

4 / STRATEGIEN UND MASSNAHMEN JE HANDLUNGSFELD

AKTIVE (NAH-) MOBILITÄTSFORMEN:

FUSS- UND RADVERKEHR

Aktive Mobilitätsformen, also das Zu-Fuß-Gehen und das Fahren mit dem Fahrrad, Pedelec oder Roller, sind eine wichtige Säule urbaner Mobilität. Sie emittieren weder Klimagase noch Luftschadstoffe oder Lärm und erfüllen so die wesentlichen Anforderungen an unsere künftige Mobilität und leisten dabei einen Beitrag zur gesellschaftlichen Gesundheit.

Im städtischen Kontext ist zudem ihr geringer Flächenverbrauch und ihr Beitrag zur Belebung von Stadträumen und öffentlichen Plätzen ausgesprochen wertvoll. Aktive Fortbewegungsmöglichkeiten garantieren unabhängige Mobilität für alle sozialen Gruppierungen oder Altersgruppen - vor dem Führerscheinbesitz ebenso wie bis ins hohe Alter hinein. Sie sind sowohl für die Nutzer wie auch für die Ersteller und Betreiber der Infrastruktur kostengünstiger als alle anderen Mobilitätsformen. Aufgrund der jahrzehntelang vorwiegend autoorientierten Verkehrsplanung gleicht der Weg zu Fuß oder mit dem Rad in Tuttlingen einem Hindernisparcours. Es besteht also Aufholbedarf und gesellschaftlicher Druck, Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer qualitätvoller und sicherer zu gestalten und bestehende Verbindungen instandzuhalten. Entsprechend ist ein strategischer Investitions- und beherzter Instandhaltungsaufwand dringend geboten.

Nahmobilitätsförderung ist auch deshalb voranzutreiben, weil aktive Mobilität im Verbund mit ÖPNV und Carsharing die Stärken des Umweltverbundes weiter erhöht.

Ein gut ausgestattetes, lückenloses Fuß- und Radwegenetz hilft, kurze innerstädtische Autofahrten zu vermeiden. Das ist wichtig, denn in diesem Entfernungsbereich sind Emissionen und Kraftstoffverbrauch vergleichsweise hoch. Um Fußgängern und Radfahrern jeder Altersgruppe sichere und möglichst komfortable Routen und Verbindungen anbieten zu können, sollen Wegenetze entstehen, die auf Haupttrassen herausragende (über die Regelwerke hinausgehende) Standards in Bezug auf Sicherheit, Wegweisung und Querungsstellen erfüllen. Eine Priorisierung der Städtereinigung (Laub) und des Winterdienstes auf solchen Hauptverbindungen soll ein wetterunabhängiges und sicheres Unterwegssein ermöglichen.

Wir wollen den mit Bürgerbeteiligung verorteten Handlungsbedarf für Fußgänger und Radfahrer bis Ende 2022 zu 50% behoben haben und bis Ende 2024 zu 100%.
(Bürgerforum)

Wir wollen die Fuß- und Radwege endlich räumlich voneinander trennen.
(Bürgerforum, Expertengespräche)

Wir wollen eine regelmäßige Instandhaltung von Fuß- und Radwegen: (Radwege-)Achsen werden alle 5 Jahre, Quartiere alle 10 Jahre modernisiert.
(Bürgerforum)

2035...

...IST TUTTLINGEN EINE NAHMOBILE STADT DER KURZEN WEGE.

...SIND FUSS- UND RADROUTEN ATTRAKTIV, DURCHGÄNGIG, SICHER UND MÖGLICHST RÄUMLICH VONEINANDER GETRENNT.

...IST DIE QUERUNG VON STRASSEN UND KREUZUNGEN ÜBERALL SICHER MÖGLICH.

SICHERES UND ATTRAKTIVES HAUPTFUSSWEGENETZ

Straßenraumgestaltung zugunsten der Nahmobilität ist nicht nur verkehrlich, sondern auch städtebaulich und sozial von Bedeutung. Eine gelungene Gestaltung ist jedoch mit Kosten verbunden und kann kurzfristig nicht flächendeckend realisiert werden. Daher ist wichtig, auch für den Fußgängerverkehr Vorrangrouten zu definieren.

Kriterien für die Definition solcher Routen sind die Lage von Quellen und Zielen: neben den Wohngebieten, den großen Arbeitgebern und der Innenstadt auch Schulen, Sportanlagen, Haltestellen/ Bahnhöfe und sonstige öffentliche Einrichtungen und Freiräume. In Wohngebieten spielt auch die Dichte und die damit zu erwartende Frequenz eine Rolle.

Vorrangrouten für den Fußverkehr sollen bevorzugt und unabhängig von ohnehin anstehenden Straßenbaumaßnahmen ausgebaut werden und hohe Standards hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität erfüllen. Hierfür sind folgende Aspekte wichtig:

Attraktivität

- › Mindestbreite der Gehwege als Planungsziel
- › generelles Verbot von Gehwegparken, falls erforderlich unterstützt durch bauliche Maßnahmen (Bordsteinhöhe, Poller)
- › generelle Trennung von Fuß- und Radverkehr auf Vorrangnetzen - wo nötig auf Kosten des ruhenden Verkehrs oder (im Einzelfall) Reduktion von Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr,
- › Beleuchtung, Bepflanzung, Barrierefreiheit (abgesenkte Bordsteine) und Sitzmöglichkeiten entlang der Strecke (Sitzrouten)

Betrieb und Sicherheit

- › prioritärer Räumdienst im Herbst und Winter, kontinuierliche und kurzfristige Mängelbeseitigung und Instandhaltung
- › Verbesserung der Einsehbarkeit an Querungsstellen, Querungshilfen wo erforderlich und kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

SITZROUTEN / BAYREUTH

Entlang von Fußverkehrsachsen werden in regelmäßigen Abständen feste Sitzgelegenheiten installiert oder zugänglich gemacht. So erhöht sich der Aktionsradius für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen und die Aufenthaltsqualität wird gesteigert. Klassische Bänke kommen dazu infrage, aber auch Sitzwürfel oder künstlerisch gestaltete Elemente sowie Spielobjekte. Eine Kooperation mit Einzelhandel und Gastronomie bietet sich an (ohne Verzehrszwang).



