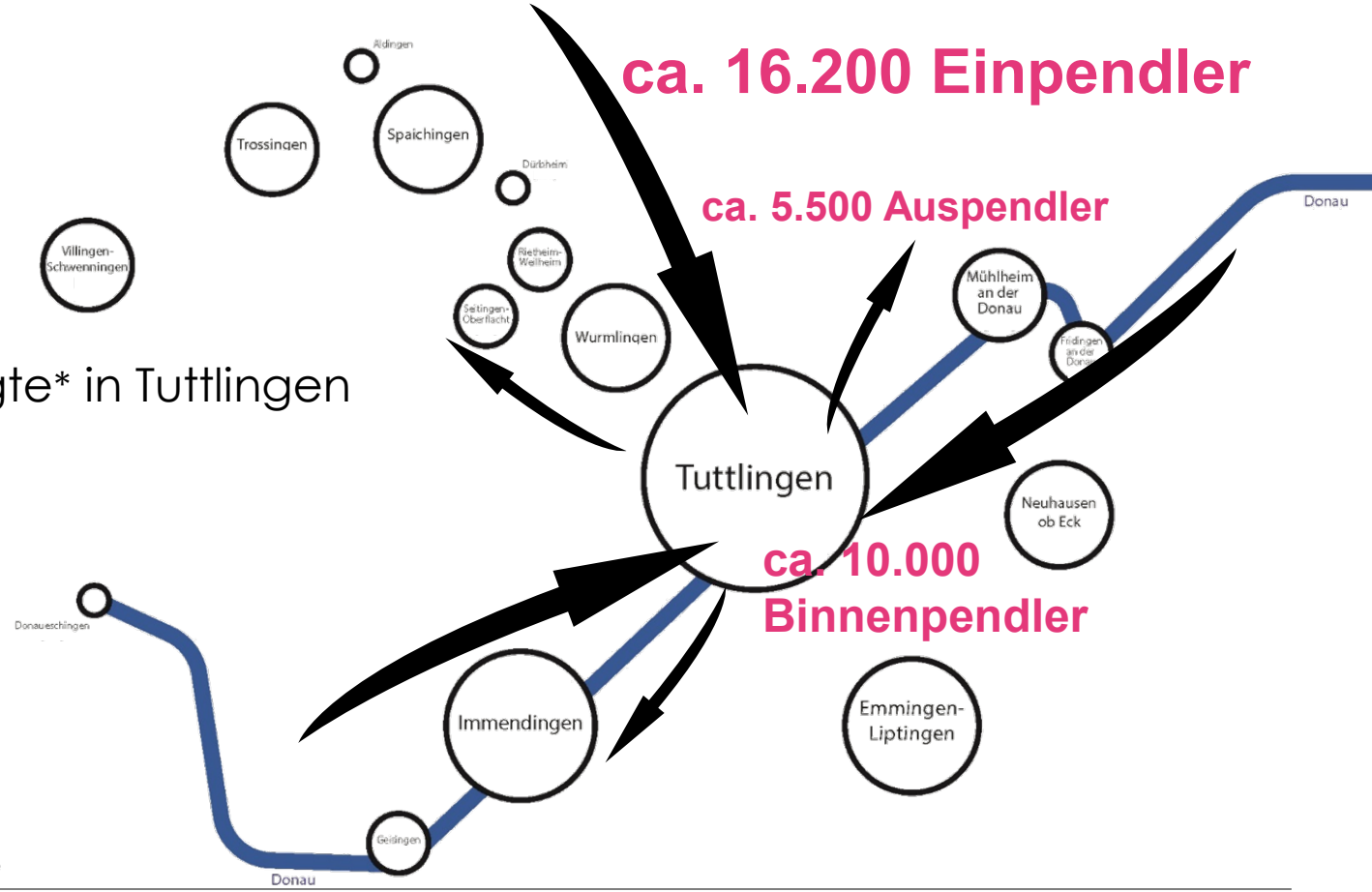
MOBILITÄTS-KONZEPT **TUTTLINGEN 2035**

Pendlerbefragung

Statistische Pendlerdaten der Stadt Tuttlingen



26.152 Beschäftigte* in Tuttlingen

produzierendes Gewerbe	14.924
sonstige Dienstleistung	7.463
Handel, Gastgewerbe, Verkehr	3.731

