



Bildquelle: Stadtverwaltung Tuttlingen

ÖFFENTLICHER VERKEHR

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

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

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

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

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



2035...

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

... ERWEITERN FLEXIBLE BEDIENFORMEN DAS ANGEBOT RÄUMLICH UND ZEITLICH

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

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

MASSGESCHNEIDERTER ÖPNV

Die ÖPNV-Nachfrage ist in Tuttlingen als Mittelzentrum im ländlichen Raum zu Stoßzeiten (etwa Schulbeginn) besonders hoch. Über den Tag hinweg ist sie jedoch so gering, dass ein dauerhaft attraktiver, dichter Takt auf allen Linien nicht aufrecht erhalten werden kann. Dennoch ist es notwendig, das Angebot so auszubauen, dass einerseits die attraktiven Schienenverbindungen angedient werden und andererseits die Quartiere und Arbeitsplätze kontinuierlich, auch in den Randzeiten erschlossen werden.

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



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > **Stadtbusverkehr weiter optimieren sowie das Angebot nachhaltig, umweltgerecht und kundenorientiert qualitativ erweitern.**
- > **Bedarfhaltstellen: Aussteigen am Abend überall auf Linienweg. Abends (ab 20 Uhr) halten alle Busse auf Wunsch des Fahrgastes entlang des Fahrtweges, auch zwischen Haltestellen.**
- > **Wenige ausgewählte Linien mit dichtem Takt, aber weniger dichtem Haltestellennetz.**
- > **Express-Linie mit dichtem Takt, umfassenden Bedienzeiten, wenigen attraktiven intermodalen Haltestellen und Fahrzeugen zwischen Neuhausen und Möhringen**
- > **City-Tarif einführen, der deutlich günstiger ist, als der Stadttarif (z.B. 1 € / Fahrt)**
- > **Teilnahme am City-Ticket der DB AG, um mit einer Bahnfahrkarte den örtlichen ÖPNV von und zum Bahnhof kostenlos nutzen zu können.**



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

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

FLEXIBLE ON-DEMAND DIENSTE / OFFENBACH

Die Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach bietet Kunden seit 2019 ergänzend zum regulären ÖV flexibel buchbare Fahrten an. Fahrten werden per App angefordert und so koordiniert, dass auf einer Route mehrere Fahrten abgedeckt werden. Die Fahrzeuge sind barrierefrei. So profitieren die Nutzer v. a. in Randlagen oder -zeiten. Der Fahrpreis ist in den Verbundtarif eingebunden. Er setzt sich variabel aus Grundtarif (1,60€), Komfortzuschlag (1,00€) und Entfernungspauschale (0,20€/km) zusammen.

Die Stadtwerke Osnabrück bieten einen solch flexiblen Service auch an, gehen dabei jedoch noch einen weiteren Schritt: Künftig sollen die Strecken mit autonom fahrenden Fahrzeugen bedient werden. Erste Teststrecken werden in Bad Essen erprobt. Diese Dienste sollen nicht nur den Personenverkehr stärken, sondern auch die ‚Erste und Letzte Meile‘ des Güterverkehrs abdecken.



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

ATTRAKTIVE HALTESTELLEN UND BAHNHÖFE

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



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

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



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Der Ringzug-Haltepunkt Tuttlingen Stadtmitte benötigt eine gesicherte Querungsmöglichkeit der Stuttgarter Straße. Es eignet sich eine Querungshilfe in direkter Verlängerung des Rathaussteiges kombiniert mit einem adäquaten Straßenbelag zur Verkehrsberuhigung. Die barrierefreie Verbindung zwischen Innenstadt und Nordstadt kann dann über einen Aufzug vom Bahnsteig zum Sonnenbuckel erfolgen.

Bei (langfristiger) Realisierung der Kfz-Unterführung ist auch ein Zugang von Westen aus (Poststeg) parallel zum Gleis möglich.