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Erarbeitung eines Fußverkehrskonzeptes, das das gesamte Stadtgebiet berücksichtigt.
- > Priorität haben Wege aus allen Quartieren in die Innenstadt, Wege zwischen Parkhäusern und Fußgängerzone, Wege zu wichtigen ÖPNV-Haltestellen, insbesondere der neuen Ringzughaltestelle Innenstadt, Schulwege und Wege zu Freizeiteinrichtungen.
- > Aufbau und Bewerbung einer Online-Plattform, auf der Fußgänger auf einfache Weise bauliche und betriebliche Mängel auf einer Karte verorten und Bilder hochladen können (Mängelmelder)
- > Beschluss eines jährlichen Budgets für bauliche und betriebliche Maßnahmen und von Mindeststandards



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Hauptfußwegenetz kontinuierlich ausbauen, pflegen und instandhalten.

FUSSGÄNGERFREUNDLICHE QUERUNGEN

Fehlende sichere Quermöglichkeiten sind eines der Haupthindernisse der Nahmobilität in Tuttlingen und neben dem gemischten Fuß- und Radverkehr der bei der Haushaltsbefragung am häufigsten genannte Mangel. Dies betrifft nicht nur Hauptverkehrsstraßen, an denen es trotz Lichtsignalanlage vielerorts nicht in allen Zufahrtsstraßen Fußgängerfurten gibt. Auch in Wohngebieten erschweren große Fahrbahnbreiten das sichere Queren. Insbesondere Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen sind beim Queren der Straßen gefährdet, weil parkende Fahrzeuge den Weg bzw. die Sicht versperren oder Bordsteine mit dem Rollstuhl oder dem Kinderwagen schlecht zu überwinden sind. Es ist daher eine der dringlichsten Aufgaben, die Quersituationen für Fußgänger zu verbessern.



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Halteverbot und Abpollern von Kreuzungsbereichen in Bereichen hohen Parkdrucks z.B. in der südlichen Innenstadt, um Sichtbeziehungen zu verbessern
- > Einengen von Kreuzungsbereichen durch Gehwegnasen und Sperrflächen in Wohngebieten mit großen Kreuzungsflächen und Tempo 30
- > Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) an Tempo 50-Straßen abseits von LSA (Abwägung ÖPNV)
- > Mittelinseln und Mittelstreifen (Gehwegausweitungen) an Hauptverkehrsstraßen mit mind. 8m Fahrbahnbreite, 2-Richtungsverkehr und geringem Querungsbedarf
- > Kurze Wartezeiten bei Grünanforderung an Lichtsignalanlagen bzw. generelles Fußgängergrün bei jedem Umlauf an allen LSA (hoher Handlungsbedarf laut Haushaltsbefragung am ZOB, Kaiserstraße/Zeughausstraße, Neuhauser Straße/Alleenstraße, Neuhauser Straße/Zeppelinstraße, Kronenstraße/Uhlandstraße, B311/Keltenstraße/Gänsäcker, Stuttgarter Straße/Untere Hauptstraße)

SICHERE QUERUNGEN / FRANKFURT

In Frankfurt/Main werden Einsehbarkeiten in Kreuzungsbereichen sukzessive verbessert. Dazu werden Fahrradbügel und Markierungen angebracht, die das ‚wilde‘ und unerlaubte Parken im Kreuzungsbereich – hier an einem Spielplatz – verhindern.



AUFGEWEITETE MITTELSTREIFEN / DÜSSELDORF

In Düsseldorf wurde im Verlauf einer Einkaufsstraße der Mittelstreifen so aufgepflastert, dass er einerseits die Fahrbahnbreite einengt und so zur Geschwindigkeitsreduktion beiträgt. Andererseits können Fußgänger nun die Straße auf ganzer Länge an jeder Stelle queren.



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

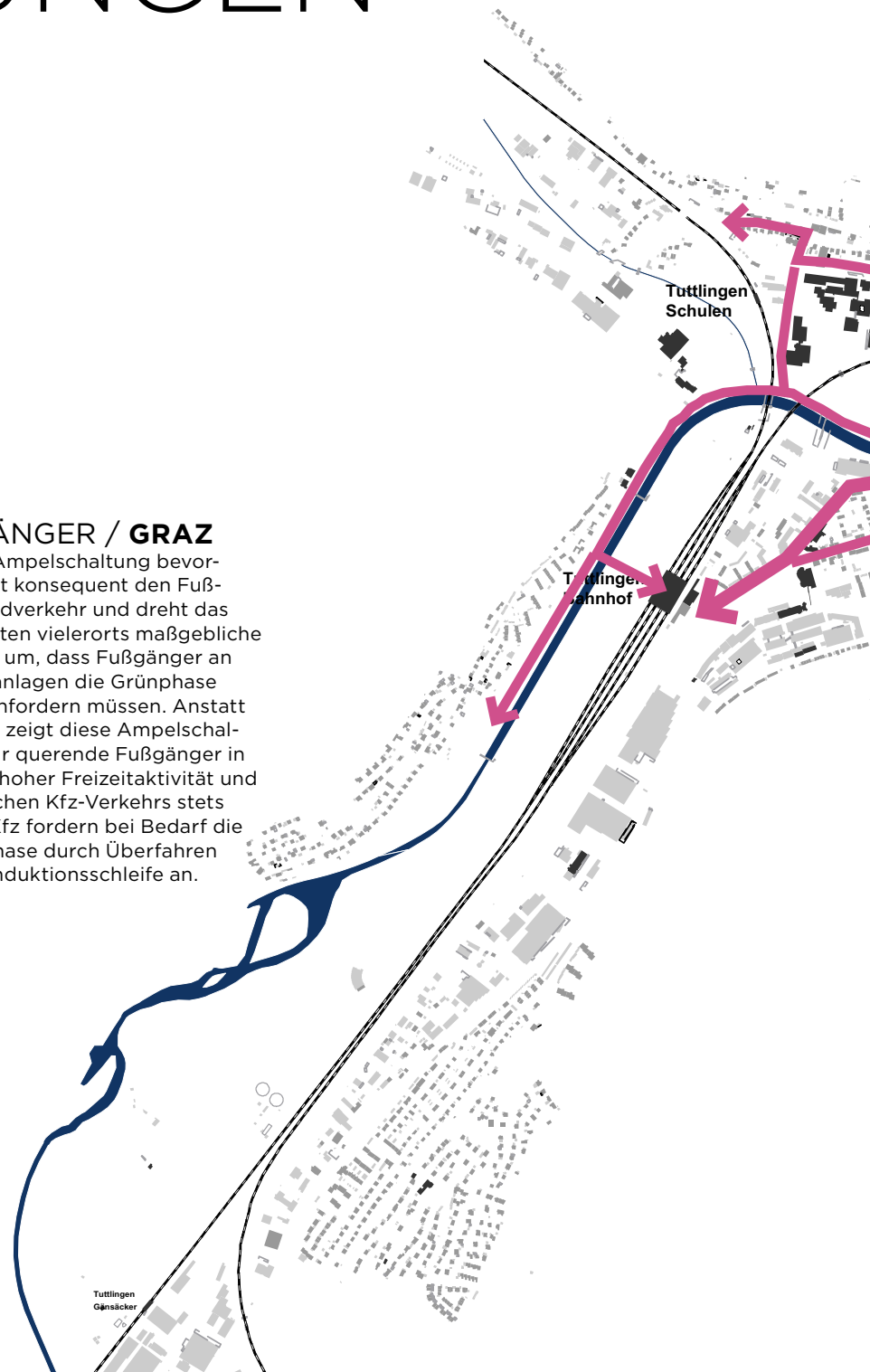
- > Ergänzung fehlender Fußgängerfurten an LSA (siehe Plangrafik)
- > Aufgepflasterte Mittelstreifen als Querungshilfen an Straßen mit Quellen und Zielen entlang des Straßenverlaufs (z.B. Gastronomie und Einzelhandel) oder zum Verhindern von Überholvorgängen (Weimarstraße Radverkehr, Bahnhofstraße vor Stadtgarten ÖPNV)