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

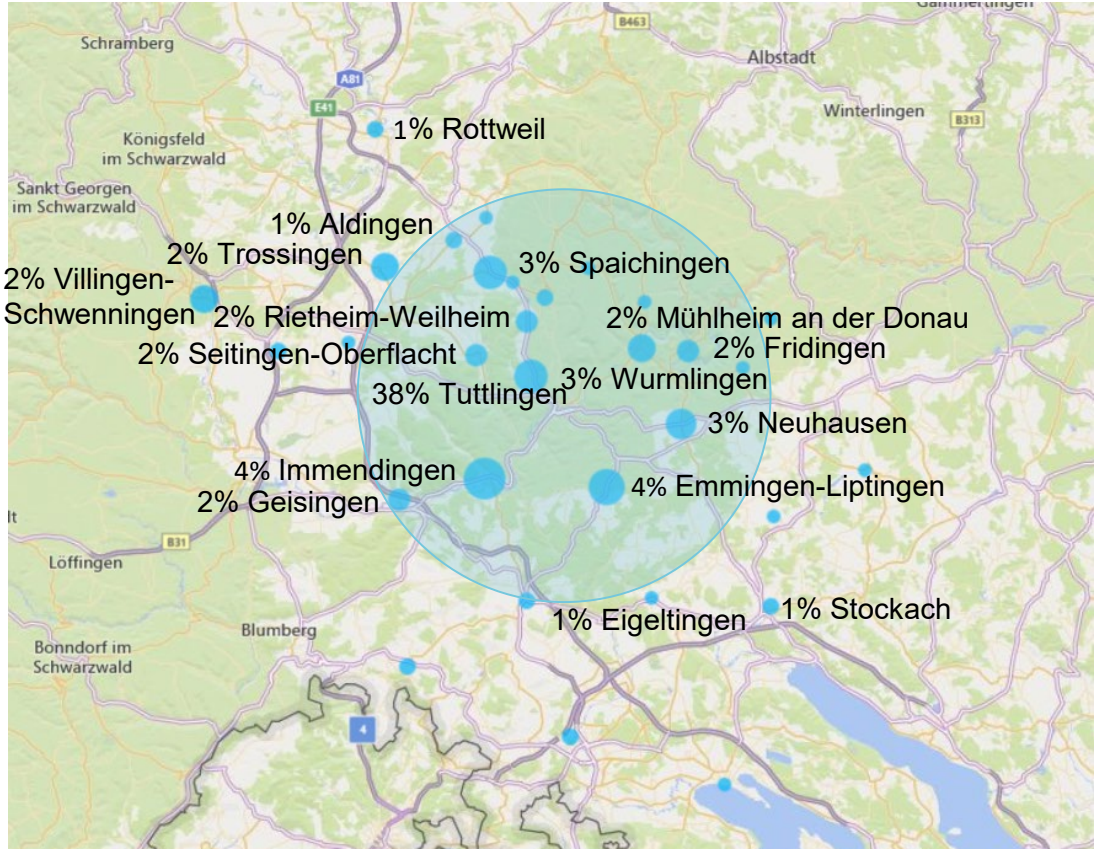
Statistische Pendlerdaten

Wohnort der in Tuttlingen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

38% der in Tuttlingen Beschäftigten sind Binnenpendler

Weitere wichtige Wohnorte
(von jeweils 3-4% der Beschäftigten) sind

- Immendingen
- Emmingen-Liptingen
- Spaichingen
- Wurmlingen
- Neuhausen ob Eck



Methodik

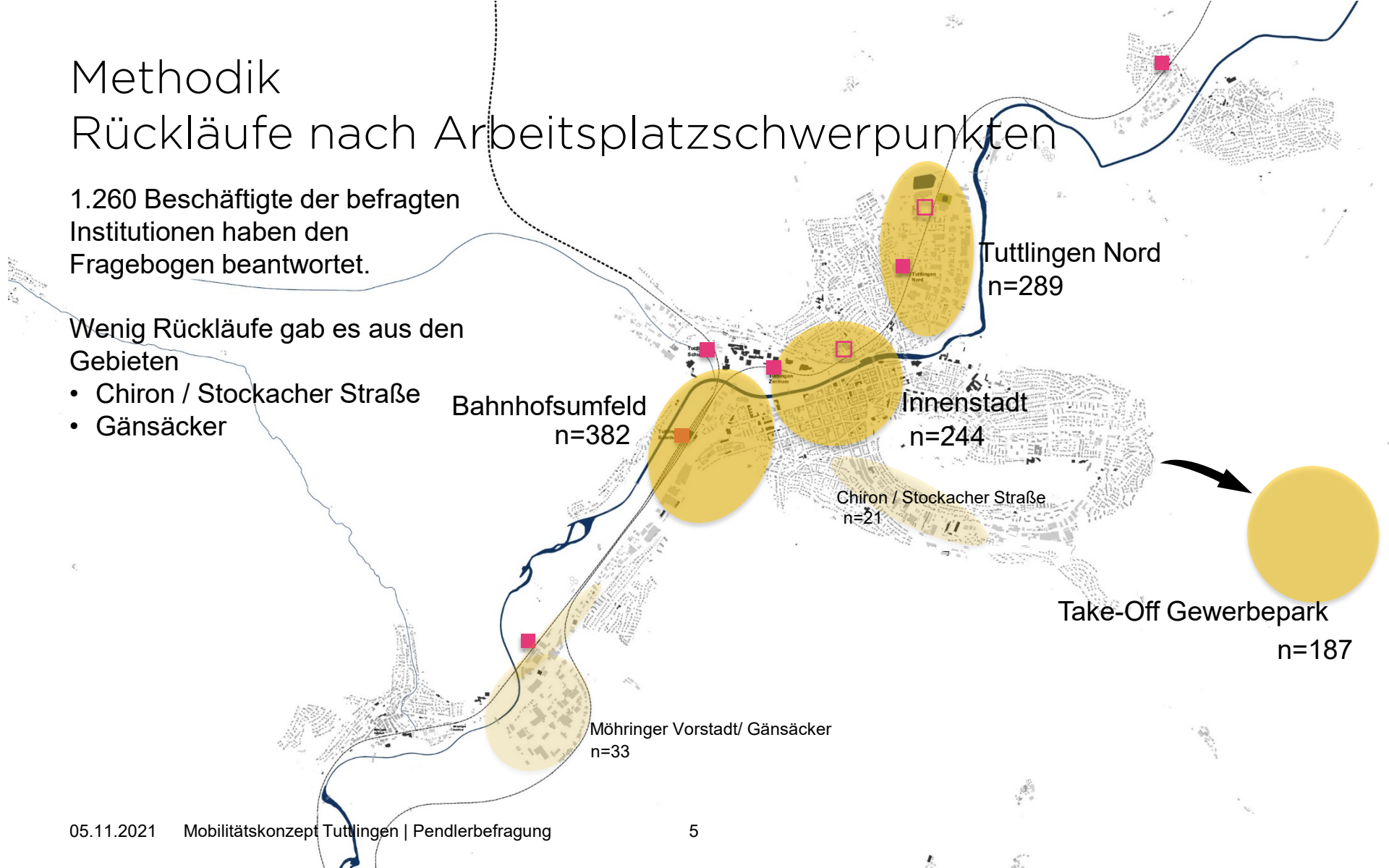
- Befragt wurden Mitarbeiter der folgenden Organisationen:
  - KARL STORZ SE & Co. KG (Tuttlingen Nord, Gewerbepark Take Off)
  - Pepperl+Fuchs SE (Take-Off Gewerbepark)
  - Schubert System Elektronik GmbH (Take-Off Gewerbepark)
  - SteriLog GmbH (Bahnhofsumfeld)
  - Stadt Tuttlingen (Innenstadt)
  - Landkreis Tuttlingen (Innenstadt/ Bahnhofsumfeld)
- Befragungszeitraum 14.06.2021 – 02.07.2021
- 1.260 Rückläufe
- n (jeweils unter der Einzelauswertung vermerkt) ist die Anzahl der ausgewerteten Datensätze. Diese weicht von der Gesamtzahl ab, da nicht alle Teilnehmer alle Fragen beantwortet haben.

