsverbund TUticket eingegliedert.

In Tuttlingen kreuzen sich die beiden Radfernwanderwege Donauradweg (von der Quelle in Donaueschingen bis zur Mündung ins Schwarze Meer) und Hohenzollernradweg (Esslingen am Neckar/Bodensee).

Mit dem Auto ist Stuttgart in 90 Minuten und Kons-





2005

tanz in 60 Minuten zu erreichen. Die nächsten Autobahnanschlüsse sind Geisingen und Tübingen in ca. 15 Minuten Entfernung an die A81 (Stuttgart-Singen). Der im Februar 2011 eröffnete Kreuzstraßentunnel nimmt die Bundesstraßen B 311 (Ulm–Donauessingen) und B 14 (Stockach–Rottweil) auf und führt die ehemals durch die Innenstadt geleiteten Durchgangsverkehr inklusive der LKW an der Stadt vorbei.

Die Anbindung an den internationalen Flugverkehr erfolgt über die Flughäfen Stuttgart und Zürich. Darüber hinaus gibt es Regionalflughäfen in Donaueschingen (30 km) und Friedrichshafen (70 km), sowie eine Landemöglichkeit für Privatmaschinen im interkommunalen Gewerbegebiet Tuttingen/Neuhausen „Take-off“ (7 km).

Historie und Tradition

Erstmals urkundlich erwähnt wird Tuttingen 797 und erlangt schließlich 1338 das Stadtrecht. Wenige Jahre später wird Tuttingen württembergisch. Mit der Errichtung der Festung Honberg 1470 wird die Stadt zu einer Grenzfestung ausgebaut, bis diese schließlich im Dreißigjährigen Krieg zerstört und nie wieder auf-



gebaut wurde. Heute bildet der Berg, umschlossen von der Stadt eine grüne Insel mitten in der Stadtlandschaft.

Das für die gebaute Struktur der Stadt eindrucklichste Ereignis war am 1. November 1803, als die Stadt bis auf die Grundmauern niederbrannte. Der Wiederaufbau erfolgte nach dem Plan von Carl Leonhard von Uber und prägt seitdem das Bild der Innenstadt durch den rechtwinkligen Grundriss. Mit der Verkehrsberuhigung des Marktplatzes 1986 erhält die Innenstadt ihre heutige Gestalt.

Ende des 19. Jh. entwickelte sich Tuttingen von der Handwerkerstadt zum Industriestandort. 1867 begann Gottfried Jetter mit der Fabrikation chirurgischer Instrumente und legte so den Grundstein für den bis heute dauernden gewerblichen Schwerpunkt. Die Medizintechnik löste die bis dahin vorherrschende Leder- und Schuhindustrie ab und bewahrte die Stadt vor einer schweren Strukturkrise. Heute wird Tuttingen als das Weltzentrum der Medizintechnik bezeichnet und erreicht als Wirtschaftsstandort weltweite Bedeutung. Seit 2009 werden am Hochschulcampus Tuttingen als Teil der Hochschule Furtwangen junge Talente direkt vor Ort ausgebildet und gefördert. Im Jahr 1891 wurden das Flussbett



der Donau zwischen dem Bahnhof und der Stadt begradigt und der Stadtgarten angelegt. Der Fluss galt jahrzehntelang als Bedrohung und die Stadt wendete sich von ihm ab. Inzwischen hat man seine außerordentliche Qualität als Freiraum in der Stadt wiederentdeckt.

Bereits 1949 überschritt die Einwohnerzahl die Marke von 20.000. Daher wurde Tuttingen 1952 zur Großen Kreisstadt erklärt. Im Zuge der Gemeindereform wurden 1972/73 die Gemeinden Eßlingen und Nendingen, sowie die Stadt Möhringen zu Stadtteilen Tuttingens.

Zu Beginn des neuen Jahrtausends setzte Tuttingen mit dem Aesculapium, der neuen Stadthalle, dem Freizeit- und Thermalbad TuWass sowie dem Donaupark städtebauliche Akzente. Heute sind die Donau, der quadratische Stadtgrundriss und der Honberg sowie die Medizintechnik das Markenzeichen der Stadt.

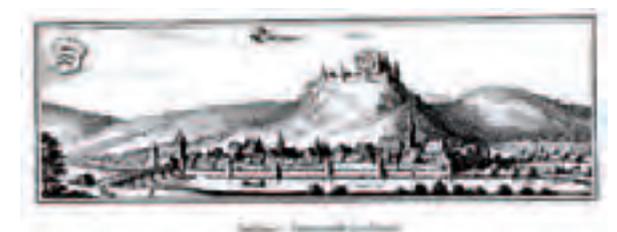


Image und Besonderheiten

Für die Wahrnehmung einer Stadt, sowohl seitens der Bewohner als auch der Gäste, spielt ihr Image eine entscheidende Rolle. In Tuttlingen sind viele Potenziale einer lebenswerten Stadt vorhanden, die aber in ihrer Wahrnehmung verbessert werden können.

Dabei verfügt Tuttlingen über zahlreiche Qualitäten und identitätsstiftende Highlights. Sowohl landschaftliche Aspekte und Freiräume mit besten Aufenthaltsqualitäten wie die Donau und der Honberg in direkter Innenstadt Nähe als auch imposante moderne und historische Gebäude und nicht zuletzt der markante Stadtgrundriss liefern ein unverwechselbares Bild.

Der neue Donaupark ist Erlebnisraum zwischen Stadt und Fluss, und auch die wichtigsten Großprojekte wurden unmittelbar in die Nähe der Donau gebaut: Mühlau-Sporthalle, Freizeitbad TuWass, Scala-Kino, Wohnbebauung In Wöhrden und Stadthalle bilden heute eine architektonische Achse, die dem Lauf der Donau folgt. Ergänzend finden in Tuttlingen zahlreiche Veranstaltungen wie der Honberg-Sommer oder das Southside-Festival mit nationaler Ausstrahlung statt. Tuttlingen ist aber nicht nur als Wohnstadt mit

einem reichhaltigen Angebot an Freizeit und Sport attraktiv, sondern hat sich in den letzten Jahren auch zu einer Kulturstadt weiterentwickelt. Darüber hinaus bietet sie als Arbeits- und Wirtschaftsraum hohe Standortqualitäten.

Wegen seiner über 400 in dieser Branche tätigen Unternehmen wird Tuttlingen oft als „Weltzentrum der Medizintechnik“ bezeichnet. Die Stadt beherbergt weltweit operierende Firmen wie die Aesculap AG, die Karl Storz GmbH oder die Chiron-Werke GmbH. Dazu kommen zahlreiche kleine und mittlere Betriebe, sodass Tuttlingen insgesamt mit einer unterdurchschnittlich niedrigen Arbeitslosenquote und einem hohen Kaufkraftpotenzial aufwarten kann.

In der Imagekampagne „Tuttlingen gewinnt“ wurden diese Begabungen der Stadt als Wohnort, als Wirtschaftsstandort und als Ort mit vielfältigen Freizeitqualitäten aufgegriffen. Es gilt, diese Qualitäten stärker zu promoten und in den Köpfen von Besuchern und Bürgern zu verankern.

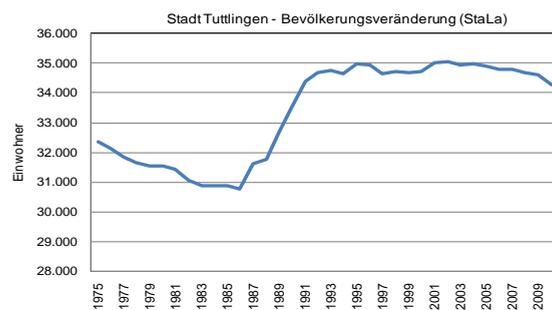




Demographische Trends

Einwohnerzahl und Haushaltsstruktur

Nach einem starken Anstieg Anfang der 90er Jahre auf rund 35.000 sank die Zahl der Einwohner seit 2001 um 734 Personen auf 34.274 im Jahr 2011.



Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Arbeitsplätze deutlich an, so daß der Bevölkerungsrückgang nicht auf die wirtschaftliche Situation zurückzuführen ist.

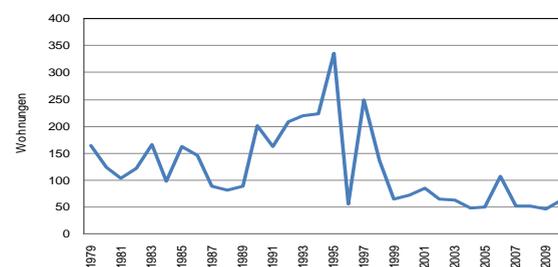
Zu den wichtigsten Veränderungen, die einen unmittelbaren Einfluss auf das Leben in der Stadt haben, zählen nicht nur der demographische Wandel mit seiner zunehmenden Alterung der Gesellschaft, sondern auch Faktoren wie die Individualisierung und Pluralisierung der Lebensstile. Dies wirkt sich unmittelbar auf die Größe der Haushalte und die Wohnraumnachfrage aus. In Tuttingen zeichnet sich wie generell in Deutschland eine Zunahme der Anzahl der Haushalte bei gleichzeitiger Verkleinerung ihrer Größe (heute 2,18 Pers. je Haushalt) ab.



Diese Entwicklungen führen dazu, dass auch bei gleichbleibender Bevölkerungszahl immer mehr Haushalte bestehen und damit Wohnraum nachgefragt wird. Hinzu kommt, dass der Pro-Kopf-Bedarf an Wohnfläche durch den anhaltenden Wohlstandeffekt steigt. Es gilt also, sowohl ein breiteres Angebot für verschiedenste Zielgruppen - Singles, Familien, Senioren - zu schaffen, als auch quantitativ mehr Wohnraum zur Verfügung zu stellen.

Bautätigkeit

Zwischen 2000 und 2010 wurden 707 Wohnungen (Neubau) fertig gestellt, im Mittel pro Jahr etwa 64 Wohnungen. Im Vergleich zu den Jahren 1990 bis 1999 mit 1.859 Fertigstellungen im Wohnungsneubau ein erheblich geringerer Wert. Die Bautätigkeit verlief nach 2000 sehr zurückhaltend. Diese geringe Bautätigkeit bzw. das Angebot an nachgefragtem Wohnraum ist als Entwicklungsdeterminante für den Einwohnerrückgang zu sehen.



Prognose

Im Rahmen des Masterplans war Tilman Häusser (freier Statistiker, Tübingen) beauftragt, eine Bevölkerungsvorausrechnung bis 2025 zu erarbeiten. Diese ermittelt, wie sich die Bevölkerung unter gegebenen Annahmen entwickeln könnte. Grundlage der Prognosen ist eine kleinräumige demographische Analyse, die auf spezifische lokale und regionale Rahmenbedingungen und Entwicklungsansätze eingeht. In einer Modellsimulation wurden jährliche Veränderungen der gegebenen Bevölkerung berechnet. Erfasst werden natürliche Bewegungen wie Geburts- und Sterberate sowie räumliche Bewegungen wie Wanderungen. Im Ergebnis lassen sich damit auch Rückschlüsse zum Arbeitsmarkt sowie der Bautätigkeit ziehen.

Da die Angebotssituation auf dem Wohnungsmarkt der entscheidende Faktor ist, wurden in zwei Szenarien unterschiedliche Annahmen zur Mobilisierung der zu Beginn der Masterplanung bekannten Wohnpotenziale (Baulücken und Neubaugebiete) angesetzt.

Szenario 1 (obere Variante):

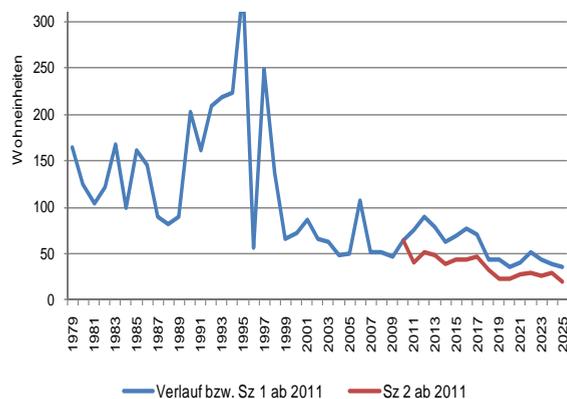
- 60% Füllung Baulücken (310 Wohneinheiten)
- 100% Neubauvorhaben (225 Wohneinheiten)
- 100% Nordstadt (320 Wohneinheiten)



insgesamt 855 Wohneinheiten (2011 bis 2025)

Szenario 2 (untere Variante):

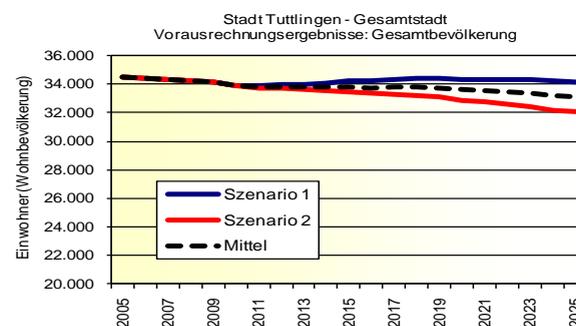
- 40% Füllung Baulücken (206 Wohneinheiten)
 - 60% Neubauvorhaben (134 Wohneinheiten)
 - 60% Nordstadt (190 Wohneinheiten)
- insgesamt 530 Wohneinheiten (2011 bis 2025)



Im Ergebnis zeigt sich, dass selbst bei den (zu) optimistischen Annahmen des Szenarios 1 die künftige Bautätigkeit nicht höher als in den zurückliegenden Jahren sein wird und diese gerade ausreicht, die Einwohnerzahl in etwa stabil zu halten. Tritt das Szenario 2 mit geringerer Bautätigkeit ein, wird sich die Einwohnerzahl um etwa 2.000 Personen verringern.

Der Masterplan formuliert das Ziel, die Einwohnerzahl konstant zu halten, weshalb ein zusätzliches

Baulandangebot bereit gestellt werden muss.



Soziale Infrastruktur

Basierend auf den Vorausberechnungen zur Altersstruktur prüfte das Amt für Familie, Bildung, Integration und Soziales die künftigen Bedarfe (bezogen auf den Mittelwert). Dabei ergab sich, dass die Zahl der Kindergärten aufgrund von Anpassungen (neue Angebote für unter 3-jährige, Ganztagsbetreuung, Gruppengrößen) stabil bleiben wird. Aufgrund von Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur kann es möglicherweise sinnvoll sein, über die Verschiebung von Standorten bzw. Angeboten nachzudenken.

Da sich die Rahmenbedingungen für die weiterführenden Schulen ändern, kann lediglich eine Aussage zu den Grundschulen getroffen werden. Die Zahl der Tuttlinger Grundschulkinder, die auf weiterführende Schulen wechseln (Klasse 4), bleibt bis ca. 2020 na-

hezu konstant, danach ist die Tendenz deutlich rückläufig (ca. minus 15–20% bis 2025).

Integration

In Tuttlingen leben Menschen aus über 90 unterschiedlichen Nationen. 38% der Bevölkerung haben einen Migrationshintergrund (in Baden-Württemberg 26,2%). Auffallend ist, dass in der Innenstadt ein besonders deutlicher Zuwachs von Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit zu verzeichnen ist und dass in den Bezirken Nordstadt, südliche Innenstadt und Aspen/Wolfsbühl/Ettlensegart besonders viele Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit wegziehen. Bei den Senioren steigt die Anzahl der Personen mit Zuwanderungshintergrund. Deshalb wird die Integrationsarbeit zunehmend wichtiger und muss räumlich spezifiziert werden.

Senioren

Die Personengruppe „55 Jahre und älter“ wird bis zum Jahr 2025 um ca. 1.600 Personen anwachsen. In fast allen Bezirken wird der Anteil der über 55-jährigen zunehmen, zum Teil bis zu 27%. Um so lange wie möglich in den eigenen vier Wänden wohnen zu können, sind entsprechende Wohnformen notwendig

Verkehrliche Trends

Verkehrserhebung und Prognose

Das Tuttlinger Straßennetz wird dominiert von den Haupterschließungsadern Ludwigstaler Straße und Nendinger Allee, Stuttgarter Straße, Zeughaus- und Möhringer Straße, Neuhauser Straße sowie Stockacher und Kreuzstraße mit dem Anfang 2011 eröffneten Kreuzstraßentunnel. Am 5. Juli 2011 wurde eine Verkehrserhebung und -befragung von der Modus Consult Ulm GmbH durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass seit der Eröffnung des Kreuzstraßentunnels die Verkehrsbelastung innerhalb der Stadt, insbesondere auf den Ost-West Beziehungen, aber auch im nachgeordneten Straßennetz deutlich abgenommen hat.

Im Vergleich zum Jahr 2007 ist zu beobachten, dass Zeughausstraße, Möhringer Straße und Katharinenstraße, Weimarstraße, Königstraße und Schützenstraße sehr deutlich von der Entlastung durch den Kreuzstraßentunnel profitieren.

Des Weiteren wurde beobachtet, dass der Schwerverkehrsanteil am gesamten innerstädtischen Verkehrsvolumen sehr deutlich zurückgegangen ist und heute nunmehr bei 3-4% liegt. Vergleichbare Städte weisen einen Güterschwerverkehrsanteil von bis zu 6-10% auf.

	Zählung 2007	Zählung 2011	Differenz zu 2007	Prognose 2025	Differenz zu 2011
1 Kreuzstraßentunnel	0,0	10,9		12,0	10%
2 Weimarstraße Ost	12,1	9,3	-23%	10,7	15%
3 Weimarstraße West	8,2	5,4	-34%	6,2	15%
4 Bahnhofstraße	6,1	5,3	-13%	6,1	15%
5 Zeughausstraße West	7,5	4,2	-44%	4,7	12%
6 Zeughausstraße Ost	9,2	4,5	-51%	5,4	20%
7 Möhringer Straße	13,8	10,2	-26%	12,2	20%
8 Katharinenstraße	16,7	12,0	-28%	13,9	16%
9 Stuttgarter Str. West	16,2	16,5	2%	18,6	13%
10 Stuttgarter Str. Ost	11,7	15,0	28%	15,6	4%
11 Ludwigstaler Straße	12,7	13,8	9%	14,1	2%
12 Nendinger Allee	13,1	11,2	-15%	12,6	13%
13 Untere Hauptstraße	5,5	4,8	-13%	5,5	15%
14 Königstraße	8,2	4,4	-46%	6,1	38%
15 Neuhauser Straße	7,8	6,6	-15%	7,6	15%
16 Schützenstraße	13,9	8,1	-42%	9,0	11%
17 Stockacher Straße	12,7	13,7	8%	15,4	12%
18 B14	24,7	21,4	-13%	25,6	20%
19 B311 alt	22,5	19,1	-15%	20,8	9%

Aufbauend auf den Erhebungen von 2011 wurde von Modus Consult eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025 erstellt. Es wurde eine leichte Zunahme der Einwohnerzahl sowie eine Steigerung der Motorisierung von 7% in 14 Jahren unterstellt. Dies führt zu einer Zunahme des Durchgangsverkehrs von 14% und einer Zunahme des Quell- und Zielverkehrs von 11% im Zeitraum von 2011 bis 2025. Angesichts der rapiden Verteuerung der Rohstoffpreise sowie der zukünftig zu erwartenden Zunahme der nachhaltigen Verkehre stellt diese Prognose sicherlich ein Maximalszenario dar.

Pendler

Über 12.800 Arbeitnehmer pendeln täglich nach Tuttlingen. Diese Zahl ist in den vergangenen Jahren stark angestiegen. Die Fahrten, die ihr Ziel in Tuttlingen haben, beginnen zum Großteil in Tuttlingen selbst und den angrenzenden Gemeinden. Neben dem übrigen Landkreis Tuttlingen liegen die Quellen aber zu großen Teilen auch im Landkreis Konstanz (Abbildung rechts).

Die große Anzahl täglicher Fahrten, die ihr Ziel in Tuttlingen haben, wird zu einem hohen Anteil mit dem Pkw zurück gelegt, was zu einem Engpass an Pkw-Stellplätzen sowohl in der Tuttlinger Kernstadt,

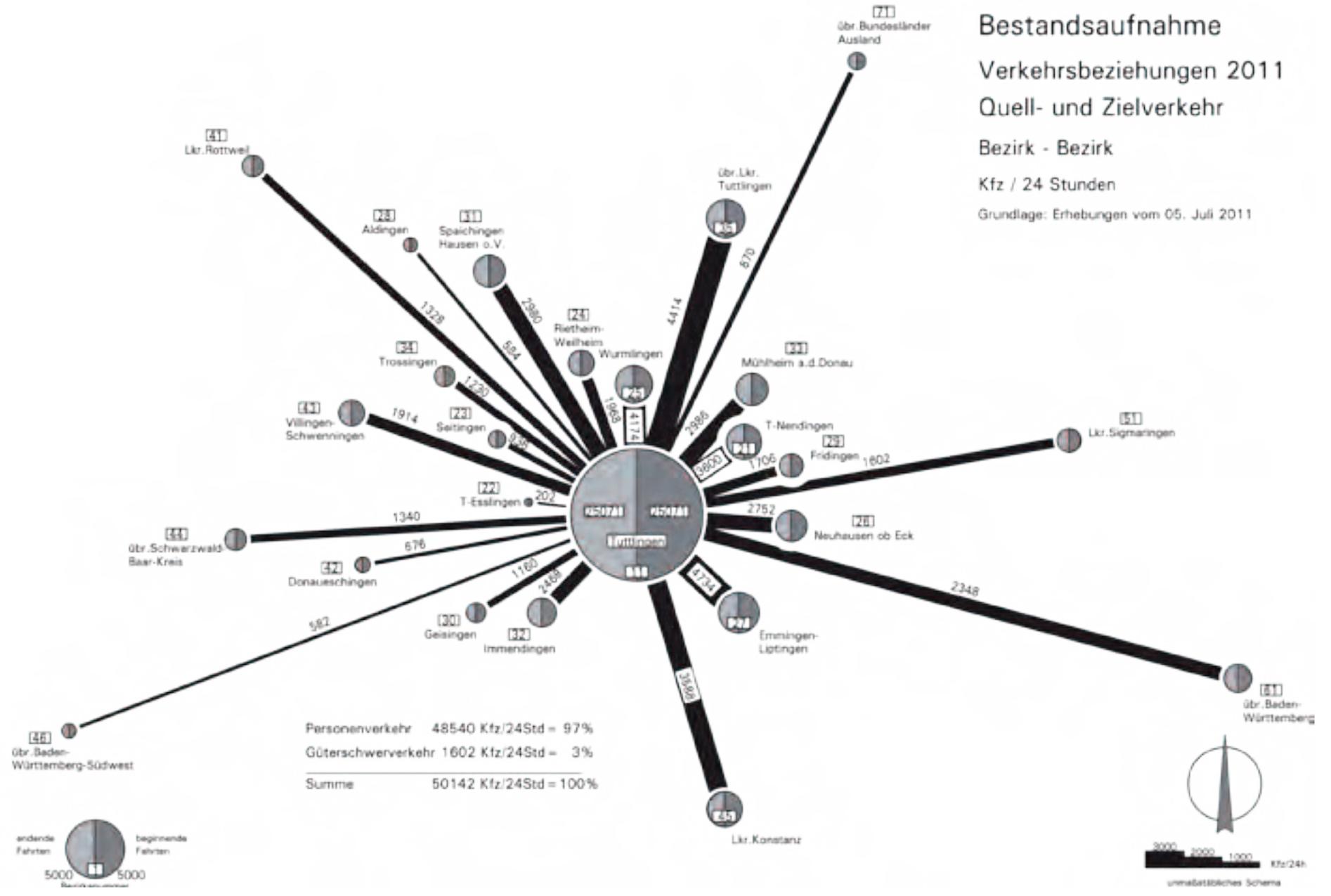
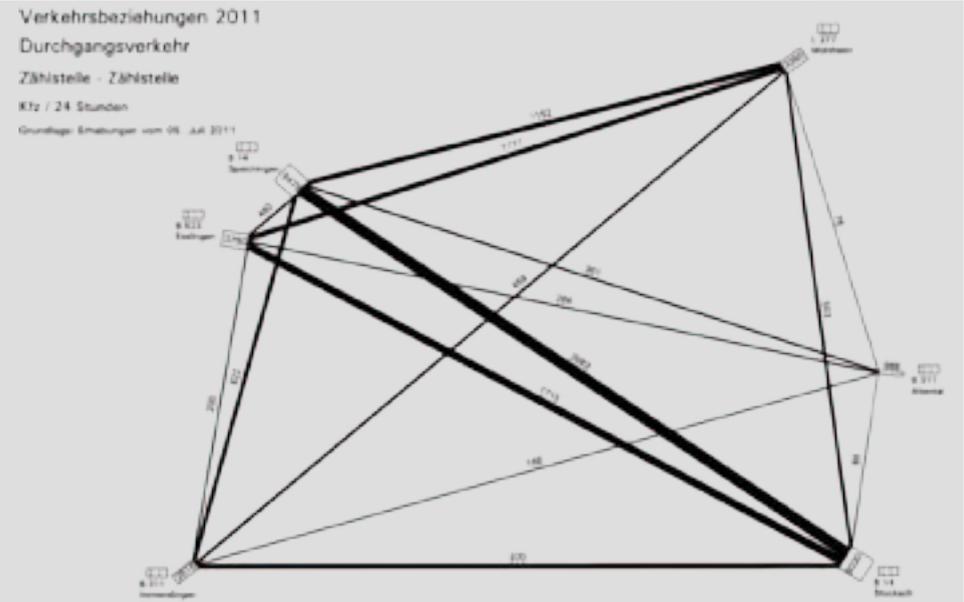
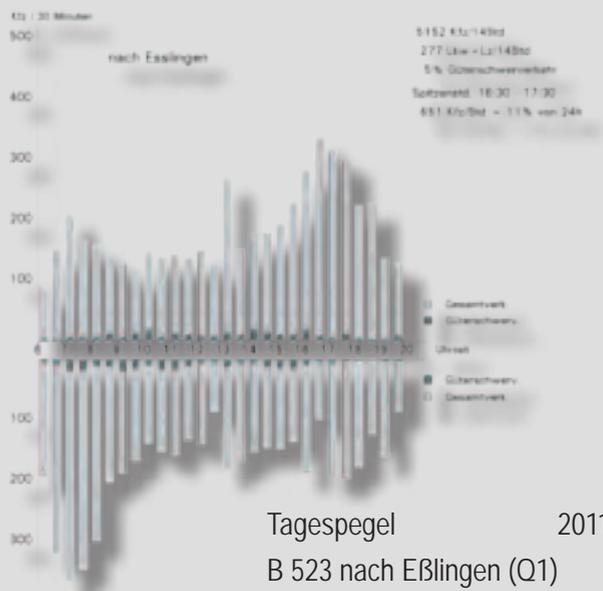
im Bereich des Schulzentrums als auch innerhalb und im Umfeld der Gewerbegebiete führt. So werden zunehmend Wohnstraßen von Auswärtigen zum Abstellen der Pkw genutzt.

Spitzenstunde

Auffallend ist auch die deutliche Ausprägung der Spitzenstunden am Gesamtverkehr auf den Einfallstraßen. In Tuttlingen erreichen die Spitzenstunden bis zu 13% des täglichen Verkehrsaufkommens (siehe Abbildung) während Deutschlands Mittelstädte normalerweise Werte von 8-10% des DTV (durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens) aufweisen.

Durchgangsverkehre

Bezüglich der Durchgangsverkehre ist die Beziehung aus Stockach in Richtung Immendingen, Villingen-Schwenningen und Spaichingen dominant. Diese Verkehrsbeziehungen werden derzeit durch den Tunnel abgewickelt. Weiterhin durch die Stadt und vornehmlich über die Stuttgarter Straße führen die Beziehungen Mühlheim in Richtung Immendingen, Villingen-Schwenningen und Spaichingen.



Bilanz bisheriger Planungen und Projekte

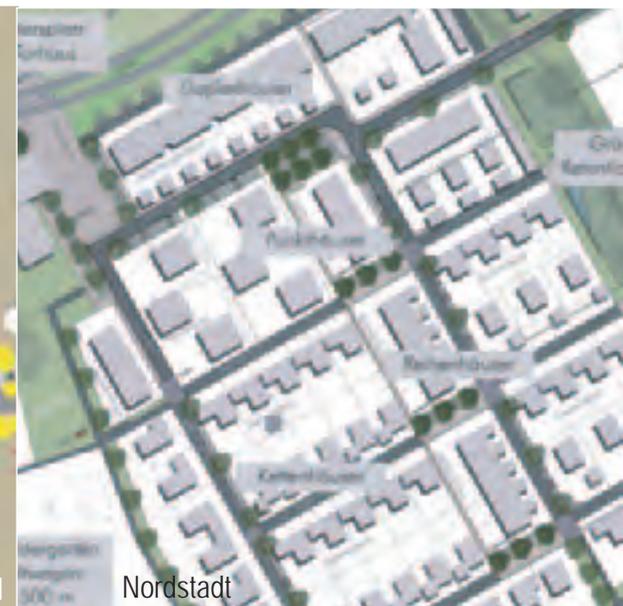
In Tuttlingen hat sich in den vergangenen Jahren einiges bewegt. Neue moderne Bauten wie das Kino Scala oder das Freizeitbad TuWass bereichern das Stadtbild und das städtische Leben. Mit der Eröffnung des Kreuzstraßentunnels und der daraus resultierenden Entlastung der Innenstadt entstehen vielfältige Chancen zur Aufwertung. Zur Belebung der Innenstadt sind das City-Management eingerichtet und ein Zentrenkonzept für den Einzelhandel verabschiedet worden. Aktuell setzt die Neugestaltung der Wilhelmstraße grüne Akzente im innerstädtischen Straßenbild.

Ein weiterer wichtiger Schritt war die Ansiedlung des Hochschulcampus Tuttlingen auf einer Brachfläche in der südlichen Innenstadt. Neben der Stadthalle entsteht derzeit ein modernes Mittelklassehotel mit rund 120 Zimmern. Am Rande der Innenstadt wird über eine Neugestaltung des Alten Friedhofs diskutiert, der als innerstädtische Grünfläche, abgeschirmt durch eine geplante Bebauung, eine neue Bedeutung erfährt. Das alte Krematorium wird bereits zu kulturellen Zwecken genutzt.

Der Masterplan hat als integrales Stadtentwicklungskonzept die Aufgabe, diese Planungen vor dem aktuellen Hintergrund zu prüfen, zu hierarchisieren und



Planung Kreuzstraßentunnel



Nordstadt

räumliche und zeitliche Abhängigkeiten aufzuzeigen. Vieles wurde bereits angedacht und in die Diskussionen eingebracht. Über den Masterplanprozeß sollen Prioritäten gesetzt werden und neue Projekte zur Realisierung mit einem breiten Konsens verabschiedet werden.

Nachfolgend sind - ohne Anspruch auf Vollständigkeit - relevante Planungen und Studien aufgeführt.

Sanierungsplanungen

In den 1980er Jahren wurde mit der Stadtsanierung in der Kernstadt begonnen. Seitdem hat sich Tuttlingen stark verändert. Die Umgestaltungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen: Projekte zur Stadtsanierung führen die Veränderung des Stadtbildes fort und verbessern die Lebensqualität stetig. Durch mögliche Nachverdichtungen und Umstrukturierungen entstehen mehr Spielräume und ein vielfältigeres Angebot an Wohnformen. Auch die Gestaltung des öffentlichen Raumes und energetische Sanierungen werden angestrebt. In den ausgewiesenen Sanierungsgebieten sollen private Bestrebungen unterstützt und positive Anreize durch realisierte Projekte gegeben werden. So soll z.B. das brachliegende ehemalige

Areal der Kartonagenfabrik Birk städtebaulich entwickelt werden. Geplant ist eine Nutzungsmischung aus Wohnen und Dienstleistung, die im Blockinnenraum Freiflächen vorhält. Auch im Bereich des Hotels Schlack gibt es Überlegungen zur Neustrukturierung und Aufwertung des gesamten Blocks. Weitere Sanierungsgebiete sind „Wöhrden“ oder „Obere Vorstadt/ Uhlandstraße“. Zurzeit betreibt die Stadt sechs förmlich festgelegte Sanierungsverfahren mit insgesamt ca. 23 ha und einem Fördervolumen von 23,35 Mio. Euro.

Durch den Bau des Kreuzstraßentunnels ergeben sich zusätzlich neue Perspektiven für die Stadtsanierung. Durch den Rückbau der Kreuzstraße zu einer Wohnsammelstraße und die Verlegung der Bundesstraßen unter die Erde werden das Quartier und die Innenstadt vom Durchgangsverkehr befreit und die Straßenräume können neu gestaltet und für das öffentliche Leben besser genutzt werden. Der Straßenraum wird so zum Lebensraum. Für die Bewohner der südlichen Stadtviertel wird es einfacher und ungefährlicher, die Innenstadt zu erreichen. Die Umgestaltung bringt also Vorteile für Anlieger, Fußgänger und Radfahrer.



Sanierungsgebiete



Sanierungsplanung



Planung Hermann Hesse Schule

Verkehrsplanungen und Aktivitäten zur Umsetzung nachhaltiger Mobilität

Die Eröffnung des Kreuzstraßentunnels hat zu dem erwarteten starken Rückgang des Fahrzeug- und Schwerlastverkehrs im innerstädtischen Straßennetz geführt. Hierdurch entsteht die einmalige Chance, eine Neuordnung des innerstädtischen Straßennetzes sowohl in seiner Führung als auch in seiner Organisation zur Unterstützung der Innenstadtentwicklung zu ermöglichen.

Schon in der Vergangenheit gab es Planungen und Initiativen zur Stärkung nachhaltiger Mobilität. Diese Planungen zum Radverkehr, Initiativen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs, Konzepte zur optimalen Bewirtschaftung des Parkraums, Initiativen zur breiten Einführung eines öffentlichen und betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms müssen nun angepasst, vorangetrieben und umgesetzt werden.

Realisierte Projekte

- Kreuzstraßentunnel - Beruhigung Kreuzstraße
- Neuordnung Quartier Wöhrden (Kino)
- Ansiedelung Hochschul - Campus
- Gestaltung Donau Ufer, Landschaftspark
- Neubau Ludwig - Umland - Realschule
- Ausweisung von Sanierungsgebieten
- Stadterweiterungsgebiet Thiergarten
- Bebauung Stadthalle
- Gränzbote-Areal/Donaukarree (Hotel, Wohnen)
- Bebauung Hotel Stadthalle (Gränzbotenareal)

Studien

- Demographiegutachten
- Einzelhandelskonzept 2009
- Standortstudie Tuttingen
- Impulswerkstatt Bahnhof
- Weiterentwicklung Altenhilfekonzeption
- Leben 2000 (Öko Audit)
- Studie Schulplanung 2010
- Radverkehrskonzept 2010
- Grundüberlegungen zur „Radstation“ 2007
- Verkehrsentwicklungsplan 1990/93
- Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung 2005
- Verkehrserhebungen und Aktualisierung des Verkehrsmodells 2011

- Auswertung von relevanten Zählstellen und -schleifen 2010-11
- Kordonbefragung
- Lärmaktionsplan
- Klimaschutzkonzept

Geplante Projekte

- Aesculap -Platz und Kreisverkehr
- Erweiterung Aesculap
- Neuordnung Innenstadt Bereich Weimarstraße, Karlstraße, Wilhelmstraße
- Sanierungsgebiete Innenstadt
- Neuentwicklung Seltenbachareal
- Gestaltung Bahnhof und Umfeld
- Umnutzung Union-Areal
- Freiraumgestaltung alter Friedhof
- Erweiterung Sparkasse
- Lösung für Hertiareal
- Neubepanung Bereich ehemalige Stadtgärtnerei
- Umnutzung ehemaliges J.F. Storz - Areal
- Parkraum, Erschließung Schulzentrum
- vierspuriger Ausbau der B 14 mit Anschlüssen Schulzentrum und Einzelhandelszentrum
- Ganztagsbetreuung Hermann-Hesse-Realschule
- Neubau Feuerwehrmagazin
- Sanierung Rathenauplatz/Ebertplatz

03_ Schwerpunkte der städtischen Entwicklung



Nachhaltig planen heißt vorausschauen, abwägen und priorisieren. Hierzu setzt der Masterplan Schwerpunkte für die städtische Entwicklung der nächsten 15 Jahre. Diese sind grundsätzliche Entwicklungsprinzipien, an denen sich anstehende und künftige Projekte und Entscheidungen orientieren sollen.

Schwerpunkte im Überblick

00 Nachhaltig planen

01 Innenstadt attraktivieren

02 Wohnen in der Stadt weiterentwickeln

03 Innenstadtverkehr neu ordnen

04 Perspektiven für die Wirtschaft schaffen

05 Positive Ausstrahlung Tuttlingens stärken

06 Nachhaltige Mobilität fördern

07 Landschaft & öffentlichen Raum kultivieren

08 Energie- und Umweltkonzepte verankern

09. Vorhandene Qualitäten wahren und pflegen

01



02



03



04



05



06



07



08



09





stabile Bevölkerung



starke Perspektive



hohe Lebensqualität

00 Nachhaltig planen

Die Grundsätze der Nachhaltigkeit sollen in der Stadtplanung Tuttlingens künftig als selbstverständlicher Bestandteil verankert werden. Als Stadt mit einem anhaltenden Wirtschaftswachstum, stadträumlichen und landschaftlichen Qualitäten sowie einem hervorragenden sozialen und urbanen Angebot bieten sich dafür ideale Voraussetzungen.

Soll die Planung den Kriterien der Nachhaltigkeit genügen, muss sie thematisch breit gefächert sein. Die Herausforderung besteht darin, übergreifende Konzepte mit sektoral organisierten Strukturen von Politik und Verwaltung umzusetzen. Ein unverzichtbarer Bestandteil ist zudem die Einbeziehung der Bürger in transparente Prozesse.

Strategie

Nachhaltigkeit basiert auf einem ausgewogenen Wechselspiel der Aspekte Ökonomie, Ökologie und soziale Qualität. In Tuttlingen stehen drei strategische Ziele besonders im Fokus:

- Die **Bevölkerungszahl stabil halten**, um vorhandene Infrastrukturen auszulasten, kurze Wege zu ermöglichen und Pkw-Fahrten zu verringern.

Damit einher geht, den regionalen Arbeitsplatzschwerpunkt Tuttlingen als Wohnstandort zu stärken und städtische Strukturen zu fördern. Bauliche Verdichtung minimiert die Flächeninanspruchnahme, unterstützt die Siedlungstechnik und hält Wege kurz. Die Angemessenheit der Dichte und die Mischung des Angebots wird je nach Lage differenziert betrachtet. Grundsätzlich ist aber eine Innenentwicklung zu forcieren.

- **Perspektiven für die Wirtschaft** schaffen, um ökonomisch handlungsfähig zu bleiben und die Funktionsfähigkeit des Medizintechnik-Clusters langfristig zu sichern. Speziell für die „Leitaktivitäten“, d.h. innovative und spezialisierte Unternehmen, sollen sowohl für Erweiterungen als auch für notwendige Verlagerungen sowie Neugründungen adäquate Standorte verfügbar sein.

- **Lebens- und Aufenthaltsqualität** in der Stadt stärken, um Tuttlingen als attraktiven Lebensraum weiter zu entwickeln.

Durch die Verbesserung der urbanen Funktionen und öffentlichen Räume und der stärkeren Integration von „Landschaft in der Stadt“ wird dieses Ziel gefördert.

Mit der Veränderung des Verkehrssystems werden urbane Qualitäten geschaffen und neue Optionen eröffnet. Eine kompakte Siedlungsstruktur fördert **umwelteffiziente Mobilität**. Letztlich sollen entsprechende Angebote entstehen, mit denen das Verkehrsverhalten der Bewohner in Richtung umweltfreundlicher Bewegungsmittel gelenkt wird. Wichtig ist ein intelligentes Management, das Systeme und Verkehrsmittel vernetzt und in der Lage ist, flexibel auf Verkehrseignisse zu reagieren.

Im technischen Sektor unterstützt ein modernes Energieversorgungssystem mit dezentraler Erzeugung sowohl die Qualität in der Stadt als auch die Nachhaltigkeit. Neben energiesparenden Neubauten besteht die bauliche Herausforderung insbesondere in einer energetischen Sanierung des Bestandes.

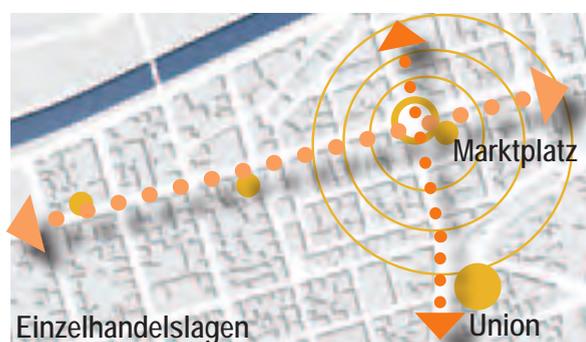
Kompakte, grüne High-Tech-Stadt

Auf der übergeordneten Ebene wird vorgesehen, das Image Tuttlingens als **High-Tech-Standort in einem überschaubaren, dennoch urbanen Umfeld** zu profilieren. Dieses Alleinstellungsmerkmal ist ein wesentlicher Ansatz für eine langfristig stabile Entwicklung im Rahmen der wachsenden Standortkonkurrenz zwischen Städten und Regionen.

01 Innenstadt attraktivieren

Die Tuttlinger Innenstadt mit ihrem urbanen Angebot und dem Einzelhandel entwickelt sich räumlich kompakt um den Marktplatz und entlang der Bahnhofstraße. Der Einzelhandel ist, was die Kennzahlen betrifft, relativ gut aufgestellt. Jedoch werden von Kunden vielfach das Angebot und die Einkaufsatmosphäre bemängelt. Dies beruht vor allem auf monotonen Angebotsformen („Handymeile“), Lücken im Sortiment und einem teilweise unattraktiven Erscheinungsbild. Vor allem ungünstige Grundstückszuschnitte, zu kleine Ladengrößen und der Leerstand des Hertie-Gebäudes behindern eine Entwicklung, wenngleich Potenziale zur Ansiedlung von Anbietern bestehen, da Tuttlingen über ein sehr großes Einzugsgebiet und eine entsprechende Kaufkraft verfügt.

Der Einzelhandel in der Innenstadt steht in Konkurrenz zu den gut erreichbaren Standorten in den Gewerbegebieten und muss sich, um attraktiv zu blei-



ben, neu positionieren. Dies geht vielfach einher mit der Kombination und Inszenierung innerstädtischer Funktionen. Das Einkaufen wird zusammen mit den öffentlichen Räumen, der Gastronomie und den Freizeitangeboten zum „Erlebniseinkauf“. Die Tuttlinger Innenstadt ist im Hinblick auf zentrale Rahmenbedingungen wie Parkplatzangebot und ihre Lage in Donaunähe gut aufgestellt, allerdings sind Ergänzungen im großflächigen Bereich unerlässlich.

Zur Stärkung des Tuttlinger Einzelhandels hat die Entwicklung eines Shoppingcenters mit Magnetfunktion oberste Priorität. Das Union-Areal weist sich durch seine Größe, Lage und Erreichbarkeit als geeigneter Standort aus. Zusätzlich gilt es, kurz- und mittelfristig weitere Flächenangebote im Segment über 1.000qm zu schaffen, um Ansiedlungsmöglichkeiten für zugkräftige Anbieter offerieren zu können. Die neuen Einzelhandelslagen sind möglichst zentral um den Marktplatz zu verorten und durch eine Gestaltung der öffentlichen Räume adäquat anzubinden.

Für die räumliche und gestalterische Attraktivität der Innenstadt ist die Bahnhofstraße ausschlaggebend. Sie bildet räumlich das urbane Rückgrat und die Identität der Innenstadt. Bedingt durch ihre Länge ist sie allerdings nicht als Shopping Meile zu verstehen,

sondern als in Sequenzen unterteilter Sammel- und Orientierungsraum mit vielschichtigen urbanen Nutzungen. Mit einer Neugestaltung, beginnend zwischen Fußgängerzone und Karlstraße, soll der dortige Einzelhandel aufgewertet und in die Einkaufslage integriert werden.

Die Gestaltung und Kultivierung der öffentlichen Räume soll die Frequentierung und Attraktivität der Einzelhandelslagen unterstützen. Durch die gestalterische Aufwertung von Straßenräumen lassen sich Adressen und potenzielle Außenbereiche für z.B. Gastronomie erzeugen. Verbesserungspotenzial besteht auch bei der Aufwertung der Innenstadteingänge. Zur Unterstützung der innerstädtischen Entwicklung sind innenstadtrelevante Funktionen außerhalb des Zentrums äußerst restriktiv zu behandeln.

Maßnahmen und Projekte:

- Entwicklung des Union-Areals als Magnet
- Verlängerung der Fußgängerzone Richtung Union-Areal
- Ergänzung durch große zusammenhängende Flächenangebote
- Gestaltung der Bahnhofstraße in Sequenzen und Etappen als urbanes Rückgrat
- Attraktivierung der Parkhäuser

02 Wohnen in der Stadt weiterentwickeln

Heute

Im Repertoire des Tuttlinger Wohnraumangebotes gibt es sowohl urbane Innenstadtlagen als auch durchgrünte Wohngebiete mit überwiegend Einfamilienhausstrukturen. Im Stadtgrundriss sind die Wohngebiete durch ihre Körnung gut ablesbar und heben sich von der kompakteren Innenstadt ab.

Das Wohnen in den Innenstadtquartieren hat in Tuttlingen verschiedene Facetten. Direkt im Zentrum rund um den Marktplatz finden sich verdichtete, urbane Geschosswohnungen sowohl im Altbau als auch in modernen Bauten. Sondernutzungen in den Erdgeschossen entsprechen der zentralen Lage und ergänzen die Wohnnutzung durch ihr Versorgungsangebot. Die modernen Baustile fügen sich dabei gut in den Bestand ein und sind anspruchsvoll gestaltet. Die westliche Innenstadt zwischen Marktplatz und Bahnhof ist ein ebenfalls dichtbesiedelter Bereich, der mit der Nähe zum Zentrum, zum Stadtgarten und zur Donau große Standortvorteile aufweist.

Dennoch gibt es hier einige städtebauliche Mängel: So ist die Struktur ein enges und sehr kleinteilig parzelliertes Geflecht mit mangelnden Qualitäten im öffentlichen Raum und in der Bausubstanz. Viele Bau-



ten sind marode, haben unattraktive Fassaden und verfügen über wenig Freiräume. Sanierungsbestrebungen werden durch fehlende Aktivitäten der Eigentümer und die differenzierten Eigentumsverhältnisse erschwert. Das Bild des Wohnumfeldes wird hier von parkenden Autos und teilweise unattraktiven Straßenzügen dominiert. Es gibt wenige Platzsituationen oder ansprechende Begrünung zur Aufwertung des Wohnumfeldes. Es besteht darüber hinaus ein Manko in der Vernetzung für Fußgänger und Radfahrer über die Straßenräume hinweg.