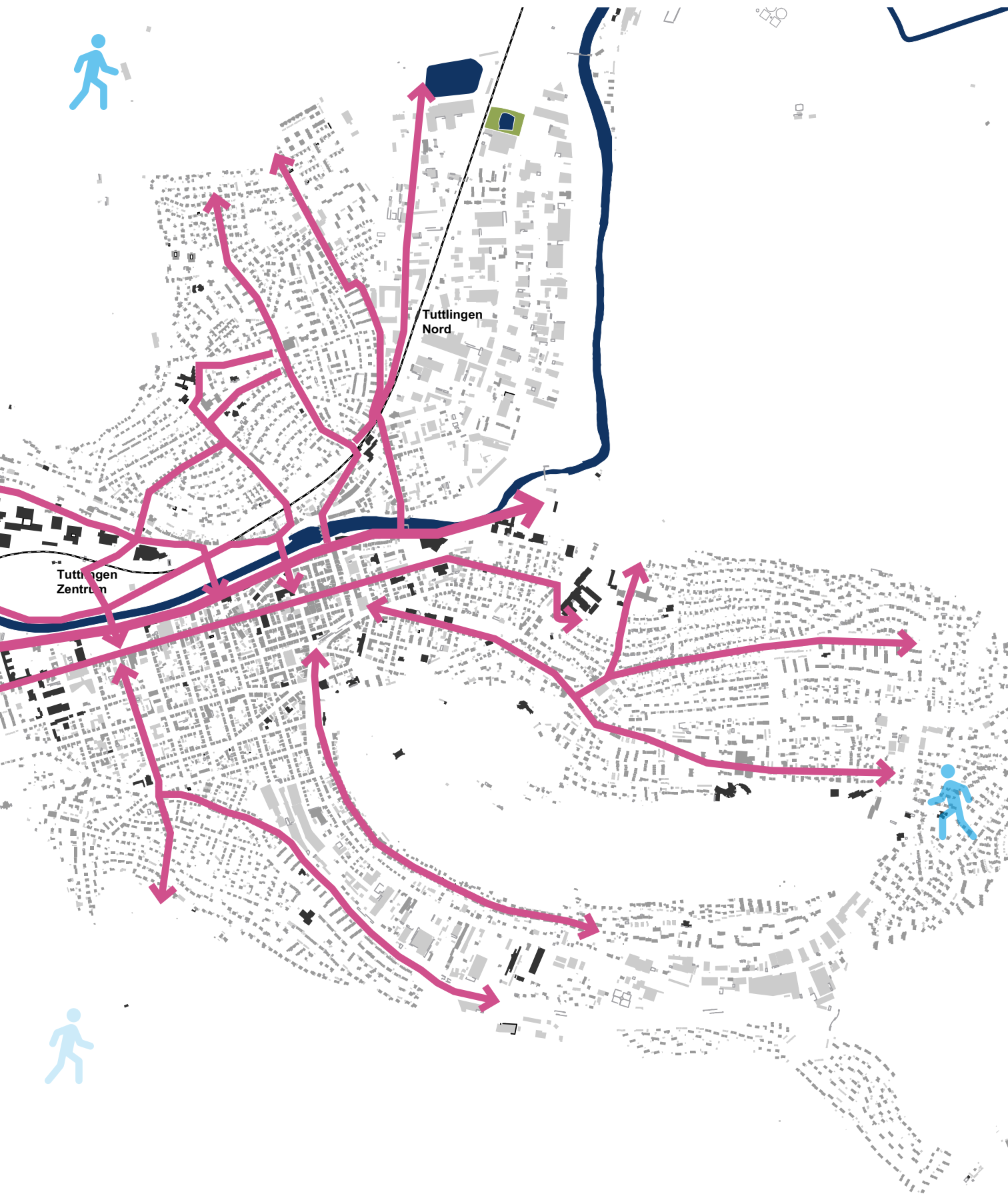
WICHTIGE FUSSWEGE- BEZIEHUNGEN



DAUERGRÜN FÜR FUSSGÄNGER / **GRAZ**

Diese Ampelschaltung bevorzugt konsequent den Fuß- und Radverkehr und dreht das ansonsten vielerorts maßgebliche Prinzip um, dass Fußgänger an Signalanlagen die Grünphase aktiv anfordern müssen. Anstatt dessen zeigt diese Ampelschaltung für querende Fußgänger in Zeiten hoher Freizeitaktivität und schwachen Kfz-Verkehrs stets grün. Kfz fordern bei Bedarf die Grünphase durch Überfahren einer Induktionsschleife an.