Methodik
Rückläufe nach Arbeitsplatzschwerpunkten

1.260 Beschäftigte der befragten Institutionen haben den Fragebogen beantwortet.

Wenig Rückläufe gab es aus den Gebieten

- Chiron / Stockacher Straße
- Gänsäcker



Methodik
Datengrundlage und Interpretation der Ergebnisse

Der Rücklauf von 1.260 Fragebögen entspricht einem Anteil von ca. 5% aller in Tuttlingen Beschäftigten.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass der Rücklauf aus folgenden Gründen **nicht repräsentativ** ist:

- Befragt wurden Arbeitnehmer der **größten Arbeitgeber** und der größten Gewerbegebiete in Tuttlingen. Ziel war, aus dieser Gruppe mögliche Potenziale für die Bündelung von Verkehren und Veränderung des Mobilitätsverhaltens herauszuarbeiten.
- Die Befragten sind zumeist im **Wirtschaftsbereich Dienstleistung** einzelner großer Arbeitgeber beschäftigt, dieser Wirtschaftszeig beschäftigt jedoch nur knapp **30%** aller Arbeitnehmer.
- Der überwiegende Anteil von **67%** der Beschäftigten in Tuttlingen ist im **produzierenden Gewerbe** tätig (ca. 15.000 Personen). Diese wichtige Gruppe wurde aus organisatorischen und betriebsbedingten Gründen bei der Pendlerbefragung **nicht befragt**.
- Ebenso bleibt die Gruppe der im **Handel, Gastronomie und Verkehr** Beschäftigten bei der Pendlerbefragung unterrepräsentiert.
- Auch Arbeitnehmer **kleinerer Betriebe**, wie Mitarbeiter des Einzelhandels, kleiner Handwerksbetriebe, Arztpraxen oder Werkstätten wurden **nicht** befragt.
- Die **räumliche Verteilung** der Rückläufe entspricht nicht der räumlichen Verteilung der Arbeitsplatzschwerpunkte.

Methodik
Datengrundlage und Interpretation der Ergebnisse

Diese Selektion der Befragten hat wahrscheinlich folgende **Auswirkungen auf die Ergebnisse**:

- Die **Arbeitszeiten** sind in der Realität über alle Arbeitnehmer nicht so homogen, wie hier angegeben. Schichtdienst und wechselnde Arbeitszeiten auch bis in die Abendstunden sind in den nicht befragten Wirtschaftsbereichen die Regel.
- Wären auch Beschäftigte in **Schichtarbeit** und mit **abendlichen Arbeitszeiten** befragt worden, wäre die Kritik an einem unzureichenden bzw. nicht vorhandenen ÖV-Angebot höher ausgefallen.
- **Flexible Arbeitszeiten**, wie von 75% der Befragten angegeben, sind in den anderen beiden Wirtschaftsbereichen, in denen 70% beschäftigt sind, weniger üblich. Der Wunsch nach Flexibilität und zeitlicher Unabhängigkeit ist in kleineren Betrieben daher wahrscheinlich noch höher als bei den befragten großen Arbeitgebern, weil das Arbeitszeitende oft nicht genau einzuhalten ist.
- Die **Mobilitätsangebote** sind bei **großen Arbeitgebern** erfahrungsgemäß deutlich besser als bei kleinen Firmen, Arztpraxen etc., dies betrifft sowohl das Parkplatzangebot als auch zusätzliche Leistungen wie Jobticket oder Jobrad.
- Die Bündelung von Verkehren z.B. durch **Fahrgemeinschaften** oder **Betriebsbusse** ist bei festen Arbeitszeiten, wie sie im Schichtdienst üblich sind, besonders gut möglich.