Grundsatz Innenentwicklung

Ein zentrales Anliegen der nächsten 15 Jahre muss es sein, die Innenentwicklung Tuttlingens voranzutreiben. Hierdurch soll zum Einen das Wachstum in die Fläche und die Inanspruchnahme endlicher Flächenressourcen im Außenbereich eingedämmt werden. Zum Anderen kann die Qualität der Innenstadt durch die Reaktivierung brachliegender Flächen entscheidend verbessert werden. Demographische Trends wie die Renaissance der Innenstädte und die Pluralisierung der Lebensstile belegen, dass es





für eine stärkere Entwicklung nach Innen erhöhte Chancen und einen Bedarf gibt. Mit kurzen Wegen ist das Wohnen in der Innenstadt in unmittelbarer Nähe zu Versorgungseinrichtungen, Freizeit- und Arbeitsplatzangeboten im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung unbedingt zu fördern.

Aus der Möglichkeit, die innerstädtischen Verkehre neu zu ordnen und zu bündeln resultieren große Chancen, die Innenstadt als Wohnstandort entscheidend aufzuwerten. Zusammen mit dem strukturellen Wandel im gewerblichen Bereich ergeben sich eine Vielzahl von Handlungsoptionen und Flächenspielflächen. Diese reichen von gestreuten Kleinstflächen ehemaliger Betriebe in der westlichen Innenstadt bis hin zu großen zusammenhängenden Arealen wie z.B. das Areal der Firma J.F. Storz Straßenbau, wo eine Verlegung des Betriebs ein enorm großes Entwicklungspotenzial in unmittelbarer Innenstadtnähe generiert werden könnte. Spezifische Wohnlagen wie z.B. an der Donau stellen eine besondere Qualität des innerstädtischen Wohnens in Tuttlingen dar.

Anders als bei der schwierigen Mobilisierung einzelner, meist im Privatbesitz befindlicher Baulücken, bietet die Um- und Neunutzung ehemaliger gewerblicher Areale eine Option mit verhältnismäßig hohen

Realisierungschancen. Zudem befinden sich die opportunen Flächen in Tuttlingen in wichtigen stadträumlichen Lagen, sodass ihre Aufwertung Impulse für eine Attraktivierung der gesamten Innenstadt und besonders ihrer Eingänge bedeutet. Über entsprechende punktuelle Neuordnungen lässt sich sowohl das Ziel einer nachhaltigen Innenentwicklung als auch einer Aufwertung gezielt steuern.

Dennoch wird sich Tuttlingen langfristig eines dualen Systems aus der Entwicklung innerstädtischer Spielräume und einer maßvollen Arrondierung der Siedlungsränder bedienen müssen. Die notwendigen Wohnflächen zur Stabilisierung der Bevölkerungszahlen lassen sich nicht vollständig durch Innenentwicklungen abdecken und auch die Nachfrage



nach Wohnformen und -qualitäten die nicht in der Innenstadt darstellbar sind, wie das traditionelle Einfamilienhaus, besteht weiterhin.

Grundsätzlich geht es bei der Optimierung der gesamtstädtischen Entwicklung darum, gleichzeitig ein breites Angebot für verschiedenste Nutzergruppen bereitstellen zu können und haushälterisch mit vorhandenen Flächen umzugehen. Besonders Wohnformen für bestimmte Zielgruppen wie Singles, Senioren oder Studenten funktionieren gut im innerstädtischen Kontext. Unter dem Aspekt der möglichst effektiven Nutzung von Flächenoptionen ist es auch unabdingbar, Entwicklungsspielräume und Chancen im regionalen Kontext zu betrachten. Tuttlingen sollte seine wirtschaftliche Standortgunst nutzen und Wohnformen für unterschiedlichste Nutzergruppen etablieren, um so insgesamt als attraktiver Wohnstandort zu gewinnen und Wohnraum für die Arbeitnehmer anzubieten, um so den Strom der Pendler zu verringern.

Maßnahmen und Projekte:

- Impulse in der westlichen Innenstadt
- Entwicklung des Birk-Areals als Beispiel
- Aufwertung und Gestaltung des Wohnumfeldes
- Wohnen am Wasser und Innenstadtnähe
- J.F. Storz Areal als Jokerfläche

03 Innenstadtverkehr neu ordnen

Den grundlegenden Zielen des Masterplans, innerstädtisches Wohnen zu fördern, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern und die Innenstadt für den Einzelhandel attraktiver zu machen, folgt auch die verkehrsplanerische Strategie. Aufgrund der bereits dargestellten Beobachtungen nach Eröffnung des Kreuzstraßentunnels (insgesamt geringere Verkehrsmengen und geringer Schwerverkehrsanteil) sollen zukünftig:

- die Hauptverkehre auf wenigen Tempo 50 Straßen gebündelt,
- die Orientierung für die Verkehrsteilnehmer erleichtert,
- Umwegfahrten vermieden,
- Wohngebiete von Durchgangsverkehr entlastet
- und die südliche Innenstadt sowie das Zentrum weiter verkehrsberuhigt

werden.

Auf Grundlage der Verkehrserhebung und -befragung vom 05. Juli 2011 wurde von der Modus Consult Ulm GmbH für einen Prognosefall 2025 und drei Planungsfälle mit Untervarianten die Verkehrsbelastung auf dem Tuttlinger Straßennetz modelliert. Dabei wurden verschiedene Vorschläge für verkehrsplanerische Maßnahmen einbezogen. Alle Prognosefälle berücksichtigen dabei grundsätzliche Netzverände-



rungen, die ohnehin bereits beschlossen oder kurz vor der Umsetzung sind. Dies sind vor allem der Ausbau des Aesculapkreises, der vierspurige Ausbau der B 14 sowie der direkte Anschluss der Schulen an die B 14.

Dem in der Tabelle dargestellten Planungsfall „Einbahnstraßen“ liegt außerdem die Erweiterung der Tempo 30-Zone und die Aufhebung möglichst vieler Einbahnstraßen in der westlichen Innenstadt zugrunde. Die Hauptverkehrslast übernimmt dann die in Gegenrichtung freizugebende Möhringer Straße mit Tempo 50. Da die Anbindung an den Aesculap-Platz in Ost-West-Richtung nur über die Zeughausstraße möglich ist, wird der Verkehr über die Moltkestraße in die Zeughausstraße geleitet.

Die Bündelung des Tempo 50-Verkehrs auf der Allen-, Neuhauser-, Kronen- und Katharinenstraße (im Zweirichtungsbetrieb) dient einer weiteren Verkehrsberuhigung – nunmehr in der östlichen Innenstadt. Auch hier werden die Einbahnstraßen aufgehoben und in den restlichen Straßenzügen wird Tempo 30 eingeführt.

Die Bündelung der Ost-West Verkehre über die Möhringer- und Katharinenstraße ermöglicht die

Ausdehnung der Kernstadt in Richtung Süden mit direkter Anbindung des Union-Areals an die Tempo 20- bzw. die Fußgängerzone. Durch diese Bündelung wird jedoch die Katharinenstraße zukünftig stärker belastet.

Die Aufhebung der Einbahnstraßen in der Innenstadt verbessert die Orientierung auch für Auswärtige und ermöglicht eine direkte Erschließung. Umwege werden vermieden, der Verkehr verteilt sich besser im Stadtraum und Straßen werden gleichmäßiger belastet. Die Erweiterung der Tempo 30-Zone inkl. rechtsvor-links-Regelung sorgt für gemäßigte und angemessene Geschwindigkeiten auf Erschließungs- und Anliegerstraßen in Wohngebieten.

Die Reduktion der Entwurfsgeschwindigkeiten in der westlichen Innenstadt führt auch dazu, dass deutlich geringere Anforderungen an die Fahrbahnbreiten gestellt werden. Im Tempo 30-Bereich muss eine Begegnung zweier Pkw nicht überall möglich sein. Durch geschickte Anordnung der Parkfelder, z.B. abschnittsweise versetzt, kann eine angemessene Fahrbahnbreite erzielt werden. Die große Mehrheit der Straßenquerschnitte in den Querstraßen der Tuttlinger Innenstadt sind ca. 14 m breit und erlauben zusätzlich zu einer Verengung der Fahrbahn



auch eine Verbreiterung der Gehwege. Insgesamt besteht Spielraum, das Wohnumfeld interessanter und für den nicht motorisierten Verkehr (Fußgänger, Radfahrer u.a.) attraktiver zu gestalten.

Im perspektivisch langfristigen Planfall „Nordumgehung“ wurde die Variante untersucht, die Möhringer Straße auch in Ost-West-Richtung über eine Rampe an den Aesculap-Platz anzubinden. In dieser Variante bleibt die Zeughausstraße vom Durchgangsverkehr weitgehend unberührt, was dort im Vergleich zur Situation ohne Rampe zu einer Reduktion der Verkehrsmenge um ca. 10% führen würde. Die Zeughausstraße könnte in diesem Fall komplett der Tempo 30-Zone zugeschlagen werden.

Als weitere Maßnahme in diesem Planfall wurde eine Nordumgehung in Form eines Tunnels zwischen Rußbergstraße und dem Knoten Stuttgarter Straße/ B 14 untersucht, da nur durch diese Maßnahme eine Entlastung der Stuttgarter Straße zu erreichen wäre. Insgesamt wären für einen solchen Tunnel ca. 11.000 -12.000 Fahrzeuge/Tag zu erwarten. Damit einhergehend beläuft sich die Entlastung der Stuttgarter Straße auf über 6.000 Fahrzeuge pro Tag. Auch die Weimar- und die Bahnhofstraße wären dann deutlich weniger befahren.

	Zählung 2011	Prognose 2025	Differenz zu 2011	Prognose kurz- und mittelfristige Maßnahmen	Differenz zur Prognose 2025	Prognose langfristige Maßnahmen	Differenz zur Prognose 2025
Kreuzstraßentunnel	10,9	12,0	-12%	11,9	-1%	12,0	0%
Weimarstraße Ost	9,3	10,7	15%	10,9	2%	8,4	-21%
Weimarstraße West	5,4	6,2	15%	4,9	-21%	4,1	-24%
Bahnhofstraße	5,3	6,1	15%	5,7	-7%	4,8	-21%
Zeughausstraße West	4,2	4,7	12%	6,6	48%	4,0	-6%
Zeughausstraße Ost	4,5	5,4	20%	5,5	2%	4,5	-17%
Möhringer Straße	10,2	12,2	20%	14,9	32%	14,3	13%
Katharinenstraße	12,0	13,9	16%	22,0	88%	20,4	17%
Stuttgarter Str. West	16,5	18,6	13%	17,8	-4%	12,4	-33%
Stuttgarter Str. Ost	15,0	15,6	4%	15,7	1%	12,6	-19%
Ludwigsthaler Straße	13,8	14,1	2%	15,2	8%	11,2	-21%
Nendinger Allee	11,2	12,6	12%	11,4	-10%	8,5	-23%
Untere Hauptstraße	4,8	5,5	15%	5,2	-5%	5,4	-2%
Königstraße	4,4	6,1	39%	6,5	17%	5,0	-18%
Neuhauser Straße	6,6	7,6	15%	7,8	3%	7,7	1%
Schützenstraße	8,1	9,0	11%	9,9	18%	8,6	-4%
Stockacher Straße	13,7	15,4	12%	15,0	-2%	15,4	0%
B14	21,4	25,6	20%	25,8	1%	29,1	14%
B311 alt	19,1	20,8	9%	21,1	1%	21,2	2%

Maßnahmen und Projekte:

- Bündelung der Tempo 50 Straßen
- weitestgehende Aufhebung der Einbahnstraßen
- flächendeckende Einführung von Tempo-30
- Ausdehnung der Kernstadt als Tempo 20 bzw. Fußgängerzone in Richtung Süden
- zusätzliche Anschlüsse an die B 14

04 Perspektiven für die Wirtschaft schaffen

In Tuttlingen findet sich eine einzigartige Konzentration von Unternehmen der Medizintechnikbranche. Als „Weltzentrum der Medizintechnik“ verfügt der Standort über ein besonders positives Image. Hieraus entstehen große Entwicklungspotenziale, die sich über das Wirtschafts-Cluster hinaus auch auf die Stadt Tuttlingen als Lebensraum ausweiten sollen.

Ergänzend zieht der Standort zahlreiche spezialisierte und hochwertige Zulieferer und Dienstleister an. Insgesamt etwa 400 Unternehmen werden dem Cluster zugerechnet. Die Mehrzahl hat weniger als 20 Beschäftigte, das größte Unternehmen bietet am Standort Tuttlingen rund 3.100 Arbeitsplätze. Insgesamt gibt es ca. 21.000 Arbeitsplätze in etwa 2.200 Unternehmen. Die Arbeitslosenquote liegt weit unter dem Bundesdurchschnitt und mit unter 3% nahezu an der Vollbeschäftigung. Ein Großteil der Tuttlinger Unternehmen agiert weltweit. Auch in den letzten Jahren war ein Wirtschaftswachstum zu verzeichnen, das einen ausgeprägten Fachkräftemangel nach sich zieht. Eine Standortstudie bestätigte 2009 die durchweg gute Bewertung des Faktors Wirtschaft und Image.

In Tuttlingen gibt es drei große Gewerbestandorte, die jeweils auch Sitz einer der drei großen Firmen sind. Das Gewerbegebiet Möhringer Vorstadt ist Sitz



der Firma Aesculap, im Gewerbegebiet Nord sitzt die Firma Karl Storz und im Gewerbegebiet Stockacherstraße befindet sich die Firma Chiron. In Stadtnähe gibt es darüber hinaus das Gewerbegebiet Gänsäcker und am Flugplatz Neuhausen den Gewerbepark Take-off. Ähnlich dem Thema Wohnraumentwicklung, ist durch den wirtschaftlichen Strukturwandel auch ein steigender Bedarf an Gewerbeflächen selbst bei Stagnation der Beschäftigtenzahlen zu verzeichnen.

Um Tuttlingen als Wirtschaftsstandort auch künftig zu stärken, muss es sowohl für die vorhandenen Firmen als auch für Neuansiedelungen Flächenoptionen geben. Hierzu sieht der Masterplan eine dreistufige Strategie vor:

1. Durch Umstrukturierungen und anhaltende Dynamik bezüglich der Betriebsstandorte (Verlagerungen) entstehen immer wieder Flächenspielräume in den bestehenden Gewerbegebieten. Viele Firmen verfügen darüber hinaus am Standort über Potenziale zur Nachverdichtung. Kurz- und mittelfristig soll der Schwerpunkt in der Mobilisierung dieser Potenziale liegen.
2. Auch das Denken über lokale Grenzen hinweg und die sinnvolle Nutzung interkommunaler Gewerbegebiete spielt eine wichtige Rolle zur optimalen

Nutzung vorhandener Flächenreserven. Vorhandene Konzepte sollen gefördert werden und dazu beitragen, die Flächen in der Stadt für hochwertige Betriebe zu nutzen.

3. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt aber auch, dass die vorhandenen Reserven mittelfristig aufgebraucht sein werden und ein Bedarf nach zusätzlichen Flächen entstehen wird. Eine maßvolle Arrondierung der vorhandenen Gewerbegebiete ist daher als strategische Reserve zu prüfen. Die größten Optionen ergeben sich hierbei im Bereich Gänsäcker. Eine Erweiterung soll im Einklang mit landschaftlichen Aspekten ganzheitlich betrachtet werden und hochwertig und maßstäblich adäquat erfolgen.

Neben Flächenoptionen spielt für die Zukunft der Firmen auch die Verfügbarkeit von Fachkräften eine wichtige Rolle. Die Erweiterung des Bildungsangebotes in Tuttlingen durch den HCT ist ein entscheidender Schritt zur Bindung qualifizierter Fachkräfte.

Maßnahmen und Projekte:

- Potenziale im Bestand
- Interkommunale Zusammenarbeit
- Erweiterung Storz, Chiron, Aesculap
- Landschaftsentwicklung und Arrondierung Gänsäcker

05 Positive Ausstrahlung Tuttlingens stärken

Während Tuttlingen im wirtschaftlichen Bereich über ein starkes und weltweit bekanntes Image verfügt, scheint die übrige Wahrnehmung der Stadt sowohl von Innen als auch von Außen stark diffus, wenn nicht sogar eher negativ besetzt zu sein. Man arbeitet zwar gerne in Tuttlingen, zum Wohnen oder Einkaufen orientiert man sich aber durchaus anderweitig. Dabei verfügt Tuttlingen über vielfältige Angebote und Qualitäten. Hochwertige Infrastrukturen, ein überdurchschnittlich gutes kulturelles und soziales Angebot sowie die naturräumliche Prägung durch Honberg und Donauraum sind einige positive Faktoren. Auch der Bereich In Wöhrden mit seiner modernen Architektur oder die Stadthalle werden als vorteilhaft prägend angesehen.

Die negative Wahrnehmung bei den Bewohnern wird meist durch eine diffuse Sicht auf einzelne Straßenzüge oder Gebäude geprägt und durch die Haltung, „es verändert sich nichts“ gefestigt. Im Geltungszeitraum des Masterplans soll sich diese Situation grundlegend ändern, indem an den städtebaulich wichtigsten Punkten Bahnhof und Innenstadt Neubebauungen entstehen, die Dynamik visualisieren. Zudem befindet sich die Innenstadt derzeit in einem anhaltenden Umstrukturierungsprozess, der mit der Neuordnung der Verkehre und einer Bebauung ge-



werblicher Brachflächen das Image der Innenstadt erheblich verbessern wird. Auch die Aufwertung der Straßenräume als Adresse und Bühne des öffentlichen Lebens wird die Wahrnehmung durch Bewohner und Gäste stärken. Urbanität setzt auch Gegensätze voraus: Die scheinbar gegensätzlichen Potenziale wie Landschaft und Wirtschaftskraft oder Wohnstadt und Urbanität ergeben ein Alleinstellungsmerkmal in der ländlichen Region, bei dem sich die Kontraste gegenseitig stärken. Imagekampagnen wie „Tuttlingen gewinnt“ greifen genau diese Aspekte auf.

Es wird wichtig sein, die Tuttlinger von den Vorzügen ihrer Stadt zu überzeugen. Um die vielen Qualitäten zu vermitteln, reicht deren alleiniges Vorhandensein offenbar nicht aus. Deshalb werden weitere Kampagnen sowie zusätzliche sichtbare Verbesserungen bzw. Neubauten im Stadtraum notwendig. Ziel ist es, ein Umdenken in der Bürgerschaft zu erreichen, die positiven Dinge in ihrer Stadt zu erkennen und zu würdigen.

In der Wahrnehmung von Außen ist Tuttlingen trotz seiner Wirtschaftskraft kaum bekannt. Mit der Eröffnung des Hochschulcampus wurde nicht nur eine Stärkung der lokalen Wirtschaftsstruktur, sondern auch ein wichtiger Schritt zum Erreichen neuer Ziel-

gruppen getätigt. Das Thema Medizintechnik zieht nun verstärkt junge Leute nach Tuttlingen, die es durch entsprechende städtische Angebote langfristig zu halten gilt. Hier ergibt sich mit der Schaffung geeigneter Wohn- und Freizeitangebote eine wichtige Aufgabe für die künftige Stadtplanung. Diese soll katalytisch eine generelle Aufwertung der Situation für Jugendliche, z.B. was Ausgehmöglichkeiten angeht, begünstigen. Zudem ist das Gebäude des HTC als gutes Beispiel und Impulsgeber für die Nutzung und Ergänzung bestehender Stadtstrukturen zu sehen. In Verbindung mit dem seit Jahren erfolgreich bestehenden Southside-Festival kann Tuttlingen stärker ins Bewußtsein der jüngeren Bevölkerungsschicht rücken und potenzielle neue Einwohner generieren.

Mit der Idee eines „Mitmach- und Anfass-Museums“ zum Thema Tuttlinger Medizintechnik oder der Kulturen entlang der Donau können weitere Nutzergruppen erreicht werden und dem Tourismus neue Impulse verleihen.

Maßnahmen und Projekte:

- Erweiterung HCT mit ergänzenden Angeboten
- Anpassungen im Wohnraum- und Freizeitangebot
- Museum und Stadtmarketing

06 Nachhaltige Mobilität fördern



Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs

Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs ist ein wichtiges Instrument in der Beeinflussung des Modal-Splits zugunsten nachhaltiger Verkehre und gliedert sich in drei Bereiche.

Zunächst ist hier die Aufwertung des Bahnknotens zur Konsolidierung der Stadt als Standort internationaler Firmen und großer Arbeitgeber sowie als (Hoch-) Schul- und Einzelhandelsstandort zu sehen. Hierzu ist sowohl die Gäubahn, die Donautalbahn als auch der 3er-Ringzug zukunftsweisend weiter zu entwickeln. Auch die zusätzliche direkte Anbindung Tuttlingens an den Bodenseeraum mit dem Seehaas kann diese Entwicklung stärken. Des Weiteren sollten die Ringzug-Halte im Stadtgebiet verdichtet werden, um eine bessere Erreichbarkeit der Kernzone und Gewerbegebiete zu gewährleisten.

Zudem ist der Busverkehr im Stadtgebiet zu optimieren. Hierbei sind Anpassungen der Busführung an die zukünftige Verkehrsführung notwendig. Der Einsatz leiser und emissionsarmer Busse sowie der Betrieb und die Betriebsform sollten regelmäßig überprüft werden.

Stärkung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)

Attraktive Nahmobilität, definiert als individuelle Fortbewegung im näheren persönlichen Umfeld und aus eigener Kraft (per Rad, zu Fuß, im Rollstuhl, etc.), ist für das städtische Leben unverzichtbar.

In dieser Hinsicht besteht ein enormer Gestaltungsspielraum, um Tuttlingen auch fußläufig attraktiv zu erschließen und die nichtmotorisierte Mobilität zu fördern. In diesem Zusammenhang sollte bei der Umsetzung kommender städtebaulicher Projekte und nach der angestrebten Neuordnung der Verkehrsführung sowie der Aufhebung der Einbahnstraßenregelung auf die qualitativ anspruchsvolle Gestaltung der Fußgängerverkehrsflächen ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Hierbei muss auch die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. Senioren, Eltern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte etc.) berücksichtigt werden.

Neben den touristischen Aspekten hat das Radfahren in Tuttlingen aufgrund der hohen Schul-, Ausbildungs- und Arbeitsplatzdichte eine äußerst große Bedeutung. Eine gezielte Radverkehrsförderung kann wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Tuttlinger und der Pendler nehmen. Insgesamt ist die

Nutzung des Fahrrads in Deutschland seit Jahren wachsend und liegt über alle zurückgelegten Wege betrachtet aktuell bei ca. 9%. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs (Elektrofahrräder) wird sich nicht nur der Anteil der Radfahrer sondern auch der Entfernungsbereich zur Nutzung weiter erhöhen. Das Hauptaugenmerk sollte auf dem Ausbau weniger, dafür aber umso attraktiverer Radrouten liegen. Diese sollen im Stadtraum deutlich erkennbar und somit sowohl für Radler wie auch für nicht-Radfahrer in ihrer Wahrnehmbarkeit und Signalwirkung gestärkt werden.

In den bestehenden und neu einzurichtenden Tempo 30-Zonen fahren die Radfahrer als gleichwertige Verkehrsteilnehmer im Mischverkehr. Gesonderte Radwege sind in diesen Bereichen weder notwendig noch tragen sie zu einer Verbesserung der Sicherheit bei. Im Verlauf der Schulwege sollen weiterhin Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehen (Fußgängerampel mit Anforderungsgrün zur Querung von Tempo 50-Straßen, Zebrastreifen in Tempo 30-Zonen).

Da Radfahren grundsätzlich in Tuttlingen an allen Straßen möglich ist, sollten auch die Tempo 50-Straßen und deren Kreuzungsbereiche hinsichtlich fahrradfreundlicher Markierungen geprüft werden.



Einführung eines Mobilitätsmanagements

Der Aufbau eines öffentlichen und betrieblichen Mobilitätsmanagement in Tuttlingen stellt eine lohnenswerte Herausforderung zur Förderung der nachhaltigen Mobilität dar. Hierzu sind sinnvolle Bausteine wie z.B. Fahrradstation, Mobilitätsberatung, eine nachhaltige Betreiberstruktur, adäquates Personal und sinnvolle Standorte für Räumlichkeiten zu finden und aufzubauen.

Parken und Parkraumbewirtschaftung

In Tuttlingen gibt es aufgrund der bereits beschriebenen Einflussfaktoren (Arbeitsplätze, Behörden, Schulen, etc.) einen sehr ausgeprägten Zielverkehr der dazu führt, dass viele Fahrten von außerhalb in der Stadt enden. Daher ist der Parkdruck insbesondere in den Gewerbegebieten, im Bereich des Schulzentrums und in der Innenstadt relativ hoch.

Da das Parken in der Tuttlinger Kernstadt erstens möglich und zweitens für die Dauer von 20 Minuten kostenlos ist, werden viele Pkw-Fahrer ermutigt, sich dort einen Stellplatz zu suchen. Dies führt zu Parksuchverkehr im verkehrsberuhigten Bereich. Die

abgestellten Pkw tragen nicht zur Wahrnehmung der Kernstadt als Aufenthaltsraum bei und stören wichtige Sichtbeziehungen.

In den Parkhäusern und auf dem Parkplatz Donauspitz stehen Stellplätze in ausreichender Zahl zur Verfügung (die Parkhäuser sind nur an Markttagen belegt). Zukünftig soll auch im Union-Areal ein Parkhaus zur Verfügung stehen.

Eine gezielte Überarbeitung des Parkleitsystems unter Einbeziehung aller Parkmöglichkeiten in Verbindung mit einer Neuordnung der Preispolitik und der Organisation der straßenbegleitende Stellplätze in der Innenstadt kann zur Verbesserung der Orientierung, zu einer positiveren Wahrnehmung der Kernstadt und zu einer effizienteren Nutzung der Parkhäuser führen. Des Weiteren muss bei Entwicklungsmaßnahmen in der Innenstadt darauf geachtet werden, dass Quartiersgaragen auf privatem Gelände für Anwohner und Beschäftigte errichtet werden.

Lärmreduzierung (Tempo-30-nachts)

Durch gesetzliche Vorgaben sind Städte und Gemeinden dazu verpflichtet, Lärmaktionspläne zu er-

stellen. Auch für Tuttlingen wird derzeit daran gearbeitet. Es kann davon ausgegangen werden, dass an den Tempo-50-Straßen die Lärmgrenzwerte sowohl tagsüber als auch nachts überschritten werden. Eine adäquate und mittlerweile anerkannte Maßnahme zur Lärminderung ist die Einführung von Tempo-30-nachts. Liegen die Bedingungen zur Lärminderung durch die Ergebnisse des Lärmaktionsplans vor, so sollte die Einführung von Tempo-30-nachts geprüft werden.

Maßnahmen und Projekte:

- Weiterentwicklung der Schienenanbindung
- Errichtung weiterer Ringzughalte
- Optimierung der Busführung und Einsatz emissionsarmer Busse sowie Überprüfung des Betriebs und der Betriebsform
- Stufenweise Gestaltung der Fußgängerflächen
- Aufbau eines Radroutennetzes und Überprüfung der Radmarkierung an Tempo 50 Straßen
- Aufbau eines betrieblichen und öffentlichen Mobilitätsmanagements
- Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung sowie Ausbau privater und öffentlicher Parkhäuser
- Prüfung der Lärmreduzierung an Tempo-50 Straßen mittels Tempo-30-nachts

07 Landschaft und öffentlichen Raum kultivieren

Landschaftsräume

Die Siedlungsstruktur und die Lebensqualität einer Stadt sind maßgeblich durch die umgebende Landschaft bestimmt. Die Donau fließt als grünes Band mitten durch Tuttlingen und begleitet die Innenstadt auf ca. 1,5 km. Der Honberg prägt das Stadtbild als grüne Insel und Landmarke. Im Zusammenspiel beider Landschaftselemente ergibt sich so nicht nur eine besondere Freiraumqualität innerhalb der Stadt sondern auch ein unverwechselbares Bild mit Wiedererkennungswert. Die bewaldeten Hänge mit davorliegenden Wiesengürteln rahmen das Stadtbild, das sich kompakt im Kern und aufgelockert in den Tallagen darstellt.

Als hochwertiger innerstädtischer Freiraum bietet der anspruchsvoll gestaltete Donaupark vielfältige Aufenthalts- und Bewegungsräume. Mit der Aufstauung der Donau in diesem Bereich wird die Wasserlandschaft besonders inszeniert und gut nutzbar. Durch die attraktive Gestaltung der Uferzonen ist das Wasser präsent in der Innenstadt und der großzügige Flussraum bietet Abwechslung in der sonst eher kompakten Stadt.

Die Erhebungen rund um die Stadt, besonders der



Honberg, aber auch der Aussichtspunkt „Luginsfeld“ mit Blick auf die Tuttlinger Meile, sind als Ausflugsziel lohnenswert. Gerade beim Honberg wird diese Qualität aber viel zu wenig genutzt.

Die übergeordnete Landschaft um Tuttlingen herum ist geprägt durch bewaldete Hänge und Täler mit Wasserläufen. Den Übergang zu den Siedlungsbereichen bilden offene Feldstrukturen. Diese Vielschichtigkeit ist nicht nur besonders attraktiv, sie ist auch wichtig für Flora und Fauna. Die Höhenlagen eröffnen besondere Ausblicke und Blickbezüge, Wanderrundwege laden dazu ein, die Natur zu erleben. Diese gilt es zu einem geschlossenen gut nutzbaren Netz auszubauen. Mit dem Konzept „Junge Donau“ sollen die Besonderheiten des regionalen Landschaftsraums wie z.B. die Donauversickerung inszeniert und geschützt werden. Ein besonderer Bestandteil wird hier auch die Renaturierung der Donau und die Wahrung und Gestaltung des Landschaftsraumes bei Möhringen einnehmen.

Öffentlicher Raum

Die Parks, Plätze und Straßenzüge - der öffentliche Raum also - sind besonders entscheidend für

die Lebensqualität einer Stadt. Sie funktionieren als Treffpunkte und Aufenthaltsräume und sind Plattform des öffentlichen Lebens. Es gilt, die spezifischen Anforderungen und Qualitäten der verschiedenen Räume auszubauen, vorhandene Orte zu stärken, neue zu ergänzen und Verknüpfungen herzustellen. Um Tuttlingen und besonders seine Innenstadt als Zentrum des urbanen Lebens langfristig erfahrbar und erlebbar zu gestalten, müssen die bislang losen Verbindungen zwischen den zentralen Stadträumen herausgearbeitet werden.

Die Tuttlinger Innenstadt hat den Vorteil, dass zwei hochwertige Freiräume unmittelbar an sie grenzen: Die Donau und der Honberg. Die Ufer der Donau sind vor allem auf der nördlichen Seite bereits attraktiv gestaltet und werden gerne genutzt. Auf der südlichen, der Innenstadt direkt zugewandten Seite entlang der Weimarstraße, entstehen durch die Neuordnungen des Verkehrs Spielräume: Dem Langsamverkehr und dem Baumbestand wird mehr Platz eingeräumt und die Verbindung Richtung Innenstadt durch die Gestaltung besonderer Übergänge (z.B. Stadtgarten, Marktplatz) gestärkt. Dem Stadtgarten kommt hier eine besondere Rolle zu. Er soll stärker an den Flussraum angebunden und in seiner Nutzbarkeit aufgewertet werden. Unter dem Thema Stadterrassen wird auch das Südufer der Donau auf



der stadtzugewandten Seite punktuell aufgewertet. Optimierungsbedarf besteht in der Nutzung und vor allem in der Anbindung des Honbergs an die Innenstadt. Als wichtiger Trittstein der Verbindung ist die Neugestaltung des Bürgerparks am alten Friedhof zu bewerten. Der heute schwer auffindbare Zugang zum Honberg wird neu inszeniert und stärker ins Bewusstsein gerückt. Bauliche Neustrukturierungen in der Achse Marktplatz - Honberg, wie die Umnutzung des Union-Areals und des Areals am Katharinenheim stärken die Verknüpfung ebenso wie die Ausweitung der Fußgängerzone in diesem Bereich. Auch die eigentliche Nutzung des Honbergs kann über den Honberg-Sommer hinaus im Einklang mit Naturschutzaspekten weiterentwickelt werden. Auf-

enthaltsgemeinschaften, Informationen, Spielmöglichkeiten oder temporäre gastronomische Angebote können dazu beitragen, den Honberg als alternativen Naherholungsraum zur Donau zu etablieren.

In der Innenstadt finden sich zudem eine Reihe von Plätzen unterschiedlichster Funktion und Größe. Der Marktplatz bildet das urbane Herz der Stadt und ist der zentrale Orientierungspunkt. Von ihm geht die Fußgängerzone mit ihrem Hauptarm auf der König- und Bahnhofstraße aus. Die Gartenstraße ist ein gutes Beispiel für die gelungene Nutzung eines Straßenzuges als Aufenthaltsraum, der von anliegenden Gastronomen bespielt wird.

Besonders in der westlichen Innenstadt sind allerdings qualitative und quantitative Mängel im öffentlichen Raum zu finden. Der Straßenraum ist von parkenden Autos dominiert und Übergänge sind teilweise unzulänglich gestaltet. Auch der Bahnhofplatz wirkt derzeit wenig attraktiv. Ihm fehlt eine klare Funktionszuweisung, eine Gestaltqualität und eine genaue Definition seiner Dimension. Als zentraler Platzraum im Stadtgeschehen und als Auftakt zur Innenstadt sollte er besonders gestaltet sein.

Zum Thema öffentlicher Raum und Wohnumfeld gibt es besonders in der westlichen Innenstadt künftig Aufwertungsbedarf. Mit der Neuordnung der Verkehrs- und der damit einhergehenden Hierarchisierung der Straßenräume ergeben sich vielfältige Potenziale zur Aufwertung, z.B. über Begrünung oder durch die Ordnung der Stellplatzsituation. Umnutzung und Reaktivierung von Brachen eröffnen zudem Möglichkeiten, kleine Quartiersplätze als Bezugsräume zu integrieren.



Maßnahmen und Projekte:

- Verknüpfung Donau - Honberg
- Gestaltung Stadterrasse am Rathaussteg
- Gestaltung Stadterrasse am Stadtgarten
- Landschaftspark Junge Donau

08 Energie und Umweltkonzepte verankern

Mit dem Beitritt zum Klimabündnis europäischer Städte 1993 hat sich Tuttlingen verpflichtet, seinen CO₂-Ausstoß zu halbieren. Dieses Ziel konnte bei den städtischen Gebäuden bereits erreicht werden. Mit den Tuttlinger Energiegesprächen sind die Stadt und die Stadtwerke Tuttlingen intensiv in die Erarbeitung eines umfassenden Energiekonzeptes eingestiegen. Einen entsprechenden Beschluss hat der Gemeinderat im Juni 2010 gefasst. Ziel des Konzeptes ist die Erhöhung des Anteils regenerativer Energien zur Stromerzeugung auf 52% bis 2020. Das Konzept wurde im Rahmen der sogenannten „Tuttlinger Energiegespräche“ gemeinsam von Vertretern verschiedener Institutionen und Bürgern erarbeitet.

Als Grundlage der Einsparungsbemühungen werden verschiedenste Aspekte, wie z.B. der Stromverbrauch der Straßenbeleuchtung in einer Bilanz zusammengefasst. Ein Hackschnitzelheizwerk versorgt seit 2000 viele öffentliche Gebäude mit nachhaltiger Energie. Drei Blockheizkraftwerke beliefern zahlreiche private Haushalte und große Einrichtungen mit Strom und Wärme. Auch Solarenergieanlagen, Geothermie und Biogas kommen zum Einsatz. Energiemanagementprogramme helfen bei der Gebäudebewirtschaftung und schärfen das Bewusstsein der Nutzer. Finanzielle Förderprogramme von Bund und Land unterstützen private Bauvorhaben.



Der Ökostrom soll auch durch neue Anlagen in der Region erzeugt werden. Windkraftanlagen kommen dabei genauso in Frage wie Photovoltaikanlagen. Als erster Schritt wird daher derzeit der Bau eines Windparks in der Nähe von Eßlingen untersucht. Das Gesamtkonzept ist nachhaltig ausgelegt und vereinigt die Grundsätze der Versorgungssicherheit, der Regionalität und ökologische Verträglichkeit.

Klimaschutz erfordert darüber hinaus eine Kommunikationsstrategie, denn das größte Einsparungspotenzial liegt neben den Versorgungsnetzen in den Privathaushalten. Durch Energieberatungen, Sanierungsinitiativen und Vorreiterrollen öffentlicher Gebäude sollen die Tuttlinger Bürger zum Umweltschutz animiert werden. Zusätzliche Anreize können über Förderung oder Qualitätssiegel erreicht werden. Auch ein frühzeitiges und aktives Herantreten an potenzielle Bauherren oder Konzepte zum Quartiersmanagement können die Chancen zum Erfolg gerade in Arealen wie der westlichen Innenstadt erhöhen.

Grundsätzlich bedingen umweltgerechte Strukturen die Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit einer Stadt. Auch die Stadtplanung kann und muß hierzu über umfassende Konzepte einen Beitrag leisten. Energieeffizienz beginnt nicht erst am Gebäude oder der Energietechnik selbst, sondern kann bereits durch

städtebauliche Strategien maßgeblich mitbestimmt werden. Möglichkeiten ergeben sich vor allem im Bereich der nachhaltigen Mobilität, aber auch in der intelligenten Anordnung von Nutzungen und Stadträumen unter den Stichworten Kompaktheit und Dezentralität, kurze Wege und Dichte. Eine Entwicklung nach Innen ist dabei immer umweltgerecht, da Fläche geschont und vorhandene Infrastrukturnetze genutzt werden. So ist es sinnvoll, im Bereich bestehender Fern- und Nahwärmenetze zu verdichten, um diese auszulasten. Die Entwicklung neuer Stadtquartiere bietet die Möglichkeit, regenerative Energiekonzepte von Beginn an mit in die Planung zu integrieren und maßgeschneiderte Lösungen je nach Bedarf zu entwickeln. Klimaschutz und regenerative Energien werden dabei sowohl vom Land als auch dem Bund, der EU und zahlreichen Institutionen gefördert. Tuttlingen muß deshalb weiterhin untersuchen, welche Programme oder Unterstützungen vorhanden und jeweils geeignet sind. Nicht zuletzt eignen sich Klimaschutzbemühungen auch als Imageträger zum Erreichen neuer Nutzer und Investoren sowie zur positiven Profilierung einer Stadt.

Maßnahmen und Projekte:

- Windkraft in Tuttlingen
- Energiegespräche Tuttlingen
- Nah- und Fernwärme

09 Vorhandene Qualitäten wahren und pflegen



Stadtstruktur und Stadtgestalt

Tuttingen weist durch seine topographische Lage und geschichtliche Entwicklung einen unverwechselbaren Stadtgrundriss auf. Die Rasterstrukturen der Innenstadt heben sich gegen den „ausgestanzten“ Honberg und das amorphe Flussband der Donau ab. Die kompakt wirkende Innenstadt ist deutlich von den in die Täler und entlang der Hänge fließenden Stadtquartieren zu unterscheiden. Der Rastergrundriss ist aufgrund seiner Besonderheit das Leitmotiv des Städtebaus. Durch den anhaltenden Stadterneuerungsprozess sind Raumkanten teilweise durchbrochen worden und besonders am Bahnhof fehlen Konturen. Es gilt, besondere Raumstrukturen zu betonen, Blockbegrenzungen zu definieren und mit gezielten Brüchen im System Orte zu betonen. Hierdurch werden die Orientierung in der Stadt und die Identifikation mit ihr erhöht. Das Raster stellt eine besonders robuste und gut nutzbare Grundstruktur dar, die vielfältige Potenziale zur Aufwertung und Ergänzung des Bestandes bildet. Die Stadtstruktur verträgt ohne Weiteres die punktuelle Implementierung von Bauten unterschiedlichster Epochen und Architekturen, wie bereits realisierte Beispiele zeigen. Der räumliche Zusammenhalt entsteht über klare Kanten und die Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Die Stadt Tuttingen weist eine Vielzahl von Gebäuden auf, die das Stadtbild positiv prägen. Darunter finden sich sowohl historische Bauten wie das Rathaus, als auch moderne wie die Stadthalle. Die besonderen Architekturen akzentuieren spezifische Nutzungen oder Orte in der Stadt. Sie wirken identitätsstiftend und stellen mit ihrem Wiedererkennungswert Orientierungspunkte dar. Dabei sticht besonders die gut funktionierende unmittelbare Nachbarschaft von Historischem und Modernem ins Auge. Grundsätzlich wirkt die Innenstadt eher steinern und hebt sich spannungsvoll gegen die Landschaftsräume ab.

Die erkennbaren Ladenleerstände in der Innenstadt erweisen sich aus gestalterischer und funktionaler Sicht für den Einzelhandel als problematisch, da zusammenhängende Einzelhandelslagen unterbrochen werden und sich vernachlässigte Schaufenster negativ auswirken. Aufgrund des Strukturwandels im Einzelhandel wird in den Seitenstraßen Handel kaum tragfähig sein und überwiegend Nutzungsänderungen erfolgen (z.B. für Dienstleistungen, Wohnen).

Soziale Angebote

Die Versorgung mit sozialer Infrastruktur in Form von Schulen und Kindergärten ist in Tuttingen hervorragend. Die Stadt Tuttingen ist zusammen mit drei Stadtteilen mit insgesamt 21 Kindergärten ausgestattet. Das Spektrum reicht von Teilzeit- und Ganztagsbetreuungen bis zu Krippenplätzen. Auch im Bereich der Schulbildung verfügt Tuttingen über ein großes Angebot. Nördlich der Donau befindet sich ein Schulcampus, der mehrere Schulen konzentriert und über einen eigenen ÖV-Anschluss verfügt. Vorreiter für die angestrebte Ganztagsbetreuung ist die neu gebaute Ludwig-Uhland-Realschule (LURS).

Ergänzt wird das Bildungsangebot durch eine Musikschule, die Jugendkunstschule ZEBRA, die Volkshochschule und die International Business School Tuttingen (IBST). Für die Freizeitgestaltung der Jugendlichen gibt es verschiedene Angebote wie das Jugendkulturzentrum (JuKuZ), das Kino Scala, Bolzplätze und einen Skaterpark sowie ergänzende Einzelprojekte. Es fehlen jedoch gastronomische Angebote und Ausgehmöglichkeiten für ältere Jugendliche und Studierende.

Seit 2009 ist die Hochschule Tuttingen als Außen-



stelle der Hochschule Furtwangen in Betrieb. Der Campus Tuttlingen ist Sitz der Fakultät „Industrial Technologies“ und arbeitet eng mit der regionalen Industrie zusammen. Diese Zusammenarbeit als Public-Private-Partnership-Konzept hat Modellcharakter. Durch das neu geschaffene Studienangebot soll der Wirtschaftsstandort zukunfts- und konkurrenzfähig bleiben. Der Hochschulcampus Tuttlingen bietet zurzeit folgende Bachelorstudiengänge für ca. 350 Studierende an: Industrial MedTec, Industrial Systems Design, Industrial Manufacturing und Virtual Engineering. Ab 2012 soll auch Industrial Materials Engineering angeboten werden. Die Hochschule plant, zukünftig bis zu 800 Studierende am Standort Tuttlingen auszubilden.

In Tuttlingen leben rund 5.900 ausländische Mitbürger/innen (17% der Bevölkerung) aus 92 Herkunftsländern, meist aus der Türkei. Bewohner mit Migrationshintergrund machen einen Anteil von 38% aus. Es gibt bereits verschiedene Integrationsprogramme wie z.B. Sprachförderangebote, Angebote im Bereich der Jugendarbeit und Jugendmigration sowie diverse Veranstaltungen und Projekte, die den Austausch untereinander fördern sollen. Der Integrationsbeirat kümmert sich als beratendes Organ maßgeblich um Projekte rund um die Integration in Tuttlingen. Da ein

Großteil der Bürger/innen ausländischer Herkunft in der westlichen Innenstadt lebt, soll sich hier gezielt um die Einbeziehung aller Einwohner bemüht und nach geeigneten Kommunikationsmitteln zur Beteiligung z.B. bei Sanierungsbestrebungen gesucht werden. Mit dem Neubau einer Moschee soll ein neuer Anlaufpunkt entstehen.

Eine weitere zunehmend wachsende Gruppe mit speziellen Bedürfnissen in der Stadt sind Senioren. In Tuttlingen leben zurzeit mehr als 7.000 Menschen über 65 Jahren. Verschiedenste kulturelle Angebote stehen seitens der Stadt, den Kirchen und weiteren Organisationen zur Verfügung, ebenso Angebote zur Beratung oder konkrete Hilfen. Für die Stadtgestaltung bedeutet die Zunahme der älteren Menschen neben dem Angebot von entsprechendem Wohnraum eine verstärkte Rücksichtnahme auf Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, genügend Sitzmöglichkeiten und Versorgungsangebote in leistbaren Entfernungen.

Urbane Angebote und Kultur

Die Lebensqualität und Attraktivität einer Stadt wird maßgeblich durch ihr Angebot an Kultur und Freizeitmöglichkeiten bestimmt. Die Stadthalle Tuttlingen bil-

det mit Theatervorstellungen, Konzerten und vielen weiteren Veranstaltungen das kulturelle Zentrum der Stadt. Daneben befindet sich im Stadtteil Möhringen die Angerhalle, die sich vor allem der Kleinkunst angenommen hat.

Die Museumslandschaft Tuttlingens ist geprägt durch die geschichtlichen und kulturellen Wurzeln der Stadt und der Region sowie durch die Technik- und Industriegeschichte. Das Heimatmuseum im Fruchtkasten, das Tuttlinger Haus und das Museum im Rathaus Möhringen liefern interessante historische Einblicke. Sonderausstellungen und temporäre Projekte ergänzen das Angebot. Derzeit wird eine Dauerausstellung zum Thema Medizintechnik vorbereitet, welche die bestehende Sammlung an medizinischen Geräten aufbereiten und neu konzeptionieren soll. Neben diesen städtischen Sammlungen legen die Museen privater Träger den Schwerpunkt auf technische Themen. Besondere Museumsangebote für Familien mit Kindern wie z.B. ein Mitmachmuseum, fehlen jedoch.

Zeitgenössische Kunst findet man in der Städtischen Galerie. Sie versteht sich nicht nur als Museum für allgemeine Strömungen der modernen Kunst, sondern auch als Podium für Künstler aus der Region. Zu den Ausstellungen gibt es ein Begleitprogramm



mit Aktionen und Veranstaltungen wie die Eureka-Kinderworkshops oder Art After Five. Darüber hinaus findet jährlich die TuttlingerNachtKultour, als eine Veranstaltung, bei der die Kultureinrichtungen, die Kirchen und der Buchhandel beteiligt sind, statt. Das kulturelle Angebot wird durch die Stadtbibliothek Tuttlingen, die Soziokultur im Rittergarten und das Kulturhaus Altes Krematorium ergänzt. Für eine Umwandlung hin zu einer zeitgemäßen Mediathek wird ein Neubau an geeigneter Lage diskutiert. Der Scala-Filmpalast setzt als moderner Bau Akzente und bricht mit der Tradition des rechten Winkels. Seit 1995 findet auf dem Honberg das Festival Honberg-Sommer als Kultur-Event statt. Weiterhin laden Events wie das Stadtfest/Donaufest, der Orgelsommer, der Literaturherbst, das Gauklerfest oder der jährliche Kleinkunstwettbewerb „Tuttlinger Krähe“ in die Stadt ein.