QUERUNGSSTELLEN HANDLUNGSBEDARF

AUS HAUSHALTSBEFRAGUNG UND ORTSBEGEHUNG



**Gewerbegebiet
Gänsäcker**



-  Querungsstelle an Hauptverkehrsstraße
-  Furt an LSA
-  Querungsstelle an Haltestelle
-  Einengung Kreuzungsbereich
-  sichere Querung am Kreisverkehr
-  Längsqueren



QUERUNGEN BALINGER STRASSE

PRIORISIERUNG: NOTWENDIG/DRINGEND EMPFOHLEN
REALISIERUNGSHORIZONT: MITTELFRISTIG
WIRKUNGSANALYSE: EMPFOHLEN

Verbesserung der Quermöglichkeiten in der Balinger Straße Höhe Nettomarkt / Bushaltestelle und langfristige Aufwertung zu einem Quartierstreffpunkt:

Im zentralen Bereich der Balinger Straße befinden sich ein kleines Quartierszentrum und eine Bushaltestelle. Dem damit verbundenen Fußgängeraufkommen wird die Straße in ihrer heutigen Gestaltung nicht gerecht. Die einmündenden Straßen haben im Kreuzungsbereich eine zu große Verkehrsfläche, Querungshilfen an den Bushaltestellen fehlen und der Straßenraum lädt durch Übersichtlichkeit und Vorfahrtsregelung zum schnellen Fahren ein.

MASSNAHMEN

- > **Einengung großflächiger Kreuzungsbereiche**
- > **schnelles Fußgängergrün auf Anforderung an bestehender signalisierter Querung**
- > **Querungsstelle (Zebrastreifen mit Mittelinsel), die einen sicheren Zugang zur Haltestelle schafft und ein Überholen des haltenden Busses verhindert**
- > **Attraktive, gut beleuchtete Bushaltestelle mit überdachten Sitzmöglichkeiten, ebenem Einstieg (derzeit Bordstein zu Parkstreifen zu überwinden, Altglascontainer, wenig ansprechendes Umfeld)**
- > **Fahrradabstellanlagen an der Haltestelle**

SCHNITTSTELLEN UND BEZÜGE

Expressbuslinie, Fußgängerfreundliche Querungen, Attraktive Haltestellen und Bahnhöfe

HINWEISE / BEMERKUNGEN

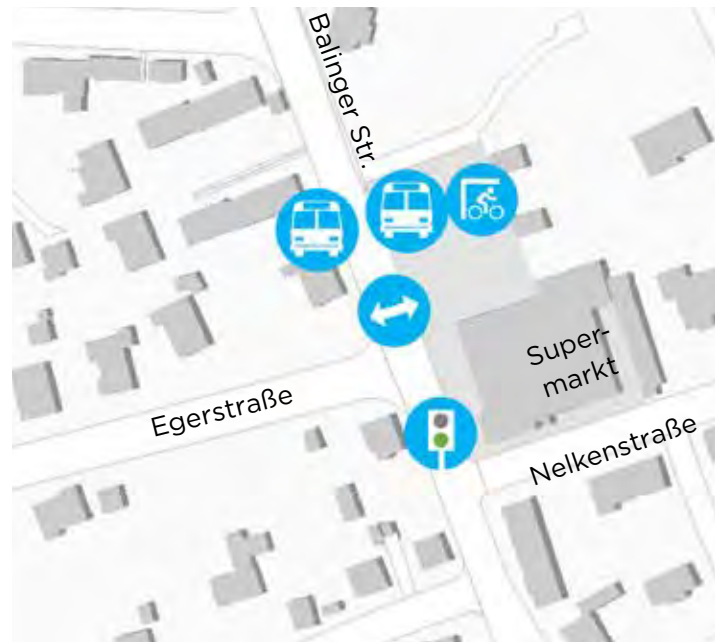
Langfristig ist es erstrebenswert, Pkw-Stellplätze auf dem Parkplatz zugunsten alternativer Mobilitätsangebote umzuwandeln (bspw. Carsharing) und den Bereich um den Supermarkt zu einem attraktiven Quartierstreffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität umzugestalten.

SITUATION VOR ORT



Aufgepflasterte Einengung der Einmündung
(BEISPIEL)

MÖGLICHE MASSNAHMEN



Aufwertung Bushaltestelle
(BEISPIEL)

GEPFLEGTE UND SICHERE TREPPEN UND RAMPEN

Treppen und Rampen ermöglichen in Tuttlingen direkte fußläufige Verbindungen trotz der teils starken Topografie, oft abseits des Verkehrs. Bestehende Treppen und Rampen müssen vor allem betrieblich (Bauunterhaltung, Winterdienst) hohen Sicherheitsanforderungen gerecht werden. Neue Verbindungen oder Sanierungen sollten stets barrierefrei geplant werden.

Treppen und Rampen für den Fuß- und Radverkehr sollen ...

gut ausgeleuchtet, sicher und ansprechend gestaltet sein und bevorzugt gepflegt und instand gehalten werden (Beseitigung von Mängeln, Laub, Winterdienst)

Aufstiegshilfen anbieten: Sitzmöglichkeiten unterwegs, Rolltreppen und Aufzüge ermöglichen barrierefreie Auf- und Abstiege.



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Zustand der bestehenden Treppen und Rampen erfassen, Mängel beseitigen, Instandhaltung kontrollieren
- > Bevorzugten Herbst- und Winterdienst organisieren



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Aufstiegshilfen und Sitzmöglichkeiten installieren an folgenden Stellen im Stadtgebiet (Auswahl)
 - > Sonnenbuckel
 - > Mohlstraße / Stuttgarter Straße - Himmelstreppe
 - > Treppe / Aufstiege zum Klinikum Neuhauser Straße / Zeppelinstraße, Schlöbleweg / Klinikum
 - > Möhringer Vorstadt: Donaueschinger Straße / Unter Jennung / Heiligental
 - > Ehem. Fußweg zwischen Ettlensgart und dem Abstieg zum Tierheim (wieder herstellen)



AUFZÜGE UND ROLLTREPPEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM / VITORIA-GASTEIZ

In der Altstadt von Vitoria-Gasteiz (Spanien) gilt ein Fahrverbot für private Pkw. Höhenunterschiede können mittels teils überdachten Rolltreppen oder Aufzügen überwunden werden.