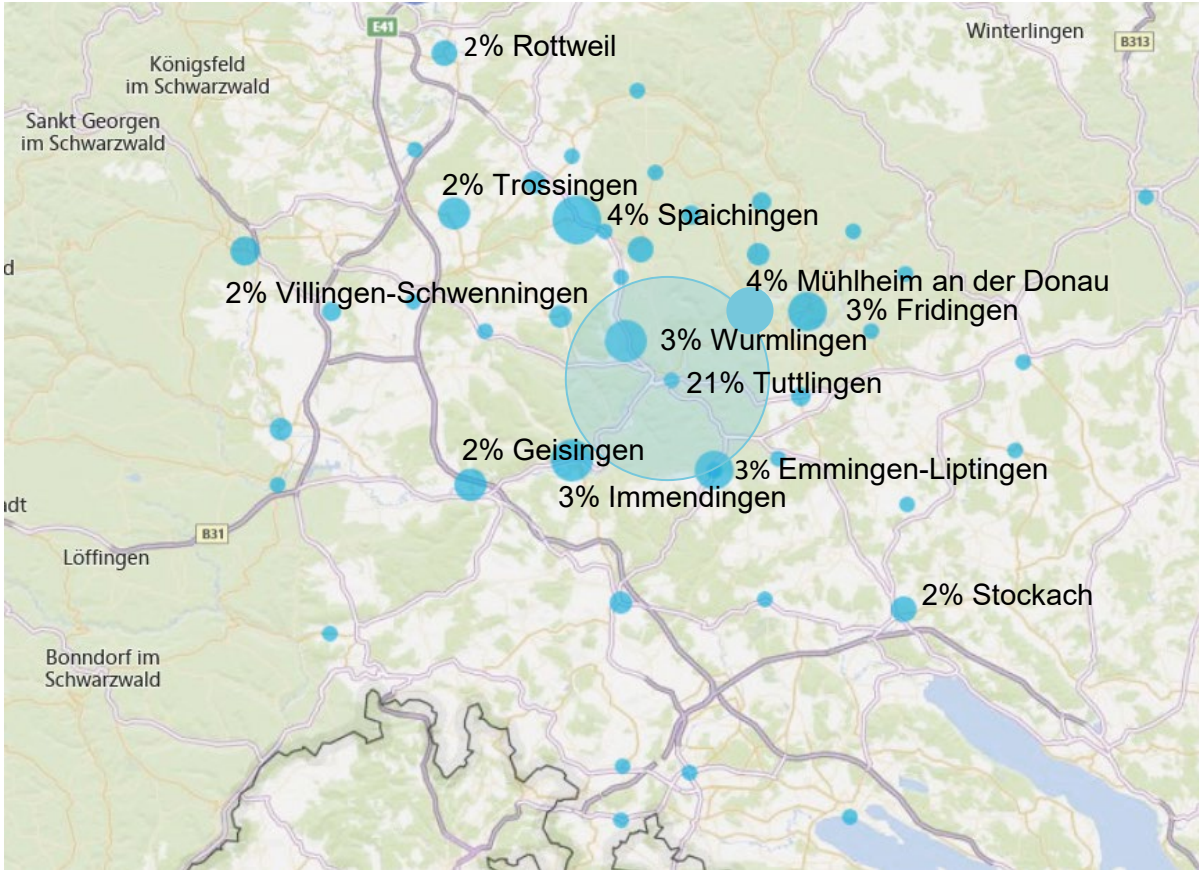
Wohnort der befragten Beschäftigten

Etwa ein Fünftel (21%) der Befragten gab an, in Tuttlingen zu wohnen, also ein weitaus geringerer Anteil als in den statistischen Daten.