MOBIL- UND INFOPUNKT AM BAHNHOF / BAD KREUZNACH

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

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

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



EXPRESSBUSLINIE

PRIORISIERUNG: EMPFOHLEN
REALISIERUNGSHORIZONT: MITTELFRISTIG
WIRKUNGSANALYSE: EMPFOHLEN

AUSGANGSLAGE

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

MASSNAHMEN

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

SCHNITTSTELLEN UND BEZÜGE ZU ANDEREN MASSNAHMEN

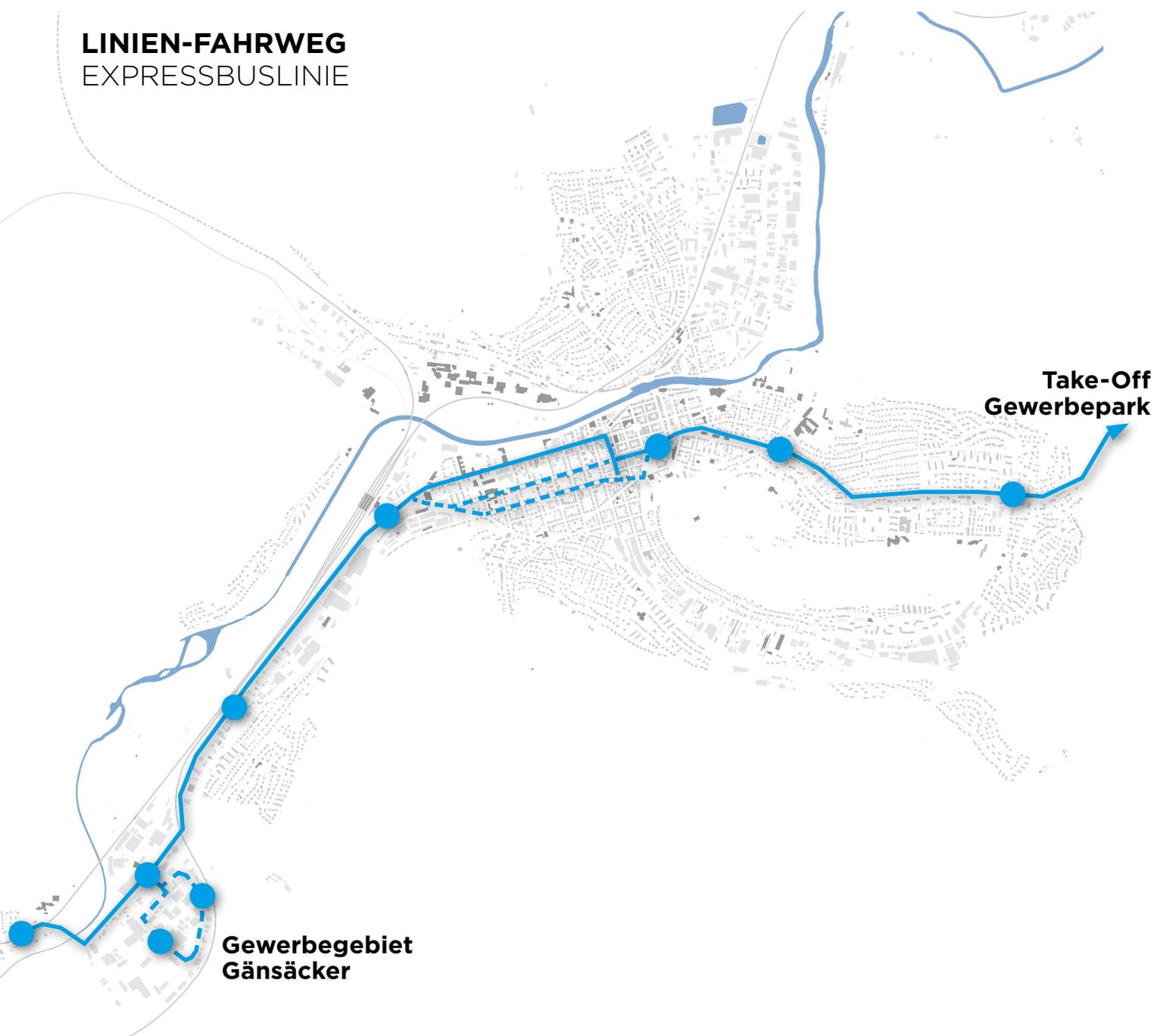
- › Attraktive Haltestellen und Bahnhöfe, Qualitätsmanagement, Kommunikation und Vertrieb, flexible On-Demand-Shuttles

HINWEISE / BEMERKUNGEN

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

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

LINIEN-FAHRWEG EXPRESSBUSLINIE



SHARING-ANGEBOTE



E-CARSHARING / GROSS-GERAU

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

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

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

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

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

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



BIKESHARING / RHEIN-NECKAR

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



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

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



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

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

KUNDENORIENTIERTES QUALITÄTSMANAGEMENT, KOMMUNIKATION UND VERTRIEB

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

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

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



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

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



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

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