Seit 2008 wird der „nachhaltige Mobilitätsplan“ sukzessive umgesetzt: Straßenbahnen fahren nun auf zuvor mehrspurigen Straßen, die auf maximal eine Kfz-Spur je Richtung beschränkt wurden. Gleichzeitig wurden Geh- und Radwege verbreitert. Heute ist die Stadt so attraktiv, dass mehr Menschen in die Altstadt kommen, sie sich länger dort aufhalten, die Umsätze der Einzelhändler und Gastronomen gestiegen sind.

KONTINUIERLICH ERGÄNZTE RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Dass Radfahren in Tuttlingen attraktiv und trotz der teils hügeligen Landschaft möglich ist, zeigt sich alljährlich beim sowohl bei Schülern als auch Pendlern beliebten Stadtradeln. Die Notwendigkeit von sicheren und durchgängigen Verbindungen ist in Tuttlingen gesellschaftlich und politisch anerkannt. Die Trennung von Fuß- und Radverkehr erhöht die Sicherheit für beide Zielgruppen und hilft, Konflikte zu vermeiden.

Ebenso wichtig ist aber auch, planerisch bzw. politisch dem Radverkehr Priorität ggü. dem MIV einzuräumen, wo es aufgrund des begrenzten Straßenraums erforderlich ist. Das kann sowohl den ruhenden Verkehr betreffen, als auch die Anzahl der Fahrspuren oder die Bevorrechtigung in Kreuzungsbereichen.

Um den Radverkehr strategisch und langfristig zu fördern, ist ein flächendeckendes Angebot von sicheren Verbindungen im Hauptstraßennetz essenziell. Diese sehr langfristige Aufgabe sollte bei jeder Straßenbau-Maßnahme Priorität haben. Dabei gilt, die aktuellen Prinzipien und standardisierten Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg bei allen anstehenden Sanierungs- und Umbaumaßnahmen anzuwenden.

MUSTERLÖSUNGEN

Die Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg geben standardisierte Beispiele baulicher Anlagen und Markierungen für den Radverkehr. Damit erleichtern sie die Planung vor Ort und unterstützen durch landesweit einheitliche Umsetzung die Akzeptanz und Verständlichkeit.



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Räumliche Trennung von Fuß- und Radverkehr – wo hierfür erforderlich – Stellplätze umwandeln
- > Schaffung von Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen auch unabhängig von den definierten Vorrangrouten
- > Sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr
- > Radverkehrsinfrastruktur an signalisierten Knotenpunkten (vorgezogene Aufstellflächen, direktes oder indirektes Linksabbiegen, Grünpfeil zum freien Rechtsabbiegen)



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Schließen von Netzlücken (wo möglich Radfahren gegen die Einbahnstraße)