Weitere wichtige Wohnorte von jeweils 3-4% der Beschäftigten sind

- Spaichingen
- **Mühlheim an der Donau**
- Immendingen
- Wurmlingen
- Fridingen
- Emmingen-Liptingen

(Ortsteile der Gemeinden können unterrepräsentiert sein)



Darstellung: Alle Orte mit 5 und mehr Einpendlern nach Tuttlingen (690 von 930 Angaben)

Wohnort in Abhängigkeit vom Arbeitsort

Zusammenhänge zwischen Wohn- und Arbeitsort lassen sich nicht erkennen. Die Abweichungen von 1-2% sind aufgrund der geringen Fallzahlen nicht aussage-kräftig.

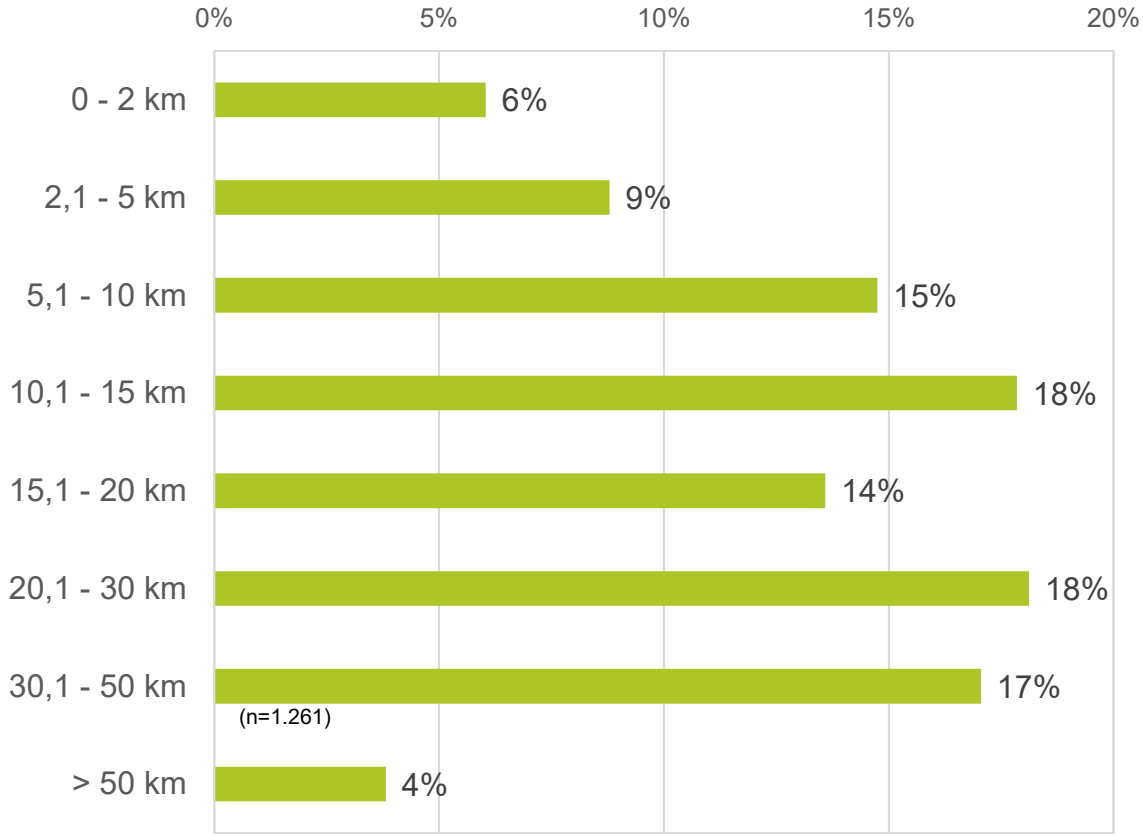
	ALLE	Take Off	Nord	Bahnhofs-umfeld	Innenstadt
Tuttlingen	**21%**	**29%**	**15%**	**19%**	**23%**
Mühlheim an der Donau	**4%**	5%	**2%**	**2%**	**7%**
Spaichingen	**4%**	3%	**2%**	5%	4%
Immendingen	**3%**	2%	2%	3%	**5%**
Wurmlingen	**3%**	4%	2%	3%	3%
Fridingen	**3%**	3%	2%	4%	3%
Emmingen-Liptingen	**3%**	4%	3%	3%	2%
Geisingen	**2%**	1%	2%	**4%**	3%
Trossingen	**2%**	3%	1%	3%	2%
Villingen-Schwenningen	**2%**	1%	3%	1%	1%
Rottweil	**2%**	2%	2%	2%	2%
Stockach	**2%**	2%	**4%**	1%	**0%**
Dürbheim	**2%**	**0%**	1%	2%	**0%**
Engen	**1%**	1%	2%	1%	2%
Donaueschingen	**1%**	1%	2%	1%	2%
Aldingen	**1%**	1%	1%	2%	1%
Kolbingen	**1%**	2%	2%	1%	0%
Seitingen-Oberflacht	**1%**	1%	1%	1%	1%
Mahlstetten	**1%**	1%	0%	1%	1%
Bad Dürrheim	**1%**	1%	0%	0%	**3%**
Neuhausen ob Eck	**1%**	1%	1%	1%	1%

