



Bildquelle: Stadtverwaltung Tuttlingen

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

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

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

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

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

Parken im Parkhaus muss immer günstiger sein als im Straßenraum.

Wir wollen den Mitfahreranteil deutlich erhöhen.

Wir wollen ein kostenloses Mitfahrersystem etablieren.

2035...

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

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

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

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

KFZ-VERKEHR AUF HAUPT-ACHSEN KONZENTRIERT

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



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

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



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

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



LANGFRISTIG: MASSNAHMEN NACH 2030

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



GESTEUERTER PARKSUCHVERKEHR

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



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

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



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

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

PARKRAUMMANAGEMENT UND BELEBTE ÖFFENTLICHE RÄUME / WIEN

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

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

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



EFFIZIENT GENUTZTER PARKRAUM

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

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

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

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

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





KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

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



POTENZIAL ZUR BESSEREN AUSLASTUNG / TUTTLINGEN

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

DIGITALES PARKRAUM- MANAGEMENT

PRIORISIERUNG: NOTWENDIG/DRINGEND EMPFOHLEN

REALISIERUNGSHORIZONT: KURZFRISTIG

KOSTEN-WIRKUNGSGRAD: HOCH

WIRKUNGSANALYSE: EMPFOHLEN

AUSGANGSLAGE

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

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

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



MASSNAHMEN

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

SCHNITTSTELLEN UND BEZÜGE ZU ANDEREN MASSNAHMEN

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



FLÜSSIGER KFZ-VERKEHR

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

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



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

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



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Nendinger Allee verkehrsberuhigen, sobald dort neue Nutzungen hinkommen

KFZ-HAUPTROUTEN KERNSTADT TUTTLINGEN

-  Fußgängerzone / Verkehrsberuhigter Bereich
-  KFZ-Haupttrouten