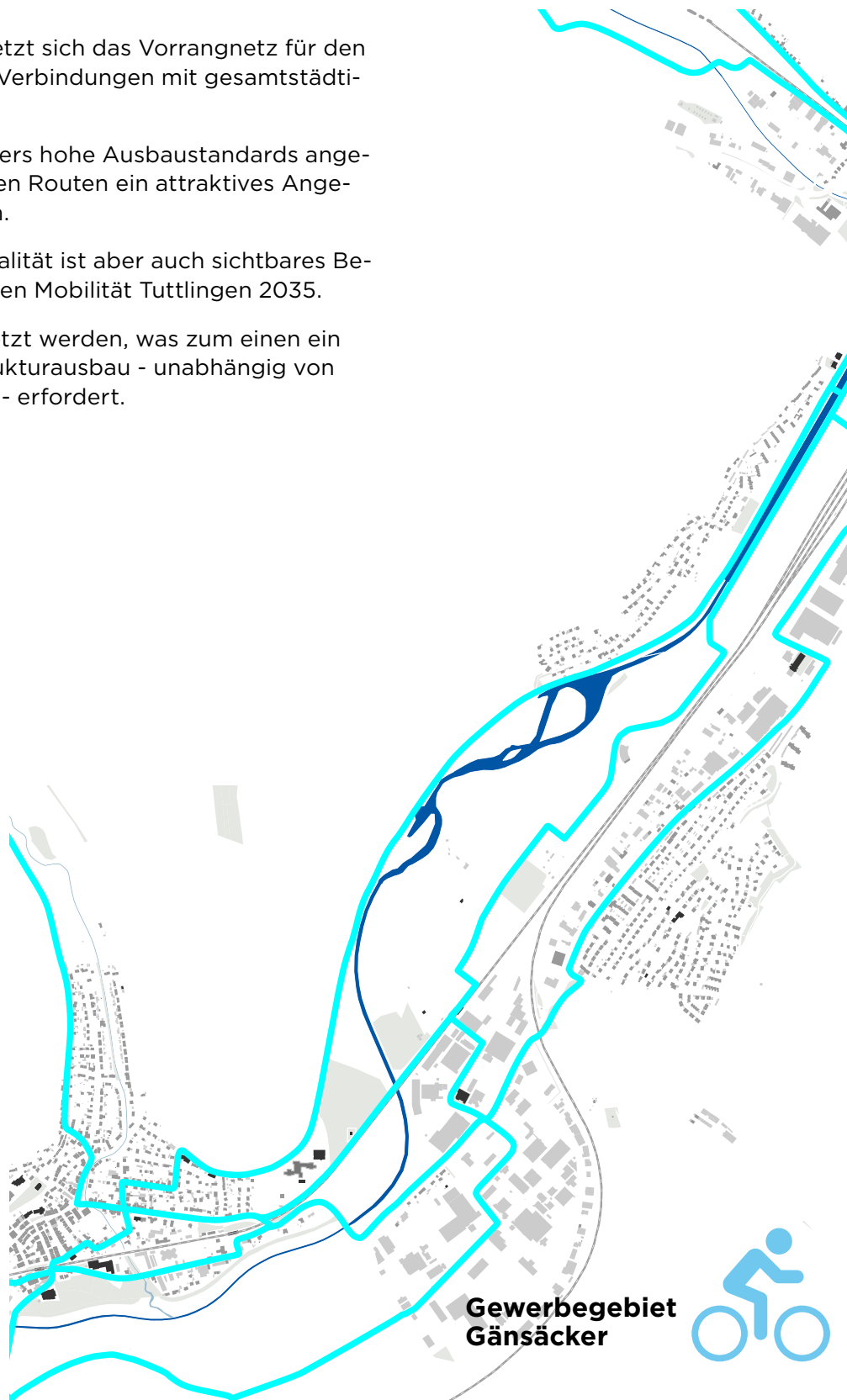
PLANUNG UND BAU VORRANGNETZ RADVERKEHR

Ähnlich wie das Hauptfußwegenetz setzt sich das Vorrangnetz für den Radverkehr aus besonders wichtigen Verbindungen mit gesamtstädtischer Bedeutung zusammen.

Auf dem Vorrangnetz werden besonders hohe Ausbaustandards angesetzt. Dadurch wird auf den wichtigsten Routen ein attraktives Angebot zum Umstieg aufs Rad geschaffen.

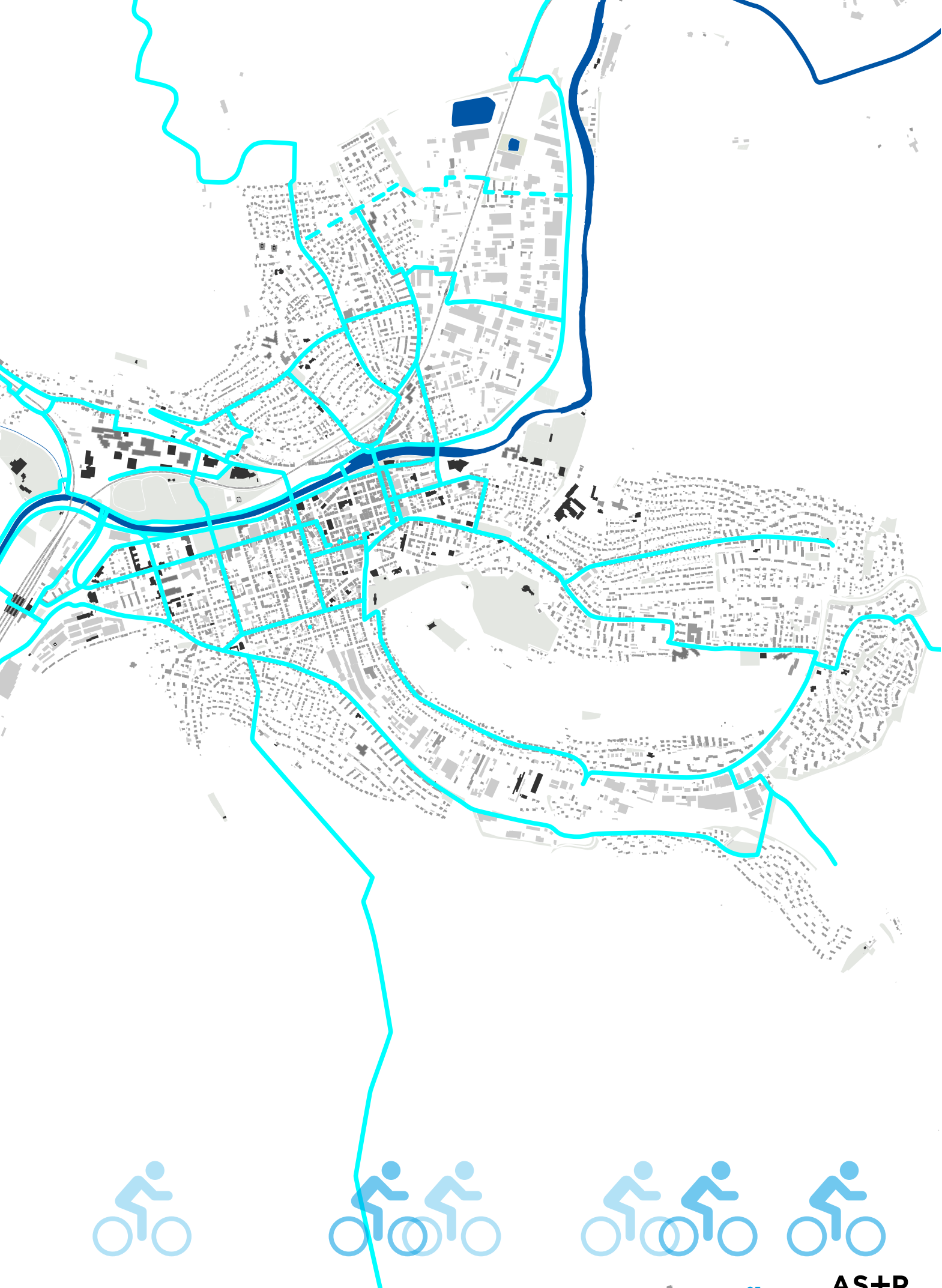
Das Vorrangnetz mit seiner hohen Qualität ist aber auch sichtbares Bekenntnis zum Leitbild einer nachhaltigen Mobilität Tuttlingen 2035.

Das Vorrangnetz soll prioritär umgesetzt werden, was zum einen ein regelmäßiges Budget für den Infrastrukturausbau - unabhängig von anstehenden Straßenbaumaßnahmen - erfordert.



Gewerbegebiet
Gänsäcker





Dem Radverkehr ist auf einem definierten Vorrangnetz planerisch und politisch Priorität ggü. dem MIV einzuräumen. Das kann sowohl den ruhenden Verkehr betreffen, als auch die Anzahl der Fahrspuren oder die Bevorrechtigung in Kreuzungsbereichen.

Das Vorrangnetz sollte die Stadtteile und Arbeitsplatzschwerpunkte mit dem Bahnhof und der Innenstadt verbinden und damit sowohl für Bewohner als auch für Pendler komfortabel nutzbar sein. Kleinteilig sollten Schulen und Freizeiteinrichtungen angebunden sein.