Darstellung: Alle Orte mit 5 und mehr Einpendlern nach Tuttlingen (690 von 930 Angaben)

Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsstätte

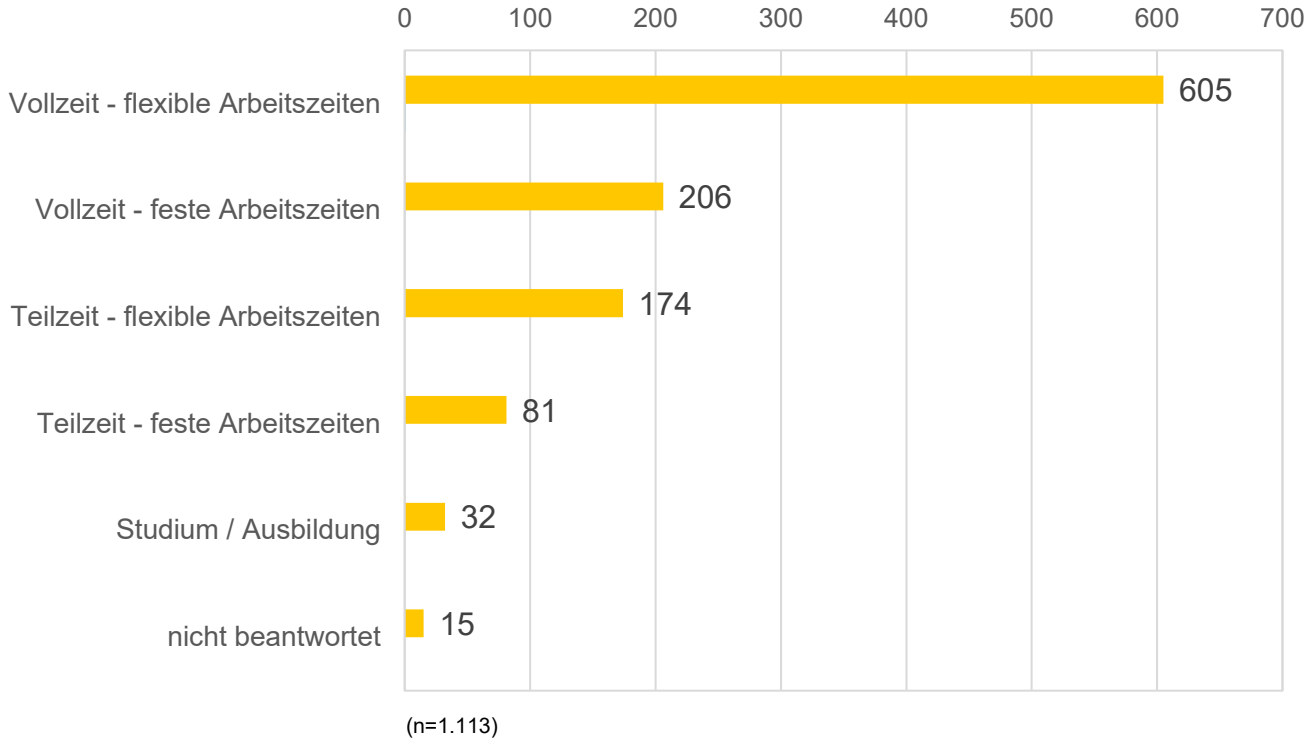
Die Befragten haben teils **weite Anfahrtswege**. **34%** der Teilnehmer legt einen Weg von **über 20 km** zur Arbeit zurück.