Freizeit, Sport und Vereinswesen

Sportvereine spielen nicht nur eine große Rolle für die Attraktivität einer Stadt, sie leisten auch einen wichtigen Beitrag zur Integration aller Mitbürger und zur Identifikation mit der Stadt. In Tuttlingen herrscht ein reges Vereinsleben. Sowohl im Breiten- als auch im Leistungssport sind zahlreiche Mitglieder organisiert. Das Thermal- und Freizeitbad TuWass und

das Freibad liefern einen wertvollen Beitrag für das Freizeitleben in der Stadt. Tuttlingen hat insgesamt 13 Sporthallen und elf Sportplätze, weiterhin gibt es eine Reihe vereinseigener Anlagen, die zum Teil öffentlich genutzt werden können, öffentliche Sport- und Freizeitgelegenheiten für Sommer und Winter sowie zehn Bolzplätze. Die Versorgung mit Sportanlagen wird als ausreichend bewertet. Teilweise bedürfen die Anlagen jedoch einer Sanierung bzw. Modernisierung. Hierzu gehören insbesondere die Stadion- und Jahnhalle, die Sporthalle Karlschule und die Sporthalle Möhringen sowie die Tribüne des Donaustadions.

Darüber hinaus finden zahlreiche Sportereignisse der Vereine und jährliche Sportgroßveranstaltungen wie z.B. run & fun und die Gymmotion statt, die den hohen Stellenwert des Sports in Tuttlingen zeigen. Unter dem Programm „Tuttlingen bewegt sich“ soll das Thema Sport und Bewegung wieder stärker ins Bewusstsein der Bevölkerung gerückt, sowie das Gesundheitsbewusstsein gefördert werden.

Darüber hinaus besteht eine große Zahl von Vereinen in den Bereichen Musik, Kultur, Brauchtum, Politik, Natur und Umwelt, Soziales sowie Wirtschaft und Handel. Freizeitmöglichkeiten in der Stadt bietet

z.B. das Freizeitgelände Umläufe mit Minigolfanlage, eine Skateranlage, einem Boulepark, einem Bootsverleih und einem Kinderspielplatz. Für das gemeinschaftliche Leben in der Stadt ist auch der Gewerbe- und Handelsverein PROTUT wichtig. Dieser organisiert Events in der Innenstadt und fördert das Image einer familienfreundlichen Stadt.

Der Donaupark Tuttlingen, die Entspannunginsel mitten in der Stadt, lädt zum Bewegen, Erholen und Erleben ein und bietet Möglichkeiten einer abwechslungsreichen Nutzung. Hier findet jährlich die Veranstaltungsreihe „Sommer im Park“ statt. Für Gäste sind neben dem städtischen Angebot das Donautal und die nahegelegene Donauversickerung landschaftlich interessant. Die Lage zwischen Bodensee, Schwarzwald und Schwäbische Alb macht Tuttlingen zum idealen Ausgangspunkt für Ausflügler. Der Donauradweg und der Hohenzollernradweg verbinden die Stadt auch mit ihrer entfernteren Umgebung.

Maßnahmen und Projekte:

- Soziale Angebote sichern
- Ertüchtigung vorhandener Sportanlagen
- Ortsteilentwicklung Nendingen
- Ortsteilentwicklung Möhringen
- Ortsteilentwicklung Eßlingen

04_ Schlüsselräume und Projekte



Im Folgenden sind Projekte und Räumen mit besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung aufgezeigt. Diese Maßnahmen sind ausschlaggebend zur Realisierung der im Masterplan definierten grundlegenden Ziele der nächsten 15 Jahre.

Masterplan Tuttlingen 2025

Der Masterplan Tuttlingen 2025 - Entwicklung im Quadrat - ist die Gesamtschau aller in den nächsten Jahren sinnfälligen Vorhaben. Im Fokus der Betrachtungen stehen die Kernstadt Tuttlingen und ihre städtebaulichen Belange.

Aus den Schwerpunkten der Stadtentwicklung ergeben sich Schlüsselräume und Projekte, die den übergeordneten Zielen der künftigen Stadtentwicklung, wie z.B. Innenentwicklung vor Aussenentwicklung, dienen. Bei den Projekten und Schlüsselräumen handelt es sich sowohl um konkrete räumliche Vorschläge, als auch Entwicklungskonzepte mit übergreifendem Bezug.

Neben den im Masterplan dargestellten Maßnahmen und Projekten können auch weitere - heute nicht bekannte - Vorhaben die Grundziele des Masterplans vorantreiben. Der Masterplan und seine Projekte sind als städtebauliche Leitlinie Anhaltspunkt für künftig anstehende Vorhaben.





Schlüsselsräume und Projekte

01 Innenstadt attraktivieren

1. Union-Areal als Magnet entwickeln
2. Bahnhofstraße und Innenstadt

02 Neuordnung der Verkehrsführung

1. Maßnahmen kurz vor der Umsetzung
2. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen
3. Langfristige Maßnahmen

03 Wohnen in der Stadt

1. Impulse für die westliche Innenstadt
2. Wohnen am Wasser & innenstadtnah
3. Neuentwicklung des J.F. Storz Areal
4. Erweiterung Nordstadt

04 Perspektiven für die Wirtschaft

1. Flächenstrategie
2. Optimierung durch Umstrukturierung
3. Interkommunale Zusammenarbeit
4. Aufwertung Landschaftsraum und Arrondierung Gänsäcker

05 Positive Ausstrahlung stärken

1. Erweiterung HCT
2. Image und Marketing
3. Den Bahnhof als Tor zur Stadt gestalten

06 Nachhaltige Mobilität

1. Stärkung des Radverkehrs
2. Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes
3. Einführung eines Mobilitätsmanagements
4. Parken und Parkraumbewirtschaftung
5. Tempo 30 nachts

07 Landschaft und öffentlicher Raum

1. Verknüpfung Honberg und Donau
2. Tuttlinger Terrassen
3. Konzept Junge Donau

08 Energie und Umwelt

1. Nah- und Fernwärme
2. Windkraft in Tuttlingen

09 vorhandene Qualitäten wahren

1. Soziale Angebote sichern
2. Ertüchtigung bestehender Sportanlagen
3. Ortsteilentwicklung Nendingen
4. Ortsteilentwicklung Möhringen
5. Ortsteilentwicklung Eßlingen



01 Innenstadt attraktivieren

01 Innenstadt attraktivieren

1. Magnet auf dem Union-Areal entwickeln

Das Union-Areal befindet sich ca. 200 m südlich des Marktplatzes am Busbahnhof. Die Gebäude sind heute größtenteils ungenutzt und weisen hohe Instandhaltungsrückstände auf. Der Grunderwerb ist über Kauf- und Optionsverträge weitestgehend gesichert. Geplant ist, das Areal als Ganzes für die Ansiedelung von großen zusammenhängenden Einzelhandelsflächen zu nutzen. Es liegen bereits Konzepte zur Umsetzung vor und ein Investor ist vorhanden.

Die Integration einer Einzelhandelseinrichtung mit Magnetwirkung ist von zentraler Bedeutung für die Qualität und Zukunft des Tuttlinger Einzelhandels und soll daher prioritär verfolgt werden. Das Union-Areal eignet sich aufgrund seiner Lage und Größe hervorragend als Standort. In unmittelbarer Nähe und Sichtbeziehung zum Marktplatz gelegen sowie hervorragend an den ÖPNV angeschlossen lassen sich die Wege attraktiv und komfortabel gestalten. Auch im stadträumlichen Zusammenhang ist das Union-Areal ein zentraler Baustein: Als Eingang zur Innenstadt und als Trittstein in der Verbindungsachse Donau - Honberg.

kurz

mittel

lang





Beispiel Buchholz-Galerie, Buchholz

Projekt „Honberg-Center“

Von einem Projektentwickler wurde die Konzeption für ein Shopping Center erarbeitet, mit der auf dem Union-Areal ein Projekt in verträglicher Größenordnung entstehen würde.

Die Planung sieht ein dreigeschossiges Gebäude vor. Im Erdgeschoss sollen im südlichen Bereich ein Supermarkt und auf der Vorderseite kleinere Läden entstehen. In den Obergeschossen finden kleinere Läden sowie eine Magnetnutzung Platz. Zusätzlich ist zur Katharinenstraße hin ein Parkdeck geplant. Der Haupteingang befindet sich in der Achse Rathaussteg - Marktplatz - Obere Hauptstraße, während Andienung und Parkdeckzufahrt über die Schützenstraße und die Katharinenstraße erfolgen. Ein zweiter Zugang für Kunden ist zur Oberen Vorstadt hin orientiert.

Der öffentliche Raum im Umfeld bedarf mit der Neuplanung ebenfalls einer Anpassung. Die Fußgängerzone bzw. Tempo 20-Zone wird bis zum Union-Areal verlängert. Mit der Neuordnung der Verkehrsführung in der Innenstadt wird die Achse Schützenstraße/Zeughausstraße verkehrlich entlastet. In der Oberen Vorstadt wird die Hälfte des Straßenraumes in einen

breiten Gehweg umgewandelt, der die Verbindung zum Bürgerpark und schließlich zum Honberg herstellt.

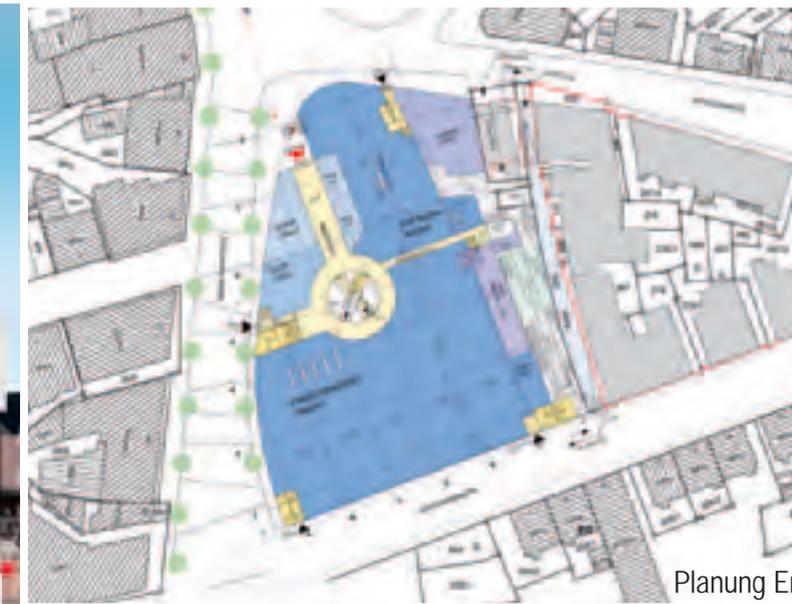
Mit der Entwicklung des „Honberg-Centers“ auf dem Union-Areal verlagert sich der Schwerpunkt der Einzelhandelslagen auf die Achse Marktplatz - Union-Areal. Die Bahnhofstraße funktioniert über ihre Länge nicht als Einkaufsmeile, das Einzelhandelsangebot sollte auf die Laufnähe zum Marktplatz konzentriert werden.

Als regionales Mittelzentrum mit einem großen Einzugsbereich verfügt Tuttingen über das Potenzial und die Notwendigkeit zur Ansiedelung eines Projektes in der Größenordnung des „Honberg-Centers“. Ähnliche Projekte in vergleichbaren Städten zeigen, dass ein Shopping Center mit Magnetfunktion sich positiv auf die Attraktivität und Akzeptanz der Innenstadt auswirkt und damit auch die vorhandenen Einzelhandelsstrukturen neu belebt. Das Vorhaben wurde in einer Einzelhandelsstudie geprüft. Der Bebauungsplan für diesen Bereich liegt der Stadt Tuttingen im Entwurf vor und wird in den nächsten Wochen vorgestellt.

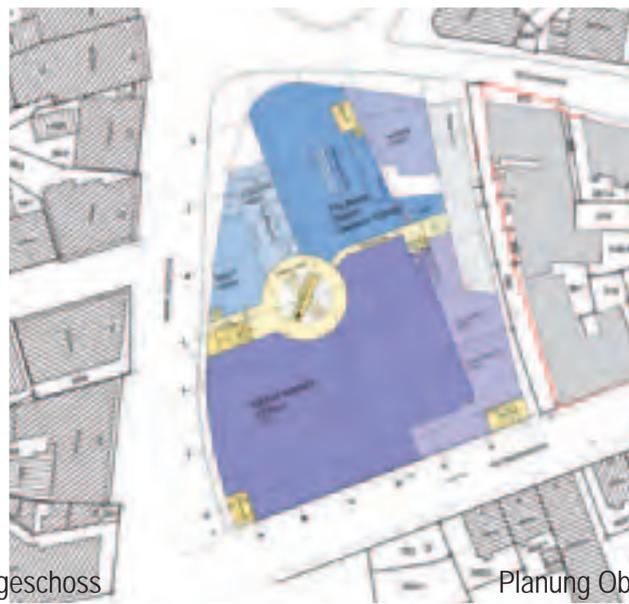
Von Seiten des Entwicklers gibt es vorläufige Entwürfe zum Aufbau und zur Fassadengestaltung des Centers. In der weiteren Umsetzung ist darauf zu achten, dass in der Verbindungsachse zum alten Friedhof/Honberg und an der Katharinenstraße eine attraktive Fassade entsteht.

Nutzung:	Shoppingcenter
Grundstückseigner:	Stadt Tuttingen
BGF:	6.000 qm
Status:	Grundstückserwerb
Abhängigkeiten:	Anpassungen im Straßenraum erforderlich





Planung Erdgeschoss



Planung Obergeschoss



Planung Parken





Weitere Flächenspielflächen

Ergänzend zum Union - Areal sind in Tuttlingen langfristig weitere Flächenspielflächen für den Einzelhandel notwendig. Das heute vielfach bemängelte Einzelhandelsangebot ist unter anderem auf die Größe der verfügbaren Ladenflächen zurückzuführen. Es gibt im Innenstadtbereich kaum größere zusammenhängende Ladenflächen, die Voraussetzung für die Ansiedlung gängiger und nachgefragter Angebote sind. Räumlich gesehen werden sich in unmittelbarer Nähe zum Union - Areal voraussichtlich Nachfragedynamiken ergeben.

Ziel der nächsten Jahre soll es sein, größere Einzelhandelsflächen in einer Kategorie um 1.000 qm Verkaufsfläche in der Innenstadt anzubieten. Hierfür geeignet erscheinen das Areal Nahkauf vis a vis zum Union - Areal und das Areal Streco an der Bahnhofstraße. Zudem ist die leerstehende Hertie-Immobilie mit einem speziellen Fachmarktsortiment als kombiniertes Wohn- und Geschäftshaus vorstellbar. Sie markiert den Endpunkt der zentralen Einzelhandelslage.

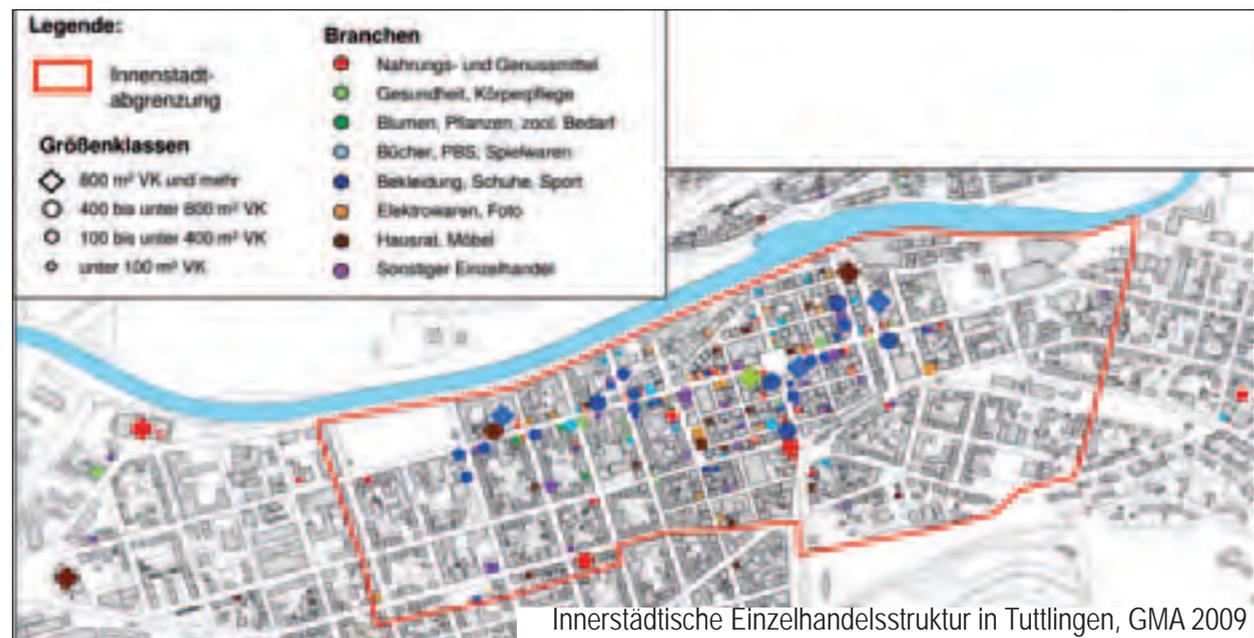
Die langgestreckte lineare Entwicklung des Einzelhandels entlang der Bahnhofstraße und die fehlende Anbindung abseitiger Einzelhandelslagen begünsti-

gen teilweise eine Verödung der Randlagen. Hinzu kommt, dass sich die Angebotsqualität auch auf der Länge der Bahnhofstraße nicht konstant auf einem Niveau halten kann. Der Großteil der Tuttlinger Verkaufsflächen (78%) befindet sich in den Gewerbegebieten mit einem üblichen Angebotsmix aus Supermärkten, Möbelhäusern, Baumärkten etc.

Bei den sonstigen zentrenprägenden Sortimenten (insbesondere Bekleidung) weist die Tuttlinger Innenstadt bereits einen guten Besatz (Anteil von ca. 50%) auf. Die Markenvielfalt weist allerdings zahlreiche Lücken auf. Im Textilbereich sind in der

Innenstadt sowohl das mittlere als auch das höhere Profilierungssegment dünn besetzt. Diese Marken prägen aber zunehmend das Bild der Innenstädte und sind für die Akzeptanz der Innenstädte von entscheidender Bedeutung. Entwicklungspotenziale gibt es vor allem im Bereich von Anbietern mit hoher Bekanntheit und Profilierungschancen. In Konkurrenz zur Innenstadt stehen die großflächigen Angebote in den Gewerbegebieten, deren Ausweitung restriktiv gehandhabt werden muss.

Daneben soll auch in den Stadtteilen eine quartiersnahe Versorgung garantiert werden können.





01 Innenstadt attraktivieren

2. Die Tuttlinger Meile als urbanes Rückgrat

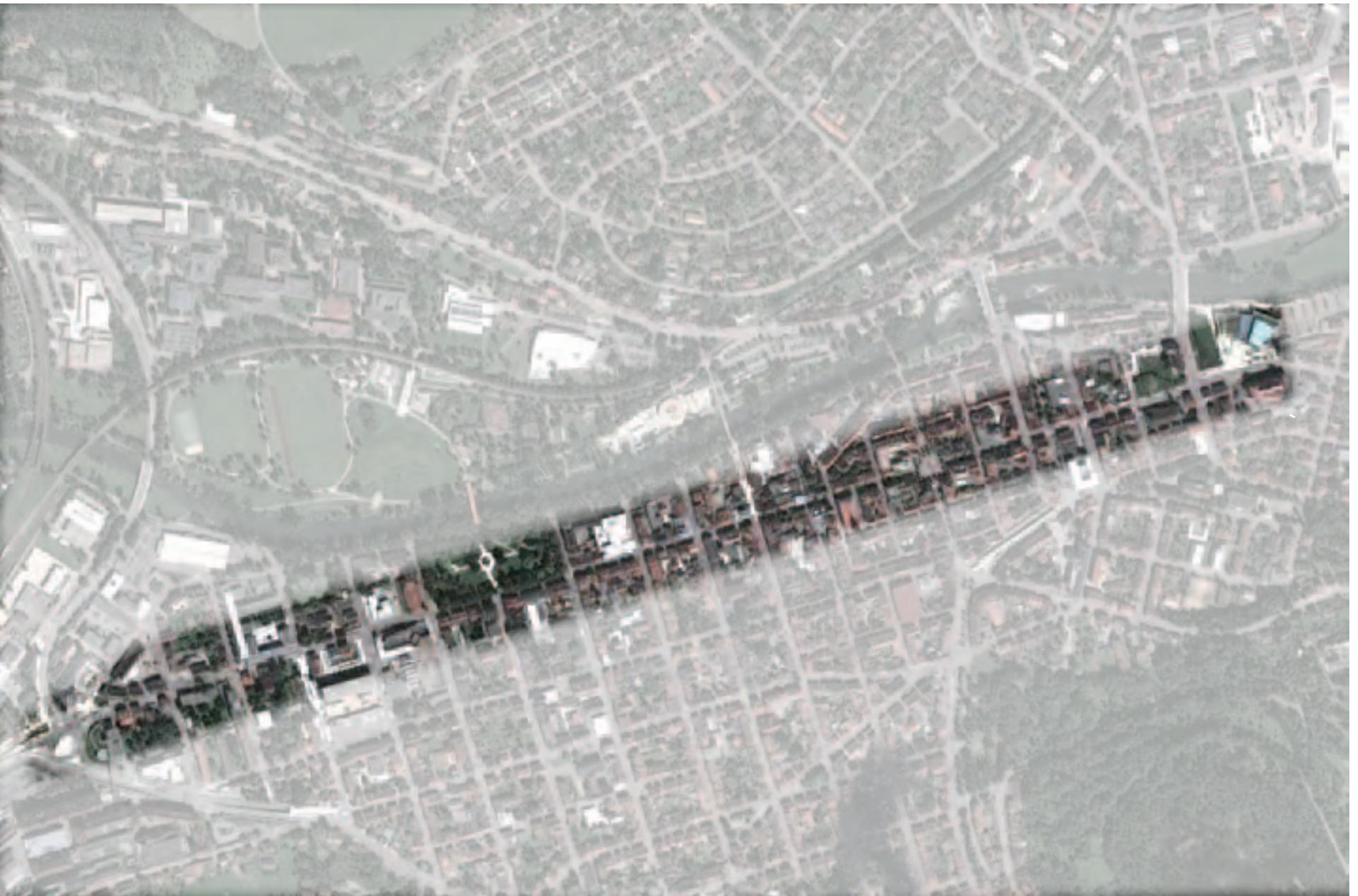
Die Achse Bahnhofstraße-Königstraße zieht sich als zentrales räumliches Element einmal quer durch die Innenstadt. Sie beginnt am Bahnhof und führt über den Marktplatz bis zur Stadthalle. An ihr konzentrieren sich urbane Nutzungen wie öffentliche Gebäude (Kreisverwaltung, Banken, LURS), Einzelhandel und Gastronomie sowie Wohnen. Während der Bereich rund um den Marktplatz belebt und ansprechend gestaltet ist, nimmt die Qualität der flankierenden Nutzungen und des öffentlichen Raumes in Richtung Bahnhof und Stadthalle ab. Es gilt, diesem Eindruck entgegenzuwirken und durch gezielte Maßnahmen neue Akzente zu setzen.

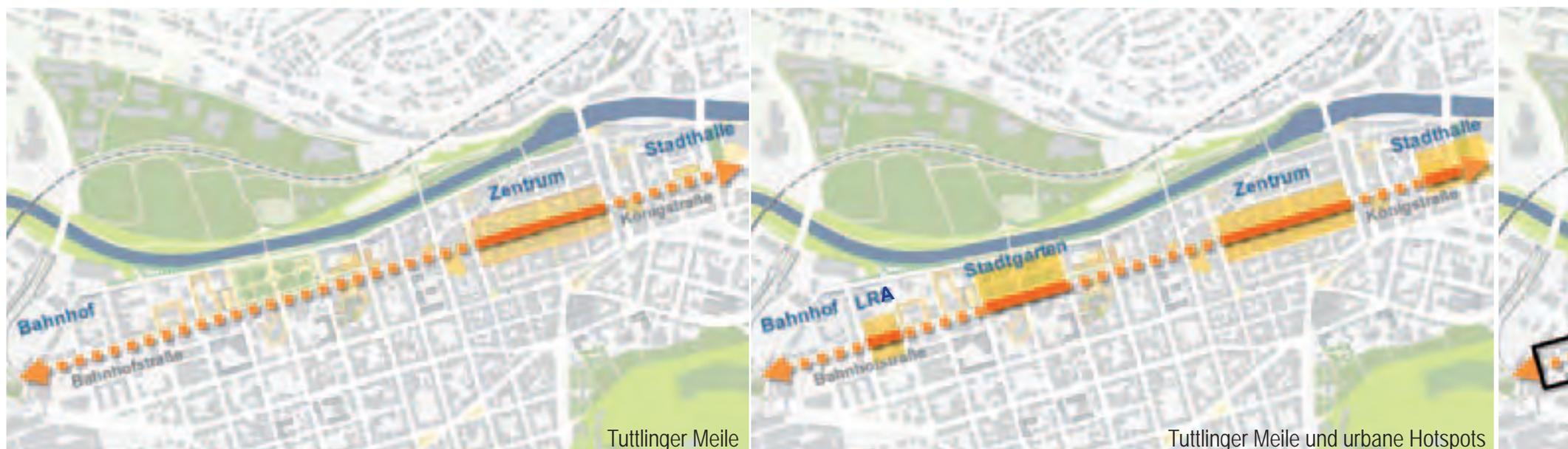
Die Tuttlinger Meile soll in Etappen als urbanes Rückgrat der Innenstadt entwickelt werden. Besondere Bereiche sollen gestalterisch hervorgehoben werden und besondere flankierende Nutzungen, wie den Stadtgarten betonen. Dabei soll die Strecke nicht als 1,5 km lange Einkaufsmeile verstanden werden, sondern als ein Gestaltelement, das die Innenstadt räumlich definiert und Orientierungs- und Identifizierungsfunktionen übernimmt. Wer die „Meile“ kreuzt oder sich auf ihr bewegt soll wahrnehmen, dass er sich im Herzen Tuttlingens befindet.

kurz

mittel

lang





Der Stadtraum Tuttlinger Meile

In der Innenstadt ist die gerade Achse Bahnhofstraße-Königstraße das zentrale und prägende Raumelement. Sie verläuft parallel zur Donau und setzt sich als axialer, steinerner Raum spannungsvoll gegen das geschwungene Grünband ab.

Bis auf den Bereich der Fußgängerzone dominiert in der Bahnhofstraße ihre Funktion als Erschließungsstraße. Eine ansprechende Gestaltung und Qualitäten für den Fußgänger sind nur teilweise vorhanden. In ihrer Raumwirkung ist sie nicht als verbindendes Element zu erkennen und wirkt eher diffus. Die Qualität des öffentlichen Raumes und der Gebäude nimmt zu den Polen hin deutlich ab.

Durch eine ansprechende Gestaltung soll die Bahnhofstraße künftig ihrer Funktion als urbanes Rückgrat Tuttlingens besser gerecht werden. Dabei soll sie aber nicht als durchgehend homogene Achse oder Einkaufsmeile missverstanden werden, sondern eher als „Perlenkette“ mit unterschiedlichen städtischen Funktionen. Die vorhandenen Highlights in ihrem Verlauf sollen durch eine intensivere Gestaltung hervorgehoben werden und entlang der Bahnhofstraße leiten. Zu den besonders zu gestaltenden Bereichen zählt der Abschnitt am Landratsamt, der

Straßenraum vor dem Stadtgarten, die bereits vorhandene Fußgängerzone, der Abschnitt Wilhelmstraße - Karlstraße und der Bereich vor dem neu entstehenden Hotel auf dem Gränzbotenareal. Hier ist jeweils eine aufwendigere Gestaltung mit breiten Gehwegen und Grünbesatz vorgeschlagen. In den Abschnitten dazwischen unterstreicht eine extensivere Gestaltung die funktionale Bereiche.

Wo möglich sollten, in Kombination mit Erneuerungen der begleitenden Bebauungen, Brüche in der strengen Flucht der Straße zugelassen werden. Rücksprünge und kleinere Platzsituationen bzw. breitere Gehwege betonen besondere Lagen und können gastronomischen Betrieben als Außenfläche dienen. Dies belebt den Straßenzug und wirkt sich positiv auf das Flair der Innenstadt aus. Während der Donauraum Grün- und Erholungsraum ist, bildet die Bahnhofstraße das urbane Pendant.

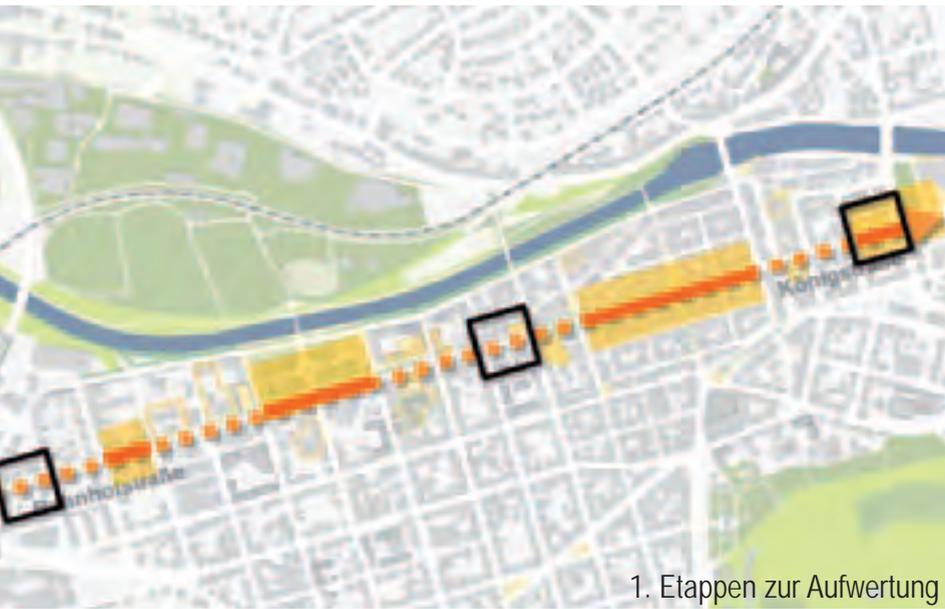
Grundsätzlich soll die Erschließungsfunktion der Bahnhofstraße aufrecht erhalten werden. Durch die Einführung der Tempo-30-Zone verbessern sich allerdings die Qualitäten für den Langsamverkehr. Das Parkraumangebot soll im Wesentlichen bestehen bleiben, muss allerdings besser geordnet werden. Wichtig ist auch eine Betonung der Bezüge und eine

sichere und komfortable Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger.

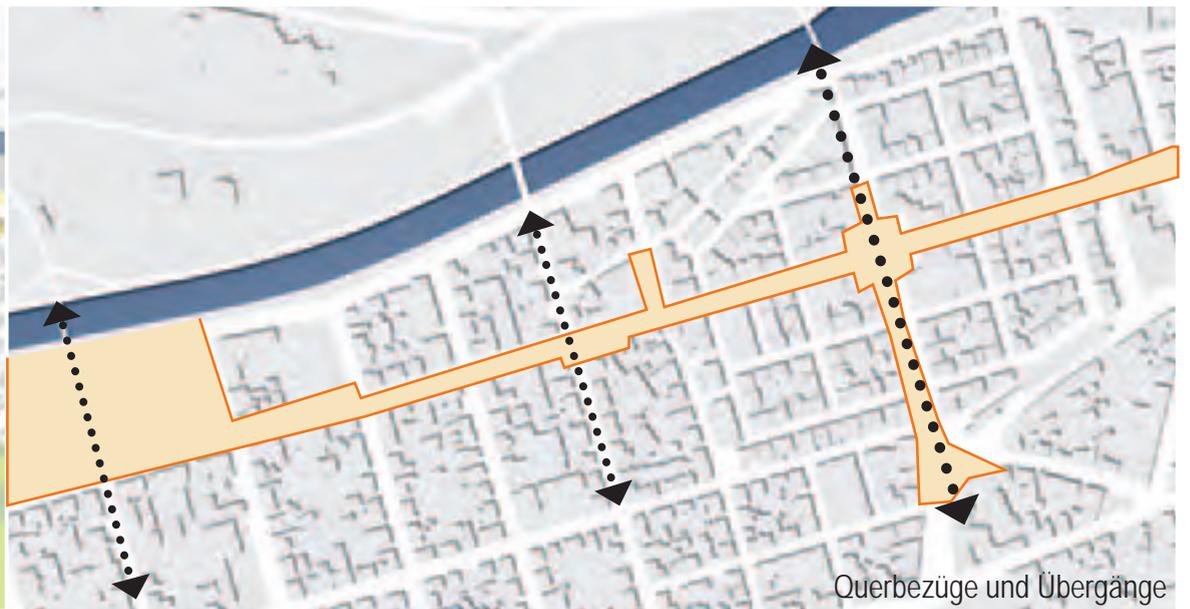
Mit den verschiedenen intensiven Gestaltungen wirkt die Bahnhofstraße spannend, abwechslungsreich und verbessert die Orientierung in der Stadt. Besondere Orte werden pointiert und Bezüge ersichtlicher, ohne dass der Straßenraum über die gesamte Länge finanziell aufwendig gestaltet wird. Als verbindende Elemente und zur Verbesserung der Nutzbarkeit kann ein speziell entworfenes einheitliches Stadtmobiliar (z.B. Sitzbänke) dienen.

Im Hinblick auf die Realisierung dieser Sequenzen ist eine Entwicklung in Etappen sinnvoll und tragfähig. Begonnen werden soll mit Abschnitten, in denen sich auch städtebaulich etwas ändert. Diese sind für die nächsten Jahre der funktional gestaltete Abschnitt am Aesculapplatz mit Unterführung und der Abschnitt Wilhelmstraße-Karlstraße. Ebenso steht prioritär die Gestaltung des Straßenraumes vor dem 2013 neu eröffnenden Hotel auf dem Gränzbotenareal an.

Ziel ist es, einen spannenden Bewegungsraum in der Stadt zu erhalten, der leitet, verbindet und zum Verweilen einlädt.



1. Etappen zur Aufwertung



Querbezüge und Übergänge



Gestaltung Tuttlinger Meile in Sequenzen



Potenziale angrenzender Nutzungen

Entlang der Bahnhof- und Königstraße haben sich wie in der gesamten Innenstadt Umstrukturierungen ergeben. Einige Grundstücke mit ehemals gewerblichen Betrieben oder veralteter Bausubstanz bieten Potenziale zur Neugestaltung und Stadterneuerung. Die Mobilisierung dieser Potenziale ist im Hinblick einer nachhaltigen Innenentwicklung ein zentrales Thema der Stadtentwicklung. Mit der gestalterischen Aufwertung der Bahnhofstraße entstehen Impulse zu einer verbesserten Adressbildung, welche die Immobilienentwicklung befördern können.

Die Maßnahmen, die der Masterplan vorsieht, umfassen punktuelle Sanierungen oder Neubauten, orientiert an der Perlenschnur Tuttlinger Meile.

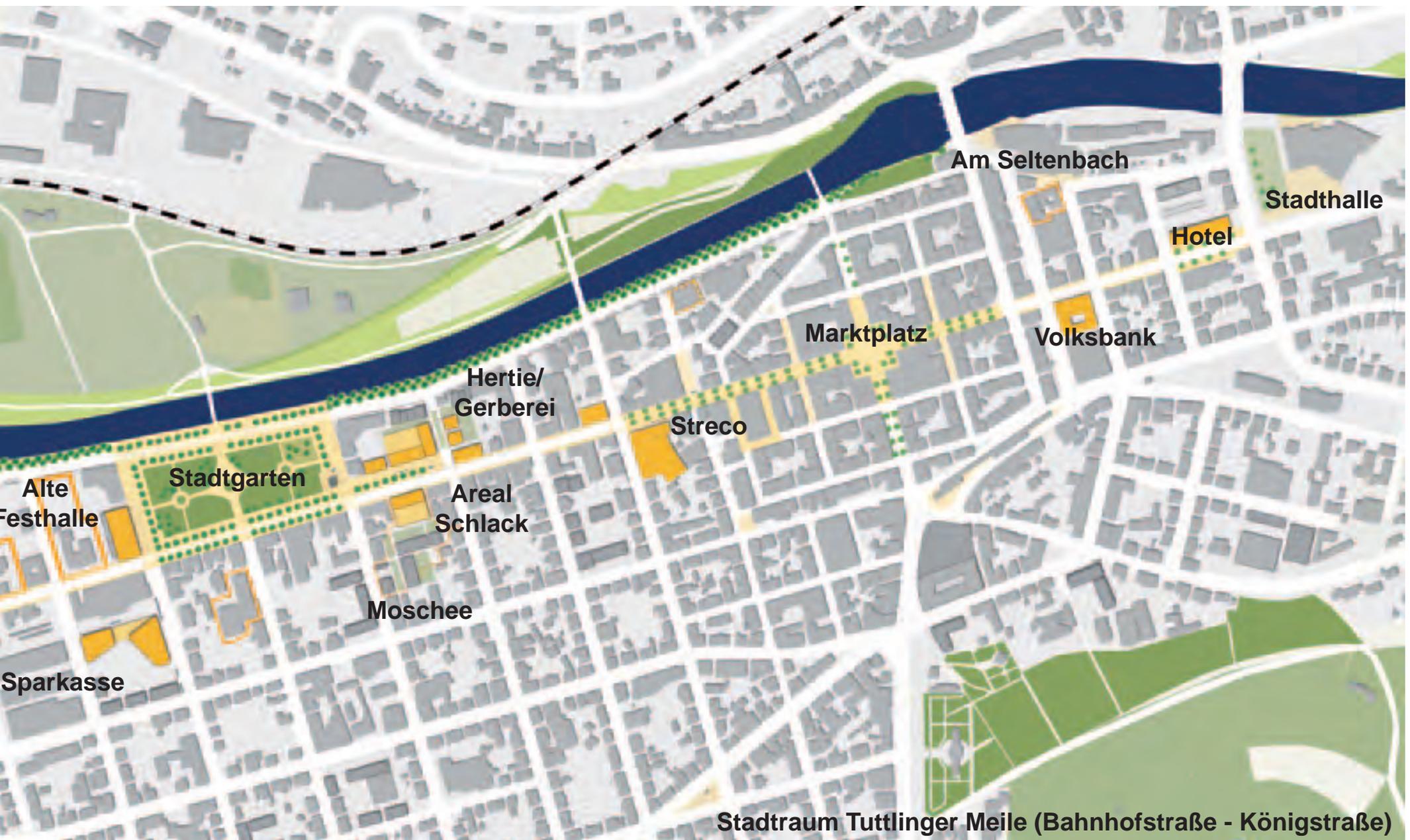
Den Auftakt der Vorhaben bildet das neue Hotel an der Königstraße. Weiter westlich soll ein moderner Neubau das heutige Gebäude der Volksbank ergänzen. Im Anschluss an die Fußgängerzone bieten die Areale Streco und Hertie die Möglichkeit, neue Einzelhandelsflächen mit einer hochwertigen Architektur zu verwirklichen. Hier ist ein Schwerpunkt der Innenentwicklung vorgesehen: Auf den Flächen von Hertie und dem angrenzenden Gerbereigelände soll ein gemischt genutztes Innenstadtprojekt entstehen.

Im Übergang zum Donauraum sind hier hochwertige Wohnungen, Dienstleistungen sowie Einzelhandel im Erdgeschoss vorstellbar. Das gegenüberliegende Hotel Schlack ist modernisierungsbedürftig und mittelfristig in die Stadterneuerungsüberlegungen einzu beziehen. Hier bietet sich neben der Neugestaltung der Front zur Bahnhofstraße hin auch die Chance, den Blockinnenbereich aufzuräumen und mit einer Kombination aus geschützter Freifläche und Wohnbebauung zu beplanen. Die an der Bismarckstraße geplante Moschee wird in den Block eingebunden.

Von besonderer stadträumlicher und historischer Bedeutung ist der künftige Umgang mit der alten Festhalle. Das Gebäude ist heute untergenutzt und bedarf einer pfiffigen und tragfähigen Nutzungskonzeption mit einer Öffnung zum Stadtgarten und der Bereitstellung von Parkplätzen. In diesem Zusammenhang ist die Tankstelle langfristig an diesem Standort nicht erhaltenswert. Daneben ist ein Schwerpunkt der Entwicklung: Hier errichten Kreissparkasse und Kreisverwaltung Erweiterungsbauten.

Das Ziel ist generell die effiziente aber maßstäbliche und hochwertige Nutzung vorhandener Flächen und der besonderen Lagegunst an der Bahnhofstraße.





02 Neuordnung der Verkehrsführung

01 Neuordnung der Verkehrsführung

Bedeutung und Ausgangslage

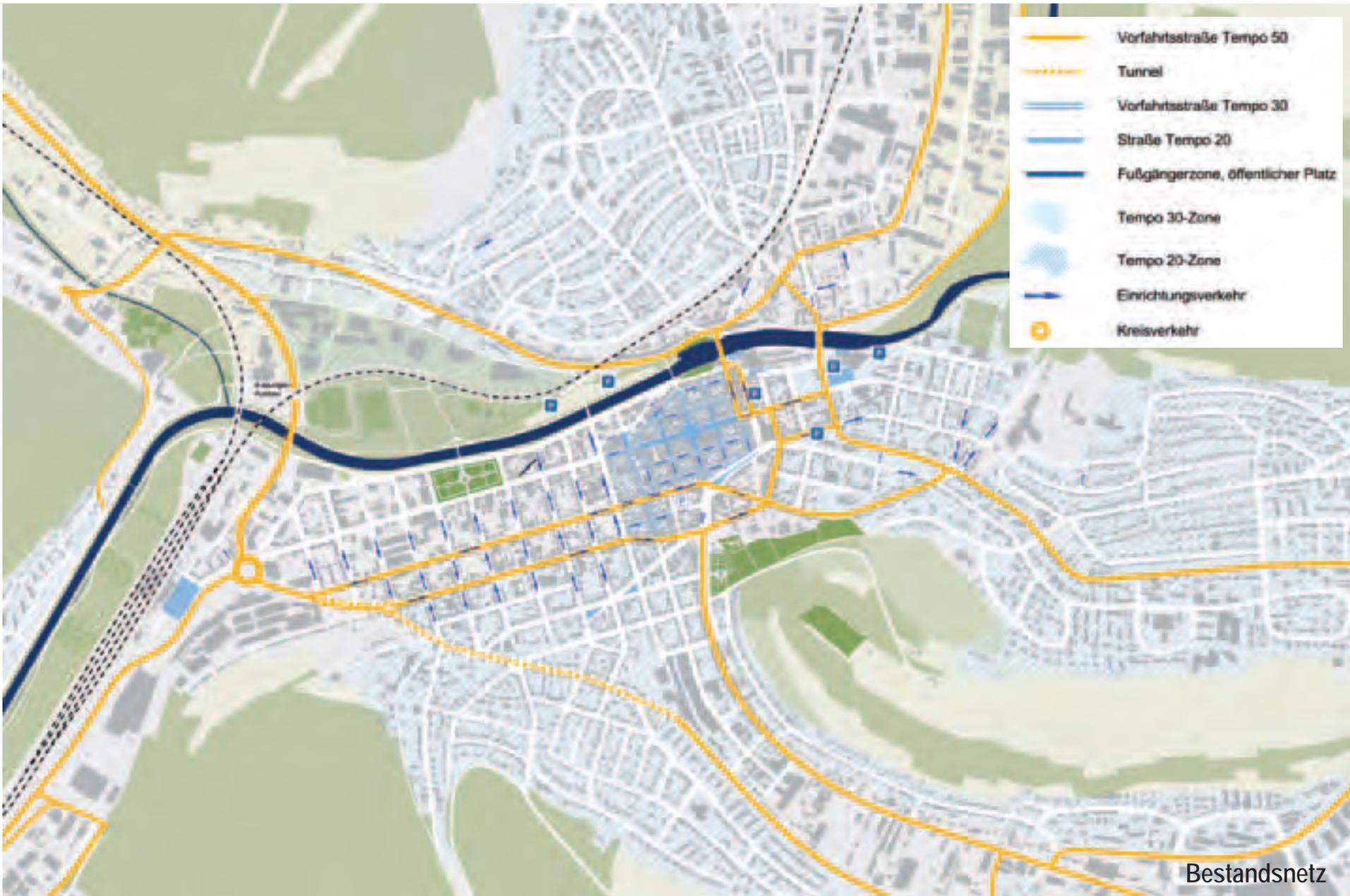
Die Fertigstellung des Kreuzstraßentunnels sowie die Neuordnung der regionalen Verkehre im Osten von Tuttlingen haben zu einer erheblichen Abnahme des Verkehrs, vor allem des Schwerverkehrs, im Bereich der südlichen Innenstadt geführt.

