

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

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

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

STADTGESTALTUNG UND -ENTWICKLUNG

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

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

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

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



2035...

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

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

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

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

ERLEBENSWERTE INNENSTADT AN DER DONAU

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

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

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

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



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

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

AUSSENGASTRONOMIE AUF PARKSTÄNDEN / AACHEN

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



LEBENSWERTE ORTSDURCHFAHRTEN

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

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

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

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



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

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

GESTALTUNG VON ORTSDURCHFARTEN / RUDERSBERG

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

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

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



Bildquelle:
Gemeinde
Rudersberg

AS+P

VERKEHRSBERUHGTE ORTSMITTE NENDINGEN

PRIORISIERUNG: NOTWENDIG/DRINGEND EMPFOHLEN

REALISIERUNGSHORIZONT: MITTELFRISTIG

KOSTEN-WIRKUNGSGRAD: GUT

WIRKUNGSANALYSE: NICHT ERFORDERLICH

AUSGANGSLAGE

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

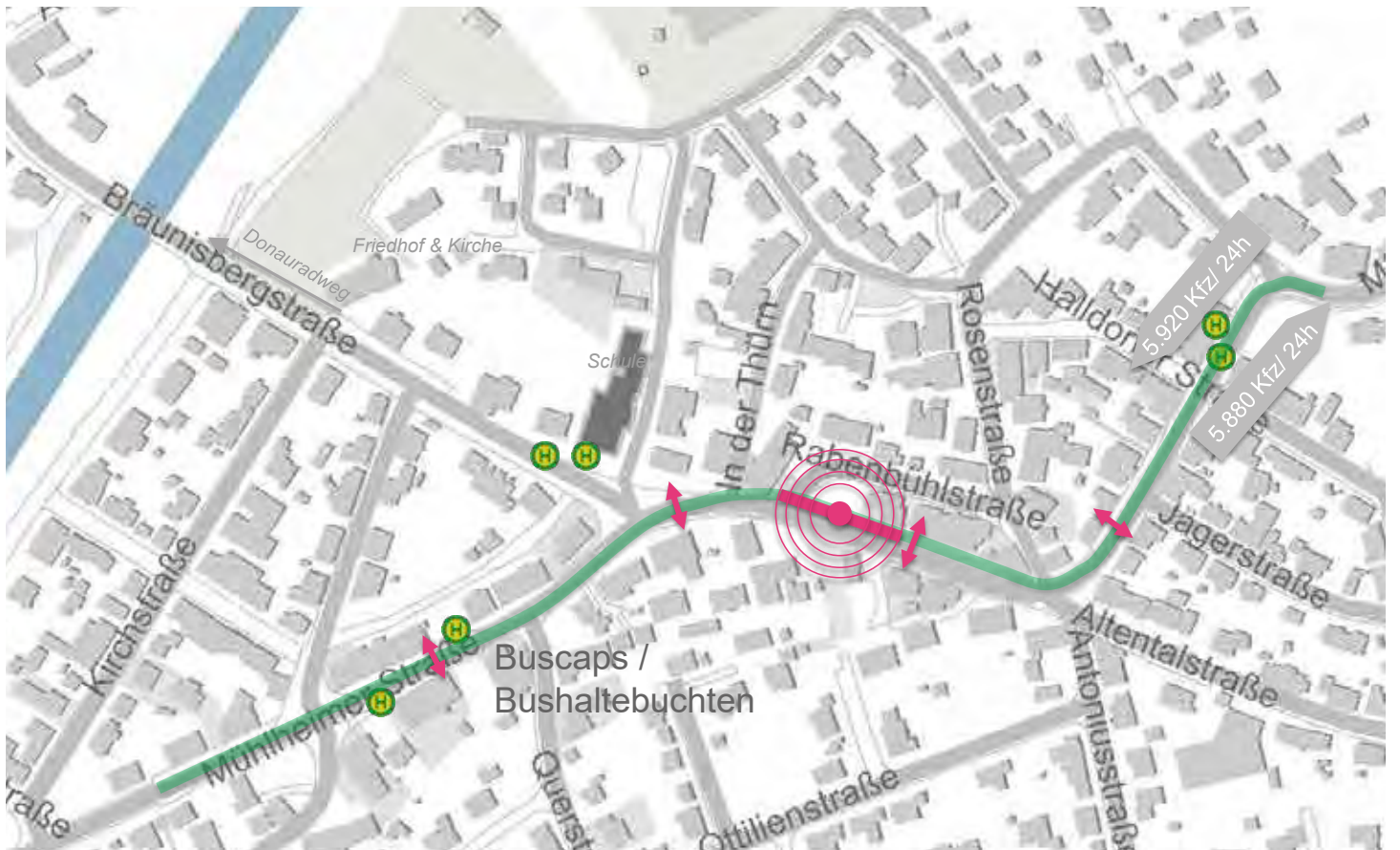
MASSNAHMEN

Verkehrliche Maßnahmen für ein stadtverträgliches und sicheres Geschwindigkeitsniveau:

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

Gestalterische Maßnahmen für mehr Aufenthaltsqualität in Ortsmitten

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



ZENTRALE AUTOARME WOHNQUARTIERE

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

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

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

MASSNAHMEN



KURZFRISTIG: SOFORT

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



MITTELFRISTIG: BIS 2030

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

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



QUARTIERSMOBILITÄT/ MANNHEIM

Auf 80 Hektar militärischer Konversionsfläche entsteht das lebendige und vielseitige Stadtquartier Spinelli, in dem Mobilitätsangebote von Anfang an mitgedacht wurden und Teil der Vermarktung bzw. der Mietverträge sind.

Der Stellplatzschlüssel wurde durch die ÖPNV-Anbindung auf 0,6-0,8 Stpl./WE (statt 1,0) reduziert. Eine qualitativ attraktives Netz für Nahmobilität, Abstellanlagen, Sharing-Angebote und Mobilitätsberatung sind ebenso Teil des Konzepts wie flächendeckende Parkraumbewirtschaftung aller öffentlicher Stellplätze auch im Umfeld. Der Erfolg dieser Angebote soll kontinuierlich evaluiert werden. Ein Grundstück für eine Quartiersgarage als Rückfallebene soll vertraglich und praktisch gesichert werden.

LEBENSWERTE QUARTIERE

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

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

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

MASSNAHMEN



KURZFRISTIG: SOFORT

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



LANGFRISTIG: NACH 2030

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

SUPERBLOCKS / BARCELONA

Im rechtwinklig aufgebauten Straßenraster von Barcelona wurden vier bzw. bis zu neun Gebäudeblocks zu jeweils einem Superblock zusammengefasst.

Die Straßen im Superblock werden verkehrsberuhigt gestaltet, notwendige Verkehre (Müllabfuhr, Anlieger etc. sind aber weiterhin möglich). Das Zentrum des Superblocks ist ein Quartiers-treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität. Der übergeordnete Verkehr fließt entlang ausgewiesener Hauptachsen um die Superblocks herum.



AUTOARMES STORZ-AREAL

EVALUATION: EMPFOHLEN
REALISIERUNGSHORIZONT: LANGFRISTIG

INFORMATION

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

ANLASS

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

MASSNAHMEN

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

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

HINWEISE / BEMERKUNGEN

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