Grundlage zur Definition des Vorrangnetzes sind die prioritären Radrouten, die 2018 von Rapp Trans AG im Auftrag der Stadt Tuttlingen im Radverkehrsplan definiert wurden. Ergänzt wurden diese um

- › eine Ost-West Verbindung zwischen dem Gewerbegebiet und dem Wohngebiet Tuttlingen Nord in Höhe des Bahnhofs Tuttlingen Nord
- › eine höhere Priorisierung der Nord-Süd-Achsen Kaiserstraße und Werderstraße in der südlichen Innenstadt
- › eine Ost-West-Verbindung zwischen der geplanten Rad-Vorrangroute Ost in der Uhlandstraße und der Bahnhofstraße / Weimarstraße

- › einen fahrradfreundlichen Stadteingang über Groß Bruck, Untere Hauptstraße, Am Seltenbach
- › langfristig bei Bau des Ringzug-Haltepunktes „Innenstadt“ eine Verbindung zur Stuttgarter Straße, um in Richtung Nordstadt den geplanten Aufzug nutzen zu können.

Das aktualisierte Vorrangnetz sollte stets an aktuelle Entwicklungen (z.B. neuer Haltepunkt Innenstadt) angepasst und anhand empirischer Erhebungen überprüft und detailliert werden.

Auf dem Vorrangnetz nutzt der Radverkehr grundsätzlich die Fahrbahn, wird sichtbar und sicher geführt und soweit wie möglich bevorzugt. Auch hier kommen die standardisierten Musterlösungen des Landes grundsätzlich zur Anwendung.

Im Betrieb sollte das Vorrangnetz bevorzugt geräumt, gepflegt und instand gehalten werden (Glascherben, Grünschnitt, Laub, Winterdienst, Oberflächen und Markierungen regelmäßig prüfen und erneuern/ sanieren).



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Radverkehrskonzept erarbeiten, das das Vorrangnetz anhand von empirischen Radverkehrsdaten prüft und die abschnittswise Ausbaustandards detailliert.
- > Pop-Up Radweg temporär auf einer ausgewählten Route umsetzen (z.B. mittels Leitkegeln, rotem Teppich o.ä. zum Weltfahrradtag)
- > Aufbau und Bewerbung einer Online-Plattform, auf der Radfahrer auf einfache Weise bauliche und betriebliche Mängel auf einer Karte verorten und Bilder hochladen können (Mängelmelder)
- > Beschluss eines jährlichen Budgets zum Ausbau des Vorrangnetzes und für betriebliche Maßnahmen
- > Vorrangroute Nordstadt umsetzen
- > Hauptradwegenetz kontinuierlich ausbauen, pflegen und instandhalten



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Vorrangroute Ost (Uhlandstraße) umsetzen
- > Lösung für die Radverkehrsführung im Bereich ZOB und Anbindung Fahrradstraße Uhlandstraße an die Innenstadt finden





RAD-VORRANGROUTE OST

PRIORISIERUNG: NOTWENDIG/DRINGEND EMPFOHLEN
REALISIERUNGSHORIZONT: MITTELFRISTIG
WIRKUNGSANALYSE: EMPFOHLEN

SITUATION

Die Vorrangroute verbindet die östlichen Stadtteile mit der Innenstadt und verläuft entlang wichtiger sozialer Einrichtungen (Altenzentrum St. Anna, J.P.-Hebel-Schule, Friedhof, Ärztehaus, Fachhochschule, Karlsschule bis hin zum ZOB) und ist damit eine der wichtigsten Radverbindungen der Stadt. Die Route kreuzt zudem stark frequentierte Hauptverkehrsstraßen, für die es gilt, adäquate und der Stellung des Rad- und Fußverkehrs entsprechende Querungen zu ermöglichen.

MASSNAHMEN

- > Ausweisung als Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) und Vorrangbeschilderung (Zeichen 301/306)
- > Aufwertung der Unterführung Uhlandstraße
- > Fuß- und radverkehrsfreundliche Gestaltung des Knotenpunktes Neuhauser Str. / Uhlandstraße / Kronenstraße inklusive Anpassung der LSA-Steuerung
- > Fußgängerfreundliche Einengung der Einmündungsbereiche
- > Markierung vorgezogener Aufstellbereiche an Knotenpunkten
- > Im Streckenverlauf ISO-Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen als Hinweis auf die Fahrgasse für den Radverkehr
- > Fahrradanhängerbügel auf der Fahrbahn ersetzen Kfz-Stellplätze, insbesondere an Sonderzielen
- > Maßnahmen zur Freihaltung der Sichtbeziehungen, insbes. Stellplätze ersetzen