Durch eine nun mögliche Neuordnung der innerstädtischen Verkehrsführung können die folgenden Ziele nachhaltig unterstützt werden:

- Förderung des innerstädtischen Wohnens
- Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum
- Förderung der nicht motorisierten Verkehre und
- Attraktivitätssteigerung der Innenstadt für den Einzelhandel

Wesentliche Bestandteile dieser Neuordnung sind:

- Die Hauptverkehre auf wenigen Tempo 50 Straßen zu bündeln
- die restlichen Straßen in der südlichen Innenstadt mit Tempo 30 zu beruhigen
- die weitestgehende Aufhebung der Einbahnstraßenregelung sowohl im unter- als auch im übergeordneten Netz
- die Ausdehnung der verkehrsberuhigten Kernstadt in Richtung Süden und
- die direkte Anbindung der großen Scholareale an die übergeordneten Straßen



02 Neuordnung der Verkehrsführung

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen



Maßnahmen und Projekte

- Tempo 30 in der westlichen Innenstadt und östlich des Zentrums bis Alleenstraße
- Weitestgehende Aufgabe des Einbahnstraßensystems in der westlichen Innenstadt und östlich des Zentrums
- Kronen-, König- und Neuhauser, Katharinen- und Möhringer Straße gegenläufig
- Zeughausstraße gegenläufig bis Heinrich-Rieker-Straße
- Bündelung der Tempo 50-Verkehre auf Alleen-, Neuhauser-, Kronen-, Katharinen- und Möhringer Straße
- Möhringer Straße Tempo 50 als West-Ost Verbindung mit Versprung auf die Zeughausstraße über die Moltkestraße
- Vorfahrtsberechtigung in ÖPNV-Achsen
- Ausweitung der Tempo 20-Zone in Richtung Süden (Zeughaus-, Salz-, Schützenstraße) und Fußgängerzone Obere Hauptstraße
- Linksabbieger Untere Vorstadt/ Gießstraße und Verkürzung Freigabezeit für Linksabbieger aus der Unteren Vorstadt in die Groß Bruck
- Vollanschlüsse an die B 14 (Theodor-Heuss-Allee) im Bereich Schulzentrum und Eisenbahnstraße Ost
- Anpassung der Lichtsignalprogramme, Rückbau von Lichtsignalanlagen, ggf. Umbau zu Kreisverkehren.
- Anpassung und Reduzierung der wegweisenden und ordnenden Beschilderung

Chancen und Bedeutung

- Die Einführung von Tempo 30 in der westlichen Innenstadt und östlich des Zentrums ist eine folgerichtige Ergänzung zu einem flächendeckenden Tempo 30 in Wohngebieten innerhalb des gesamten Stadtgebiets. Sie fördert die Sicherheit, vermindert Lärmbelastung und erspart gesonderte Radverkehrsanlagen.
- Die Einführung von Tempo-30-Vorfahrtstraßen in Bereichen mit Linienbusverkehr vermeidet die Erhöhung der Busfahrzeiten (Vermeidung von rechts-vor-links geregelten Knoten). Die Aufhebung von Einbahnstraßen fördert die Orientierung und vermeidet Umwegfahrten.
- Die Einführung des Linksabbiegers von der Ludwigstaler Straße in die Gießstraße und die Verringerung der Grünzeit des Linksabbiegers Groß Bruck führen zur Entlastung der Weimarstraße und bündeln die Verkehre auf den Tempo 50-Straßen.
- Die Konzentration der West-Ost Relation auf die Möhringer- und die Katharinenstraße sowie die Erweiterung des zusammenhängenden verkehrsberuhigten Bereiches südlich des Zentrums ermöglichen die Aufwertung des öffentlichen Raumes und steigern die Attraktivität des Zentrums für den Einzelhandel.
- Die Vollanschlüsse des Schulzentrums und der Eisenbahnstraße Ost an die B 14 entlasten die Stuttgarter Straße sowie den Aesculapkreisel und verringern Umwegfahrten.

Voraussetzungen und Abhängigkeiten

- Tempo 30 kann zeitnah eingeführt werden.
- Die Aufhebung der Einbahnstraßen, die Veränderung der Linksabbieger sowie die Veränderungen in der Verkehrsführung der verbliebenden Tempo 50 Straßen können zunächst ohne größere bauliche Maßnahmen durchgeführt werden.
- Die Bündelung der Tempo 50-Verkehre und Aufgabe von Einbahnstraßen wurde bereits einer groben Machbarkeitsprüfung unterzogen. Es muss jedoch noch eine detaillierte Planung erfolgen.
- Der Verkehr in der Katharinenstraße wird gegenüber heute stark zunehmen. Hier sind kurzfristig Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.
- Der Vollanschluss am Schulzentrum muss planerisch geprüft werden. Wahrscheinlich ist nur eine plangleiche Lösung darstellbar.
- Der Vollanschluss Eisenbahnstraße Ost, der den Bahnhofplatz entlasten würde, muss mit dem Baulastträger abgestimmt werden. Derzeit wird er von ihm abgelehnt.

kurz

mittel

lang



02 Neuordnung der Verkehrsführung

Langfristige Maßnahmen

Maßnahmen und Projekte

- Umgestaltung und Anpassung der Straßenquerschnitte in der Innenstadt an die neu geordnete Verkehrsführung (Aufenthaltsqualität verbessern).
- Durchbindung der Möhringer Straße an den Aesculap-Platz auch stadtauswärts in Ost-West-Richtung (Rampe)
- Nordumgehung Tunnel Rußbergstraße - B 14/B 523

Chancen und Bedeutung

- Der durchgehende Anschluss der Möhringer Straße an den Aesculap-Platz ermöglicht die Bündelung des übergeordneten Verkehrs auf der Möhringer Straße und eine damit einhergehende Beruhigung der Zeughausstraße.
- Eine Nordumgehung mit einem Tunnel schafft, wie die Eröffnung des Kreuzstraßentunnels, eine erhebliche Entlastung vor allem der nördlichen Innenstadt.

Voraussetzungen und Abhängigkeiten

- Die sukzessive Umgestaltung der Straßenquerschnitte sollte im Zuge von Entwicklungen im Quartier erfolgen.
- Der Bereich der Rampe von der Möhringer Straße zum Ausgang des Kreuzstraßentunnels liegt auf Privatgrundstücken.
- Eine Nordumgehung mit einem Tunnel ist eine erste Idee. Es liegen keinerlei Planungen vor.



kurz

mittel

lang



03 Wohnen in der Stadt

03 Wohnen in der Stadt

1. Impulse in der westlichen Innenstadt

Tuttlingen besitzt mit der westlichen Innenstadt ein zentrales städtisches Wohngebiet. Geprägt durch den Überschen Rastergrundriss ist das Gebiet in Blöcken unterschiedlicher Dichte und Körnung organisiert. Neben den Wohnnutzungen finden sich hier auch Gewerbe, Gastronomie und Einzelhandel. Charakteristisch ist ebenfalls ein hoher Grad an kultureller Durchmischung.

Einige der Gebäude befinden sich in einem mangelhaften Zustand, es gibt Leerstände und unansehnliche Fassaden zu verzeichnen. Die kleinteilige Parzellierung und der von parkenden Autos dominierte Straßenraum lassen wenig Spielraum für eine angemessene Wohnumfeldgestaltung. Trotz der Ausweisung mehrerer Sanierungsgebiete in der Vergangenheit konnten nur vereinzelt Aufwertungen erzielt werden.

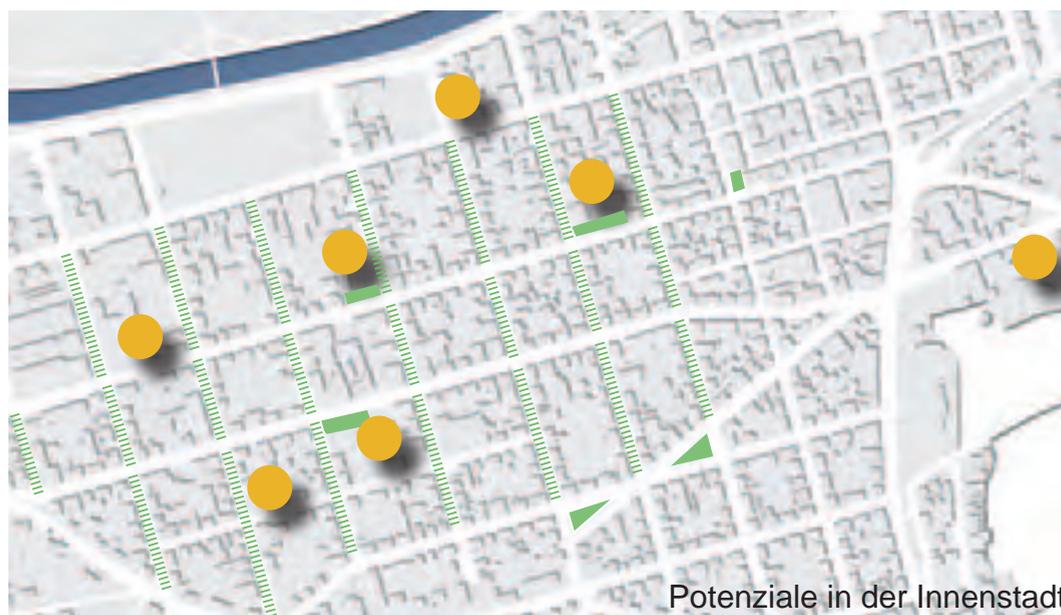
Ziel der künftigen Stadtentwicklung ist es, die Innenstadt als Wohnstandort durch punktuelle Eingriffe aufzuwerten. Es sollen attraktive Wohnbauten mit neuen Wohnformen entstehen, die neue Nutzer in die Innenstadt ziehen und so positive Impulse auch für Sanierungen im Bestand setzen.

kurz

mittel

lang





Aktivierung von Brachen

Qualitativ hochwertiges Wohnen findet man in Tuttlingen derzeit schwerpunktmäßig in den Wohngebieten am Stadtrand. Das Wohnen in der Innenstadt, besonders in der südlichen Innenstadt, ist aufgrund der Gebäudezustände, der verbauten Innenhöfe und des wenig gestalteten Straßenraums eher vorbelastet. Demographische Trends und Prozesse zur Renaissance der Innenstädte eröffnen neue Chancen, verstärkt Wohnraum in der Innenstadt zu verwirklichen. Spezifische Zielgruppen wie Senioren oder Singles fragen verstärkt innerstädtische Lagen mit kurzen Wegen zu Versorgungs- und urbanen Einrichtungen nach.

Mit der Öffnung des Kreuzstraßentunnels und der damit verbundenen verkehrlichen Entlastung der Innenstadt ergeben sich neue Spielräume zur Verbesserung der Wohnqualität. Das Gebiet soll mit Ausnahme der Sammelstraßen als Zone 30 ausgewiesen werden und die Einbahnstraßenregelung größtenteils aufgehoben werden.

Die Aufwertungsstrategie setzt auf die Gestaltung der Straßenräume und eine punktuell-konzentrierte Neubebauung, die Nachbarschaften aufwertet und dort Entwicklungen induziert.

Bedingt durch Umstrukturierungsprozesse stehen etliche ehemals gewerblich genutzte Grundstücke in der westlichen Innenstadt heute leer. Diese Areale lassen sich unabhängig voneinander mit nachfrageorientiertem Wohnraum und innerstädtischen Funktionen belegen. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass diese gezielten Eingriffe oftmals positive Impulse für ihr gesamtes Umfeld setzen und zu einer Trendwende in der Wahrnehmung ganzer Quartiere beitragen können.

Potenziale zu einer solchen Umstrukturierung bieten mehrere Grundstücke bzw. Bereiche:

- Birkareal
- Areal Marquardt
- Areal Solidschuhe
- Arrondierung Sparkassenblock
- Wohnen am Bürgerpark
- Areal Gerberei Renz/Hertie
- Areal Fabrik Moltkestraße
- Pfauenareal
- Areal Seltenbach
- Areal an der Groß Bruck/Sonnenbuckel

Vorstellbar und zeitgemäß ist die Errichtung von modernen Mehrfamiliengebäuden oder Stadtvillen. Diese fügen sich gut in das gebaute Umfeld ein und

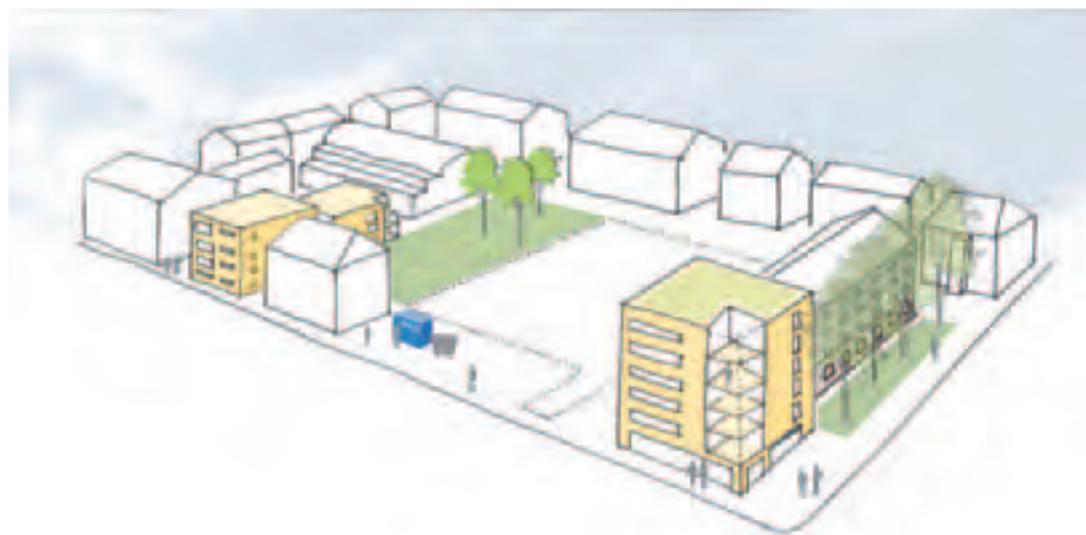
bieten die Chance verschiedenartige Wohnformen in angemessenen Preissegmenten zu ergänzen.

Mit einer Schließung der Blockränder bei gleichzeitiger Entrümpelung und Begrünung der Innenbereiche wird eine ansprechende Wohnlage geschaffen.

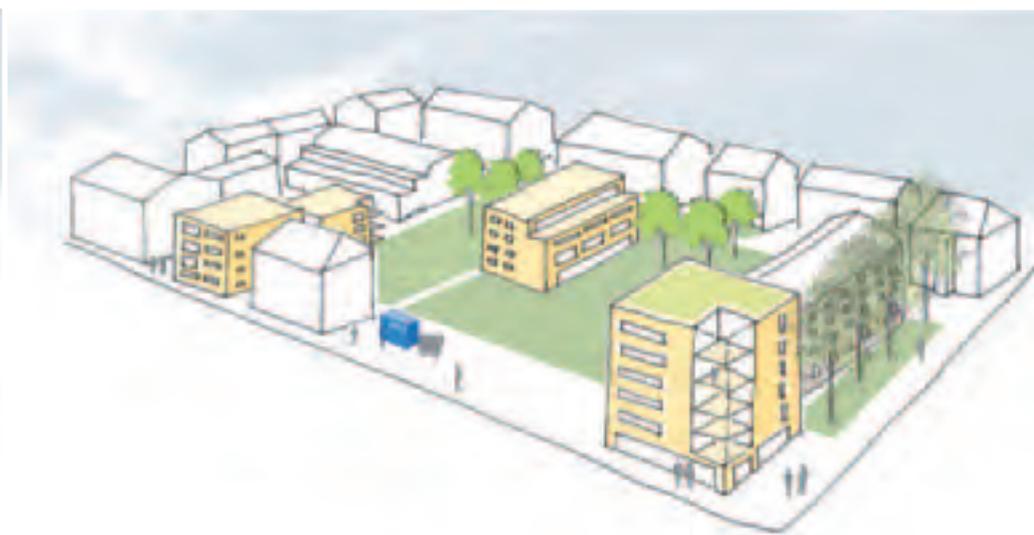
Für die Umsetzung der Bauprojekte bedarf es entsprechender Bauherren. Durch den Einsatz von Fördermitteln und die Ansprache der Eigentümer kann ein Anreiz geschaffen werden. Für größere Vorhaben werden jedoch schlagkräftige Akteure benötigt. Dies können zum Einen städtische Gesellschaften sein (Wohnbau, neu zu gründende Stadtentwicklungsgesellschaft). Zum Anderen sollen durch geeignete Aktionen (Medienkommunikation, Messen) externe Investoren und Projektentwickler angesprochen werden, für die Tuttlingen aufgrund seiner prosperierenden Wirtschaft attraktiv sein kann.

Zur Beförderung von Sanierungen im Bestand oder zur Wahrung einer angemessenen Qualität der Umsetzung soll die Stadt geeignete Unterstützung (z.B. eine kostenlose Beratung, Quartiersarchitekt) bereitstellen. Dabei sind auch Sprachbarrieren zu überwinden und insbesondere Hausbesitzer ausländischer Herkunft zu unterstützen.





Etappe 1: Markanter Bau an der Zeughausstraße



Etappe 2: Grüngestaltung und Bebauung des Innenbereichs

Birk Areal als Best-Practice Beispiel

Das Birkareal eignet sich besonders gut als Projekt mit Beispielcharakter. Trotz der gescheiterten Entwicklungsbemühungen der Vergangenheit ist das Vorhaben zur Umgestaltung eines gesamten Blockes und zum Umgang mit bedeutenden historischen Stadtstrukturen vielversprechend und sollte prioritär behandelt werden.

Nach dem Abriss der dichten, nicht erhaltenswerten Gewerbestrukturen sollen hier moderne Wohnungen mit einem grünen Innenhof entstehen. Die bestehenden Wohnbauten sollen verträglich um neue Blockrandstrukturen ergänzt werden, die verfügbare Fläche soll in einem ausgewogenen, aber effizienten Verhältnis zwischen Freiraum und Wohnbebauung geplant werden. Das Parken kann in einer Tiefgarage oder teilweise versenkten Garage organisiert werden. Der grüne Platzraum an der Zeughausstraße mit der Villa soll als Quartiersplatz erhalten und gepflegt werden. Ob das markante Gebäude an der Zeughausstraße erhalten werden kann, ist nach genauer Prüfung der Bausubstanz und der wirtschaftlichen Aspekte zu bestimmen.

Von besonderer Bedeutung für eine Realisierung des Projektes ist die Entwicklung in leistbaren und dem

Tuttlinger Wohnungsmarkt angemessenen Etappen. Als erster Schritt sollten noch im Jahr 2012 die erforderlichen Vorarbeiten geleistet werden: Entwicklung von Bebauungsvorschlägen in einer Ideenkonkurrenz; Klärung der Altlastensituation (insbesondere der Kosten), Finanzierungsmodelle, Grundstückssicherung.

Nutzung:	Wohnen, evtl. öffentl. Nutzung im EG
Grundstück:	0,5 ha
BGF:	6.000 - 7.500 qm
Wohneinheiten:	50 - 60 WE
Abhängigkeiten:	Abstimmung mit Bestand, Entwicklung in Etappen



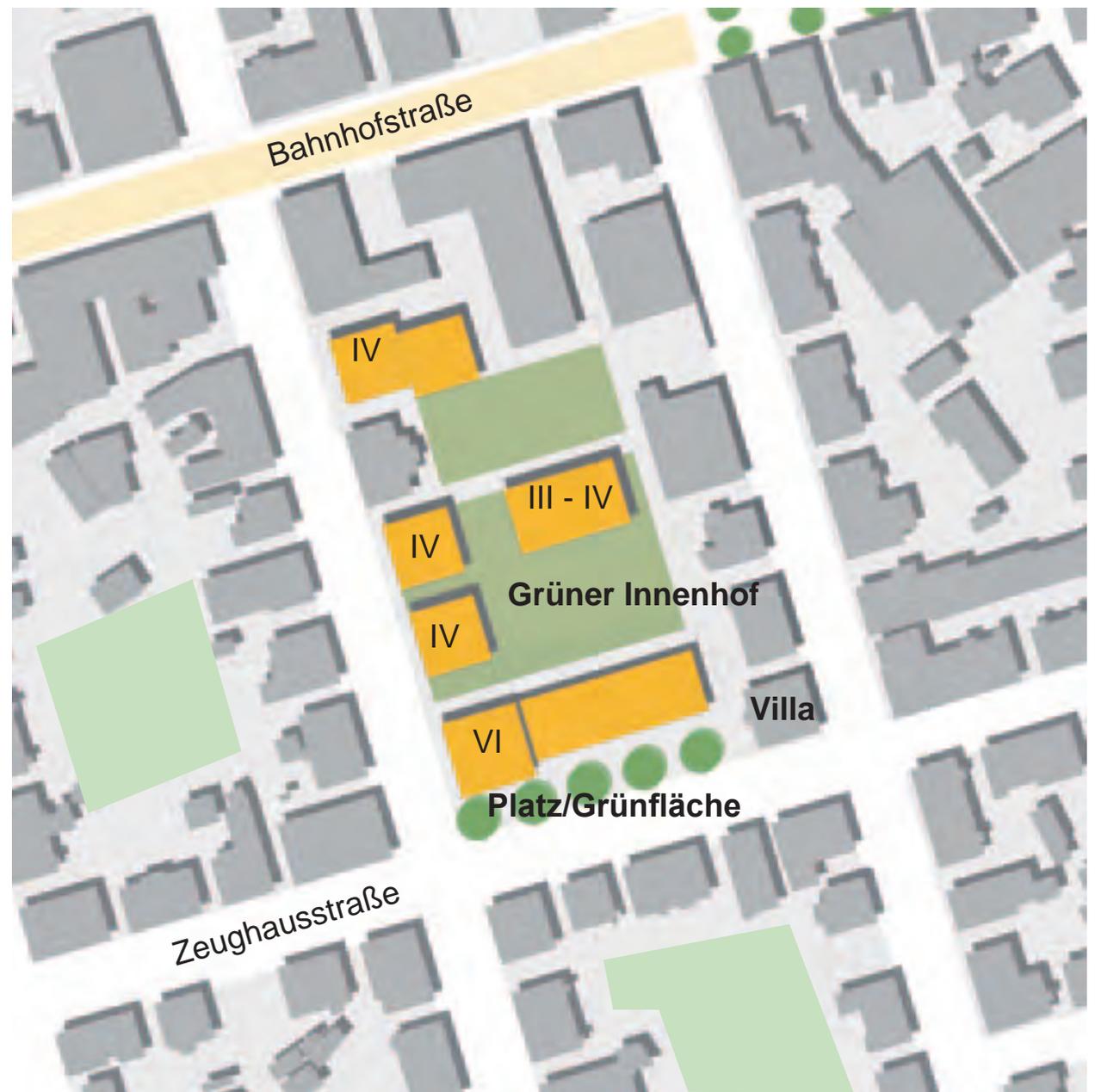
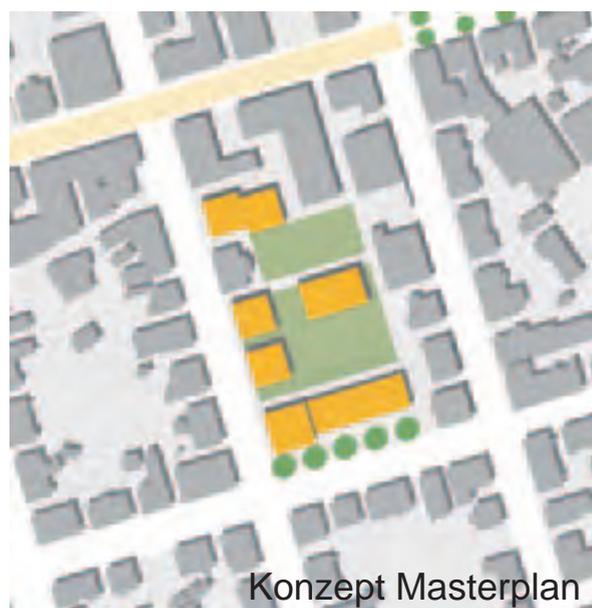
mit Bestand



ohne Bestand



Etappe 3: Schließung des Blockrandes





Aufwertung des Wohnumfeldes

Mit den verkehrlichen Entlastungen eröffnen sich für die Gestaltung der Straßenräume und des öffentlichen Raumes neue Optionen.

Eine Neuorganisation des Parkens z.B. einseitig schräg oder in Paketen unter Bäumen gruppiert schafft Gestaltungsmöglichkeiten. Das Ziel besteht darin, ein der Innenstadtlage angemessenes und höherwertiges Wohnumfeld zu schaffen, das mehr Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum bietet und zur Adressbildung beiträgt. Vor allem die Querstraßen scheinen für eine Gestaltung als Wohnstraße geeignet.

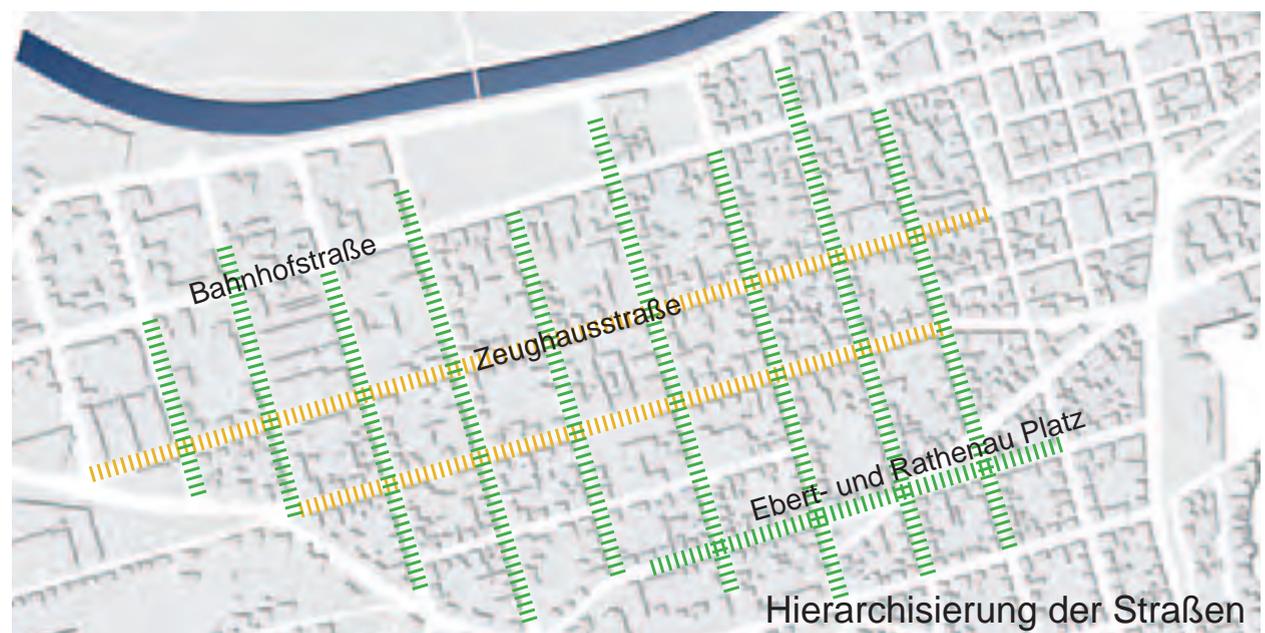
Zudem fehlen heute im Bereich der westlichen Innenstadt kleinere Quartiersplätze, die als Treffpunkte oder Spielplätze fungieren und das Quartier beleben. So sollte im Zusammenhang mit neuen städtebaulichen Entwicklungen immer auch der angrenzende Straßenraum mit betrachtet und geprüft werden, wo sich Platzbereiche freistellen lassen.

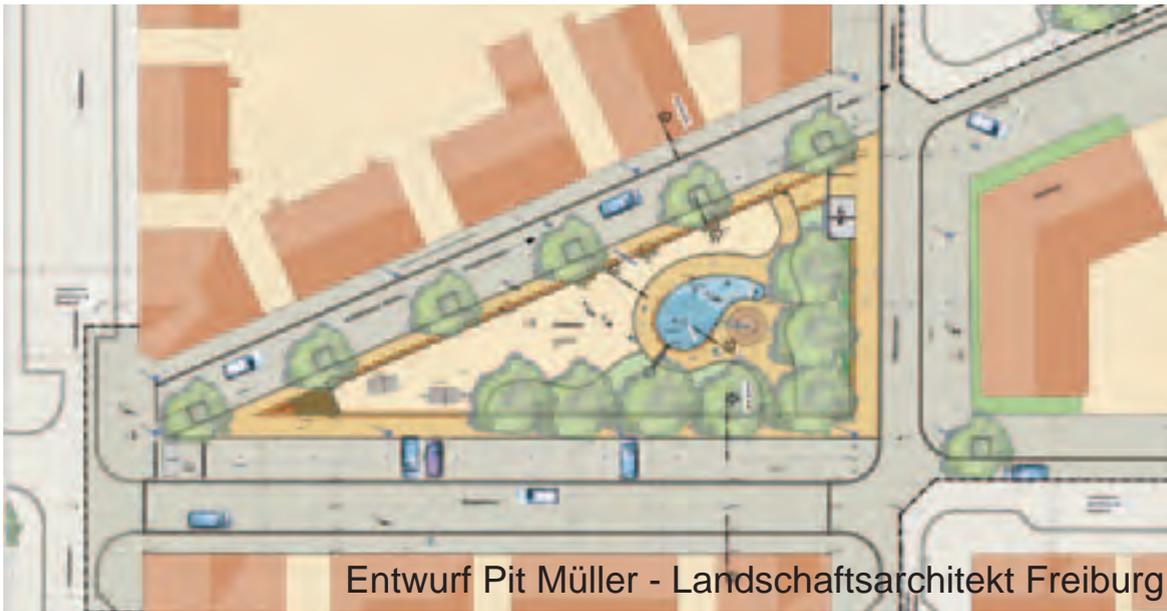
Durch partielle Rücksprünge in der Tuttlinger Blockstruktur können besondere städtebauliche Orte betont werden (z.B. der Grünraum an der Birk-Villa).

Von besonderer Bedeutung sind der Ebert- und der Rathenau-Platz. Die beiden charakteristischen Dreiecksplätze bieten viel Potenzial, sie als Quartiersplätze neu in Szene zu setzen. Der Rathenau-Platz wird als grüner Platz mit Spielmöglichkeiten verstanden, während der Ebert-Platz mit einer wassergebundenen Decke versehen ist und in den Gehwegbereich übergeht. In der Planung sind beide Plätze zur Bergstraße hin mit einem Mäuerchen abgeschirmt und integrieren die schräg verlaufende Schaffhauser Straße, die nur noch für Anlieger frei gegeben ist.

Am Ebert-Platz ist in der Bergstraße eine konzentrierte Parkierung in Queraufstellung vorgesehen, die diffuse Situation im Kreuzungsbereich wird geordnet und eine klare Fahrbahn, die sich von den Platz- und Gehwegbereichen absetzt, geschaffen.

Die Neugestaltung beider Plätze soll in Etappen erfolgen. In der ersten Etappe wird der Ebert-Platz aufgewertet. Hierzu liegen bereits Planungen mit Ausführungsreife vor. Zudem können bis 2012 (ggf. Verlängerung durch Antrag) auch Fördermittel in Anspruch genommen werden.





Entwurf Pit Müller - Landschaftsarchitekt Freiburg



Entwurf Stadt Tuttingen



Rathenau Platz
2. Bauabschnitt

Karlstraße

Schaffhauser Straße

Bergstraße

Ebert Platz
1. Bauabschnitt

03 Wohnen in der Stadt

2. Wohnen am Wasser und innenstadtnah

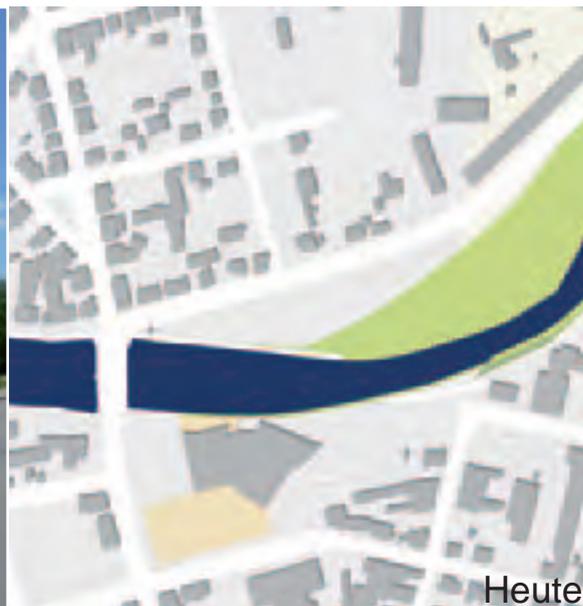
Mit dem Verlauf der Donau mitten durch die Innenstadt bieten sich für die Wohn- und Lebensqualität in Tuttlingen besondere Möglichkeiten. Das Wohnen am Wasser ist eine der beliebtesten Wohnformen und soll in Tuttlingen weiter ausgebaut werden. Mit der Sanierung des Quartiers Wöhrden wurde bereits neuer Wohnraum in dieser exponierten Lage geschaffen.

Mit dem Weggang der Stadtgärtnerei ergeben sich weitere potenzielle Flächen für das Wohnen am Wasser direkt gegenüber der Stadthalle. Erste Planungen **loten bereits mögliche städtebauliche Konfigurationen** aus. Auch das Areal der alten Feuerwache in unmittelbarer Nähe steht nach der Verlagerung für eine städtebauliche Neuordnung zur Verfügung.

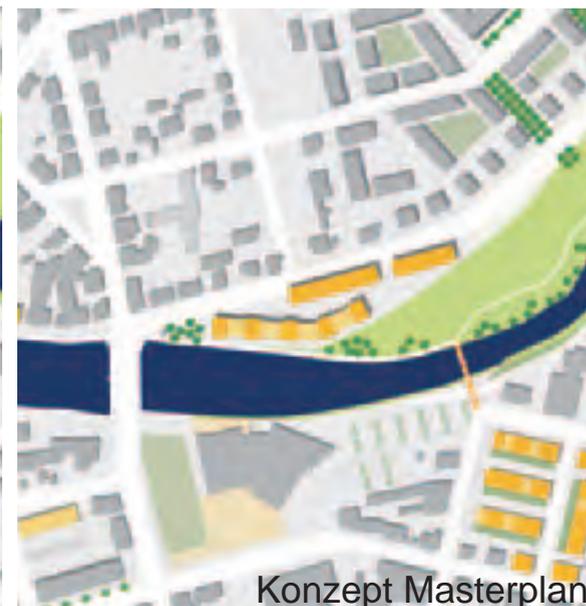
Diese beiden Areale bieten qualitativ hochwertige Wohnstandorte und entsprechen dem Gedanken der nachhaltigen Innenentwicklung. Sie verfügen über hohe Realisierungschancen und sollen kurz- bis mittelfristig entwickelt werden.







Heute



Konzept Masterplan



Besondere Wohnlagen

Neben dem urbanen Innenstadtquartier hat Tuttlingen eine besonders hochwertige und beliebte Wohnform zu bieten: Das Wohnen am Wasser bei gleichzeitiger Nähe zur Innenstadt. In den letzten Jahren wurde dieser Lagegunst bereits mit dem Wohnquartier Wöhrden entsprochen, welches sich gut in die gewachsenen Strukturen der Uferbebauungen einfügt.

Im direkten Umfeld der Stadthalle bieten gleich zwei Areale die Möglichkeit, diese Qualitäten weiter auszubauen und gleichzeitig dem Grundsatz der Innenentwicklung gerecht zu werden.

Das Areal der Alten Stadtgärtnerei und das Areal der Alten Feuerwache stehen mit einem Weggang dieser Nutzer kurz- bis mittelfristig für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung. Wegen des Bezuges zur Donau und der Einbettung in bestehende Wohngebiete eignen sich beide Areale besonders gut zum Wohnen.

Die Neuentwicklungen auf dem Stadtgärtnerei-Gelände sind mit Hochwasserschutzbelangen abzustimmen und sollen die landschaftlichen Uferzonen der Donau nicht beeinträchtigen. Entlang der Donau

ist eine öffentlich Durchwegung sicherzustellen. Die Uferbereiche sollen naturnah belassen werden.

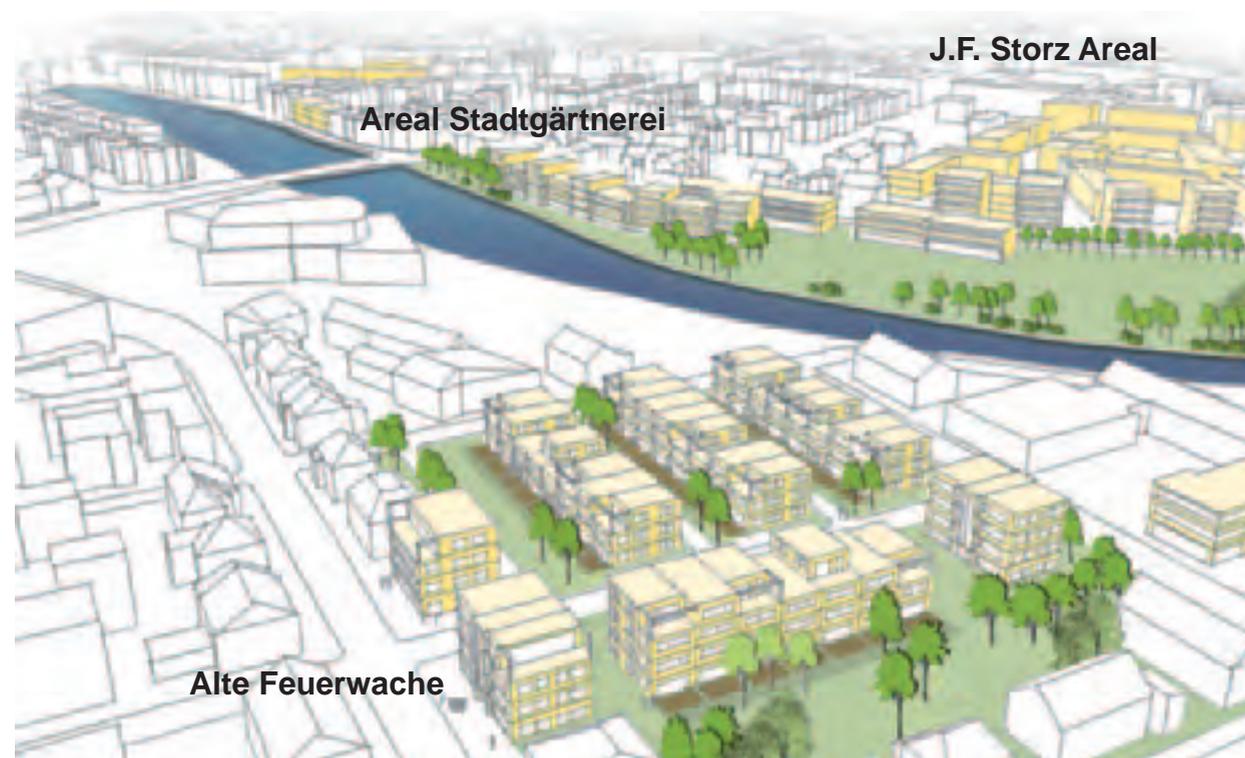
Gemeinsam mit dem J.F. Storz Areal kann hier in den nächsten Jahren ein neues Quartier im Umfeld der Stadthalle entstehen, das den Flussraum begleitet, definiert und neue Wohnlagen in der Stadt erschließt.

Areal Alte Stadtgärtnerei:

- Grundstück: 0,7 ha
- Wohneinheiten: ca. 60 WE
- Typ: Etagenwhg, Loft
- Abhängigkeiten: Hochwasserschutz

Areal Alte Feuerwache:

- Grundstück: 0,85 ha
- Wohneinheiten: ca. 40 WE
- Typ: Reihenhaus, Stadthaus





Bsp. Riedberg Frankfurt a.M.



Bsp. Europaviertel Frankfurt a.M.



03 Wohnen in der Stadt

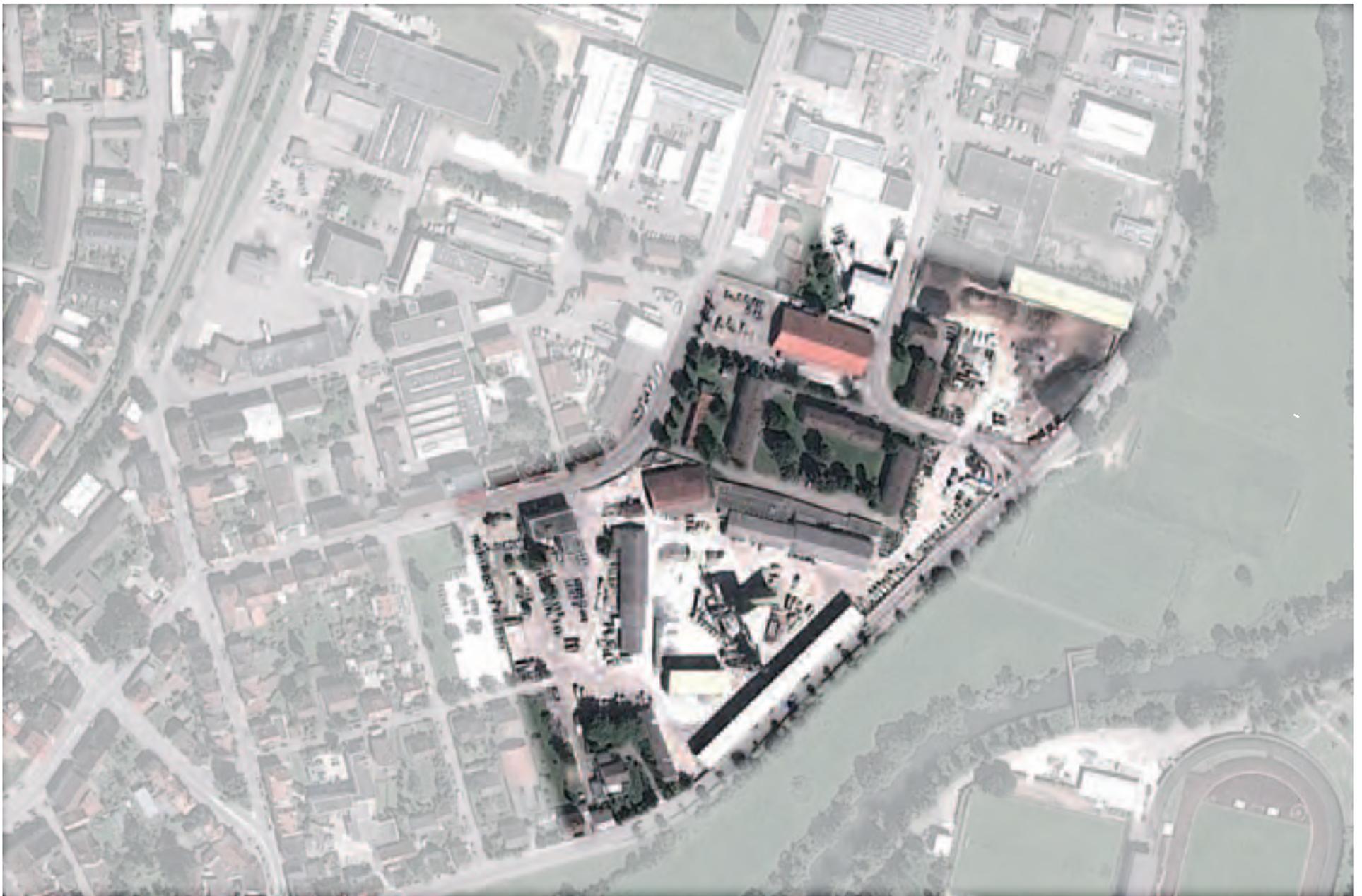
3. Neuentwicklung des J.F. Storz Areal

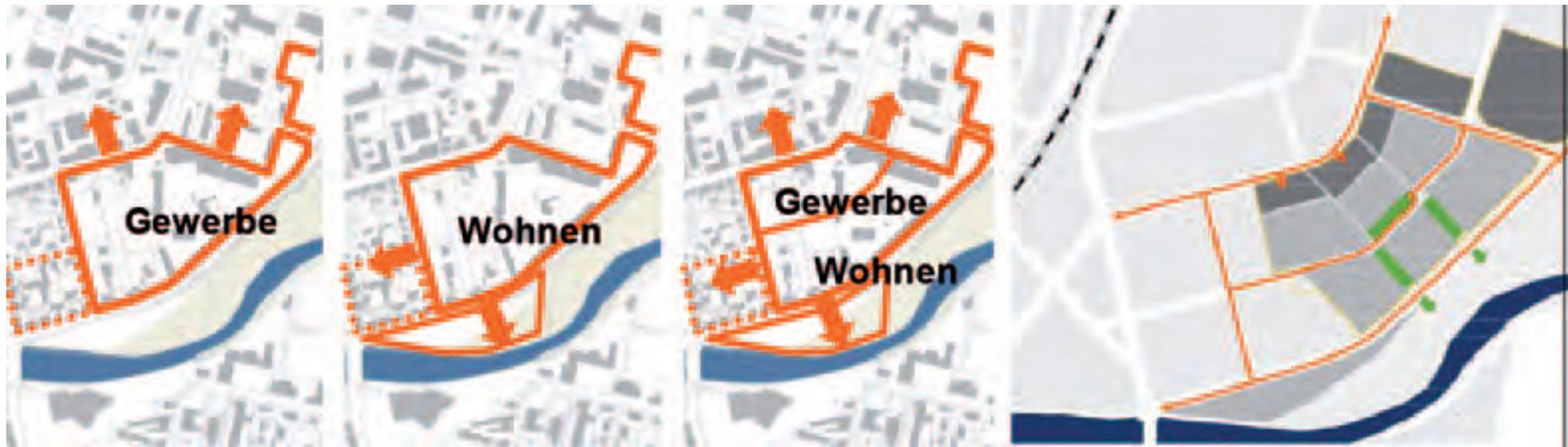
Das J.F. Storz Areal ist eine ca. 4 ha große Fläche nordöstlich der Innenstadt an der Donau gelegen. Heute wird das Areal von der Firma Storz-Straßenbau als Betriebsgelände und Verwaltungssitz genutzt. Langfristig ist diese Nutzung mitten in der Stadt und auf einer solch hochwertigen Fläche nicht sinnvoll. Für die Firma Storz Straßenbau soll daher nach geeigneten alternativen Standorten gesucht werden. Dazu soll die Ausweisung der Deponie Hasenholz als Gewerbegebiet dienen.

Nach dem Weggang der Firma steht das Areal dann für eine städtebauliche Neuentwicklung zur Verfügung. Vorstellbar ist die Entwicklung eines gemischten Quartiers mit Wohnen, aber auch Dienstleistung und einem Gewerbeanteil.

Grundsätzlich ist das Areal für verschiedene Nutzungen geeignet. Der jeweilige Anteil kann nach Bedarf variieren. Das J.F. Storz Areal stellt somit als „Jokerfläche“ einen wichtigen Baustein der künftigen Stadtentwicklung unter dem Grundsatz der Innenentwicklung dar.







Ein neues Quartier an der Donau

Das J.F. Storz Areal grenzt im Westen an ein bestehendes Wohngebiet und im Osten an Wohnzeilen der Wohnbau und das Gewerbegebiet. Im Norden wird die Fläche durch die Ludwigstalerstraße, eine der Haupteinfallsstraßen begrenzt, im Süden durch die Nendinger Allee. Für die Beplanung des Areals ergeben sich hierdurch verschiedene Nutzungsmöglichkeiten.

Am geeignetsten stellt sich die Entwicklung eines eigenen kleinen Innenstadtquartieres mit einem großen Wohnanteil dar. Entlang der Ludwigstalerstraße können robustere Nutzungen wie Dienstleistungen den Verkehr abschirmen, während sich das Quartier zur Donau hin öffnen soll. Über Freiraumelemente kann der Landschaftsraum der Donau in das Quartier gezogen werden und das Wohnumfeld prägen. Bei der Größe des Vorhabens ist zudem ein eigenes kleines Quartierszentrum sinnvoll. Im Übergang zur gewerblichen Nutzung im Norden sind ebenfalls nicht störende gewerbliche Betriebe vorstellbar. Der Anteil der verschiedenen Nutzungen kann entsprechend dem jeweiligen Bedarf angepasst werden.

