



UMLANDMOBILITÄT

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

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

Schnellbusverkehre sollen das schienengebundene ÖV-Angebot ergänzen.
(Expertengespräch)

Der ÖV-Anteil soll in 5 Jahren um 50% gesteigert werden.
(Gemeinderatsklausur)

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

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

2035...

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

**... IST TUTTLINGEN FÜR PENDLER EIN-
FACH MIT NACHHALTIGEN MOBILITÄTS-
ARTEN ERREICHBAR.**

**... IST DAS REGIONALE RADVERKEHRS-
NETZ DURCHGÄNGIG UND LÜCKENLOS
AUSGEBAUT.**

**... STELLEN DIE REGIONALEN PENDLER-
BAHNHÖFE ATTRAKTIVE UND GUT ER-
REICHBARE INTERMODALE VERKNÜP-
FUNGSPUNKTE IM LANDESWEITEN
SCHIENEN- UND REGIOBUSVERKEHR
DAR.**

REGIONAL VERNETZT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

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



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

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



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Angebotsverbesserung im landesweiten SPNV innerstädtisch spiegeln: Flexible Bedienformen vom Bahnhof Tuttlingen in den Schwachverkehrszeiten und ein regelmäßiger, mindestens stündlicher Takt von 5:00 bis 24:00 Uhr, wie ihn das Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg vorsieht, ist Voraussetzung für einen höheren ÖPNV-Anteil insbesondere bei Pendlern.



ÜBERÖRTLICHE RADROUTEN

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

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

RADSCHNELLWEGE / RHEIN-MAIN

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



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

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



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Radweg Richtung Neuhausen / Gewerbepark Take-Off (Trassenfindung vorantreiben, Finanzierung klären, Flächenverfügbarkeit sichern)
- > Radschnellweg Schweningen-Tuttlingen über Esslingen

INTERMODALE SCHNITTSTELLEN

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

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

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



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

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



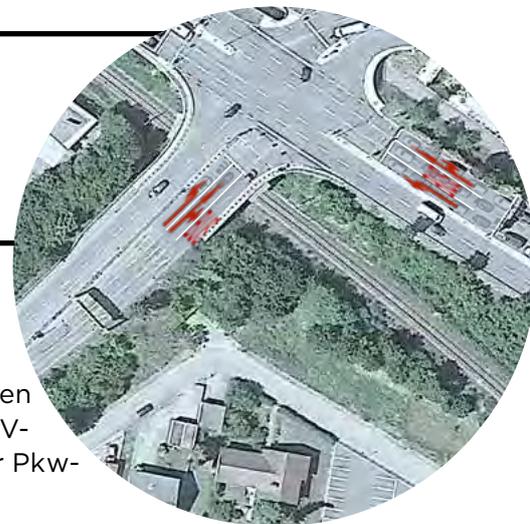
FAHRRADPARKEN AM GLEIS / TÜBINGEN

In Tübingen wurden Fahrradboxen direkt an den Gleisen eingerichtet, sodass der Umstieg zwischen Rad und Zug unmittelbar und schnell funktioniert.

Für das Fahrradparken wurde ein dezentrales Konzept entwickelt, das die Erreichbarkeit von Fahrradstellplätzen aus allen Zufahrtsrichtungen ermöglicht.

REGIOBUSLINIE SCHWENNINGEN-TUTTTLINGEN

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



AUSGANGSLAGE

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

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

MASSNAHMEN

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