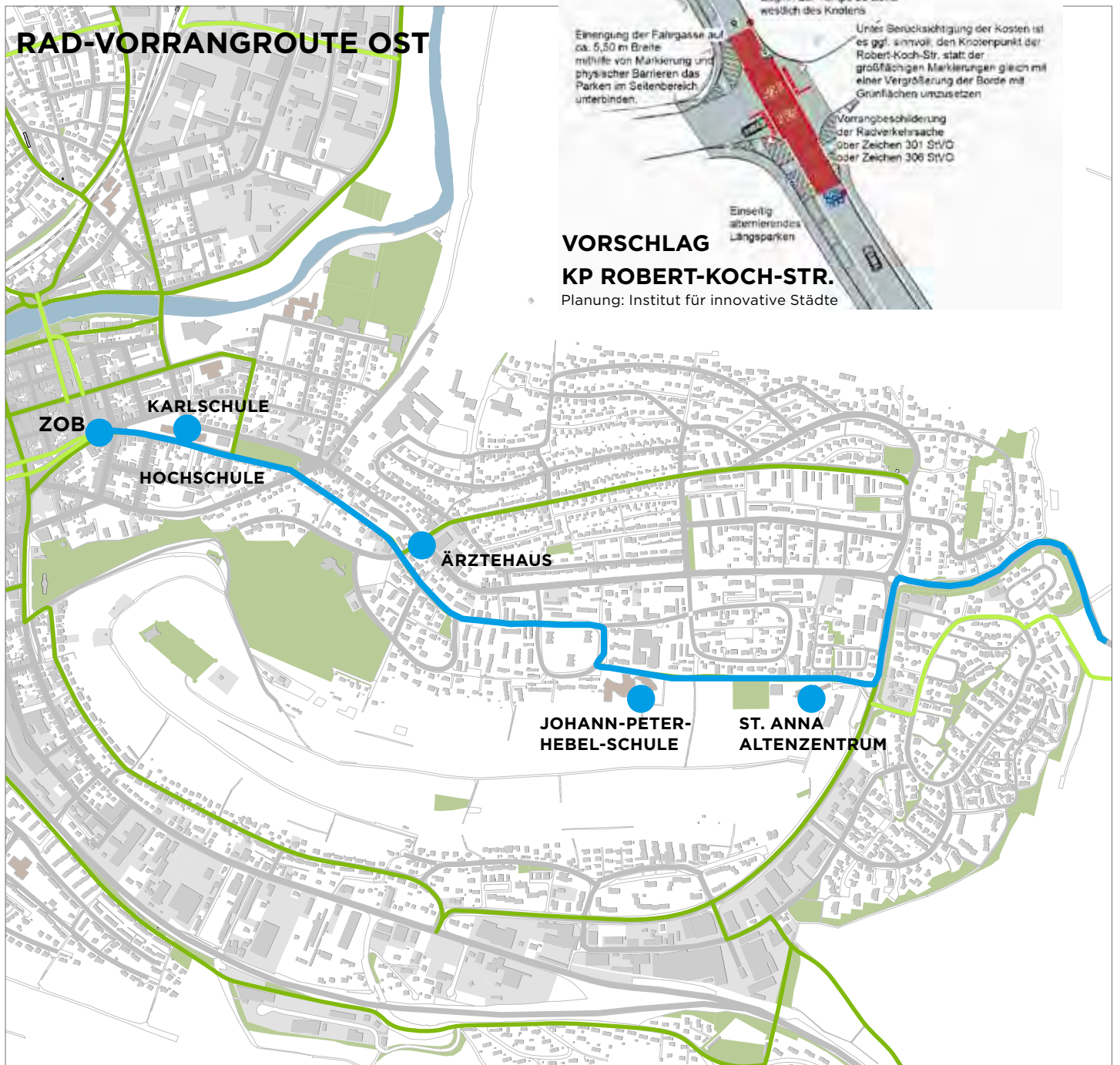
SCHNITTSTELLEN UND BEZÜGE ZU ANDEREN MASSNAHMEN

Strategisch ausgebaut Radrouten, fußgängerfreundliche Querungen, Planfreie Querungen für den Radverkehr

HINWEISE / BEMERKUNGEN

Planungen sind bereits angestoßen. Die Umsetzung sollte sukzessive – auch abschnittsweise – erfolgen.

RAD-VORRANGROUTE OST



SICHERE, PLANFREIE QUERUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR

Sichere Querungs- und Abbiegemöglichkeiten für den Radverkehr sind eine dringende Daueraufgabe. Um den Radverkehr noch sicherer zu gestalten und zu beschleunigen, sind planfreie Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen, Gewässern und Schienenstrecken hilfreich und wünschenswert. Sie lassen sich auch als sichtbares Bekenntnis zum Radverkehr inszenieren.

MURSTEG ALS BEKENNTNIS / MURAU

Zur Landesausstellung in Murau wird der Mursteg, eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke zwischen den zwei Ortsteilen von Stadl als Teil des Murradweges gebaut. Die Brücke ist das „Tor ins Murtal“. Eine weitere Fachwerkbrücke, bindet das Dorf St. Ruprecht-Falkendorf an den Murradweg „R2“ an.



MITTELFRISTIG: MASSNAHMEN BIS 2030

- > Donaubrücke parallel zur Bahnlinie als Teil einer neuen Alltagspendlerroute zwischen Möhringen und Tuttlingen realisieren
- > Anbindung Unterführung zwischen Schulzentrum und Nordstadt, Zweirichtungsradweg entlang der Stuttgarter Straße zwischen Unterführung und Mohlstraße



LANGFRISTIG: MASSNAHMEN NACH 2030

- > Planfreie Unterführung der Alleenbrücke für den Donauradweg

FAHRRADABSTELLANLAGEN

Sichere, wettergeschützte Abstellmöglichkeiten an Quellen und Zielen von Wegen fördern die alltägliche Nutzung des Fahrrads. An zentralen Orten mit hoher Frequenz sind zudem sichere Abstellmöglichkeiten für Pedelecs und Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder notwendig.

Damit die Tuttlinger für kurze Strecken „schnell“ und niederschwellig das Fahrrad nutzen, sind ebenerdig zugängliche Abstellanlagen im Bestand nachzurüsten und bei Neubauten zwingend vorzusehen.

Können Fahrradabstellanlagen nicht auf dem Grundstück realisiert werden, darf der Gehweg nicht eingeschränkt werden, die Abstellanlagen sind auf Parkstreifen anzuordnen.



FAHRRADPARKEN IM WOHNQUARTIER / **FRANKFURT**

Die bequeme Zugänglichkeit zum Fahrrad erhöht dessen Nutzungsfrequenz. Sichere Abstellanlagen unmittelbar am Gebäude räumen dem Rad einen Vorteil ggü. dem Auto ein.



KURZFRISTIG: SOFORTMASSNAHMEN

- > Radstation am Bahnhof Tuttlingen
- > Überdachte Fahrradabstellanlage am Hochschulcampus
- > Sichere, wettergeschützte Abstellmöglichkeiten für Pedelecs und Lastenräder in der Innenstadt (z.B. im Erdgeschoss eines Parkhauses)
- > Ausbau der Abstellanlagen an allen Ringzughaltestellen und wichtigen Bushaltestellen
- > Jährliches Budget zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen vor Supermärkten, Verwaltungsgebäuden, weiterführende Schulen (Nachfrage größer als das derzeitige Angebot), öffentlichen Einrichtungen (insbesondere am Rathaus und vor der Bibliothek), Orten hoher Aufenthaltsqualität / Treffpunkten (z.B. Stadtgarten).
- > Kooperation mit Wohnungsbaugesellschaften (z.B. der Wohnbau) zur Realisierung gut zugänglicher Fahrradabstellanlagen im Bestand (in Wohn- und Mischgebieten mit dichter Bebauung)