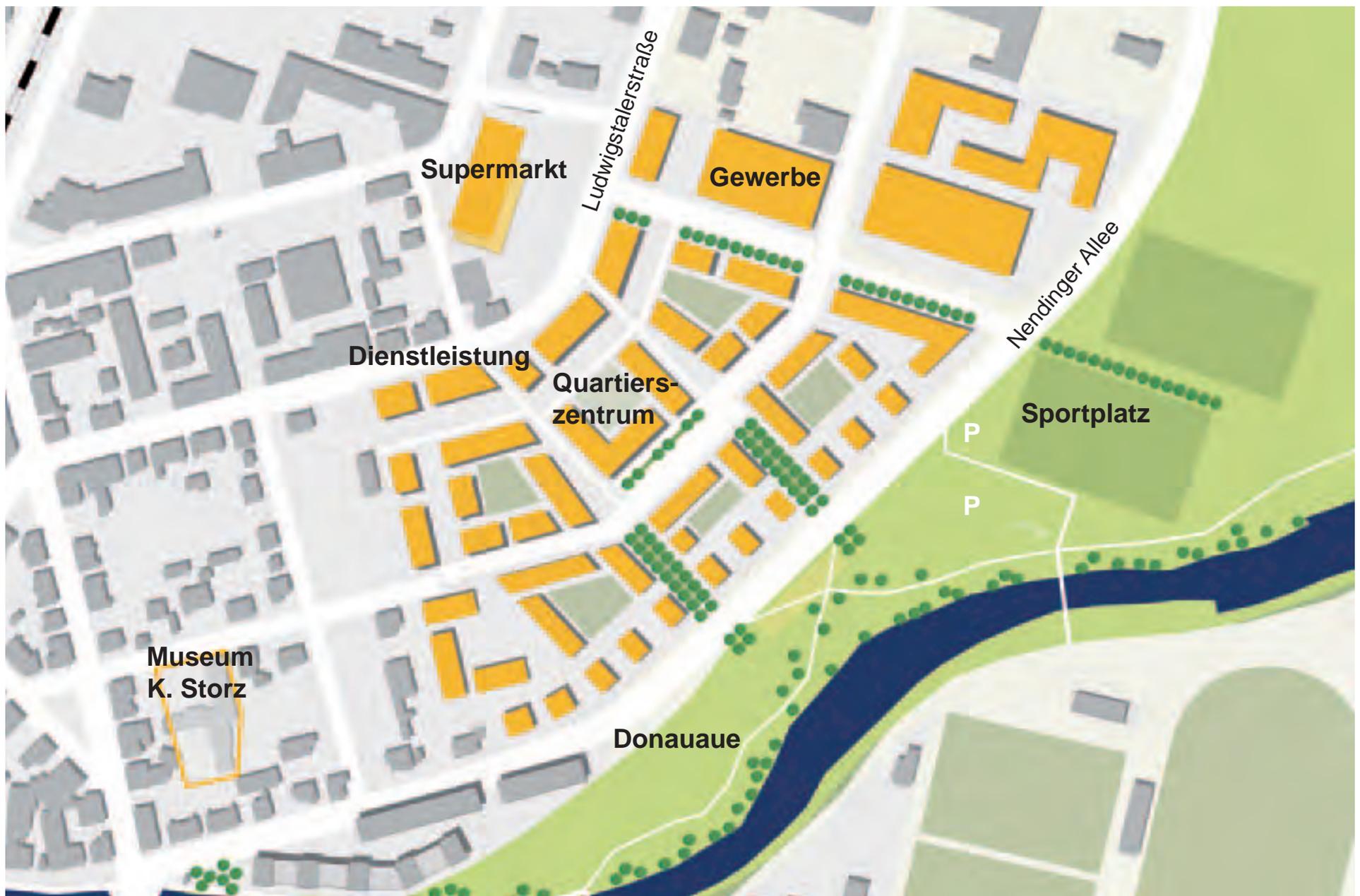
Für das Wohnen sind verschiedene Wohnformen vorstellbar: Geschosswohnungsbau und Reihenhäuser oder Stadthäuser und Doppelhäuser. An der Uferfront werden Punkthäuser empfohlen, die eine Durchlässigkeit und Blickbeziehung zum Wasser hin eröffnen. Das Quartier soll aus seinem Umfeld heraus nach Innen entstehen und sich mit Nutzung und Bebauungsstruktur in die Nachbarschaft einfügen.

Insgesamt sind auf dem Areal ca. 100 neue Wohnungen realisierbar, ohne dass die Stadt weiter in die Fläche wächst. Damit stellt das Areal eine wesentliche innerstädtische Reserve dar, die in den nächsten Jahren mobilisiert werden soll.

Der angrenzende Donauraum wird als Natur- und Naherholungsraum erlebbar gemacht und die Wegeverbindung zur Sportnutzung gestärkt. Im Freiraumband sind neben den bestehenden Trainingsplätzen zusätzliche temporäre Stellplätze für Sportveranstaltungen vorstellbar.

Nutzung:	Wohnen, Gewerbe/ DL
Grundstück:	4,5 ha
Wohneinheiten:	ca. 100 WE
Abhängigkeiten:	Verlagerung J.F. Storz





03 Wohnen in der Stadt

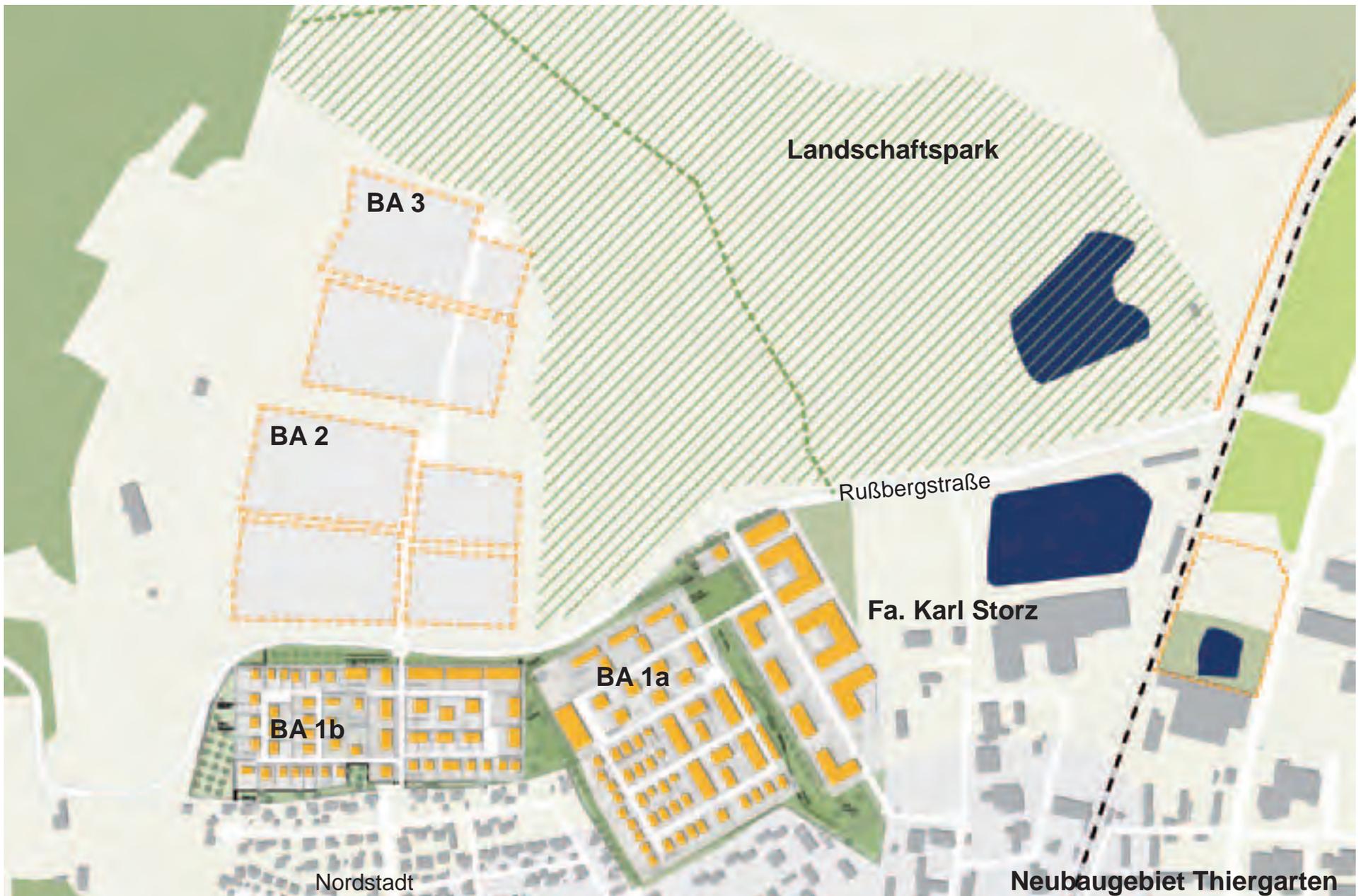
4. Erweiterung Nordstadt

Mit der Eröffnung der Rußbergstraße wurde 2011 der Startschuss zur Entwicklung des Wohnquartiers Thiergarten als Erweiterung der Nordstadt gelegt. Das Quartier ist mit 150 neuen Wohneinheiten im ersten Bauabschnitt das größte Neubaugebiet Tuttlingens.

In drei Etappen sollen ca. 320 neue Wohneinheiten entstehen. Das Wohnraumangebot reicht von Reihenhäusern und Kettenhäuser über Duplexhäuser und Geschosswohnungsbau bis hin zum Einfamilienhaus. Auch für soziale Infrastruktur und Gewerbe sind Flächen vorgesehen.

Wichtig bei der Entwicklung ist das Vorgehen in kleinen Etappen - immer als Arrondierung des bestehenden Wohngebietes. Ein Landschaftspark soll die Siedlungsentwicklung rahmen und den Abschluss definieren. Zur Abdeckung aller Wohnraumbedürfnisse und zur Bereitstellung von genügend Wohnraum ist das Neubaugebiet langfristig notwendig, sollte aber in gemäßigttem Tempo in Abstimmung zur möglichen Innenentwicklung realisiert werden.





04 Perspektiven für die Wirtschaft

04 Perspektiven für die Wirtschaft

1. Flächenstrategie

Um seinen Status als „Weltzentrum der Medizintechnik“ zu halten und auch künftig wirtschaftlich handlungsfähig zu bleiben, muss Tuttlingen Flächen für die Ansiedlung und Expansion von Gewerbebetrieben bereitstellen. Auf Basis der absehbaren Entwicklungstendenzen und entsprechend der Erkenntnisse aus Gesprächen mit ortsansässigen Firmen ist mit einer weiteren Dynamik der Unternehmstätigkeiten und damit verbunden einer weiteren Flächennachfrage zu rechnen.

Das Ziel des Masterplans besteht darin, den ansässigen Unternehmen Perspektiven zu erhalten bzw. zu eröffnen und Areale für Neuansiedlungen, insbesondere zur Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur zur Verfügung zu stellen.

Durch den anhaltenden Wandel in der Arbeits- und Produktionsweise der Wirtschaft, wie z.B. Automatisierung, Ersatz der Stockwerksproduktion durch großflächige, hochtechnisierte Hallen, moderne Logistikstrukturen oder größere Kommunikationsflächen in Büros steigt der spezifische Flächenbedarf je Beschäftigten und damit die Gewerbeflächennachfrage. Hinzu kommen absehbare Ausweitungen der Produktionstätigkeiten Tuttlinger Unternehmen zur Erhöhung der Mengen oder zur Herstellung zusätzli-

cher Produkte. Darüber hinaus ergeben sich weitere Anforderungen für die Neuansiedlung von Firmen.

Im Zeitraum von 10 Jahren seit 1998 sind rund 30 Unternehmen aus Tuttlingen abgewandert, überwiegend aus der Medizintechnikbranche. Die meisten Unternehmen nannten die fehlende Verfügbarkeit von Bauplätzen, fehlende Mietangebote für Hallen, zu hohe Bodenpreise oder schlechte Verkehrsanbindung als Gründe.

Aus dieser Analyse und den Firmengesprächen im Zuge der Masterplanung wird die Bedeutung einer gewerblichen Flächenstrategie ersichtlich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass verschiedene Firmen noch Grundstücksreserven haben und dass nach Verlagerungen oder Betriebsaufgaben die vorhandenen Areale frei sind und wiedergenutzt werden können.

Zur Bereitstellung der notwendigen Flächenspielräume soll in Tuttlingen eine dreistufige Strategie verfolgt werden:

1. Optimierung im Bestand/ Nachverdichtung
2. Interkommunale Gewerbegebiete
3. Arrondierung Gänsäcker



04 Perspektiven für die Wirtschaft

2. Optimierung durch Umstrukturierung

Bei den drei großen Firmen zeichnen sich im Moment Flächenexpansionen ab. Alle drei Firmen erweitern sich unmittelbar am Standort. Hierzu nutzen sie sowohl das eigene Werksgelände als auch erworbene Areale im Umfeld.

Die Firma Chiron schafft zusätzliche Produktionsflächen durch Nachverdichtung auf dem eigenen Areal. Langfristig ist eine Erweiterung und Arrondierung angrenzender Grundstücke vorzuhalten. Im gewachsenen Umfeld spielt dabei die Führung der LKW-Verkehre eine wichtige Rolle.

Das Unternehmen Karl Storz hat sich in unmittelbarer Nähe zu seinem heutigen Grundstück im Neubaugebiet Thiergarten weitere Flächen gesichert.

Aesculap nimmt nach dem Neubau der Benchmark Factory (2001) weitere Expansionen in Angriff. Geplant ist eine Werkserweiterung Richtung Möhringer Vorstadt im Anschluss an das heutige Areal, wo derzeit ungenutzte Grundstücke bebaut werden. In einem zweiten Schritt sollen noch ansässige Unternehmen an den Aesculap-Platz verlagert (Grundstücke von Aesculap und der Stadtwerke) und damit das Gelände arrondiert werden.



Auch bei den kleineren und mittelständischen Firmen ergeben die Dynamiken am Markt immer wieder Spielräume und Umstrukturierungsprozesse. Viele Firmen verfügen zurzeit noch über Reserven am eigenen Standort oder können über Tauschgeschäfte Flächen innerhalb der bestehenden Gewerbegebiete erwerben. Entsprechend der detaillierten Erläuterungen der repräsentativ analysierten Firmen reichen diese Flächenspielräume und Reserven vermutlich noch für 5 bis 7 Jahre.

Durch die Umstrukturierungsprozesse eröffnen sich in den bestehenden Gewerbegebieten Tuttlingens immer wieder kleinere Flächenspielräume, die vor allem von bereits ortsansässigen Unternehmen genutzt werden können. Langfristig werden durch den gesteigerten Flächenbedarf aber auch diese Spielräume geringer. Um der Wirtschaft Tuttlingens eine langfristige Perspektive zu unterbreiten, ist damit das Ausweisen neuer Flächen und die Nutzung regionaler Reserven erforderlich.

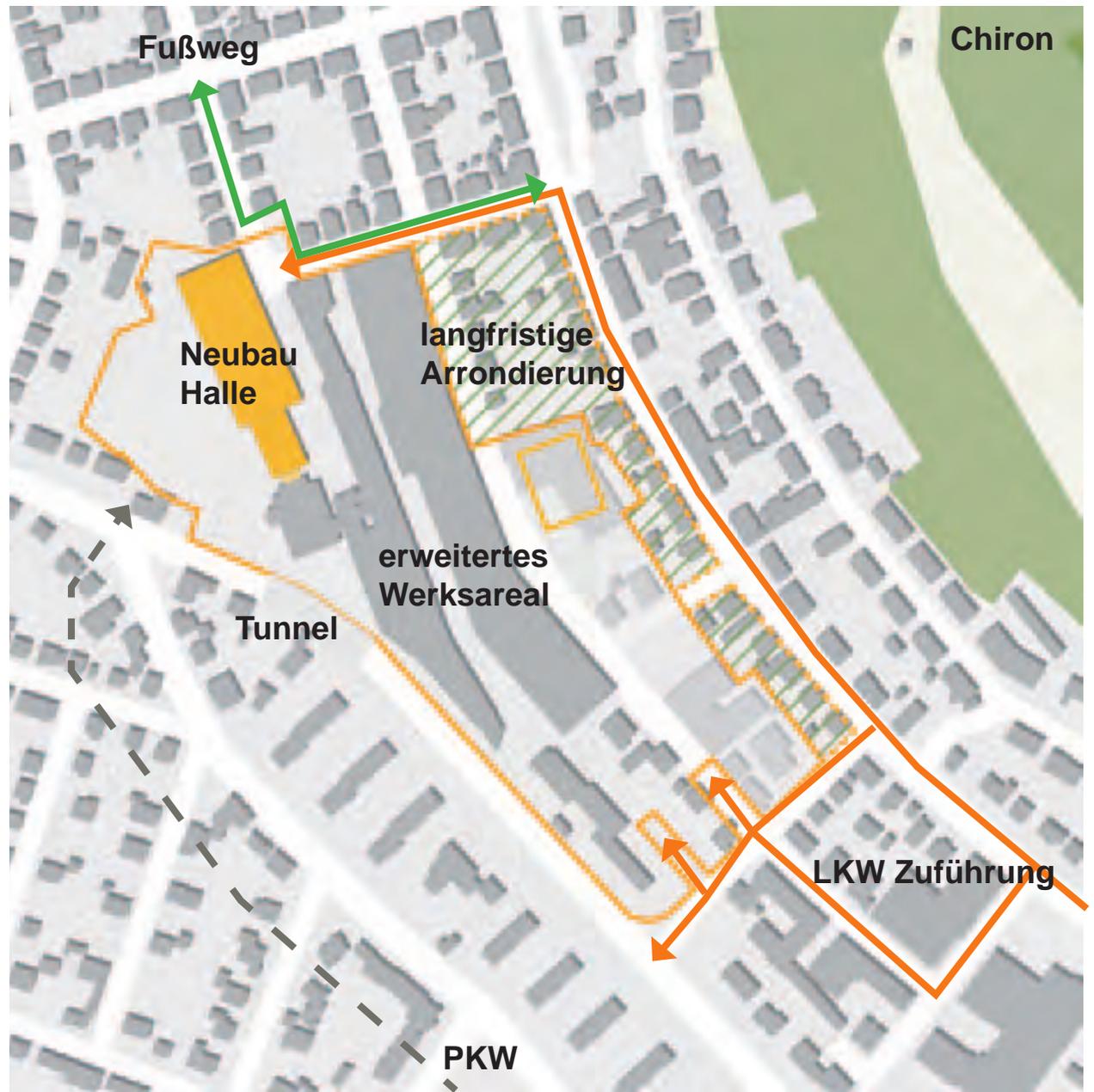


Gründerzentrum

Im Zuge der Masterplanbearbeitung wurde die Einrichtung eines Gründerzentrums diskutiert. Planerisch wären Standorte an der Eisenbahnstraße oder in der Erweiterung Gänsäcker sinnvoll, gegebenenfalls auch in einer Gewerbebrache.

Entscheidend für eine Umsetzung ist die Nachfragegröße und -struktur. Aus den Analysen zu den Unternehmen haben sich nur wenige Anhaltspunkte für die Notwendigkeit eines Gründerzentrums ergeben. In diesem Zusammenhang waren fehlende Mietflächen für Unternehmensaktivitäten genannt worden, wobei dieses Profil nicht zu einem Gründerzentrum passt. Darüber hinaus stehen im TakeOff innerhalb der Bestandsgebäude gut nutzbare und preisgünstige Räumlichkeiten für junge Firmen oder Neugründungen zur Verfügung.

Als erster Schritt wird deshalb die Durchführung einer Bedarfsanalyse empfohlen, mit der das Nachfragevolumen und die Typologie der anzubietenden Gebäudeformen (z.B. Hallen, Büros, Labors) ermittelt wird. Darauf aufbauend können weitere Maßnahmen durchgeführt werden (Finanzplan, Standortsuche, Organisation einer Betreiberstruktur).

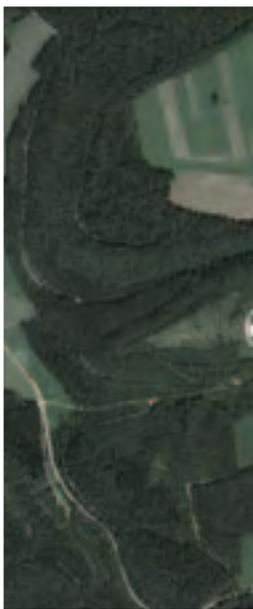


04 Perspektiven für die Wirtschaft

3. Interkommunale Zusammenarbeit

Die Tendenzen der Globalisierung haben dazu geführt, dass nicht mehr die Standortqualität einer einzelnen Kommune, sondern vielmehr die der gesamten Region entscheidend ist. Tuttlingen verfügt aktuell über zwei Gewerbegebiete in Kooperation mit benachbarten Gemeinden. Das Konzept entspricht der Nachhaltigkeitsstrategie auf verschiedenen Ebenen, knüpft regionale Verbindungen und erhöht die Konkurrenzfähigkeit einer Region. Aspekte wie Flächenknappheit, bereits vorhandene Konzentration innerhalb der kommunalen Nachbarschaft und positive Synergieeffekte begünstigen diesen Trend. Nichts destotrotz setzt diese Form der Gewerbegebiete natürlich einen ständigen Dialog, Initiative und Kooperationsbereitschaft aller Beteiligten voraus.

Der Gewerbepark TakeOff entstand Ende der 90er Jahre auf dem Areal des ehemaligen Militärflugplatzes. Projektpartner sind die Stadt Tuttlingen und die Gemeinde Neuhausen ob Eck. Das Areal liegt westlich von Neuhausen auf einem Höhenrücken im Grünen und umfasst ca. 140 ha. Unter Einbezug der ehemaligen Kasernengebäude und des noch heute aktiven Kleinflugplatzes mit einer Landebahn von 1.200m verteilen sich die Gewerbegrundstücke parkähnlich auf dem Areal. Innovative Unternehmensgründer finden hier gute Voraussetzungen zum



Start in die Selbständigkeit. Das Areal ist heute bereits zu einem großen Teil ausgenutzt, zur Verfügung stehen noch ca. 40 ha.

Demnächst sind weitere Verbesserungen der Standortsituation geplant: Umfangreiche Erschließungsmaßnahmen im Areal Süd, Optimierung der Infrastrukturen und Sanierungen im Bestand. Mit diesen Erneuerungen sollen auch weitere Gewerbeflächen verfügbar werden. Langfristig sind auch zusätzliche Arrondierungen des Areals sowie eine Verbesserung der übergeordneten Erschließung in der Diskussion.

Im interkommunalen Gewerbepark ImPuls in Immendingen befinden sich neben Unternehmen aus der Medizintechnologie auch Firmen aus der Elektronik- und Elektrotechnik, Automobilzulieferer sowie ein breites Angebot an Branchen vom Handwerker bis zum Dienstleistungsbetrieb. Es sind noch ca. 5,6 ha Flächen verfügbar. ImPuls bietet eine ideale Erschließungsqualität, direkt an der Bahnstrecke Donaueschingen - Rottweil und mit Zufahrt zur A 81 gelegen. Der Gewerbepark wird durch eine Kooperation zwischen Immendingen und Tuttlingen vermarktet.

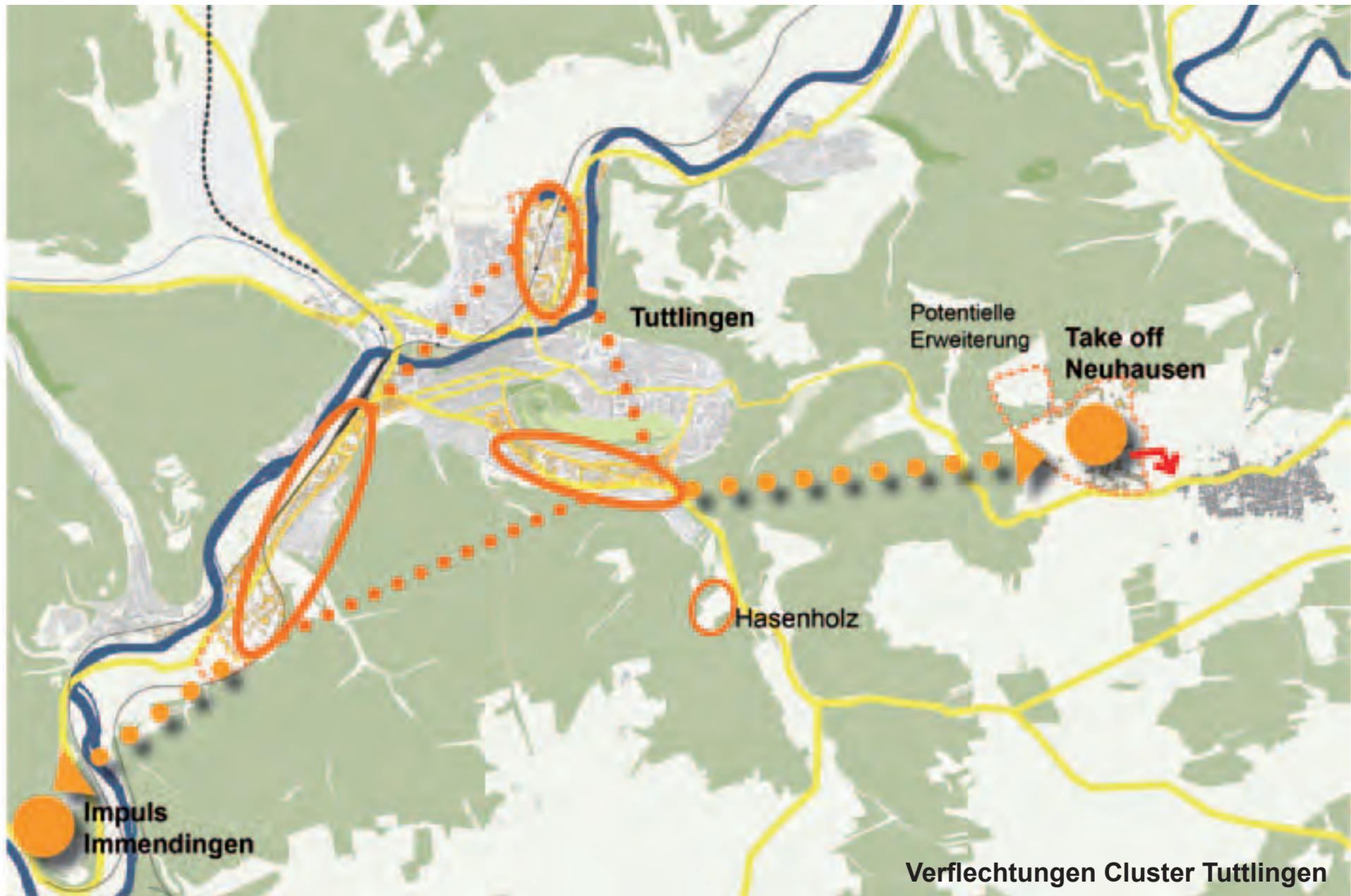
In den nächsten Jahren will die Daimler AG ihr Test- und Prüfzentrum Süd auf heutigen Kasernenarealen

in Immendingen realisieren. In diesem Zusammenhang ist von einer zusätzlichen Nachfrage nach Gewerbearealen von Zulieferern und Dienstleistern dieser Anlage zu rechnen, was eine regionale Flächenknappheit erwarten lässt.

Konzentration auf das Kerncluster

Auch wenn Firmen bestimmte (Teil-)Unternehmensaktivitäten in die regionalen Gebiete verlagern, oder andere aufgrund der Flächenknappheit ihre Firma notgedrungen komplett verlegen (z.B. Pepperl und Fuchs), wird für eine Vielzahl von Produktions- oder Dienstleistungsaktivitäten schlüssig dargelegt, dass diese den Bezug zum Unternehmensnetzwerk in Tuttlingen selbst benötigen. Dies trifft insbesondere auf hochwertige, technikbasierte oder vernetzte Prozesse zu, die nicht in regionalen Zonen untergebracht werden können. Deshalb sind Flächenangebote im Kerncluster Stadt Tuttlingen unabdingbar.





04 Perspektiven für die Wirtschaft

4. Aufwertung Landschaftsraum mit Arrondierung Gänsäcker

Die in den vorherigen Kapiteln erläuterten Zusammenhänge und Abhängigkeiten machen deutlich, dass Tuttlingen mittelfristig eine weitere attraktive Gewerbezone im Bereich der Kernstadt benötigt. Von den Unternehmen wurde dafür eindeutig eine Erweiterung von Gänsäcker vorgeschlagen. Auch aus wirtschaftsstruktureller Sicht sprechen viele Punkte für dieses Vorhaben, insbesondere das positive Image, die verkehrliche Lage und die Nähe zu anderen prosperierenden Unternehmen.

Die Gewerbezone Hasenholz ist demgegenüber weniger geeignet, da sie aufgrund der Topografie nur schwierig bebaubar ist, die Deponie zu einem geringwertigen Image führt und der Cluster-Effekt sehr gering ist.

Der Standort Ehrenberg wurde wegen grundsätzlicher Bedenken in den Bereichen Erschließung und Naturschutz nicht weiterverfolgt.

kurz

mittel

lang





Für die Arrondierung des vorhandenen Gebietes Gänssäcker spricht zudem, dass die heutige Erschließungssituation unzureichend ist und aus fachlicher Sicht dringend eine zweite Zufahrt geschaffen werden muss, was im Zuge einer Erweiterung kostengünstig geschehen kann. Die Arrondierung des Gebietes Gänssäcker mit rund 16 ha soll so gegliedert werden, dass ein eindeutiger Abschluss geschaffen wird und eine klare Grenzlinie zum Landschaftsraum entsteht.

Landschaftsentwicklung

Mit einer Erweiterung wird landwirtschaftliche Fläche beansprucht und ein Stück offener Talraum bebaut. Deshalb werden hierzu Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

Aus stadtplanerischer Sicht ist der gesamte Landschaftsraum rund um Möhringen in der Planung integrativ zu betrachten und ein entsprechendes Planungskonzept zu erstellen. Dabei soll erreicht werden, dass durch eine intensive Aufwertung des Landschaftsraums mit Attraktionen, Gestaltungselementen und neuen Wegen oder Brücken sowie die Unterstützung von gewünschten Vorhaben in der

Ortslage ein Mehrwert für Möhringen entsteht, mit dem die Eingriffe durch das Gewerbegebiet ausbalanciert werden können.

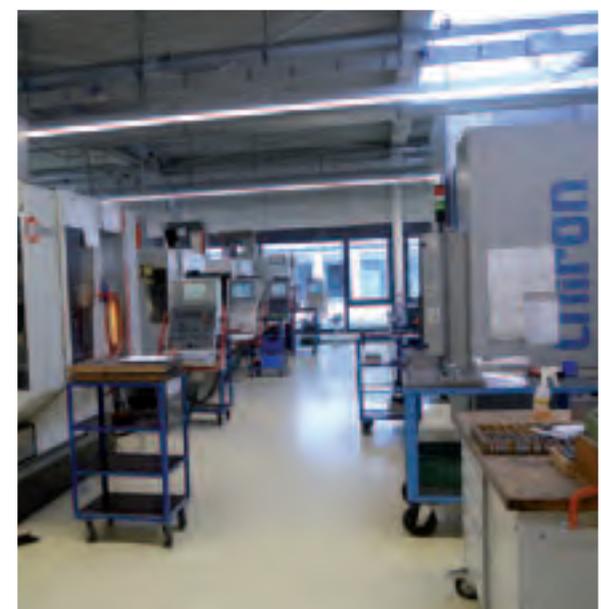
Hohe Gestaltungsanforderungen

Die Erweiterung Gänssäcker ist die letzte größere und hochwertige Fläche in Tuttlingen, die für zukunftsorientierte Betriebe zur Verfügung steht. Deshalb muss strikt darauf geachtet werden, dass sich ausschließlich innovative Betriebe mit einer ansprechenden Architektur der Gebäude ansiedeln. In der Konzeption ist eine starke Verzahnung von Landschaft und Bebauung durch Grünstrukturen (offener grüner Rand) festzulegen. Mit diesen Maßnahmen wird einerseits eine gestalterische Verträglichkeit mit dem Landschaftsraum befördert und gleichzeitig ein hochwertiges Umfeld für die Betriebe hergestellt.

Das Gewerbegebiet Gänssäcker zeigt sich heute mehrheitlich als maßstäblich angemessener und campusähnlicher Innovationspark mit verschiedenen großen Unternehmen. Als gebautes Beispiel des modernen Tuttlinger Medizintechnikclusters ist eine Arrondierung des Gebietes ausschließlich mit ebenfalls hochwertigen Strukturen gut vorstellbar. Eine land-

schaftliche Einbindung der gewerblichen Strukturen ist bislang nicht oder nur zum Teil vorhanden.

Mit der Erweiterung soll die Verzahnung zwischen Landschaft und Siedlungsraum hergestellt werden und sich der Campus in die Landschaft integrieren. Zu den Rändern hin soll eine kleinteilige Bebauung angeordnet werden und den Übergang zur Landschaft bilden. Durch eine intensivere Begrünung entlang der Straßen verschmilzt das Areal mit seiner Umgebung.





05 Positive Ausstrahlung stärken

05 Positive Ausstrahlung stärken

1. Erweiterung HCT

Mit dem Hochschulcampus wurde ein wichtiger Meilenstein für die Zukunftsfähigkeit der Wirtschaft Tuttlingens und Tuttlingens als Lebensraum gelegt. Junge Leute werden nach Tuttlingen gezogen, bilden potenzielle Fachkräfte und Bewohner der Stadt. Es gilt, diese Chancen optimal zu nutzen und die Studierenden langfristig für Tuttlingen zu gewinnen.

Der Hochschulcampus Tuttlingen ist eine Außenstelle der Hochschule Furtwangen und bietet eine praxisnahe Ausbildung in Kooperation mit der Industrie, der Stadt und dem Landkreis. Eröffnet wurde die Bildungseinrichtung 2009 mit rund 110 Studierenden, 2011 wurden bereits rund 350 Studierende in den Fachrichtungen Medizintechnik, Mechatronik, Fertigungstechnik, Simulation und Ingenieurmathematik unterrichtet.

Derzeit nimmt die Hochschule an ihrem Hauptsitz südlich des Marktplatzes am Busbahnhof gelegen eine Fläche von ca. 2.600 qm ein. Mittelfristig soll die Hochschule weiterwachsen und zusätzliche Räumlichkeiten im Umfeld erschlossen werden.

Die Ausstrahlung einer Stadt für Jugendliche wird auch von attraktiven Events geprägt. Im Gewerbepark TakeOff findet jährlich das deutschlandweit bekannte Southside-Festival statt, das tausende Jugendliche nach Tuttlingen lockt. Dieses „Humanpotenzial“ sollte verstärkt für Tuttlingen, die ansässigen Unternehmen und das Hochschulangebot sensibilisiert werden.







Tuttlingen als Studentenstadt

Die Ansiedelung der Hochschule in Tuttlingen stieß bei der Tuttlinger Industrie mit ihrem ständig wachsenden Bedarf an hochqualifizierten Fachkräften auf offene Ohren. Über den Förderverein „Hochschulcampus Tuttlingen e.V.“, dem neben zahlreichen Unternehmen aus dem Landkreis auch die Stadt und der Landkreis Tuttlingen angehören, wird die Einrichtung finanziell unterstützt. Seit ihrer Eröffnung hat die Hochschule kontinuierlich wachsende Studentenzahlen zu verzeichnen und in der ehemaligen Ludwig-Uhland-Realschule bereits zusätzliche Räumlichkeiten beansprucht.

In den nächsten Jahren werden weitere Flächen für den Lehrbetrieb, aber auch Stellplätze, Wohnraum und ergänzende Nutzungen wie z.B. Sporteinrichtungen nachgefragt. Diese Erweiterung soll im Umfeld des heutigen Standortes erfolgen, um alle Einrichtungen fußläufig erreichen zu können. Die Hochschuleinrichtungen sollen sich in das bestehende Innenstadtquartier einfügen und es als Hochschulquartier bereichern. Dabei soll sich die Entwicklung auf den Bereich nördlich der Schützenstraße konzentrieren.

Hier stehen einige Flächenpotenziale zur Verfügung, die in Etappen nacheinander mobilisiert werden kön-

nen. Prioritär zu behandeln ist das Gebäude an der Schützenstraße direkt im Anschluss zum heutigen Standort. Es befindet sich im Eigentum der Stadt und es soll in einem nächsten Schritt ein Nutzungskonzept mit der Hochschule abgestimmt werden. Auch ein Cafe mit einer Bespielung des davor gelegenen Platzraumes ist an dieser zentralen Stelle gut vorstellbar. Über die Gestaltung des öffentlichen Raumes soll die Erweiterung an den heutigen Campus angebunden werden und gleichzeitig die Verbindung zum Bürgerpark - ehemals alter Friedhof - hervorheben. An dieser Verbindung gelegen, befindet sich jenseits der Schützenstraße ein Grundstück, das künftig für eine Neuentwicklung zur Verfügung steht. Direkt am Park gelegen und nahe der Innenstadt, eignet es sich besonders als Wohnstandort z.B. für Studenten.

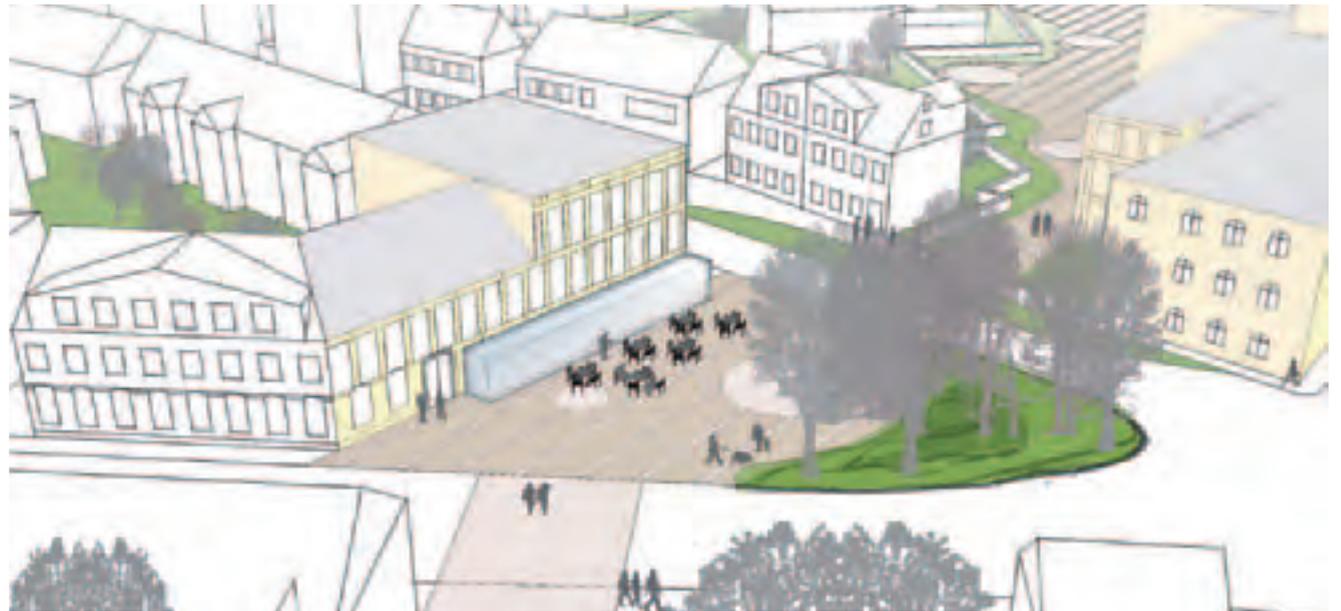
Auch im Anschluss an das durch die Hochschule genutzte Gebäude der ehemaligen Ludwig-Uhland-Realschule bestehen Entwicklungsspielräume für eine Erweiterung nach Osten. Diese sind jedoch mit Entwicklungsspielräumen für die Karlschule abzustimmen.

Weitere Flächenpotenziale für eine Expansion der Hochschule bestehen entlang der Brunnenstraße. Das sanierungsbedürftige Gebäude an der Ecke Kronenstraße ist langfristig als Erweiterung für die Lehre

vorstellbar. Unmittelbar gegenüber dem heutigen Hauptgebäude gelegen, könnte sogar eine direkte Verbindung über einen Steg realisiert werden. Das Grundstück bietet genügend Platz, um auch hier Außenanlagen anzubieten.

Die Fläche des ehemaligen Bolzplatzes ist in Kombination mit der sanierungsbedürftigen Sporthalle ebenfalls in die Erweiterungsüberlegungen einzubeziehen. Auf dem Grundstück bietet sich die Errichtung eines Parkdecks an, das von der Hanglage profitieren und von der Schützenstraße aus erschlossen werden könnte, ohne das Wohngebiet zusätzlich zu belasten. Die Achse der Brunnen- und Wielandstraße kann somit als „Campus-Promenade“ attraktiv für Fußgänger und Radfahrer gestaltet werden. Selbstverständlich ist die Erschließung der anliegenden Wohnbauten weiterhin zu gewährleisten. Die Sporthalle kann am selben Standort durch eine zeitgemäße Halle ersetzt werden, die sowohl dem Hochschulsport, als auch dem Schulsport zur Verfügung stehen kann.

Die Hochschule bewirkt eine Aufwertung des gesamten Umfeldes zusammen mit dem geplanten Shopping Center auf dem Union - Areal und der Stadtreparaturen am Bürgerpark.



05 Positive Ausstrahlung fördern

2. Image und Marketing

Um zukunftsfähig zu bleiben, sind neben harten Fakten wie dem verfügbaren Wohnraum oder der Anzahl der Arbeitsplätze vor allem weiche Faktoren wie das **Image oder Profil einer Stadt ausschlaggebend**. Tuttlingen soll sowohl als Wohnort, als Wirtschaftsstandort als auch als Ort, an dem man gerne ausgeht, Sport treibt und Kultur genießt, gestärkt werden. Viele dieser Qualitäten sind zwar bereits vorhanden, scheinen aber in ihrer Wahrnehmbarkeit ausbaufähig.

2009 ergab eine Studie zum Thema Standortqualität Tuttlingen eine durchweg positive Bilanz im Hinblick auf den Wirtschaftsstandort. Auch das Angebot an Bildungseinrichtungen sowie Wohn- und Freizeitangebote werden als gut bewertet. Dennoch identifizieren sich viele mit dem Standort Tuttlingen als Arbeitsplatz, die guten Voraussetzungen für Bewohner und Touristen scheinen weniger präsent.

Es gilt daher, das positive Image der Tuttlinger Wirtschaft auf die Stadt als Ganzes auszuweiten und vorhandene Qualitäten stärker ins Bewusstsein der Bürger und Besucher zu rücken.







Ideen für die Alte Festhalle

Eine Neudefinition und Umnutzung der Alten Festhalle kann ein wesentliches Imageprojekt für Tuttlingen werden, zumal sie von der architektonischen Gestalt und ihrer exponierten Lage am Stadtgarten eine besondere Qualität aufweist. Zurzeit wird sie von der LURS und der Wilhelmschule für den Schulsport genutzt. Früher waren die Räumlichkeiten als Mehrzweckhalle für Veranstaltungen anmietbar. Das historische Gebäude befindet sich unter Denkmalschutz und ist Teil des Ensembles Stadtgarten und Wilhelmschule. Im Masterplan wurden insbesondere drei Nutzungsideen diskutiert:

Idee Mitmachmuseum MediTec

In der Alten Festhalle wird ein modernes Edutainmentcenter installiert. Dieses Anfass- und Mitmachmuseum könnte unter dem Thema MediTec eine innovative Botschaft zu den wirtschaftlichen Begabungen Tuttlingens ausstrahlen und junge Menschen für die Medizintechnik begeistern. Ein solches Konzept bedarf zu seiner Umsetzung der Unterstützung durch die Wirtschaft. Funktional gesehen würde es die räumlichen Cluster der Betriebe vernetzen, dem Thema Medizintechnik einen Anlaufpunkt geben und damit Besucher anziehen. Es wäre weiter eine Er-

gänzung des kulturell-educativen Systems der innerstädtischen Einrichtungen.

Idee Städtisch-urbane Nutzung

Diese Idee geht davon aus, in der Festhalle eine besondere und über das Normalmaß hinaus attraktive Gastronomie unterzubringen, die als „Basisbaustein“ die Festhalle belebt und eine Grundnutzung sichert. Diese Gastronomie sollte auch den Freiraum vor der Festhalle integrieren und möglichst einen Teil des Parks (Stichwort „Biergarten“) bespielen. Um das restliche Volumen zu nutzen, können verschiedene Bausteine relevant sein:

- Gestaltung des Raumvolumens und Nutzung für Veranstaltungen oder Events,
- Integration von Räumlichkeiten für Kultur oder Weiterbildung (VHS) bzw. eines kleineren Museums
- Nutzung der Räumlichkeiten für Veranstaltungen der Hochschule

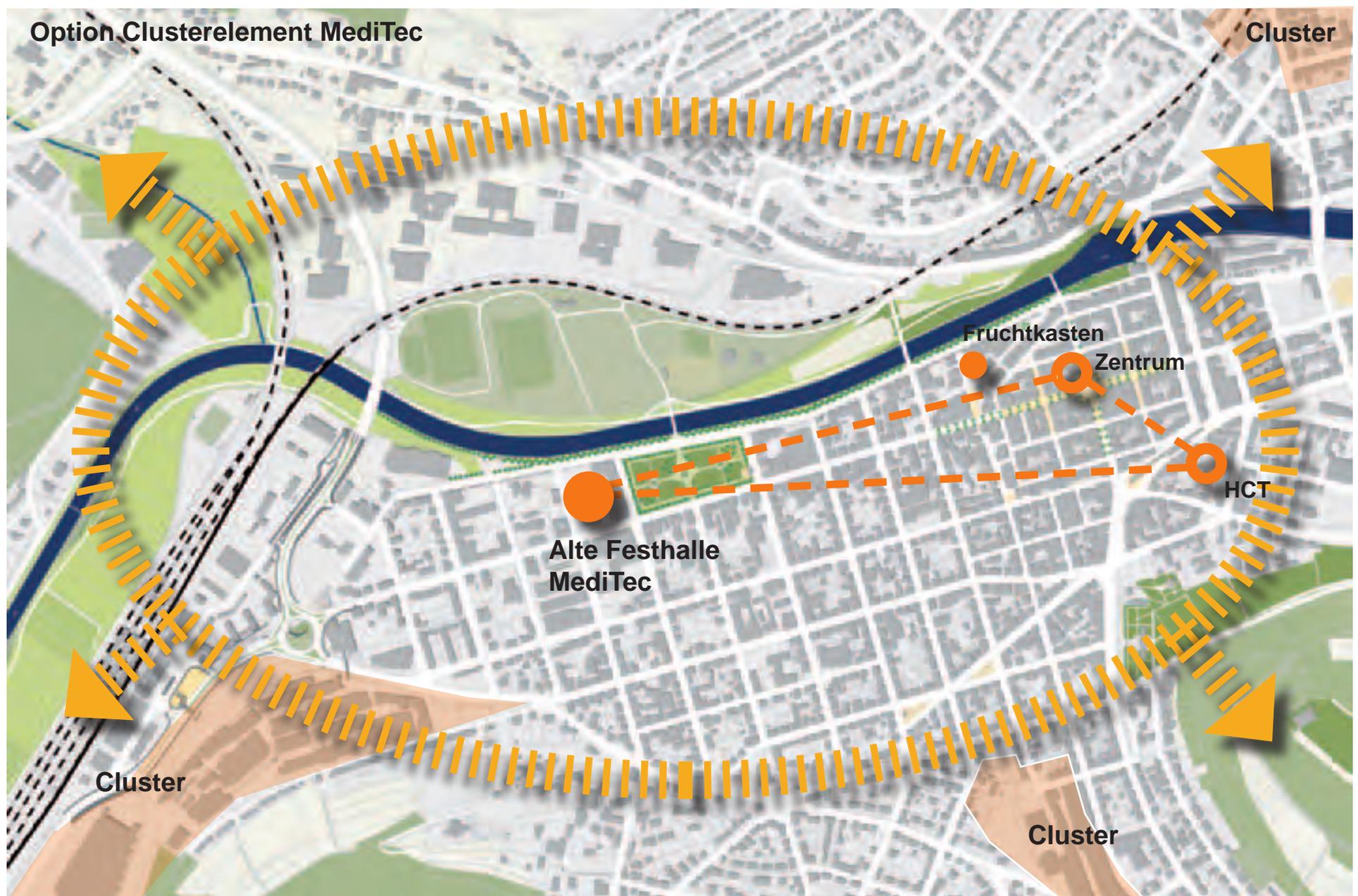
Idee Museum

Es ist vorstellbar, das Gebäude für ein thematisches Museum zu nutzen, unter Integration einer gastronomischen Einheit. Die Museumskonzeption muss eine bedeutsame und lokal begründete Thematik herausarbeiten (z.B. Kulturen entlang der Donau), die überregionales Interesse erzeugt.

Zur Umsetzung einer Idee ist ein architektonischer Entwurf erforderlich, der zunächst prüft, welche Flächen- und Nutzungsoptionen bestehen (insbesondere, wie mit dem großen Luftraum umgegangen wird). Weiter ist zu prüfen, ob die vorhandenen Räumlichkeiten ausreichen oder Erweiterungen z.B. in den Nachbarbereich erforderlich sind. Im Städtebau besteht die Aufgabe darin, die Straße vor der Alten Festhalle als urbanen Außenraum zu gestalten und die Autos herauszunehmen und die Umstrukturierung des angrenzenden Blocks anzustossen.

Der Masterplan sieht vor, das gesamte Quadrat um die Festhalle neu zu ordnen. Damit wird sowohl die Gestaltwirkung des besonderen Bauwerks Alte Festhalle herausgehoben, aber auch Platz geschaffen für die Unterbringung von Parkplätzen oder Bedarfen der Grundschule. Die heute dort ansässige Tankstelle soll verlegt werden, eventuelle Ersatzstandorte wären am Bahnhof oder ggf. an einer neuen Raststätte Donauversickerung.

Möglicherweise sind im Zusammenhang mit der Neuordnung des gesamten Quadrats weitere Nutzungen machbar (z.B. Internationale Schule), die ebenfalls die Grundintention stützen würden.



05 Positive Ausstrahlung stärken

3. Den Bahnhof als Tor zur Stadt gestalten

Ein zentraler Baustein der künftigen Stadtentwicklung Tuttlingens ist die Aufwertung des Bahnhofs und seines Umfeldes.

Im Südwesten der Stadt, gegenüber des historischen Firmensitzes von Aesculap gelegen, bildet der Bahnhof stadträumlich das Tor zur Innenstadt. Dieser Rolle und Bedeutung werden aber weder Baukörper noch städtebauliche Konfiguration gerecht. Ein zentrales Anliegen der nächsten Jahre muss daher die umfassende Aufwertung der Gebäude, die Gestaltung des Platzes und das „Fertigbauen“ des Umfeldes sein.

Mit dem Kreuzstraßentunnel und dem Umbau des Aesculap-Platzes sind im Bereich des Bahnhofs in den letzten Jahren zahlreiche Umstrukturierungsprozesse angestoßen worden. Als Herausforderung, aber auch als Chance für die Entwicklung des Bahnhofes stellen sich die vielfältigen möglichen Akteure und Eigentümer dar.

kurz

mittel

lang





Neuordnung der stadträumlichen Situation

Der Bahnhof bildet, von Westen kommend und für Reisende das Entree nach Tuttlingen. Die Anlage mit dem symmetrischen Bahnhofsgebäude steht als Gesamtheit unter Ensembleschutz und soll in ihrer Form in künftigen Planungen erhalten bleiben.

Der zentrale Baustein des Ensembles ist das Bahnhofsgebäude. Die beiden Flügel des Bauwerks befinden sich derzeit in unterschiedlicher Hand, was eine gesamtheitliche Gestaltung erschwert. Der östliche Flügel ist derzeit zum Verkauf ausgeschrieben. Der Bahnhofsvorplatz wurde im letzten Jahr mit einem Busbahnhof als Provisorium neu gestaltet. Der westliche Teil - der ehemalige Güterbahnhof - liegt brach bzw. wird als Parkplatz der Firma Aesculap genutzt. Die gesamte städtebauliche Situation wirkt durch fehlende Raumkanten und untergenutzte Flächen wenig attraktiv. Im heutigen Zustand entspricht der Bahnhof nicht seiner repräsentativen Funktion.

Grundsätzlich lässt sich der Bereich am Bahnhof in mehrere Flächenmodule oder Bausteine unterteilen: Das Bahnhofsgebäude selbst, der Platzbereich mit Busbahnhof, das Areal südöstlich an der Eisenbahnstraße und der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs im Nordwesten.

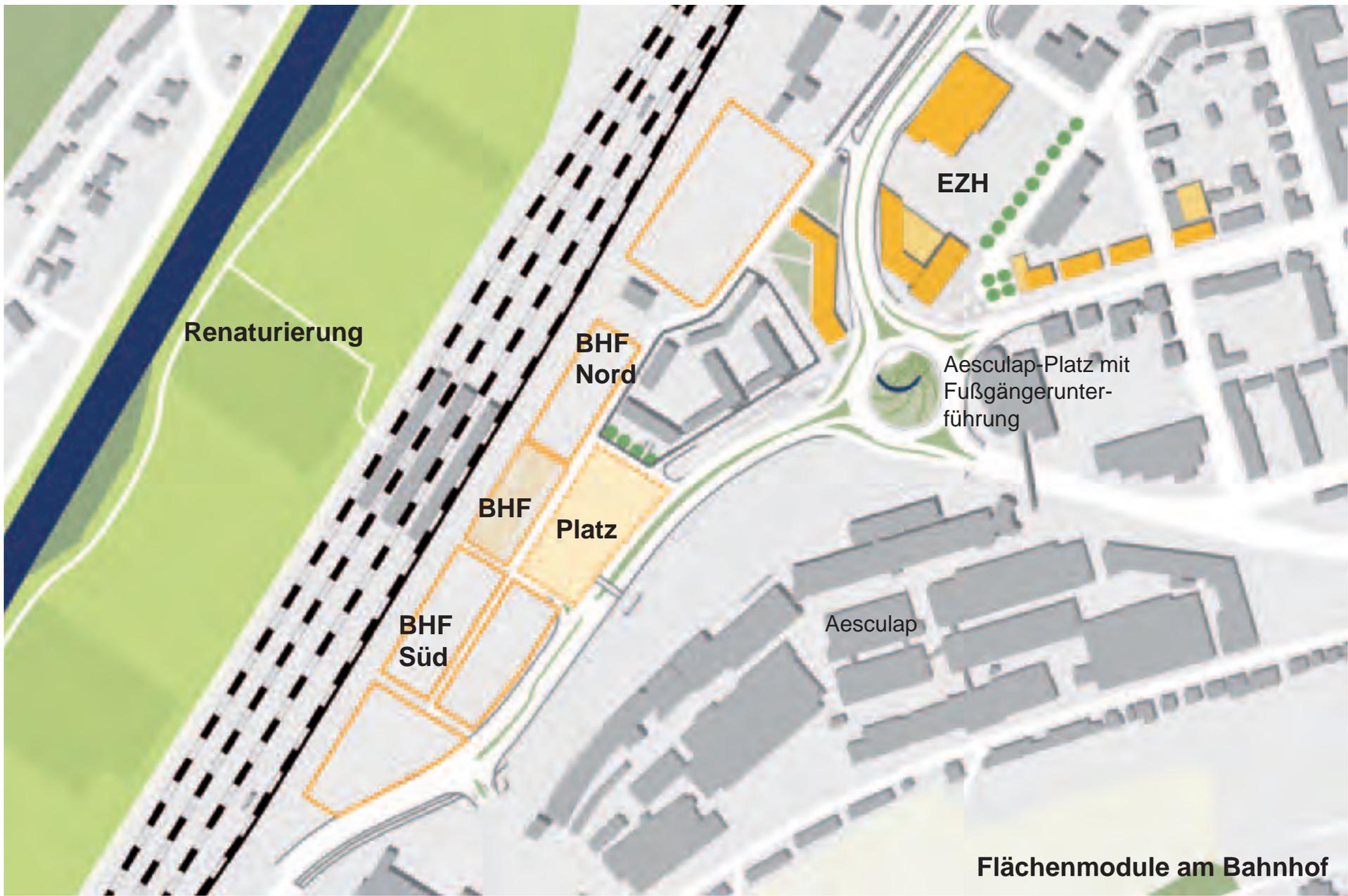
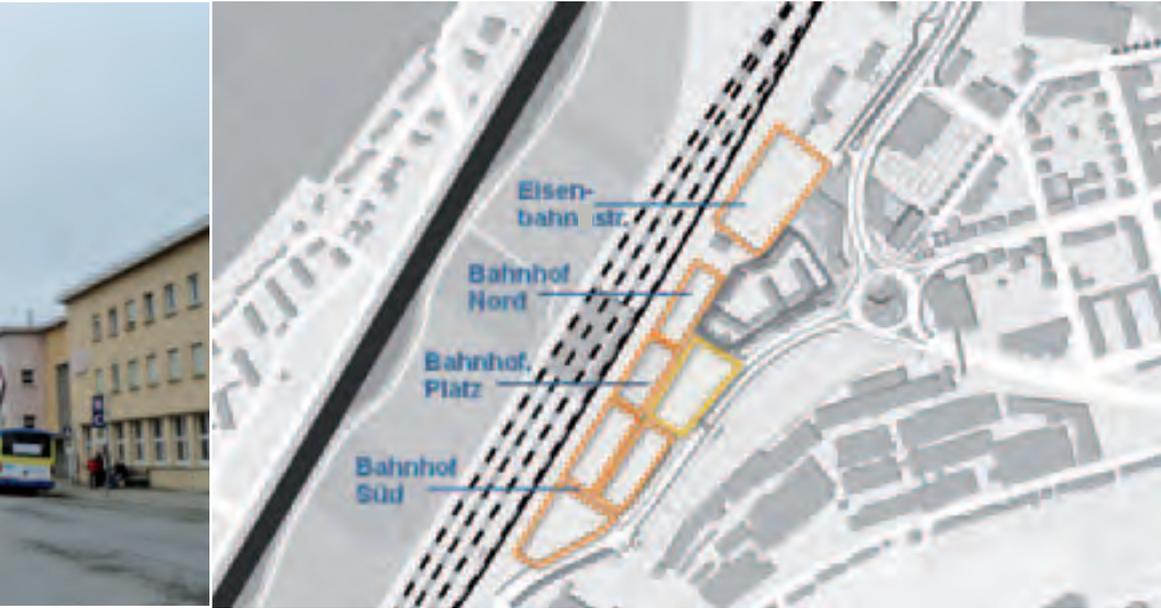
Im Zusammenhang mit dem Bau des Aesculap-Platzes wird die Wegeverbindung Richtung Innenstadt als Fußgängerunterführung komfortabel und freundlich neugebaut.

Am Aesculap-Platz schlägt der Masterplan eine klare Raumkante mit einer mindestens viergeschossigen Bebauung gegenüber der Aesculapbauten vor. Das Gelände der Stadtwerke einschließlich des angrenzenden Autohauses soll für urbane Funktionen und

Einzelhandel genutzt werden. Die Stadtwerke Tuttlingen sollen in den Bereich Bahnhof/Eisenbahnstraße verlagert werden.

Der Naturraum der Donau auf der Rückseite des Bahnhofs soll langfristig renaturiert und als Bestandteil des durchgängigen Freiraumbandes am Fluss erlebbar werden. Der Bahnhof ist hier auch an den touristisch bedeutsamen Donau-Radweg angebunden.







Bausteine zur Aufwertung des Bahnhofs

Für die Entwicklung des Bahnhofs sind verschiedene potenzielle Nutzer vorhanden, die in ein schlüssiges Gesamtprojekt eingebaut werden. Der Masterplan schlägt eine Gliederung in verschiedene Baufelder vor, was die Vermarktung der Einzelflächen sowie eine Realisierung in der zeitlichen Abfolge erleichtert.

In einem ersten Schritt wird das Bahnhofsgebäude aufgewertet. Neben den eigentlichen Bahnhofsfunktionen werden weitere Nutzungen, wie eine Mobilitätszentrale oder Büroeinheiten integriert. Ein potentieller Nutzer dieser Büroeinheiten auf der nordöstlichen Seite wären die Stadtwerke Tuttlingen (SWT). In Kombination mit einem modernen Anbau und der Unterbringung des Betriebshofes an der Eisenbahnstraße kann den Flächenansprüchen der SWT entsprochen werden. Sie liefern als öffentliches Dienstleistungsunternehmen einen wichtigen Beitrag zur Belebung des Bahnhofs. Die Büroeinheiten der südwestlichen Seite wären unabhängig hiervon nutzbar.

Inwieweit der Bahnhof umgenutzt werden kann oder teilweise ersetzt werden muss, ist in vertiefenden Planungen zu klären. Eine Weiternutzung der heutigen Halle und ein Neubau der angrenzenden Flügel

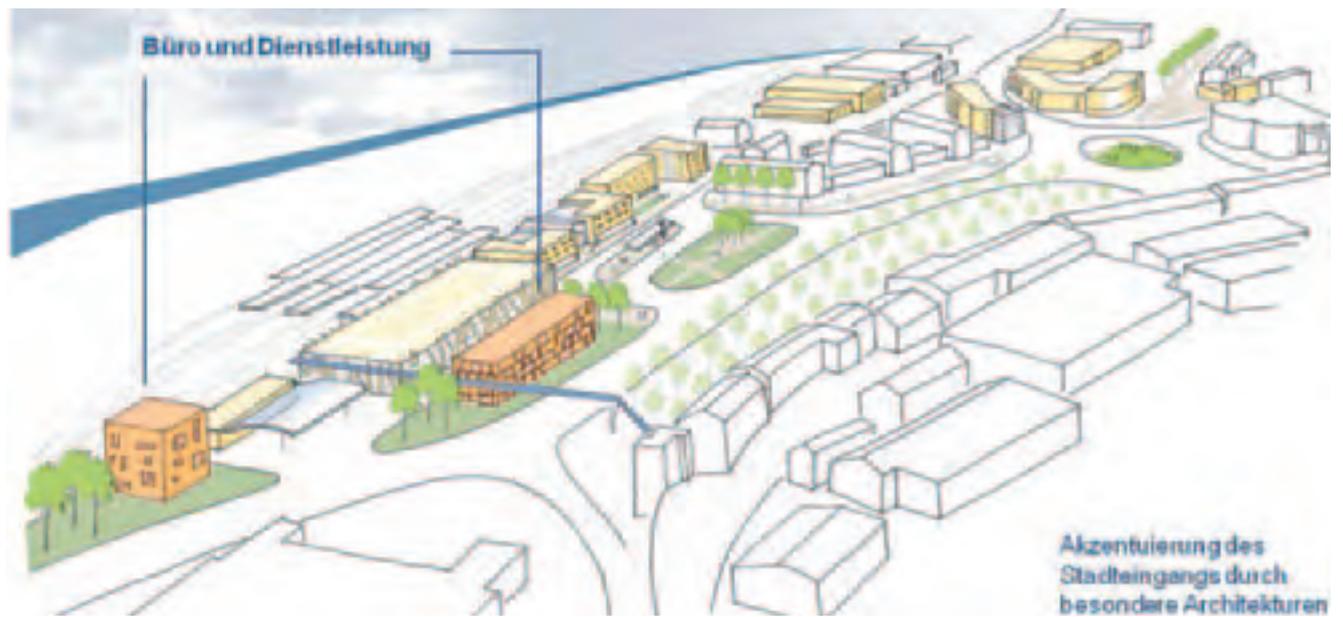
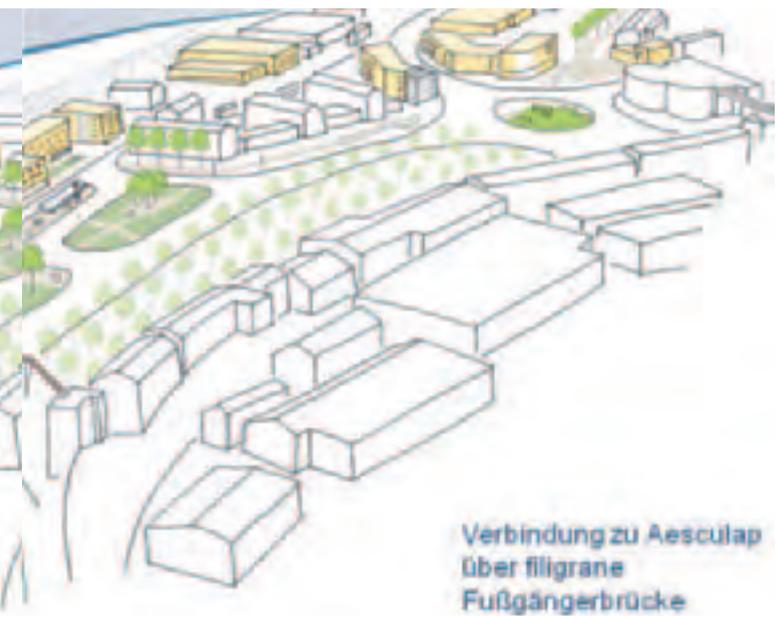
nach modernen Standards scheint für eine Neunutzung derzeit die beste Option zu sein.

Südwestlich des Bahnhofsgebäudes bietet die große Fläche flexible Nutzungspotenziale. Im rückwertigen Bereich an den Bahngleisen ist ein Parkdeck für Reisende, Betriebe am Bahnhof und die Firma Aesculap vorgesehen. Über einen filigranen Fußgängersteg kann das Parkdeck direkt an den gegenüberliegenden Firmensitz angebunden werden. Daneben bietet sich die Möglichkeit, eine Tankstelle aus dem Innenstadtbereich zu verlagern.

Zur Bundesstraße hin entstehen auf zwei weiteren Baufeldern Büro- oder Dienstleistungsgebäude, die mit ansprechenden Architekturen den Stadteingang akzentuieren.

Der Bahnhofplatz wird als kombinierter Stadtraum mit Aufenthaltsbereichen und Busbahnhof konzipiert. Die bestehende Wohnbebauung bleibt erhalten und bildet mit einer vorgesetzten Baumreihe die östliche Kante des Bahnhofplatzes. Bei der Neuentwicklung des Bahnhofsbereiches ist die Leistungsfähigkeit der Erschließung zu berücksichtigen.





06 Nachhaltige Mobilität

06 Nachhaltige Mobilität

Allgemeines

Bereits in der Vergangenheit gab es Pläne und Initiativen zur Stärkung nachhaltiger Mobilität. Diese Planungen zum Radverkehr, Initiativen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs, Konzepte zur optimalen Bewirtschaftung des Parkraums, Aktivitäten zur breiten Einführung eines öffentlichen und betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms müssen nun angepasst, vorangetrieben und umgesetzt werden.

Solches Handeln trägt maßgeblich dazu bei, die Kriterien für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu erfüllen.

Hierbei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Die Weiterentwicklung des Angebotes im öffentlichen Verkehr zur Aufwertung des Bahnknotens Tuttlingen, die Verdichtung der Ringzughalte im Stadtgebiet und die Optimierung der Busverkehre
- Die Stärkung des Fahrradverkehrs durch Einführung einer Tempo-30-Zone in der Innenstadt, das Anlegen von Radrouten mit sicheren Querungsstellen sowie das Markieren von Radfahr- /

Schutzstreifen entlang von Tempo-50-Straßen.

- Die Einführung eines öffentlichen und betrieblichen Mobilitätsmanagements durch den Aufbau einer Mobilitätszentrale mit integrierter Fahrradstation
- Eine neue Parkraumbewirtschaftung, die die Autofahrer dazu bewegt, ihre Fahrzeug bevorzugt in Parkhäusern und weniger im öffentlichen Straßenraum abzustellen
- Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms durch Einführung von Tempo-30-nachts

kurz

mittel

lang



Beispiel Mobilitätszentrale

06 Nachhaltige Mobilität

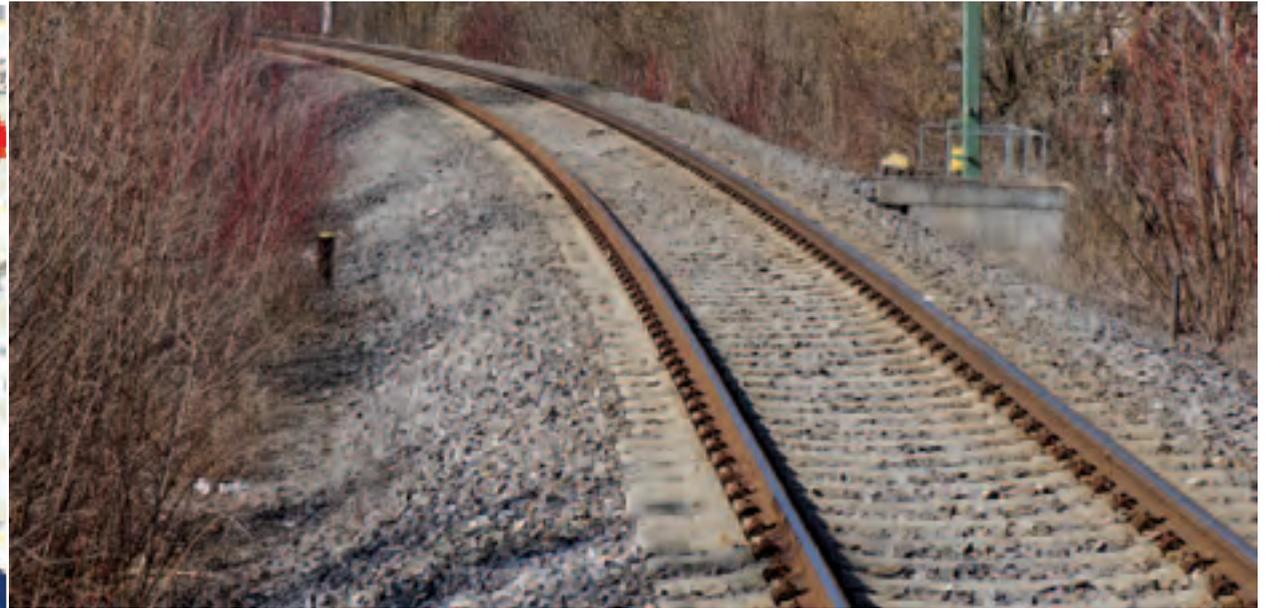
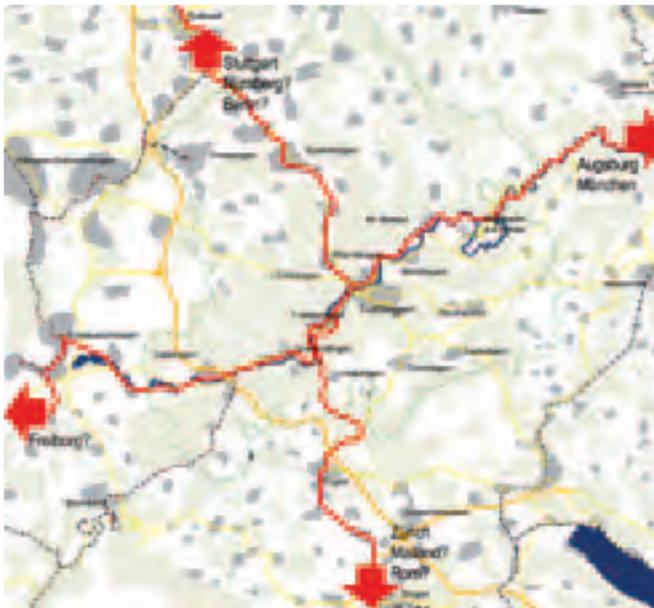
1. Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes

Die Gäubahn

Die Gäubahn war in der Vergangenheit zweigleisig ausgebaut und eine der wichtigsten Nord-Süd-Magistralen in Deutschland mit umsteigefreien Fernverkehrsverbindungen Berlin - Stuttgart - Zürich - Rom. In einem Staatsvertrag mit der Schweiz (Vereinbarung von Lugano vom 6. September 1996) verpflichtet sich Deutschland, unter anderem auch die Gäubahn als Zulaufstrecke zum Gotthard-Basistunnel leistungsfähig auszubauen. Der Ausbau ist im Investitionsrahmenplan 2011-2015 des BMVBS mit 14,2 Mio. Euro enthalten.

Damit die Gäubahn wieder ihrer Funktion als schnelle und kurze Verbindung zwischen den großen europäischen Metropolen gerecht werden kann, sind eine ganze Reihe von Fragen zu klären und Probleme zu lösen – insbesondere folgende:

- Sicherstellung der Finanzierung
- Beschleunigung der Planungsarbeiten
- Rasche Rückkehr der ICE mit Neigetechnik (bzw. gleichwertiger Fahrzeuge)
- Beginn der Planungen für eine Verlängerung der ICE-Linie Zürich-Stuttgart bis nach Nürnberg
- Vertiefung der Verkehrskonzepte in den Knotenbahnhöfen auf der Grundlage der Angebotskonzeption 2020 des Landes Baden-Württemberg



- Direkte Anbindung an den Flughafen

Die Stadt Tuttlingen sollte als Mitglied des Interessenverbands Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn darauf drängen, dass sich alle am Ausbau der Gäubahn Beteiligten auf einen gemeinsamen Aktionsplan verständigen, in dem alle erforderlichen Maßnahmen aufgelistet und mit verbindlichen Terminen versehen sind.

Die Donautalbahn

Die Donautalstrecke hat in den vergangenen Jahren ihre überregionale Bedeutung eingebüßt. Dies liegt insbesondere an dem Fehlen von umsteigefreien Angeboten zwischen Ulm, Tuttlingen und Freiburg.

Von Tuttlingen aus führt die Donautalbahn eingleisig nach Immendingen, wo sie in die elektrifizierte Schwarzwaldbahn-Strecke einmündet. Sowohl der Bahnhof Tuttlingen als auch der Bahnhof Immendingen sind vollständig elektrifiziert, nicht jedoch der etwa neun Kilometer lange Abschnitt zwischen den beiden Bahnhöfen.

Eine Elektrifizierung dieses kurzen Streckenab-

schnitts ermöglicht völlig neue und nachfragegerechte Bahnverbindungen und würde ersten Schätzungen zufolge 4-5 Mio. Euro kosten. Die immer wieder monierten Angebotsdefizite beim Ringzug können so behoben und schnelle, umsteigefreie Verbindungen zwischen den größeren Zentren der Region angeboten werden.

Auf der Donautalstrecke zwischen Ulm und Neustadt i. Schw. verkehren heute IRE-Züge im 2-Stunden-Takt. Sie werden zwischen Sigmaringen und Ulm durch weitere RE- und RB-Angebote verdichtet und zwischen Tuttlingen und Immendingen fährt der Ringzug.

Die Strecke zwischen Sigmaringen und Neustadt ist nicht für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik ausgebaut, wichtige Kreuzungsbahnhöfe wurden aufgegeben. Auch die Signaltechnik entspricht nicht mehr dem heutigen Standard.

Die bereits beschlossene Elektrifizierung der Strecke Neustadt – Donaueschingen (geplante Inbetriebnahme 2019) macht eine Neuplanung des Verkehrsangebotes im Donautal erforderlich. Mit der Neuordnung des überregionalen Schienenverkehrs auf der Achse Ulm - Freiburg eröffnen sich für den Bahnkno-

ten Tuttlingen durchaus interessante Perspektiven. So wären beispielsweise nach einer Elektrifizierung der Strecke Tuttlingen – Immendingen umsteigefreie Verbindungen zwischen Tuttlingen und Freiburg möglich.

Beim Regionalverband SBH arbeitet man derzeit an einem regionalen Konzept für den Schienenverkehr. In diese Überlegungen sollte sich die Stadt Tuttlingen frühzeitig einschalten. So könnte beispielsweise auf Initiative der Stadt eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der DB AG (und ggf. auch anderer Bahnen), dem Land und der Region gebildet werden, die die vorhandenen Verkehrspotenziale ermittelt und Vorschläge für entsprechende neue Verkehrsangebote ausarbeitet.

Damit diese Vorschläge dann auch beim Land als Aufgabenträger des SPNV und der DB AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen entsprechend Gehör finden, könnte eine „Interessengemeinschaft Donautalbahn“ gegründet werden, ähnlich wie bei der Gäubahn und der Südbahn, wo man mit diesem Instrument sehr gute Erfahrungen macht.

06 Nachhaltige Mobilität

1. Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes

1.1 Fern- und Regionalbahnen

Der 3er-Ringzug

Im Jahr 2003 ging der 3er-Ringzug als gemeinsame Initiative der drei Landkreise Schwarzwald-Baar, Tuttlingen und Rottweil in Betrieb. Die „S-Bahn für den ländlichen Raum“ steht für die Erhaltung stillgelegter Strecken und für die Reaktivierung bereits stillgelegter Abschnitte. Das Projekt realisiert erfolgreich ein verbessertes ÖPNV-Angebot für den ländlichen Raum mit zahlreichen Haltepunkten und Umsteigemöglichkeiten, integrierten Fahrplänen und einem einheitlichen Tarifsystem. Hinzu kommt die Neuordnung einer Vielzahl von Busverkehren im Sinne eines gut vernetzten integralen Taktfahrplans.

Der Ringzug verkehrt jeweils stündlich ab dem Bahnhof Tuttlingen in Richtung Rottweil und Immendingen; in Richtung Fridingen nur sechs Mal am Tag zu ausgewählten Zeiten (Schülerverkehr/Morgen- und Mittagsspitze, ein Zug am Nachmittag).

Nachdem aus dem ambitionierten Projekt inzwischen sowohl betrieblich als auch wirtschaftlich ein Erfolgsmodell geworden ist, sollte über die Weiterentwicklung dieses Angebotes nachgedacht werden. So besteht beispielsweise auf dem Abschnitt Geisin-



gen – Donaueschingen eine Angebotslücke, die von vielen als noch fehlender Ringschluss angesehen wird. Mit einem Ausbau der Donautalstrecke und der Elektrifizierung Tuttlingen – Immendingen ließe sich das Angebot weiter verdichten.

Blockabstände müssen passen und die Elektrifizierung und der Neigetechnik-Ausbau sind Voraussetzung für weitere Taktverdichtung.

Damit sich die einzelnen Planungen für neue Angebote nicht gegenseitig konterkarieren, sollten sie an geeigneter Stelle koordiniert werden. Das regionale Konzept für den Schienenverkehr ist hierfür eine geeignete Plattform. Die Pläne zur Weiterentwicklung des Ringzuges sollten konsequent verfolgt und mit belastbaren Potenzialanalysen und dem Anpassungsbedarf für die Infrastruktur hinterlegt werden. Schließlich sind die Kosten für den laufenden Betrieb zu ermitteln. Mit dieser stringenten Vorgehensweise kann der Ringzug auch in Zukunft seiner Erfolgsgeschichte Rechnung tragen.





Der Seehas

Zwischen Tuttlingen und Engen liegen die relativ dünn besiedelten Randgebiete der Landkreise Tuttlingen und Konstanz. Abgesehen von der Autobahn A 81, die das Gebiet siedlungsfremd durchzieht, sind die Verkehrsverbindungen schwach ausgeprägt. Andererseits wachsen aber die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, zumal sowohl der Landkreis Tuttlingen mit seinem starken Zentrum Tuttlingen, als auch den Landkreis Konstanz mit dem Wirtschaftszentrum Singen und der Universitätsstadt Konstanz überdurchschnittliche Entwicklungen aufweisen. Die Pendlerbeziehungen zwischen beiden Landkreisen sind intensiv. Als „kreisgrenzenüberschreitende“ Bahnverbindung wird derzeit ein stündliches Angebot zwischen Tuttlingen und Singen sichergestellt, das jedoch nur 2-stündlich von RE-Zügen bedient und zum Nahverkehrstarif zur Verfügung steht. Zwischen Tuttlingen und Konstanz gibt es hingegen kein umsteigefreies Angebot. Des Weiteren gehören die beiden Landkreise unterschiedlichen Verkehrsverbänden an. Vor diesem Hintergrund ist die Idee entstanden, den auf der Relation Konstanz – Singen – Engen verkehrenden „Seehas“ bis nach Tuttlingen zu verlängern und eine entsprechende Tarifkooperation zu vereinbaren. Eine solche Zusammenarbeit der beiden Landkreise würde sicherlich auf ein großes

Interesse bei den betroffenen Berufspendlern stoßen.

Vor der Umsetzung dieser Idee müssen jedoch noch einige Fragestellungen, insbesondere bezüglich des Nachfragepotenzials, des Bahnbetriebs und der Finanzierung geklärt werden. Zwischen Tuttlingen und Engen ist die Gäubahn eingleisig und damit in ihrer Streckenkapazität eingeschränkt. Zusätzliche Züge sind zwar grundsätzlich möglich, aber nicht in jeder Fahrplanlage. Hinzu kommt die nicht ganz einfache Frage der Kostenträgerschaft, denn erste überschlägige Berechnungen ergaben einen jährlichen Zuschussbedarf für den laufenden Betrieb in Höhe von knapp 1 Mio. Euro pro Jahr.

Die Stadt Tuttlingen sollte anregen, dass im Rahmen des bereits erwähnten regionalen Konzeptes für den Schienenverkehr auch die Verlängerung des „Seehas“ bis nach Tuttlingen untersucht wird. Die Stadt selbst könnte hierzu mit einer vertiefenden Pendleranalyse/-befragung beitragen. Auf der Grundlage der gewonnen Erkenntnisse könnte dann über das weitere Vorgehen entschieden werden.

Maßnahmen und Projekte

- Stärkung des Regional- und Fernverkehrs

Gäubahn/Donautalbahn/Ringzug/Seehas

Chancen und Bedeutung

- Die Aufwertung des Bahnknotens Tuttlingen sowohl für den Fernverkehr als auch im Regionalverkehr ist dringend nötig, um die Bedeutung der Stadt als Standort international agierender Firmen sowie als großer Arbeitgeber und (Hoch-)Schulstandort in der Region zu festigen und auszubauen.
- Dies hätte auch eine Stärkung als Einzelhandelsstandort zur Folge.
- Das größte regionale Einzugsgebiet für Pendler, Studenten und Schüler ist der Landkreis Konstanz. Eine direkte Anbindung mit dem ÖV (Seehas) würde einen wesentlichen Einfluss auf den Modal Split haben.

Voraussetzungen und Abhängigkeiten

- Bezüglich der Aufwertung der Gäubahn und der Donautalbahn werden bereits Gespräche mit der Bahn durchgeführt. Etwaige vertiefende Untersuchungen werden derzeit geprüft.
- Eine mögliche Verlängerung des Seehas von Engen nach Tuttlingen ist derzeit nicht geprüft. Dies sollte zeitnah erfolgen.

06 Nachhaltige Mobilität

1. Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes

1.2 Neue Haltestellen Ringzug

Um das Potenzial des Ringzugs noch besser zu nutzen und die Tuttlinger Innenstadt attraktiv an das Angebot des Ringzugs anzubinden, besteht der Vorschlag, einen weiteren Haltepunkt im Bereich der Tuttlinger Innenstadt am „Rathaussteg“ zu realisieren. Bei Annahme eines Einzugsradius von 600 Metern würde hierdurch die Erschließung der gesamten Innenstadt inklusive dem neuem Einkaufszentrum im Union-Areal erreicht. Zusätzlich steht ein weiterer Haltepunkt im Bereich der „Schmelze“ in der Diskussion.

Passende Blockabstände, die Elektrifizierung und der Neigetechnik-Ausbau sind Voraussetzung für eine weitere Taktverdichtung.

Damit sich einzelne Planungen für neue Angebote nicht gegenseitig konterkarieren, müssen diese an geeigneter Stelle koordiniert werden. Das regionale Konzept für den Schienenverkehr ist auch hierfür eine geeignete Plattform. Die Pläne zur Verdichtung der Ringzughalte sollten konsequent verfolgt und mit belastbaren Potenzialanalysen und dem Anpassungsbedarf für die Infrastruktur hinterlegt werden. Dieser ist zum Beispiel bei den neuen Haltepunkten

im Stadtbereich von Tuttlingen nicht unerheblich. Schließlich sind die Kosten für den laufenden Betrieb zu ermitteln. Mit dieser stringenten Vorgehensweise können die Ringzughalte die Erschließung der Stadt durch den öffentlichen Verkehr wesentlich verbessern und einen positiven Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben.

Maßnahmen und Projekte

- Einführung neuer Bahnhalte des Ringzuges (Rathaussteg und Schmelze)
- Stärkung des Regional- und Fernverkehrs Gäubahn/Donautalbahn/Ringzug/Seehas

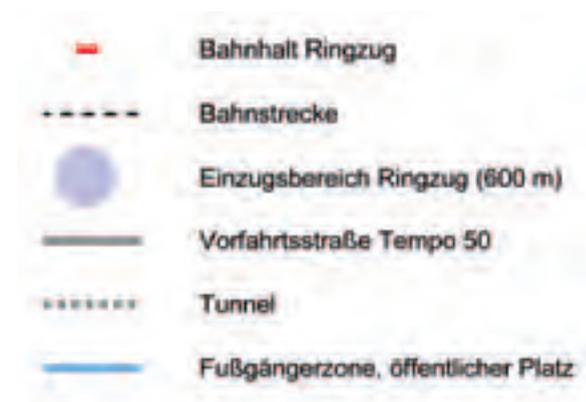
Chancen und Bedeutung

- Die Einführung eines neuen Haltes des Ringzuges am Rathaussteg ermöglicht eine fußläufige Erschließung der Stadtmitte und des Union-Areals.
- Am neuen Halt kann auch die fußläufige Anbin-

dung der Nordstadt an die Innenstadt mit Hilfe technischer Einrichtungen (Fahrstuhl/Rolltreppe) erleichtert werden.

Voraussetzungen und Abhängigkeiten

- Die neuen Bahnhalte und weitere Aufwertungen des Ringzuges sind nur mit einem Ausbau der Donautalbahn möglich.





06 Nachhaltige Mobilität

1. Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes

1.3 Optimierung der Busverkehre

Tuttlingen verfügt über ein dichtes Stadtbusnetz und ist mit der Region durch zahlreiche Regionalbusse verbunden. Betrieben wird dieses Busnetz zur Zeit von TuTicket dem Verkehrsverbund Tuttlingen. Hauptknotenpunkte sind am Bahnhof und dem ZOB.

Durch die geplante Veränderung der Verkehrsführung muss die Linienführung der Busse vor allem auf der Strecke zwischen den beiden Hauptknotenpunkten angepasst werden. Dies führt dazu, dass der Bus näher an der Kernstadt geführt werden kann. Durch die weitestgehende Aufhebung der Einbahnstraßen kann die Linienführung so gestaltet werden, dass alle Haltestellen in beide Richtungen angefahren werden, was erheblich zum besseren Verständnis der Nutzer beiträgt.

Zukünftig sollte die Busflotte sukzessive auf leise und emissionsarme Fahrzeuge umgestellt werden. Auch der derzeitige Betrieb und die Betriebsform sollten hinsichtlich der Kundenansprüche und der Kosten regelmäßig hinterfragt werden.

Maßnahmen und Projekte

- Verlegung der Buslinienführung in der Kernstadt
- Wilhelmstraße und Zeughausstraße abschnittsweise im Einrichtungsverkehr, Busse in Gegenrichtung frei
- Fußgängerzone für Busse überfahrbar (Bereich Union-Areal, Obere Hauptstraße)
- Neue Bushaltestelle in der Zeughausstraße
- sukzessive Umstellung auf emissionsarme Busse
- Überprüfung des derzeitigen Betriebs und der Betriebsform hinsichtlich der Kundenansprüche und der Kosten

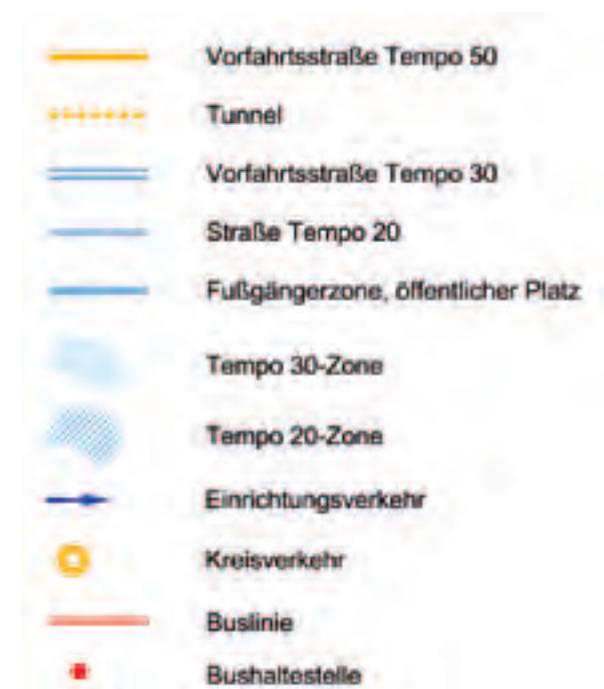
Chancen und Bedeutung

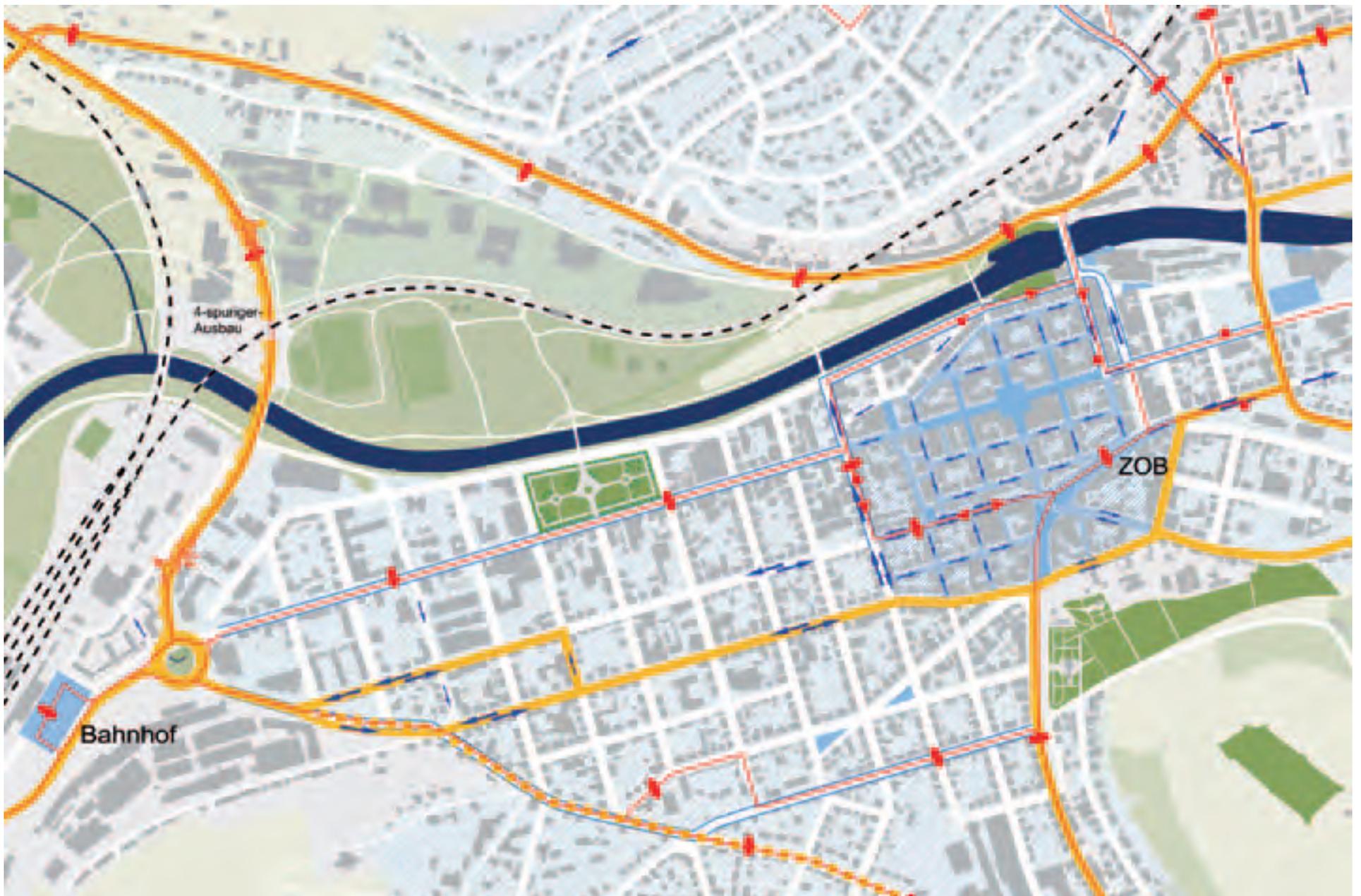
- Die einheitliche Routenführung der Busse trägt zu einem besseren Verständnis für die ÖV-Nutzer bei.
- Der Bus durchfährt unmittelbar die verkehrsberuhigten Bereiche der Kernstadt und bietet Fahrgästen die Möglichkeit, ihr Ziel in der Stadtmitte direkt und ohne lange Laufwege zu erreichen.
- Der Einsatz von leisen und emissionsarmen Bussen erhöht die Lebensqualität in der Innenstadt
- Durch eine regelmäßige Überprüfung des Betriebs und der Betriebsform ist sichergestellt, dass der Busverkehr den an ihn gestellten Anforderungen hinsichtlich der Kundenansprüche und der Kosten entspricht.



Voraussetzungen und Abhängigkeiten

- Die Verlegung der Buslinienführung sollte zeitgleich mit den Maßnahmen zur Neuordnung der Verkehrsführung durchgeführt werden.
- Die genaue Position der Bushaltestelle Zeughausstraße muss noch definiert werden.





06 Nachhaltige Mobilität

2. Stärkung des Radverkehrs

Neben den touristischen Aspekten hat das Radfahren in Tuttlingen aufgrund der hohen Schul-, Ausbildungs- und Arbeitsplatzdichte eine äußerst große Bedeutung. Eine gezielte Radverkehrsförderung kann wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Tuttlinger und der Pendler nehmen. Insgesamt ist die Nutzung des Fahrrads in Deutschland seit Jahren wachsend und liegt über alle zurückgelegten Wege betrachtet aktuell bei ca. 9%. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs wird sich nicht nur der Anteil der Radfahrer sondern auch der Entfernungsbereich zur Nutzung weiter erhöhen.

Das Hauptaugenmerk sollte auf dem Ausbau weniger, dafür aber umso attraktiverer, Radrouten liegen. Diese sollen im Stadtraum deutlich erkennbar und somit sowohl für Radler wie auch für nicht-Radfahrer in ihrer Wahrnehmbarkeit und Signalwirkung gestärkt werden.

In den bestehenden und neu einzurichtenden Tempo 30-Zonen fahren die Radfahrer als gleichwertige Verkehrsteilnehmer im Mischverkehr. Gesonderte Radwege sind in diesen Bereichen weder notwendig noch tragen sie zu einer Verbesserung der Sicherheit bei. Im Verlauf der Schulwege sollen weiterhin Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer zur

Verfügung stehen (Fußgängerampel mit Anforderungsgrün für Querung Tempo von 50-Straßen, Zebrastreifen in Tempo 30-Zonen).

Da Radfahren grundsätzlich in Tuttlingen an allen Straßen möglich ist, sollten auch verstärkt die Tempo-50-Straßen und deren Kreuzungsbereiche hinsichtlich fahrradfreundlicher Markierungen überprüft werden.

Maßnahmen und Projekte

- In Tempo 30-Zonen fahren Radfahrer im Mischverkehr
- Radrouten/Hauptrouuten festlegen, beschildern, Querungsstellen anpassen (inkl. Aufstellbereichen an Kreuzungen)
- In Tempo 30-Vorfahrtsstraßen Radfahr-/Schutzstreifen prüfen
- In Tempo 50-Straßen (Stockacher Straße, Möhringer Straße, Zeughausstraße Radfahr-/Schutzstreifen und Kreuzungsmarkierungen prüfen
- Keine Radfahr-/Schutzstreifen in Theodor-Heuss-Allee, Stuttgarter Straße, da dort gute Alternativrouten vorhanden sind

Chancen und Bedeutung

- Radfahren hat in Tuttlingen aufgrund der ho-



Beispiel Kreuzungsmarkierung

hen Schul-, Ausbildungs- und Arbeitsplatzdichte eine große Bedeutung. Durch gezielte Radverkehrsförderung kann wesentlich auf den Modal Split Einfluss genommen werden.

Voraussetzungen und Abhängigkeiten

- Die Radverkehrsmaßnahmen sollten zeitgleich mit den Maßnahmen zur Neuordnung der Verkehrsführung durchgeführt werden.
- Die Festlegung der priorisierten Radrouten bedarf entsprechender Planungen und eines Beschlusses.
- Es sollte mit den bestehenden Radfahr-Initiativen zusammengearbeitet werden.



kurz

mittel

lang



Beispiel Radfahrstreifen



06 Nachhaltige Mobilität

3. Einführung eines Mobilitätsmanagements

Der Aufbau eines öffentlichen und betrieblichen Mobilitätsmanagements in Tuttlingen stellt eine lohnenswerte Herausforderung zur Förderung der nachhaltigen Mobilität dar.

Räumlich bietet es sich an, das Mobilitätsmanagement im oder am Bahnhof unterzubringen. Hier wären dann sowohl das fachlich beratende Personal als auch Personal und Räume für weitere Dienstleistungen (z.B. Fahrradstation) zentral am größten Mobilitätsknoten in Tuttlingen realisiert. Wichtig für das Mobilitätsmanagement ist zum einen die richtige Betreiberform mit entsprechender Finanzierung und zum anderen adäquates Personal für die Beratungs- und Dienstleistungen. Das Dienstleistungsspektrum sollte sukzessive erweitert und hinsichtlich seiner Akzeptanz überprüft werden.

Maßnahmen und Projekte

- Aufbau einer Mobilitätszentrale mit folgenden Dienstleistungen:
 - Fahrrad/Pedelec (Verleih, Werkstatt, Aufbewahrung, etc.)
 - Tourismus (Gepäcktransport, Fahrräderrücktransport, Reservierungen, etc.)
 - Mobilität (Mobilitätsberatung/-information, betrieblich und privat, Car Sharing, ÖV-Ticketver-

kauf, etc.)

- Mobilitätsveranstaltungen/-schulungen (Pedelec-Tag, Bus-Tag, Mobilitätsveranstaltungen in Schulen, etc.)
- Bahnhof (Kartenverkauf, WC-Betrieb, Gepäckaufbewahrung, etc.)

Chancen und Bedeutung

- Eine zentrale Institution/ Organisation, in der alle Aspekte eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements gebündelt werden, kann die oben genannten Themen effektiv vorantreiben und somit die nachhaltigen Verkehre in Tuttlingen stärken.

Voraussetzungen und Abhängigkeiten

- Eine solche Mobilitätszentrale braucht einen Betreiber. In Tuttlingen hat sich bereits eine Initiative (Mutpol u.a.) formiert, die dies in Form eines Integrationsprojektes voran bringen möchte. Es ist darauf zu achten, dass entsprechend geschultes Personal vorhanden ist. Standort und Räumlichkeiten einer Mobilitätszentrale sollten am Bahnhof realisiert werden, da hier auch die Integration bahnhofsrelevanter Dienstleistungen möglich ist (z.B. Kiosk, Backshop, Paketdienst etc.).

kurz

mittel

lang



Beispiel Mobilitätszentrale



Beispiel Radstation



06 Nachhaltige Mobilität

4. Parken und Parkraumbewirtschaftung

In der südlichen Innenstadt von Tuttlingen ist das Straßenrandparken unterschiedlich organisiert. Im Bereich der Kernzone muss an Parkautomaten bezahlt werden, wobei die ersten 20 Minuten frei sind. Im Bereich um die Kernzone ist die Parkscheibe Pflicht. In beiden Bereichen dürfen Anwohner mit Ausweis parken.

Des Weiteren existieren drei Parkhäuser sowie die Parkplätze an der Donau, von denen die Kernzone fußläufig erreicht werden kann. Auf diesen Flächen stehen Stellplätze in ausreichender Zahl zur Verfügung (die Parkhäuser sind nur an Markttagen belegt). Zukünftig soll auch im Union-Areal ein Parkhaus zur Verfügung stehen.

Da jedoch das straßenbegleitende Parken in der Kernzone günstiger, für die Dauer von 20 Minuten sogar frei ist, werden viele Pkw-Fahrer ermutigt, sich einen Stellplatz entlang der Straße zu suchen. Dies führt zu Parksuchverkehr im verkehrsberuhigten Bereich. Die abgestellten Pkw tragen nicht zur Wahrnehmung der Kernstadt als Aufenthaltsraum bei und stören wichtige Sichtbeziehungen.

Eine gezielte Überarbeitung des Parkleitsystems unter Einbeziehung aller Parkmöglichkeiten in Ver-

bindung mit einer Neuordnung der Preispolitik und der Organisation der straßenbegleitende Stellplätze in der Innenstadt kann zur Verbesserung der Orientierung, zu einer positiveren Wahrnehmung der Kernstadt und zu einer effizienteren Nutzung der Parkhäuser führen. Desweiteren muss bei Entwicklungsmaßnahmen in der Innenstadt darauf geachtet werden, dass Quartiersgaragen auf privatem Gelände für Anwohner und Beschäftigte errichtet werden.

Maßnahmen und Projekte

- Öffentliche Parkhäuser bewerben und Angebot erweitern
- Parkleitsystem auf alle öffentlichen Parkflächen und -häuser erweitern
- Private Parkhäuser auf privatem Gelände für Anwohner und Beschäftigte (Quartiersgaragen) unterstützen
- Parkraumbewirtschaftung optimieren:
 - Benutzung der Parkhäuser muss günstiger als Parken im Straßenraum sein (Co-Finanzierung denkbar),
 - **Kostenpflichtiges Parken in der Kernzone** (Abschaffung Brezeltarif),
 - Begrenzung der Parkdauer im angrenzenden Bereich der Kernzone,
 - Anwohnerparken belassen,
 - Beteiligung des Einzelhandels am neuen Konzept.



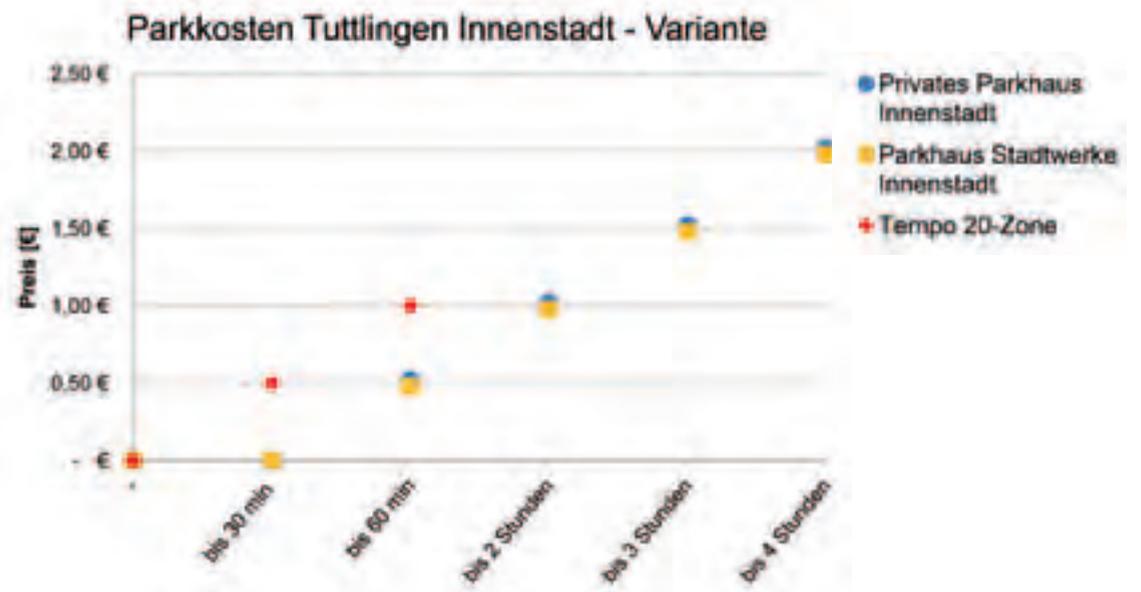
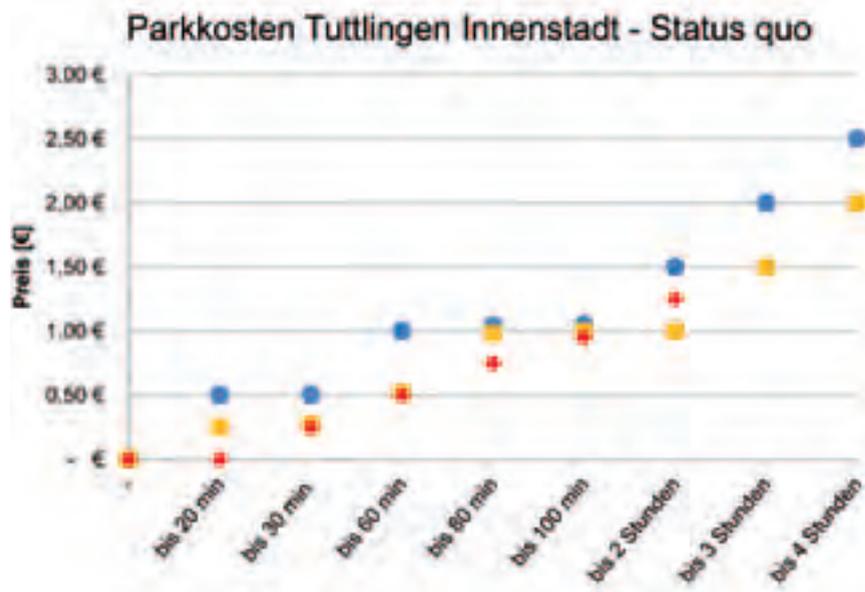
Chancen und Bedeutung

- Insbesondere in der Kernzone soll der Straßenraum nicht durch Parksuchverkehr belastet und durch parkende Pkw geprägt sein.
- Ziel ist, in der Kernzone die Nutzung des öffentlichen Straßenraumes primär Lieferfahrzeugen und Anwohnern ohne eigenen Garagenplatz vorzubehalten.
- Quartiersgaragen können das Parken der Anwohner auf der Straße maßgeblich verringern.

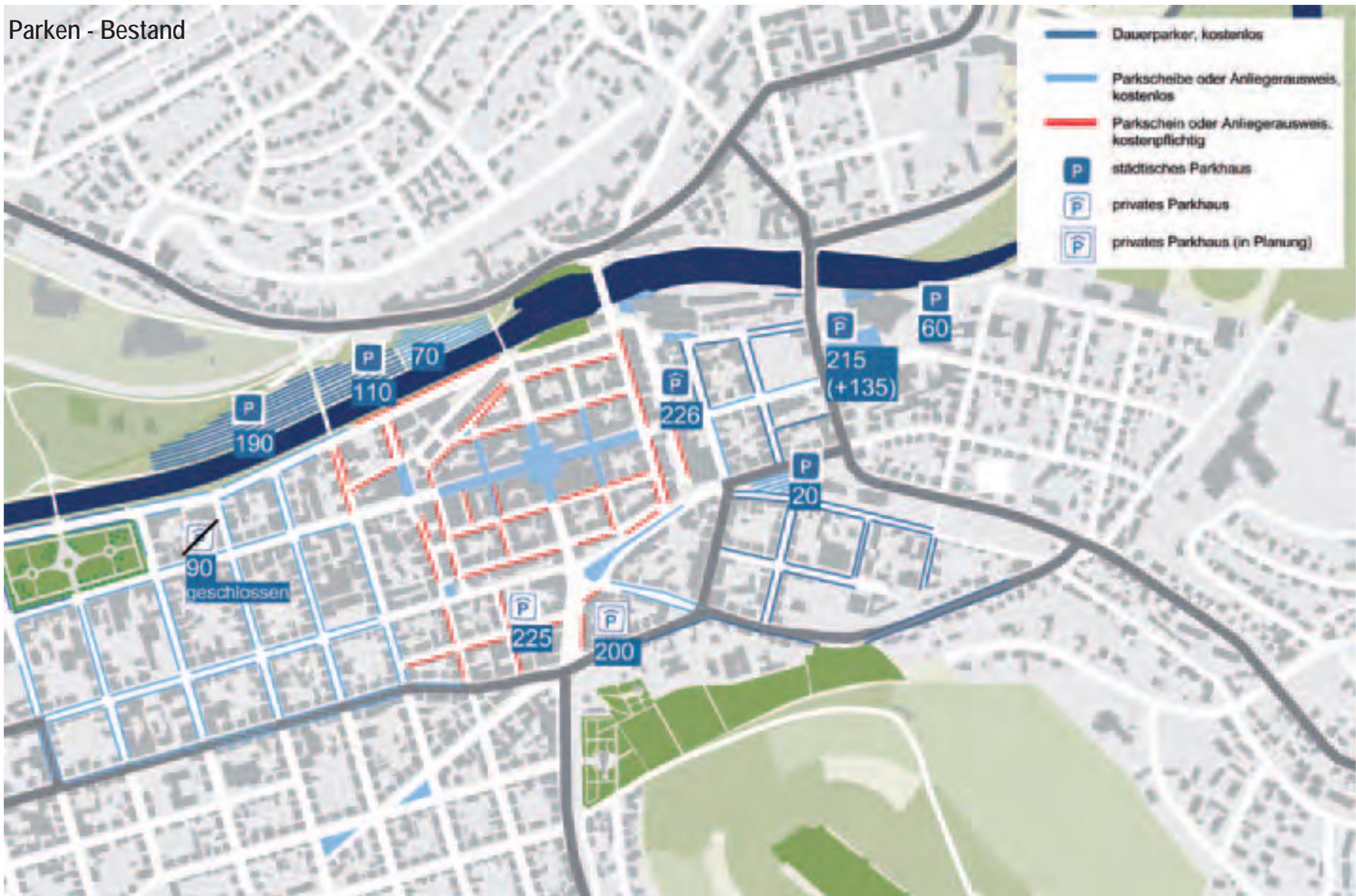
Voraussetzungen und Abhängigkeiten

- Der öffentliche Parkraum muss kontrolliert werden.





Parken - Bestand



06 Nachhaltige Mobilität

Tempo 30 nachts

Bedeutung und Ausgangslage

Die in den letzten Jahren steigende Lärmbelastung hat die EU im Jahr 2002 veranlasst, mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erstmalig Vorschriften zur systematischen Erfassung von Lärmquellen und zur Erstellung von Lärmaktionsplänen zu erlassen, die auch für Kommunen verbindliche Erstellungszeitpunkte benennen.

2005 wurde die Richtlinie in nationales Recht umgesetzt. Mit der 34. BImSchV wurden die Aufgaben der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung konkretisiert. Die für die Kommunen in Frage kommenden Maßnahmen der Lärmaktionsplanung sind vielseitig. Sie reichen von langfristigen Strategien der Verkehrsvermeidung und -verlagerung bis hin zu konkreten Maßnahmen wie Flüsterasphalt oder Tempo-30-nachts.

Die Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo-30-nachts sind in den 'Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm' (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 dargelegt. Demnach muss der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Im-

missionsort (RLS-90) den vorgegebenen Richtwert überschreiten. Außerdem muss der Beurteilungspegel durch die straßenverkehrsrechtliche Maßnahme unter den Richtwert abgesenkt werden, mindestens jedoch muss eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden.

Maßnahmen und Projekte

- Tempo-30-nachts in der Stuttgarter Straße als Modellversuch
- Bei erfolgreichem Modellversuch Ausweitung auf andere Straßen (z.B. Katharinenstraße, Möhringer Straße, Stockacher Straße)

Chancen und Bedeutung

- Nach Eröffnung des Kreuzstraßentunnels muss die Stadt Tuttlingen einen Lärmaktionsplan erstellen. Tempo-30-nachts ist eine adäquate Maßnahme zur Lärminderung.

Voraussetzungen und Abhängigkeiten

- Der Modellversuch muss überwacht werden (Geschwindigkeitskontrollen, Lärmmessungen).
- Die Bedingungen des Lärmaktionsplans zu Maßnahmen zur Lärminderung in der Stuttgarter Straße bzw. anderer Straßen müssen vorliegen.





Beispiel Tempo 30 nachts



07 Landschaft & öffentlicher Raum

07 Landschaft & öffentlicher Raum

1. Verknüpfung Honberg und Donau

Mit der Donau und dem Honberg befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt zwei außergewöhnliche Freiraumqualitäten in Tuttlingen. Beide sind nicht nur stadtbild- und stadgrundrissprägend, sie tragen auch wesentlich zur Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt bei.

Diese beiden Qualitäten sollen künftig stärker ins Bewußtsein gerückt und verbindend in das Zentrum hinein gezogen werden. Vom Marktplatz aus bieten sich Blickbeziehungen zu beiden Landschaftsräumen, gerade aber die Wegeverbindung zum Honberg ist diffus und schwer auffindbar. Die Kompaktheit und klare Struktur der Tuttlinger Innenstadt bietet eine optimale Voraussetzung zur wirkungsvollen Vernetzung der beiden Naherholungsräume.

Neue attraktive Nutzungen an beiden Polen und die Aktivierung von öffentlichen Nutzungen als „Trittsteine“ entlang der Verbindung sollen für eine höhere Frequenz und Belebung sorgen.







Grundsätzlich sind in Tuttlingen aber bereits viele Freiraumqualitäten in zentraler Lage vorhanden. Alles ist optimal fußläufig zu erreichen, es fehlt allerdings oftmals eine Wahrnehmung und Vernetzung einzelner Orte untereinander oder jeweils mit der Innenstadt. Die Raumbänder entlang der Donau und entlang der Bahnhofstraße bilden Bewegungs- und Orientierungsräume in der Innenstadt. Diese beiden Linearräume sollen miteinander verknüpft werden, um Querbezüge herzustellen. Besonders die Verbindungen Donau-Marktplatz-Honberg oder die Verbindung Donau-Stadtgarten-Wohnquartier sind hier hervorzuheben.

Besonders zu beachten sind dabei die jeweiligen Kreuzungspunkte zur Verbesserung der Übergänge. Es gilt, durchgehende und nachvollziehbare, auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs abgestimmte Wegesysteme auszubilden und die Orientierung in der Stadt zu verbessern.

Die Donau ist der zentrale Freiraum der Stadt und für die Aufenthalts- und Lebensqualität unabdingbar. Gerade auch die aufgestaute Wasserfläche an der Groß Bruck bietet vielfältige Nutzungsmöglichkeiten und wirkt sich entscheidend auf das Flair des Flußraumes aus. Aufgrund ökologischer Probleme muss

derzeit die künftige Machbarkeit einer Aufstauung geprüft werden. In einem Modellversuch soll ein saisonbedingtes Aufstauen im Sommer die Qualitäten des erhöhten Wasserpegels ermöglichen und im Winter den freien Ablauf zur Stabilisierung des Ökosystems gewähren. Mit einer Aufwertung des südlichen Ufers an der Gerberwiese soll die Verbindung zum Markt- platz gestärkt und belebt werden. Vorstellbar ist hier auch ein gastronomischer Ansatz.

Der Markt- platz bildet im weiteren Verlauf der Achse Donau - Honberg bereits heute den Dreh- und Angelpunkt des städtischen Lebens. Mit der Realisierung des Shopping Centers auf dem Union-Areal wird der Fußgängerbereich weiter Richtung Honberg ausgedehnt. Im Zuge der Änderung der Verkehrsführung in der Innenstadt und der geplanten Neubebauung des Areals Katharinenheim wird die Querung der Katharinenstraße mit gestaltet, um die Durchgängigkeit der Verbindung zum Honberg herzustellen. Der letzte wichtige Trittstein dieser Verbindung entsteht durch die Umgestaltung des Alten Friedhofs zum Bürgerpark. Mit dem Krematorium als Kulturhaus erfährt auch dieser städtische Freiraum einen Aufschwung.

Über die Realisierung wichtiger Trittsteine als Elemente des öffentlichen Lebens bekommt die Ver-

bindung Donau - Honberg eine neue Gewichtung im Stadtgefüge und tritt damit stärker ins Bewusstsein. Der Honberg mit seiner Burgruine ist Wahrzeichen und als Landschaftsschutzgebiet ein beliebtes Naherholungsziel der Stadt. Im Sommer lockt das Zelt- Musik-Festival Honberg-Sommer zehntausende Besucher an. Diese Nutzungen können um ganzjährig attraktive Bausteine wie einen Spiel- oder Rastplatz im Einklang mit dem Naturschutz ergänzt werden.





Vernetzung von Donau und Honberg



07 Landschaft & öffentlicher Raum

2. Tuttlinger Terrassen

Mit dem Bau des 2003 fertig gestellten Donauparks wurde die hohe Bedeutung dieses Naturraumes für die Stadt Tuttlingen besonders im innerstädtischen Bereich wieder sichtbar und ist seither täglich erlebbar. Der durchgängig ansprechend gestaltete Grünzug am Nordufer der Donau lädt zum Flanieren und Verweilen ein. Damit entstand direkt in der Innenstadt ein hochwertiger Freizeit- und Naherholungsraum.

Dem entgegen ist die Südseite des Donauufers wenig attraktiv gestaltet, obwohl diese die der Innenstadt zugewandte Seite ist. Potenziale zur Aufwertung bieten sich mit der Allee entlang der Weimarstraße oder in den Übergängen zum Innenstadtraum wie z.B. am Rathaussteg oder am Stadtgarten. Dabei soll dieses Ufer jedoch nicht im gleichen Habitus wie sein Gegenüber gestaltet werden, sondern im urbanen Kontext und abgestimmt mit den angrenzenden Nutzungen nur wenige wichtige Punkte fokussieren.

Das Grundkonzept zum Umgang mit dem südlichen Donauufer basiert auf der Idee der „Tuttlinger Terrassen“. An stadträumlich exponierten Stellen und wichtigen Übergängen soll der Uferbereich landschaftlich-urban gestaltet werden.







Bsp. Ufergestaltung am Regen in Roding

Vorgeschlagen werden die Gerberwiese und der Bereich am Stadtgarten. Der urban geprägte Raum soll sich hier als Terrasse in das Grünband der Donau schieben und einen Bezug herstellen.

Stadtterrasse am Rathaussteg (Gerberwiese)

Der aufgeweitete Uferbereich der Gerberwiese ist heute weitestgehend ungenutzt. Mit einer eher zurückhaltenden Grüngestaltung und Sitzstufen zum Wasser hin ist die Gestaltung des Bereichs als urbanes Gegenüber zum Strandcafe vorstellbar. Zur Belebung und städtebaulichen Prägung sollte ein markantes Solitärgebäude mit Gastronomie und einem Außenbereich zum Verweilen entstehen. Im Rahmen des Planungskonzeptes sollte eine Neuordnung des Einzelbauwerkes an der Brücke mit bedacht werden.

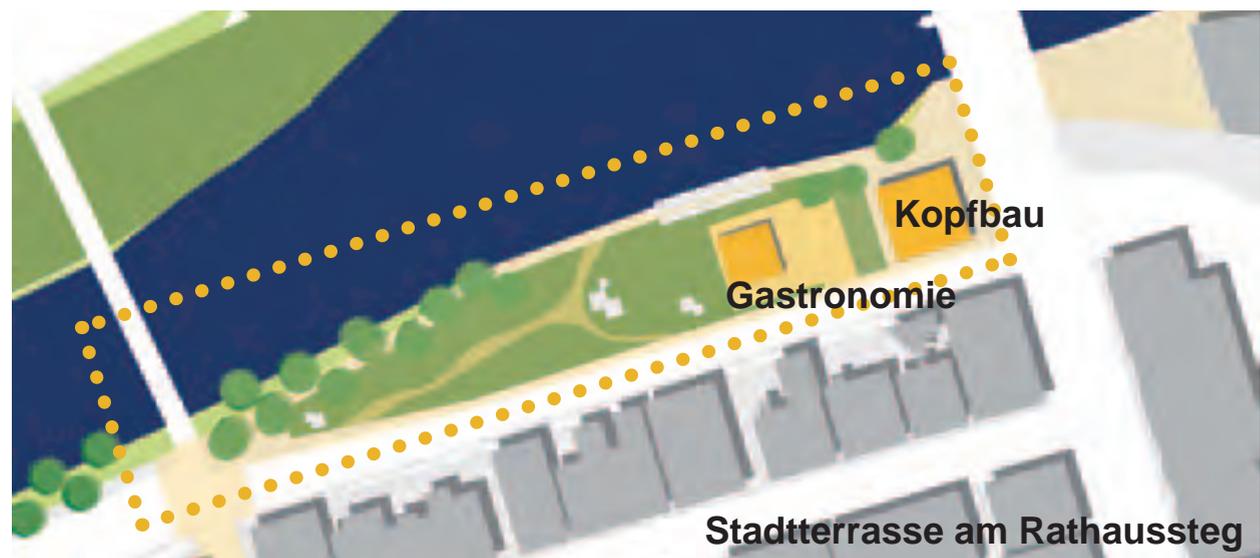
Stadtterrasse am Stadtgarten

Der Stadtgarten öffnete 1891 und stellte damals neben dem Alten Friedhof das einzige historische Stadtgrün in Tuttlingen dar. Er wurde symmetrisch im Stil seiner Zeit gestaltet. Der Stadtgarten stanz sich wohlthuend aus dem sonst dicht bebauten Raster des Grundrisses der Innenstadt aus.

Heute wirken die Heckenreihe und parkende Autos an der Weimarstraße als Barriere zum Landschaftsraum der Donau. Ziel ist eine Öffnung des Stadtgartens zum Wasser hin. Dazu sollen zunächst die Hecke als Zäsur entfernt und die umliegenden Straßenräume mit in das Gestaltungskonzept des Gartens z.B. durch einen neuen Bodenbelag einbezogen werden. Zur Weimarstraße soll das Parken einseitig neu strukturiert und der zentrale Übergang zum Flußraum hervorgehoben werden. Eine Auslichtung der Allee schafft langfristig besonnte und großzügigere Flächen in diesem Bereich. Durch die gestalterische Neuinterpretation dieses Abschnittes werden die **Straßenfluchten der Bahnhof- und der Weimarstraße** unterbrochen und die Besonderheit des Ortes betont.

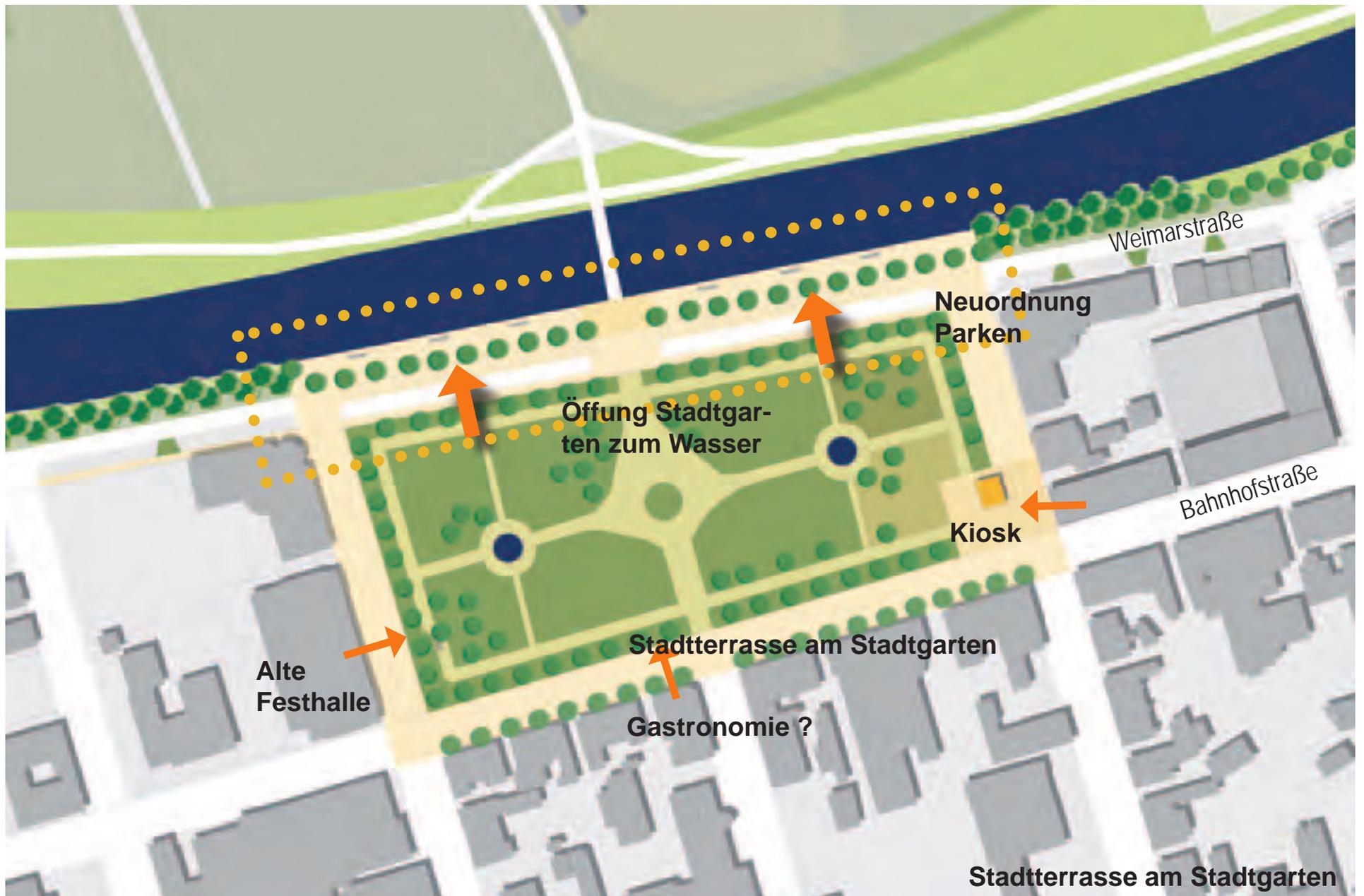
Im Kontrast zur landschaftlichen Gestaltung des nördlichen Ufers entsteht mit den Stadtterrassen ein urbanes Pendant mit unverwechselbarem Charakter.

Darüber hinaus soll mit einfachen Maßnahmen die Qualität des Stadtgartens selbst erhöht und durch neue Angebote (z.B. Boule) attraktiver werden. Mit einer Umgestaltung und Neunutzung des Kiosks, z.B. zu einem Künstlercafe, können zusätzliche Anreize zur Belebung des Stadtgartens erzielt werden. Auch sollte er mit modernen Beleuchtungsformen inszeniert werden, angelehnt daran, dass der Stadtgarten 1911 die erste größere Fläche in Tuttlingen war, die elektrisch beleuchtet wurde.





Bsp. Pavillon am Zürichsee



07 Landschaft & öffentlicher Raum

3. Konzept Landschaftspark Junge Donau

Die Idee des Landschaftsparks Junge Donau entstand aus der Überlegung heraus, die regionalen Besonderheiten und landschaftlichen Qualitäten entlang der Donau hervorzuheben.

Zwischen Donaueschingen und Sigmaringen soll der Donaoraum als landschaftprägendes, Menschen und Kulturen verbindendes Element entwickelt werden. Natur, Kultur und Tourismus, Energie, Nahverkehr und Wirtschaft sollen in einem interkommunalen planerischen Zusammenschluss gemeinsam betrachtet werden. Ziel des vom Büro Senner bearbeiteten Projektes ist die nachhaltige Gestaltung des zukünftigen Lebens-, Freizeit- und Arbeitsraumes an der Donau. 2010 lieferte ein Planungs- und Ideenworkshop erste Projektideen. Als Leitbilder wurden die gemeinsame Positionierung der Region, regenerative Energien oder Erholung und Landschaft definiert.

Tuttlingen bildet dabei als größte Stadt den urbanen Nukleus mit einem breitgefächerten Angebot an Kultur und Tourismus. Die Landschaftsräume in Tuttlingen sind Bestandteil des Konzeptes - weitere Planungen wie die Renaturierung der Donau erhalten neue Impulse.





08 Energie und Umwelt

08 Energie und Umwelt

1. Nah- und Fernwärme

Die Konzeption für die künftige Versorgung Tuttlingens mit Energie sieht vor, den Wärmeverbrauch durch entsprechende Maßnahmen (insbesondere Dämmung) zu verringern und die Versorgung mit effizienten Systemen auf der Basis von Kraft-Wärme-Kopplung auszuweiten.

Der Masterplan stützt dieses Ziel, indem er Schwerpunkte in Bereichen setzt, die zur Versorgung mit Nah- und Fernwärme geeignet sind (hohe Dichten, Vorhandensein von Großabnehmern). Insbesondere die Verdichtung zwischen Aesculap und Innenstadt begünstigt die Ausformung eines „Versorgungsbandes“. Dazu soll im Bereich Bahnhof/Aesculap ein neues Blockheizkraftwerk als Einspeisestelle für Wärme und Strom errichtet werden. Dieses lässt sich in die geplanten städtebaulichen Strukturen integrieren.

Des Weiteren sind quartiersbezogene Energiekonzepte sehr effektiv, mit denen in kleinerem Umgriff eine effiziente Versorgung erfolgen kann. Im Zuge der derzeit auf den Markt drängenden Contractingmodelle für kompakte Erzeugungsanlagen ist diesbezüglich eine dynamische Entwicklung absehbar.

Bereits 1993 hat die Stadt Tuttlingen ein erstes, kleines Klimaschutzkonzept erstellt. Einige der darin beschriebenen Maßnahmen wurden umgesetzt. Mit der aktuellen Erstellung eines neuen, umfassenderen integrierten Klimaschutzkonzeptes möchte Tuttlingen die Handlungsfelder Wirtschaft, private Haushalte, sowie die Nutzer aller städtischen Einrichtungen unter Klimaschutz-Gesichtspunkten analysieren und Maßnahmen zur CO₂-Reduktion vorschlagen. Auch dieses Konzept wird von einem breiten Beteiligungsprozess gestützt. Ein Klimaschutzbeirat, viele Einzelinterviews, sowie Themenworkshops mit Akteuren aus den 3 Schwerpunktbereichen, sollen realistische, von den Menschen mit getragene Maßnahmen in ihrer Umsetzung erleichtern. Die Erstellung des Konzepts soll im Winter 2012/2013 abgeschlossen sein.

kurz

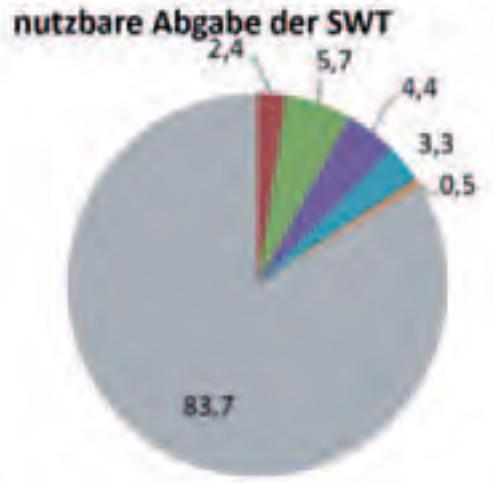
mittel

lang

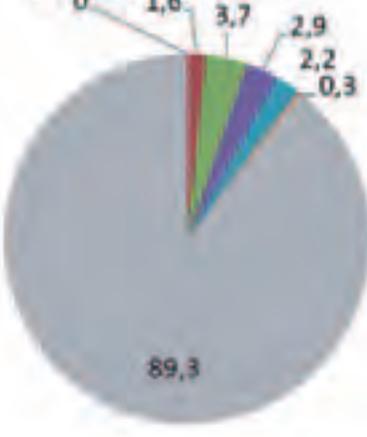


BHKW Kirchberg, Luxemburg

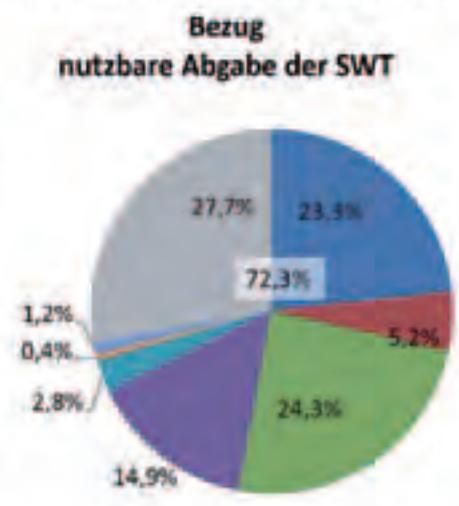
Strom - Ist-Situation 2010



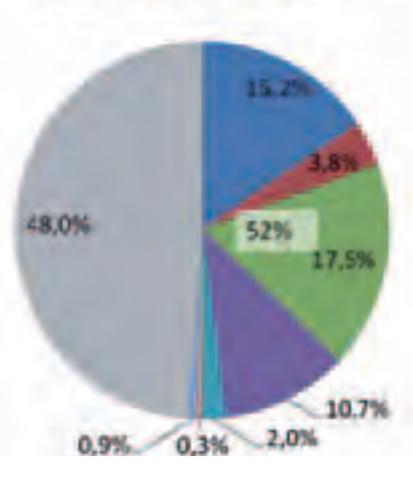
Bezug Netzaufkommen TUT



Strom - Konzept 2020



Bezug Netzaufkommen TUT



■ Wind ■ Sonne ■ Wasser ■ BHKW ■ Biogas ■ Klärgas ■ ORC ■ Grau



Versorgung Fern- /Nahwärme mit möglichst vielen Abnehmern

08 Energie und Umwelt

2. Windkraft in Tuttlingen

Nach einem mehrjährigen intensiven Diskussions- und Beteiligungsprozess sieht das 2011 beschlossene Tuttlinger Energiekonzept einen Anteil Erneuerbarer Energien von ca. 50% bis zum Jahre 2020 vor. Politik, Wirtschaft, Kirchen, Vereine und die Bürgerschaft haben in mehreren Energiegesprächen gemeinsam diese Energieziele erarbeitet.

Einer der wesentlichen und wirtschaftlichsten Energieträger wird zukünftig die Windkraft sein. Ein Teil der durch Windkraft erzeugten Energie soll dabei in Tuttlingen und der Region erzeugt werden.

Auf Basis des vorliegenden Windatlasses gibt es auf Gemarkung Tuttlingen mehrere, theoretisch geeignete Standorte. Gut geeignet und planungsrechtlich unproblematisch wäre beispielsweise der Standort Winterberg im Ortsteil Eßlingen. Für die Bevölkerung bedeutsame und messbare Kriterien wie Lärmbelastung oder Schattenwurf wären an diesem Standort nicht oder nur in geringem Ausmaß zu erwarten.

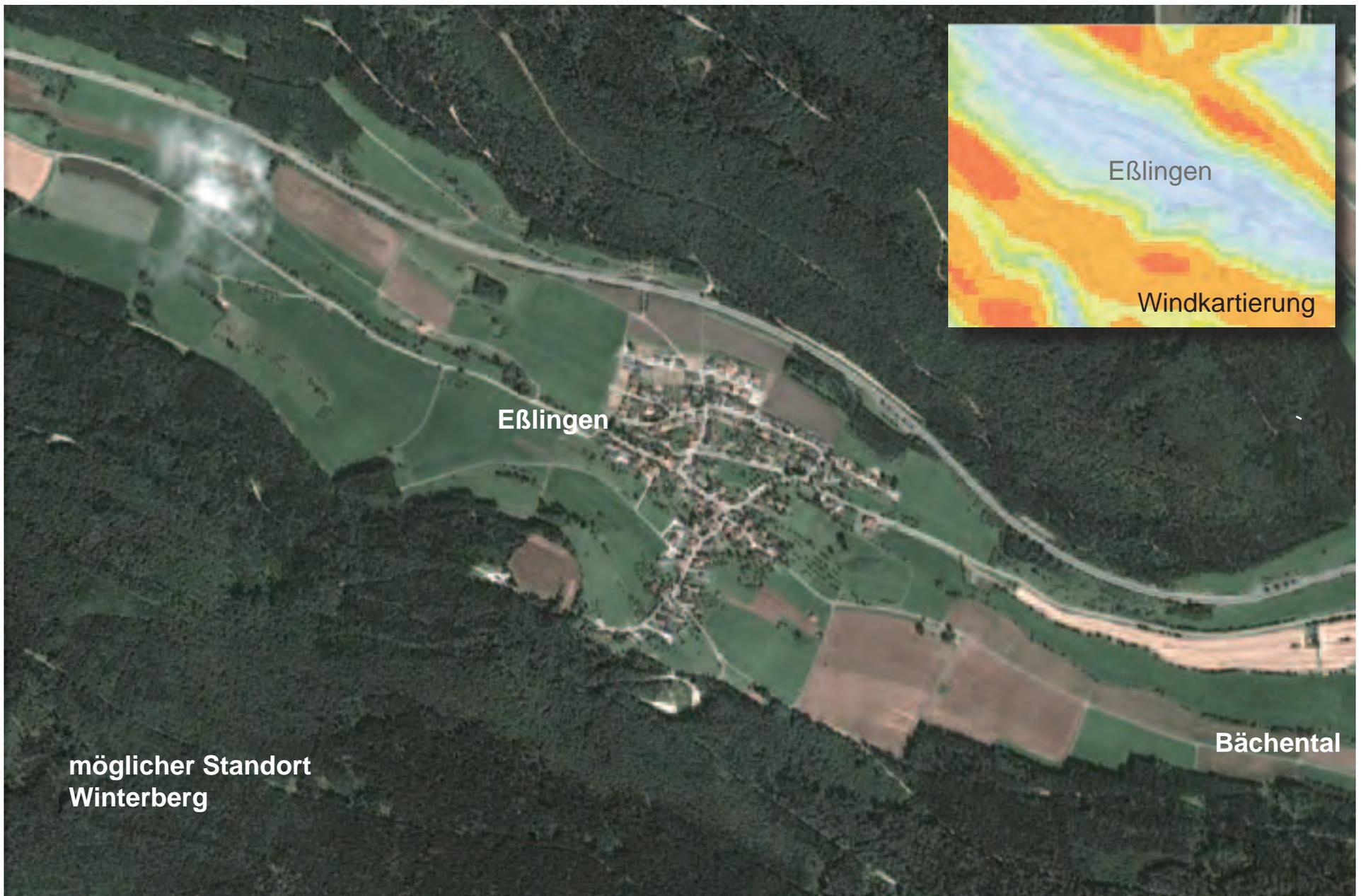
Zur Prüfung der tatsächlichen Wirtschaftlichkeit ist bei geplanten Windkraftanlagen eine einjährige Windmessung erforderlich. Beim diskutierten Standort Winterberg werden im Vorfeld möglicher weiterer Planungs- und Untersuchungsschritte verschiedene

Bürgerbeteiligungs- und Informationsveranstaltungen für die Eßlinger Bevölkerung angeboten.

Für die gesamte Verwaltungsgemeinschaft wird zur rechtlichen Sicherung von Windkraftstandorten der Flächennutzungsplan aktuell fortgeschrieben. In der Verwaltungsgemeinschaft Tuttlingen ist mit einer Mehrzahl von geeigneten Standorten zu rechnen. Ökonomisch und ökologisch sinnvoller, auch unter dem subjektiven Aspekt des Landschaftsbildes, ist dabei die Bündelung von kleineren Windparks auf eher wenige Standorte, als die breite Streuung einzelner Windräder auf alle, grundsätzlich geeigneten Gemeinden.

Es ist vorgesehen, dass sich die Bürgerschaft an Windkraftanlagen beteiligen kann. Die mögliche Wertschöpfung aus dem Betrieb der Anlagen soll in der Region bleiben. Bei Planung, Bau und Betrieb der Anlagen sollen deshalb die Tuttlinger Stadtwerke zukünftig selbst eine wichtige Rolle übernehmen.





09 Vorhandene Qualitäten wahren

09 Vorhandene Qualitäten wahren

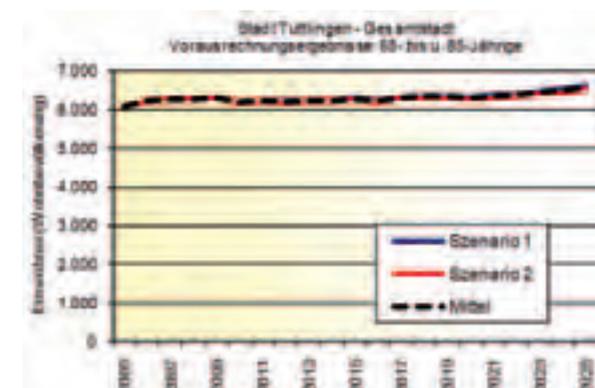
1. Soziale Angebote sichern

Die Zahl der Kinder wird gemäß der Bevölkerungsvorausschau in den nächsten Jahren leicht zurückgehen und sich dann stabilisieren. Trotz der rückläufigen Zahlen sind die bestehenden Einrichtungen für Kitas und Grundschulen zu erhalten, da sich auch der Betreuungsstandard und -aufwand ändert. In Abstimmung mit den künftigen städtebaulichen Entwicklungen sind lediglich Verschiebungen von Standorten zu prüfen. Langfristig werden Investitionen im Bestand für Sanierung/Modernisierung oder die Einrichtung von Ganztagesplätzen notwendig.

Vor diesem Hintergrund soll ein Ausbau des Ganztagsangebotes in allen Schulen erfolgen. Bei der Weiterentwicklung der Kinderbetreuungsangebote (insbesondere Krippen- und Ganztagsplätze) sind die demografischen Entwicklungen und die sich verändernden Bevölkerungsstrukturen aufzugreifen und zu berücksichtigen.

Mit den geänderten demographischen Rahmenbedingungen sind in Zukunft verstärkt die Belange der alternden Gesellschaft in der Stadtplanung zu berücksichtigen. Es gilt, die innerstädtischen Angebote für ältere Personen (Seniorenwohnen, betreutes Wohnen) auszuweiten. Geeignet hierfür erscheint z.B. das Pfauenareal.

Auch die ärztliche Versorgung und die Ausstattung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt muss perspektivisch den veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden. Eine wichtige Aufgabenstellung für die Zukunft ist daher der Ausbau der ärztlichen Versorgung. Vor dem Hintergrund der sich ändernden Rahmenbedingungen ist es erforderlich, diese mit Einrichtungen zur Gesundheitsprävention und Heilbehandlung innerhalb eines innenstadtnahen Gesundheitszentrums zu verknüpfen. Ziel soll es sein, das hohe Niveau auf dem sich die soziale Infrastruktur in Tuttlingen heute befindet, langfristig zu halten.



kurz

mittel

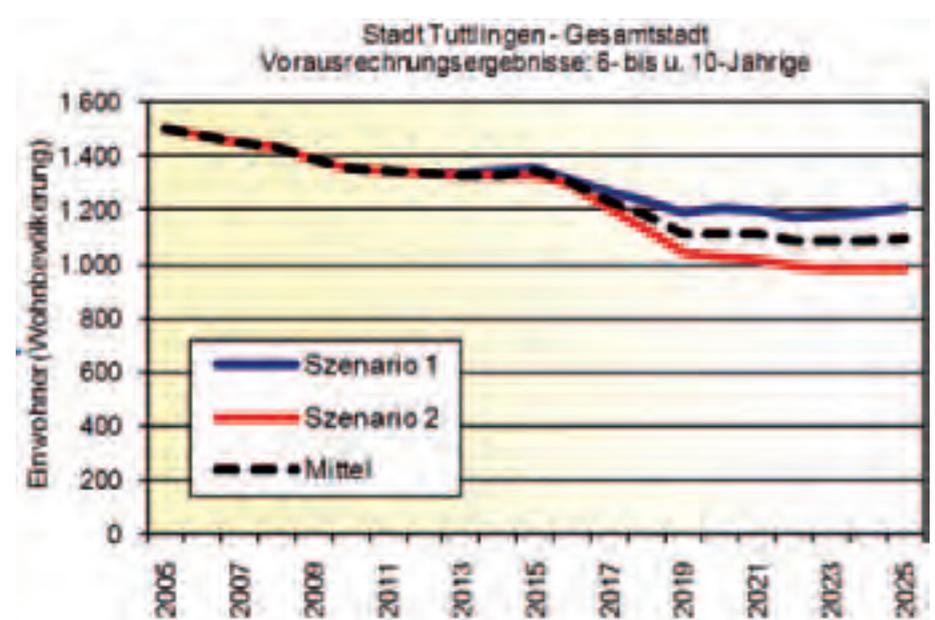
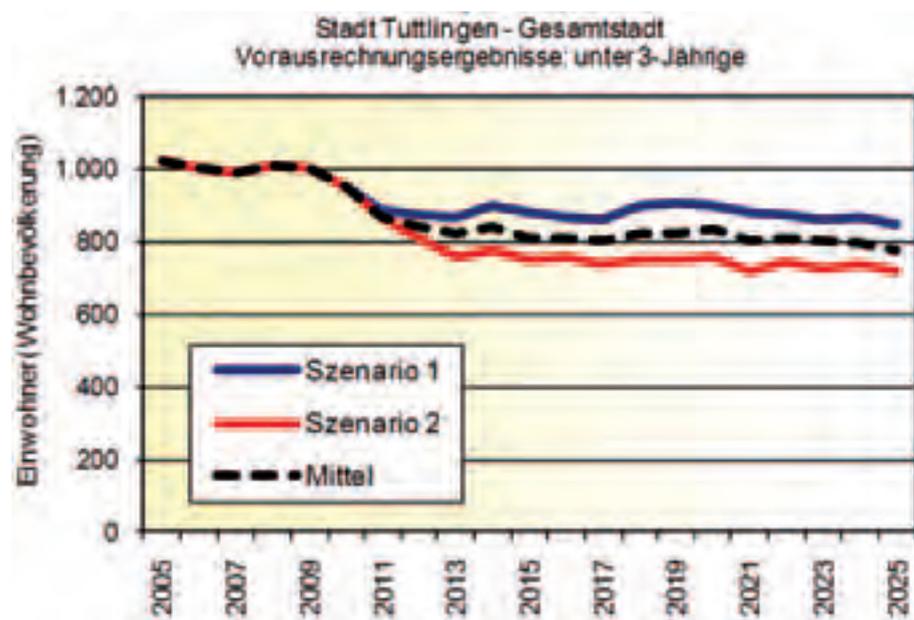
lang



Entwicklung verschiedener Altersgruppen 2005 - 2025

Bevölkerungsvorausrechnung 2025 Stadt Tuttlingen

Tilman Häusser



09 Vorhandene Qualitäten wahren

2. Ertüchtigung vorhandener Sportanlagen

Tuttlingen verfügt grundsätzlich über ein umfangreiches Sportangebot. Zum Erhalt der bestehenden Sportstätten sind laufend Investitionen notwendig. So wurden u.a. bereits die Nendinger Donau-Hallen neu gebaut und die Gymnasium-Sporthalle saniert.

Die beiden größeren Sportparks Tuttlingens befinden sich stadträumlich attraktiv gelegen im Grünband entlang der Donau. Der Sportpark „Im Umläufle“ geht in den für Freizeitaktivitäten intensiv gestalteten Donaupark über. Hier sind Ergänzungen der Sportflächen für neue Aktivitäten sinnvoll.

Ein Handlungsbedarf besteht bei den Anlagen des Sportparks „Donaustadion“. Das Stadion sowie die Sporthallen müssen entsprechend zeitgemäßer Standards überarbeitet werden. Auch bei der Sporthalle in Möhringen und bei der Turnhalle Karlschule besteht Sanierungsbedarf. Für das Vereinssportzentrum der TG ist ein Neubau geplant.

Im Zusammenhang mit der Erweiterung des HCT ist darüber hinaus eine weitere Halle zu erwägen, die sowohl dem Hochschulsport als auch Vereins- oder Schulsportgruppen zugänglich ist.





09 Vorhandene Qualitäten wahren

3. Ortsteilentwicklung Nendingen

Im Jahr 2011 fand in Nendingen im Rahmen der Ortsentwicklungsplanung, durchgeführt durch Wüstenrot, eine Klausurtagung der Ortschaftsräte zur künftigen Entwicklung statt. In Arbeitsgruppen wurden verschiedene Aspekte behandelt wie z.B. die Kartierung von Baulücken und innerörtlichen Potenzialflächen zur Neubepflanzung oder Sanierung. Ziel ist es, den Ortsteil als Wohnstandort mit besonderen landschaftlichen Qualitäten aufzuwerten, den Ortskern zu attraktivieren und die Grundversorgung im Ort langfristig zu sichern.

Besonderes Augenmerk liegt auf dem Hanneles - Areal, das sich mehrheitlich im Eigentum der Wohnbau befindet. Die Idee sieht vor, das Areal als Ganzes zu entwickeln, jedoch bei der Realisierung in Etappen vorzugehen. Auch das Gebiet Rosen-/Halldorferstraße steht im Fokus der Ortskernsanierungen in den nächsten 5 bis 10 Jahren. Der Bestand kann hier ebenfalls Schritt für Schritt durch neue Wohnbauten ergänzt werden.

Soziale Infrastruktur

Die Grundschule in Nendingen wird entsprechend der Bevölkerungsprognose weiterhin ausgelastet

sein. Aufgrund des demographischen Prozesses und veränderten Schulwahlverhaltens kann es im Planungszeitraum jedoch erforderlich werden, die Hauptschule aufzugeben und die Schüler in einer anderen Schule mit unterzubringen. Sollte dieser Prozess eintreten, wäre es sinnvoll, das freiwerdende Gebäude für Vereine und neue Aktivitäten nutzbar zu machen, um auf diesem Wege das soziale Leben in Nendingen zu stärken.

Umgehungsstraße

Besondere Chancen für die Ortsentwicklung würden sich mit dem Bau einer Umgehungsstraße ergeben, die den Ortskern entlastet und die Neubaugebiete - besonders das Gewerbegebiet Brenner - anschließt. In der Vergangenheit wurden eine Vielzahl von Trassen untersucht, die damalige Vorzugsvariante entlang der Donau (Dammtrasse) aber nicht umgesetzt. Im Planungszeitraum des Masterplans sollte eine Umfahrung realisiert werden. Dazu ist es erforderlich, in einem kompakten Prozess die Trassenprüfung und -diskussion nochmals vorzunehmen, um die zur Durchführung der erforderlichen, langwierigen Planungsverfahren erforderlichen Schritte einleiten zu können.

Im Rahmen der Trassenprüfung sollte auch eine Führung ab Rußbergkreisel erwogen werden, die jedoch die Donauaue tangiert, weshalb hier vertiefte Fachuntersuchungen erforderlich sind.





09 Vorhandene Qualitäten wahren

4. Ortsteilentwicklung Möhringen

Perspektiven

In der Ortsteilentwicklungsstudie von 2011 (Wüstenrot), die in Zusammenarbeit mit Akteuren aus Möhringen entstand, werden die Verkehrsanbindung, der Naturraum, das Vereinsleben und das kulturelle Angebot als Stärken hervorgehoben. Als Schwächen wurde das Fehlen von Entwicklungsflächen im Ortskern und die mangelnde Versorgung gesehen.

Im Fokus der innerörtlichen Entwicklung stehen die Anton-Braun-Straße, die eine attraktive und moderne Wohnlage werden soll. Auf dem Areal Winkelgasse /Mittlere Gasse ist ein zentraler Platz als Treffpunkt vorgesehen. In der Freifläche Marktgasse könnte ein Hotel entstehen. Neben dem Naturfreundehaus soll künftig auch die Reaktivierung der Villa Rustica den Tourismus in Möhringen fördern und als Ausflugsziel dienen. Perspektivisch wird im Bächental ein Wildnaturpark angedacht. Künftige Entwicklungen sollen im Einklang mit dem Status als Luftkurort stehen.

Ortslage und Landschaftsraum integrativ

Der Masterplan fokussiert auf die integrative Entwicklung sowohl des Ortes als auch des Land-



schaftsraums. Neben den Maßnahmen im Ortskern einschließlich des Ausbaus der touristischen Potenziale liegt ein besonderes Augenmerk künftiger Entwicklungen auf dem Landschaftsraum der Donau südlich von Möhringen. Die Parkflächen „Anger“ und die Sportflächen dienen bereits heute als intensives Naherholungsgebiet. Diese Funktion soll auf den Außenbereich am Fluss ausgeweitet werden. Vorstellbar ist die Gestaltung der Aue und der Linse bis zur B 311 als naturbelassener Landschaftspark mit Verweilmöglichkeiten und Zugänglichkeiten zum Wasser.

Südlich der Bundesstraße geht die Auenlandschaft in eine bewirtschaftete Kulturlandschaft mit wechselnden geometrischen Feldstrukturen über. Mittels einer sicheren Querung über die Straße soll dieser Landschaftsraum eingebunden werden.

Landschaftsentwicklungskonzept Möhringen

Als erster Schritt zur Gestaltung soll ein Landschaftsentwicklungskonzept mit übergreifenden Bezügen (Donauversickerung, Landschaftspark Junge Donau) erarbeitet werden. Dieses Konzept liefert eine umfassende Planung für Wegevernetzungen, Gestaltelemente, Brücken, Landmarks etc.

Der Masterplan sieht eine klare Begrenzung der Erweiterung des Gebietes Gänsäcker vor, mit der sowohl den Belangen der wirtschaftlich-strukturellen Entwicklung als auch der Landschaftsentwicklung Rechnung getragen wird. Gestalterisch ist ein durchgrünter Übergangsbereich konzipiert, welcher die Landschaft und das hochwertig gestaltete Baugebiet (Innovationspark) vernetzt. Die Villa Rustica ist sowohl räumlicher Schlusspunkt der Bebauung als auch touristische und erlebnisbezogene Attraktion und Auftakt des Landschaftsraums.

Raststätte Donauversickerung

Eine Raststätte an der Zufahrt zur Donauversickerung könnte ein neues touristisches Potenzial erschließen und Absatzmöglichkeiten für regionale Produkte und Bauern eröffnen. Jedenfalls sollten bei einem solchen Projekt die touristischen und versorgungsbezogenen Aspekte im Vordergrund stehen und Abstellplätze für Lkw möglichst vermieden werden. Gleichzeitig sind die gestalterische und funktionale Integration in den Landschaftsraum und die Verträglichkeit zu überprüfen.





09 Vorhandene Qualitäten wahren

5. Ortsteilentwicklung Eßlingen

Bereits im Jahre 2009 wurde für den Ortsteil Eßlingen, im Zuge der Aufnahme des Stadtteils in das sogenannte Leader-Program, durch die Wüstenrot in Zusammenarbeit mit Akteuren aus Eßlingen ein Ortsentwicklungskonzept erstellt. In verschiedenen Arbeitsgruppen und durch Fragebogenaktionen wurden verschiedene Entwicklungsziele ermittelt und formuliert. Ziel ist es, die Attraktivität des Stadtteils Eßlingen zu erhalten und nach Möglichkeit weiter zu erhöhen. Damit der Stadtteil auch in Zeiten des demographischen Wandels als ländlich geprägter Wohnstandort attraktiv bleibt, sollen insbesondere bereits vorhandene innerörtliche Potenziale aktiviert werden. Von der Erschließung weiterer Neubauflächen soll abgesehen werden, um eine weitere Flächeninanspruchnahme einzudämmen. Dafür sollen Leerstände neu genutzt und Freiflächen innerhalb der Siedlungsstruktur nachverdichtet werden.

Unter der Stärkung der innerörtlichen Potenziale wird hier jedoch auch eine Stärkung der dörflichen Gemeinschaft - also des sozialen Miteinanders im Stadtteil – verstanden. Das Ziel besteht darin, durch ein verändertes und weiterentwickeltes Angebot an gemeinschaftlichen Dienstleistungen auf die sich ändernden Bedürfnisse insbesondere der älter werdenden Einwohner zu reagieren.



Aus den ermittelten Entwicklungszielen lassen sich im Wesentlichen folgende Maßnahmen ableiten:

Siedlungsstruktur

- Erhalt der historischen Bausubstanz durch Instandhaltung, Modernisierung, energetische Aufwertung und Ausrüstung mit erneuerbaren Energien
- Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Schließung von innerörtlichen Baulücken und Umnutzung von untergenutzten Gebäuden

Ehrenamtliches Netzwerk

- Verbesserung der Nahversorgung z.B. durch Einrichtung eines Lieferservices
- Erhalt der Mobilität durch Einrichtung eines ehrenamtlichen Fahrdienstes
- Aufbau einer Struktur zur Erledigung weiterer anfallender Aufgaben (z.B. Winterdienst, Gartenarbeit usw.)

Gewerbe und Selbstversorgung

- Stärkung des ortsansässigen Gastgewerbes
- Verbesserung der Ansiedlungsmöglichkeiten von kleinen Gewerbebetrieben

Als ein weiteres Schlüsselprojekt hat sich das alte Pfarrhaus herauskristallisiert. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz und bildet mit den angrenzenden kirchlichen Gebäuden das so genannte Viergestirn. Momentan wird das Gebäude aufgrund seines sehr sanierungsbedürftigen Zustands nicht genutzt. Es ergäbe sich die Möglichkeit, dieses Gebäude einer neuen Nutzung zu zuführen. Vorstellbar wären hier folgende Alternativen:

- Verlagerung Rathaus
- Stützpunkt für ehrenamtliche Arbeit
- Alternativ Gästehaus für ortsansässige Unternehmen

Aufgrund der Kostenproblematik sind diese Alternativen jedoch noch weiter zu untersuchen.





Kinder planen die Stadt der Zukunft

Malaktion, durchgeführt von der Volkshochschule, der Stadt Tuttlingen und der Badenova in der Ideenwerkstatt „Kinder planen die Zukunft der Stadt“ im Rahmen der Messe „Mein Leben“ (08. - 09. 10.2011).



Bild von Laetitia Storz

05_ Weitere Schritte



Prioritäre Maßnahmen und Instrumente

Um den einzelnen Projekten größtmögliche Realisierungschancen einzuräumen, ist es wichtig, Abhängigkeiten zu erkennen und Prioritäten zu setzen. Welche Projekte sind bereits in ihrer Planung weit fortgeschritten, welche liefern wichtige Impulse für künftige Entwicklungen? Im Folgenden sind Projekte und Maßnahmen aufgelistet, die als Initialprojekte in den nächsten ein bis zwei Jahren angegangen und realisiert werden sollen. Sie bringen die Stadt ein wesentliches Stück voran und stehen für die grundlegenden Ziele der im Masterplan postulierten nachhaltigen Entwicklung.

Wichtig ist es, zu den einzelnen Projekten eine Vorstellung vom Planungsablauf zu haben, um eine zeitliche Einordnung vornehmen zu können und erste Schritte in die Wege zu leiten. Selbst langfristig angelegte Maßnahmen erfordern oftmals eine frühzeitige Vorbereitung.

Sowohl im städtebaulichen als auch im verkehrlichen Bereich lassen sich folgende Maßnahmen herausdeuten, die prioritär zu verfolgen sind:

Wohnen auf dem Birkareal

Noch 2012 sollte ein Entwurf als Resultat eines Wettbewerbes oder einer Testplanung mit einer Umsetzungsstrategie in Etappen erarbeitet werden.

Union-Areal als Magnet entwickeln

Die bestehenden Planungen des Shoppingcenters sollten weiter verfolgt werden und die Lösung der Eigentumsverhältnisse erfolgen.

Bahnhof als Tor zur Stadt gestalten

Basierend auf den Nachfragepotenzialen und der im Masterplan dargelegten Struktur soll eine städtebaulich-architektonische Planung für den Bahnhof und sein Umfeld erarbeitet werden.

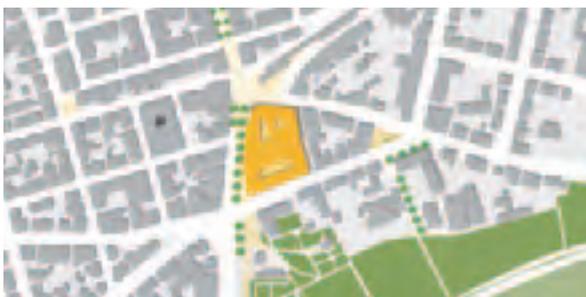
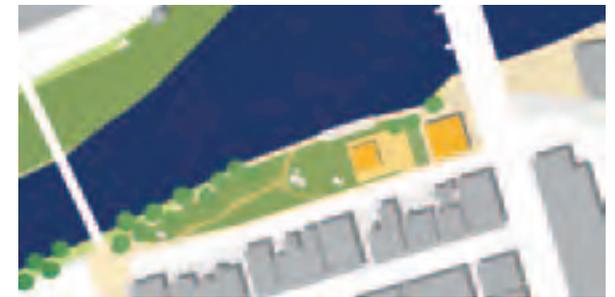
Erstellung Landschaftsentwicklungskonzept Möhringen/Erweiterung Gänsäcker

In einem integrativen Verfahren soll unter Beteiligung der Bürger ein Gesamtkonzept für den Landschaftsraum Möhringen und die angrenzenden Siedlungsoptionen erarbeitet werden.



Stadtterrasse Gerberwiese

Erstellung eines Nutzungs- und Gestaltungskonzeptes für das Areal Gerberwiese zur Umsetzung der Leitidee „Stadtterrassen“.



Neuordnung der Verkehrsführung

Das übergeordnete Konzept für motorisierten Verkehr und Fahrrad soll in einer Detailplanung konkretisiert und in Etappen realisiert werden.



Mobilitätszentrale

Im Zusammenhang mit den Entwicklungen am Bahnhof ist eine Detaillierung der Organisation, der Tätigkeitsfelder und der Finanzierung einer Mobilitätszentrale durchzuführen.



Parkraummanagement

Durch Preismanagement soll das Parken in den Parkhäusern attraktiver als das Parken im Straßenraum werden.



Folgeorganisation des Masterplans

Arbeiten mit dem Masterplan

Der Masterplan gibt als „Regiebuch“ den Rahmen für eine langfristig zielführende Entwicklung in Tuttlingen vor. Darauf aufbauend werden eine Vielzahl von weiteren Planungen, Studien und Verfahren zur Umsetzung einzelner Projekte erforderlich.

Die Projekte selbst sollen sich am „Geist“ und am Rahmen des Masterplanes orientieren, so dass dieser in einem länger laufenden Prozess realisiert wird. Mit zunehmendem zeitlichen Abstand zu der Masterplanung besteht die Gefahr, dass die ursprüngliche Zielrichtung aus dem Blick gerät und singuläre Einzelentscheidungen getroffen werden. Um einer solchen Fehlentwicklung zu begegnen, sollten in regelmäßigen Abständen Veranstaltungen stattfinden, in denen der Umsetzungsprozess überprüft und erforderlichenfalls die Aussagen des Masterplans nachjustiert werden.

Stadtentwicklungsforum

Dazu wird vorgeschlagen, einmal jährlich ein Stadtentwicklungsforum durchzuführen, in dem laufende Projekte vorgestellt und hinsichtlich ihrer Integration in den Masterplan beurteilt werden. Dies sollte in ei-



nem interaktiven Prozess mit Verfahrensbeteiligten, Politik und Fachleuten stattfinden.

Umsetzung des Verkehrskonzeptes

Die Neuordnung der Innenstadtverkehre soll bis Ende 2013 umgesetzt werden. Derzeit ist vorgesehen, den östlichen Innenstadtbereich kurz vor der Eröffnung des neuen Hotels (Frühjahr 2013) und den westlichen Innenstadtbereich nach Fertigstellung des vierspurigen Ausbaus der B 14 (Herbst 2013) in Betrieb zu nehmen. Es wird davon ausgegangen, dass zumindest die Änderung der Verkehrsführung in den jeweiligen Gebieten in einer Nacht (von Samstag auf Sonntag) stattfinden wird. Hierzu ist es notwendig, Detailplanungen durchzuführen sowie diese zeitlich und inhaltlich zu koordinieren.

Für diese Aufgabe sollte sich innerhalb der Stadtverwaltung von Tuttlingen, unterstützt durch externe Experten, eine Arbeitsgruppe aus Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Ordnungsamt sowie Polizei bilden und sich regelmäßig im zweiwöchigen Rhythmus treffen, um anstehende Aufgaben zu definieren, Probleme zu lösen und den aktuellen Stand der Umsetzung zu diskutieren. Auch gegenüber dem Rat der Stadt, der Politik sowie der Öffentlichkeit ist in regelmäßigen

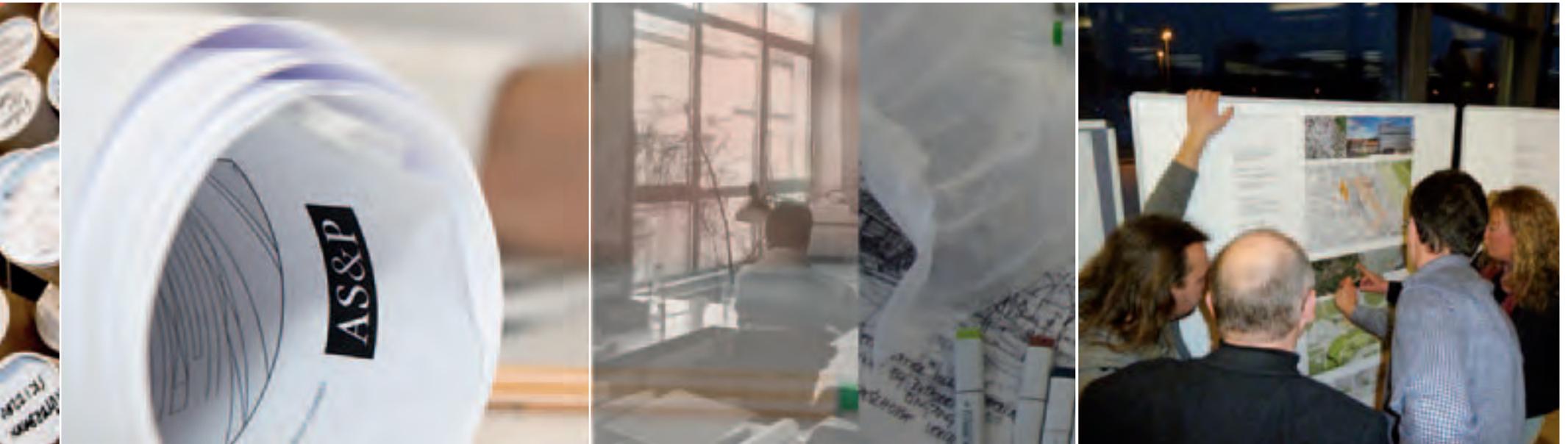
Abständen Bericht zu erstatten. Alle anderen Maßnahmen, speziell zur Förderung der nachhaltigen Mobilität, sollten zusammen mit dem vorgeschlagenen Stadtentwicklungsforum behandelt werden.

Neue Sanierungsgebiete

Es ist klar absehbar, dass zur Umsetzung der strategisch wichtigen Vorhaben (insbesondere Bahnhofsumfeld, J.F. Storz-Areal, Nachnutzung Hertie/Renz) eine Unterstützung mit den Instrumenten der Sanierungsplanung erforderlich wird. Der Masterplan schlägt vor, schrittweise neue Sanierungsgebiete einzurichten und im Gegenzug auslaufende Sanierungsgebiete, in denen keine Aktivitäten absehbar sind, abzuschließen.

Konkurrierende Verfahren

Es wird vorgeschlagen, für alle wichtigen städtebaulichen oder architektonischen Vorhaben (u.a. Birk-Areal, Seltenbach, Bahnhofsumfeld, Gerberwiese) konkurrierende Planungsverfahren durchzuführen, mit denen eine hohe gestalterische und funktionale Qualität erzielt werden kann. Dies kann in Form von Testplanungen, Wettbewerben oder Mehrfachbeauftragungen erfolgen.



Ein Kulturprojekt als erster kleiner Baustein der Umsetzung



„the bright side“

Ein Projekt des Kunstvereins Friends of Tower Ateliers e.V. und der Stadt Tuttlingen. Der Startschuss zum Masterplan 2025 im Startgarten Tuttlingen am 21.05.2012 um 14.30 Uhr.

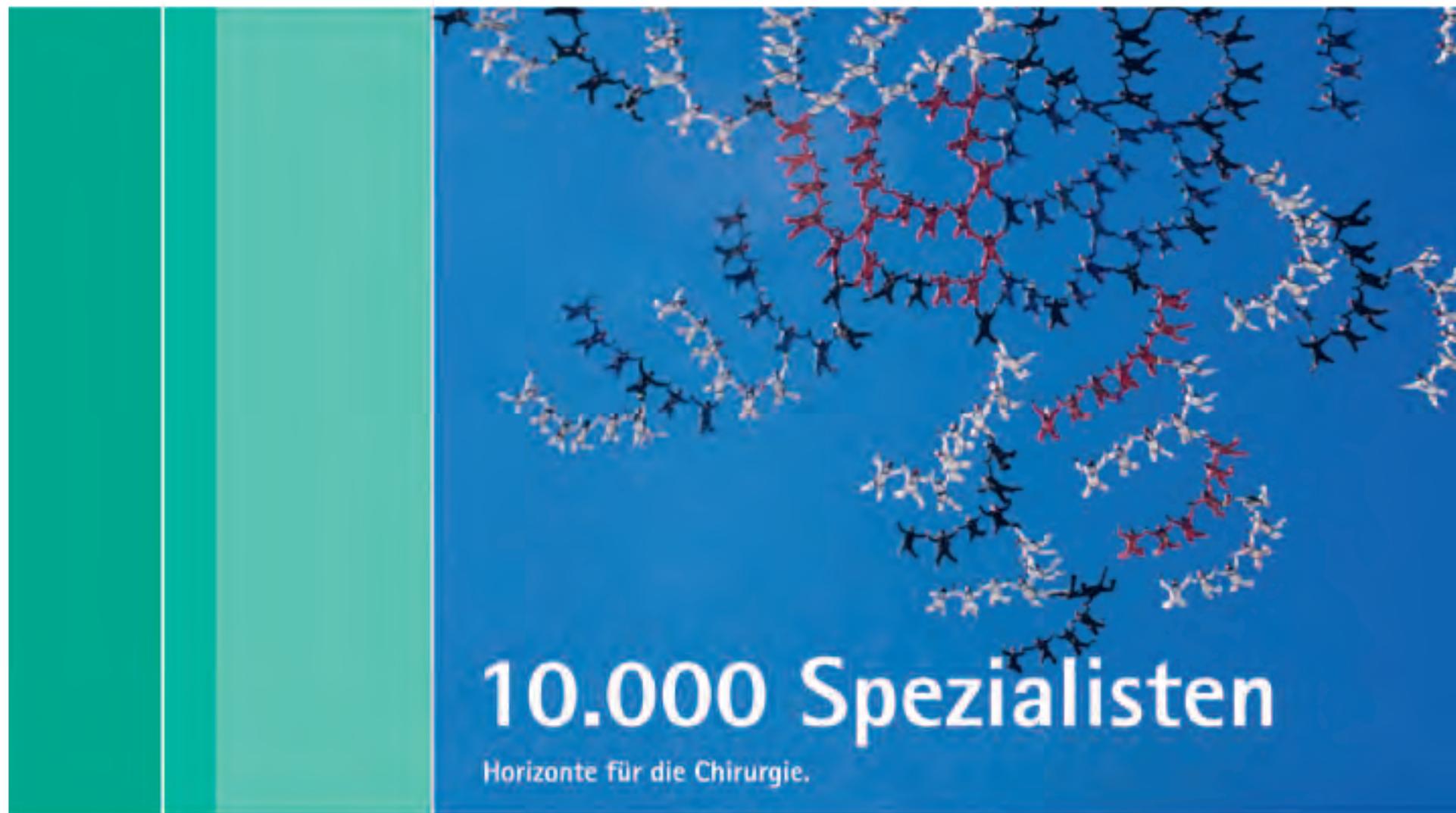
Zur Übergabe des Masterplans durch das Büro Albert Speer und Partner (AS&P) an die Stadt Tuttlingen stellt der Kunstverein Friends of Tower Ateliers e.V. sein Projekt vor. Unter Leitung von Marcus Gaudoin gestaltet der Kunstverein temporär den Stadtgartenkiosk. In Zusammenarbeit mit den Planungsteam Achim Ketterer, Daniel Ilg und Ulrich Baumann entsteht ein leuchtend gelber Kubus. Ziel des Konzeptes „the bright side“ ist die Umkehrung einer desolaten Situation. Die Realisierung von Stadtentwicklungsprojekten ist ein dynamischer Prozess mit einem klaren Ziel. Es gilt mit gut geplanten Projekten, Orte, Lebensräume in kurzer Zeit aufzuwerten. Der Kunstverein realisiert das Projekt vor Ort innerhalb von zwei Werktagen.





Die Erstellung des Masterplans
wurde unterstützt von:





10.000 Spezialisten unserer B. Braun-Sparte Aesculap setzen weltweit besondere Maßstäbe an Qualität und Zuverlässigkeit unserer Produkte. Diese Vernetzung von Wissen und Kompetenz, im Austausch mit unseren Kunden, macht die Leistungen von Aesculap zu einer vertrauensvollen Produktmarke in der Chirurgie. Qualitätsstandards jenseits der üblichen Grenzen – bei allen medizinischen Produkten und Dienstleistungen. Innovativer Teamgeist zur Sicherheit von Ärzten und zum Wohle der Patienten. Jeden Tag. Jedes Jahr. Weltweit.

Aesculap – a B. Braun company.

B | BRAUN
SHARING EXPERTISE

Aesculap AG | Am Aesculap-Platz | 78532 Tuttlingen | www.aesculap.de

Neue Wege einschlagen

Instrumente von KARL STORZ



STORZ

KARL STORZ — ENDOSKOPE

THE DIAMOND STANDARD

KS 48/D/04/10/A

KARL STORZ GmbH & Co. KG, Mittelstraße 8, D-78532 Tuttlingen/Deutschland, Telefon: +49 (0)7461 708-0, Fax: +49 (0)7461 708-105, E-Mail: info@karlstorz.de
KARL STORZ Endoskop Austria GmbH, Landstraßer Hauptstraße 148/1/G1, A-1030 Wien/Österreich, Tel.: +43 1 7156047-0, Fax: +43 1 7156047-9, E-Mail: storz-austria@karlstorz.at
www.karlstorz.com



Innovationen
Technologien
CNC-Präzisionsmaschinen
Automation
Komplettlösungen
Dienstleistungen

Vorsprung in Sekunden

Partner für perfekte Performance

Marktführer aus allen Branchen vertrauen CHIRON: Als Hersteller vertikaler Fertigungszentren und Anbieter von schlüsselfertigen Komplettlösungen ist CHIRON für viele Unternehmen der metallverarbeitenden Industrie weltweit die erste Adresse: z. B. Medical, Aerospace, Automotive, Mechanical Engineering, Precision Technology und überall da, wo es um beste Performance im Produktionsprozess geht.

Ursprung und Heimat der CHIRON-WERKE ist Tuttlingen. Und hier liegt unser Engagement für die Region.

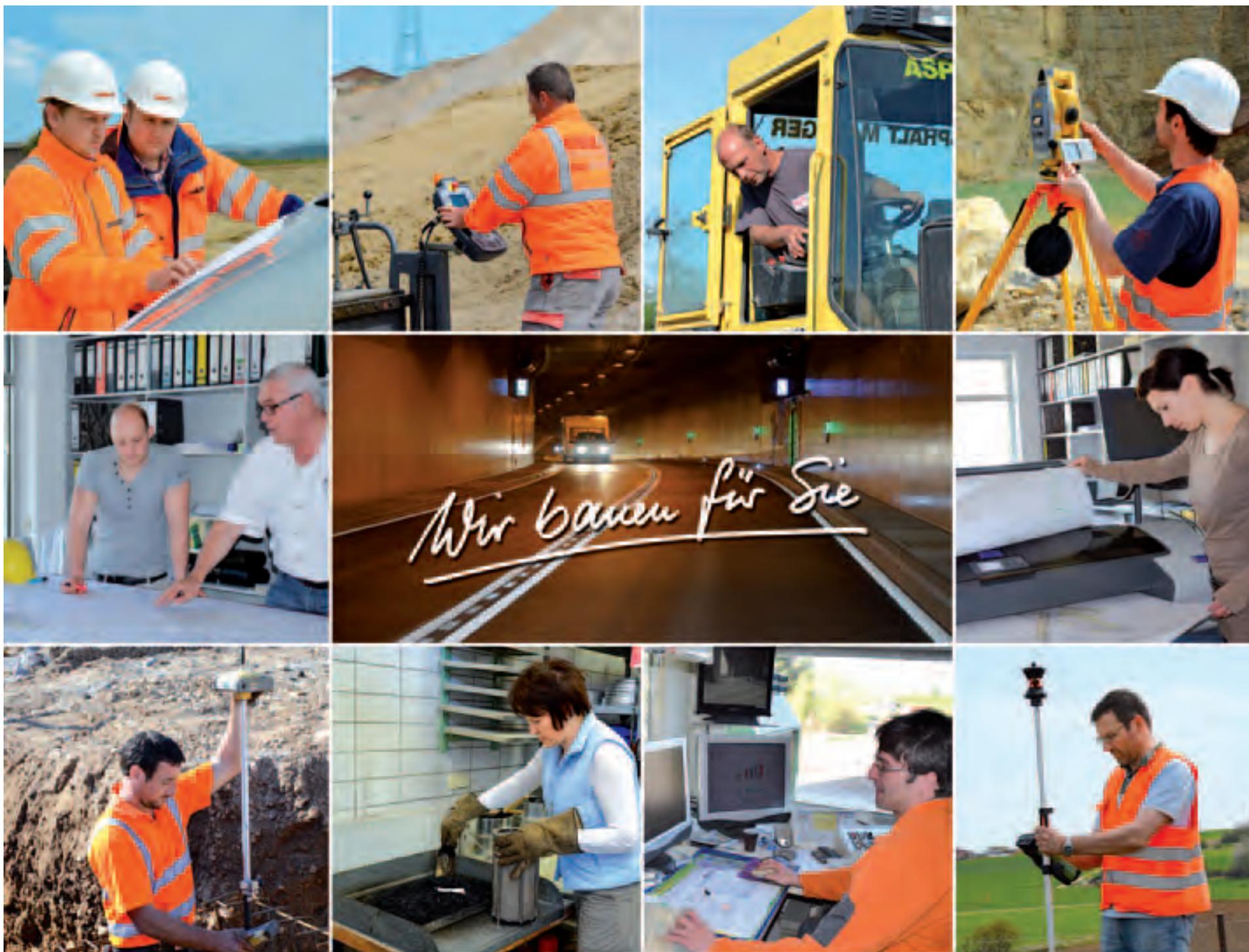
chiron

CHIRON-WERKE GmbH & Co. KG

Kreuzstraße 75
78532 Tuttlingen, Deutschland

Tel. +49 7461 940-0
Fax +49 7461 940-8000

www.chiron.de



STORZ

Wir bauen für Sie

J. Friedrich Storz GmbH & Co. KG
 Ludwigstaler Straße 42 · 78532 Tuttlingen
 Tel. 07461/176-0 · E-Mail: info@storz-tuttlingen.de

STORZ BAUSTOFFE

www.storz-tuttlingen.de

SKS GRUPPE

NACHHALTIGKEIT

Nah. Aufrichtig. Charme. Handel.
Haushalten. Anteilseigner.
Leistung. Transparenz.
Institutsschutz.
Genossenschaft.
Karrieren. Eigentümer.
Interessen. Tradition.

14 Stärken
der Volksbank
Donau-Neckar

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

07461 707-0
www.vbdn.de

Volksbank
Donau-Neckar eG 



Erfolg lässt uns nicht ruhen.

Erweiterungsbau der Kreissparkasse
am Standort Tuttingen.

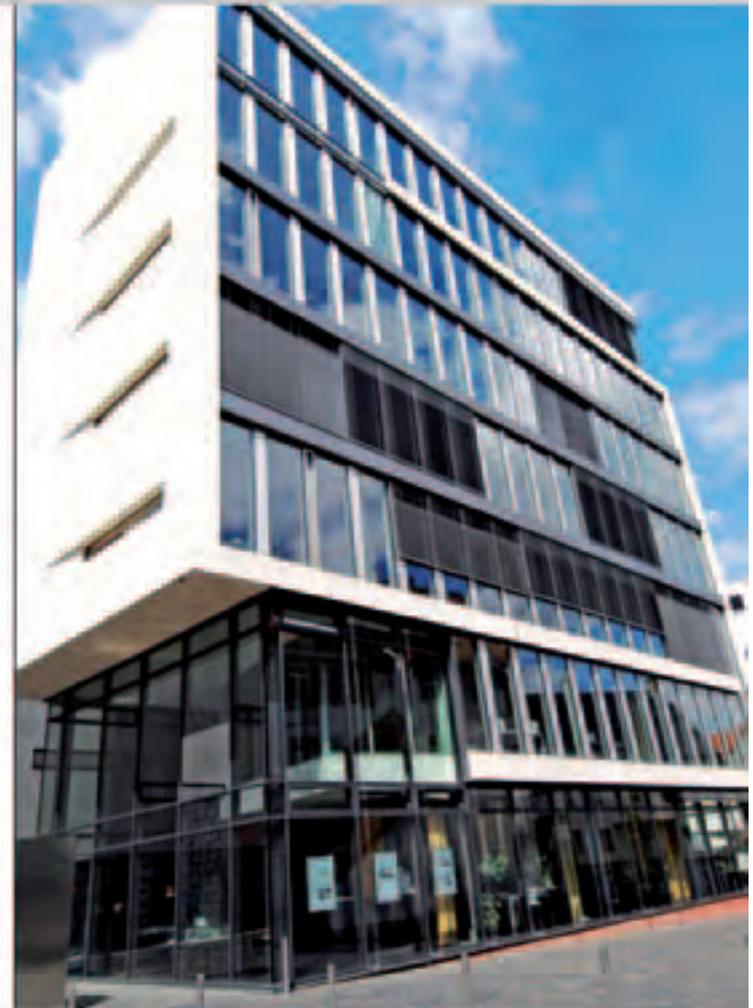
 Kreissparkasse
Tuttingen

Der Erweiterungsbau erinnert in seiner Form mit runden Gebäudekanten an das Sparkassen-Logo und fügt sich städtebaulich hervorragend in die Umgebung ein. In der Ansicht sind das offene Parkdeck und die Anbindung an das bestehende Gebäude in der Bahnhofstraße dargestellt. Im Hintergrund ersteckt sich der Veranstaltungsbereich in Richtung Ludwig-Uhland-Realschule.

Masterplan 2025: Wir sind dabei!

Deshalb: Vertrauen Sie in allen Fragen beim Planen, Bauen und Wohnen auf die Erfahrung und das Können der WOHNBAU.

- Stadtgestaltung
- Projektentwicklung
- Attraktive Mietwohnungen
- Moderne Eigentumswohnungen
- Architekturleistungen aller Art
- Individuell geplante Einfamilienhäuser
- Qualifizierte Planung und Baubetreuung
- Professionelle Sanierungen
- Funktionale Gewerbeobjekte



DIE WOHNBAU

Die Wohnbau | Tuttlinger Wohnbau GmbH | In Wöhrden 2 - 4 |
78532 Tuttlingen | Tel.: 0 74 61 / 17 05 0 | Fax: 0 74 61 / 17 05 25 |
www.wohnbau-tuttlingen.de | info@wohnbau-tuttlingen.de



Lebensqualität für unsere Stadt

Ob Freizeitspaß im TuWass oder Licht und Wärme in den eigenen vier Wänden - die SWT versorgen Tuttlingen mit allem, was das Leben angenehm macht.

Und weil wir auch zukünftig eine lebenswerte Stadt wollen, unterstützen wir den Masterplan Tuttlingen 2025.

TuWass
TUTTLINGER WASSERWELT

swt
stadtwerke tuttlingen gmbh

Surgical Innovation *is our Passion.*

Wir können alles.
Außer Stillstand.

Innovativ, investitionsfreudig, wachstumsorientiert: Die mittelständische Unternehmensgruppe KLS Martin entwickelt umfassende medizintechnische Problemlösungen. Sie entstehen in enger Zusammenarbeit mit den Anwendern, und überzeugen Chirurgen und medizinisches Fachpersonal durch ihren Innovationsgrad und signifikante Praxisvorteile. Vor allem aber dienen sie Patienten zur Wiederherstellung ihrer Gesundheit.

KLS Martin erwirtschaftet rund 75 Prozent des Umsatzes in den Auslandsmärkten, davon rund zwei Drittel in Europa. Die Gruppe ist mit eigenen Tochter- und Partnerunternehmen in den USA, Russland, China, Japan, Dubai/VAE, England, Italien, Frankreich und den Niederlanden vertreten.

Worauf wir nachhaltig Wert legen.

***Auf soziale Verantwortung Ressourcen-Schonung
und Umweltverträglichkeit.***

Der respektvolle Umgang mit Menschen, Gesellschaft und Umwelt ist für uns selbstverständlich. Die große Mehrzahl unserer Produkte ist auf Wiederverwertbarkeit und jahrelange Nutzung ausgelegt. Dies schont Ressourcen und reduziert das Abfallvolumen. Bei unserer Produktion kommen umweltfreundliche und recyclebare Stoffe zum Einsatz; Energie- und Wasserverbrauch werden überwacht. In unserer größten Produktionsstätte sorgt eine Wärmerückgewinnungsanlage für einen effizienten Energiehaushalt. Diese und viele weitere Maßnahmen sind Zeichen unseres Umwelt-Engagements.

Gebrüder Martin GmbH & Co. KG - Ein Unternehmen der KLS Martin Group
Ludwigstaler Str. 132 | D-78532 Tuttlingen | Tel. +49 7461 706-0 | info@klsmartin.com

www.klsmartin.com

KLS martin
GROUP

Immer weiter, immer besser.

Hochkarätige Weiterbildung.

Mit uns zum...

- Fachwirt
- Meister
- Betriebswirt
- Bachelor of Arts



Industrie- und Handelskammer
Schwarzwald-Baar-Heuberg

AKADEMIE

www.ihkakademie-sbh.de

Impressum

Auftraggeber



Stadt Tuttlingen Baudezernat
Rathausstraße 1
D-78532 Tuttlingen

masterplan@tuttlingen.de
Telefon +49.7461.99.280
Telefax +49.7461.99.5280

Ansprechpartner
Bürgermeister Willi Kamm
Michael Herre
Karin Kohler

Auftragnehmer



AS&P - Albert Speer & Partner GmbH
Architekten, Planer
Hedderichstr. 108 - 110
D-60596 Frankfurt am Main
mail@as-p.de
Telefon +49.69.605011.0
Telefax +49.69.605011.500

Bearbeitung
Stefan Kornmann
Michael Dinter
Svenja Knuffke
Carolin Zimmer

Frankfurt am Main, Mai 2012

Der Masterplan wird unterstützt von:

Netzwerk – a B. Braun company

B|BRAUN
SHARING EXPERTISE

chiron

VB Volksbank
Donau-Neckar eG

DIE WOHNBAU

KLS martin
GROUP

STORZ
KARL STORZ – ENDOSKOPE

STORZ
Wir bauen für Sie

Verkehrsverein
Tuttingen

swt
scattwerke tuttlingen gmbh

IHK
Industrie- und Handelskammer
Tuttlingen