Aber ein erheblicher Anteil von **15%** hat auch einen Arbeitsweg in **Radfahr-Distanz** (unter 5 km).



n=1126

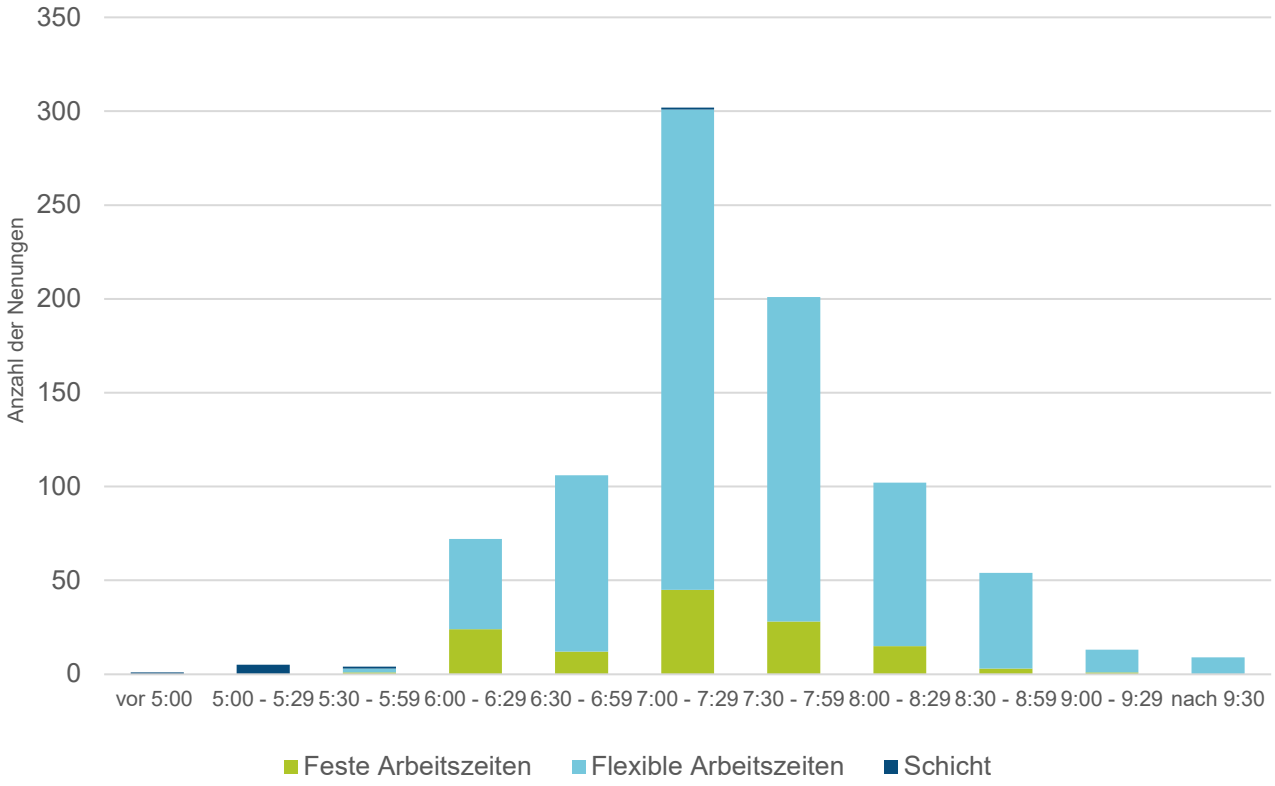
Arbeitszeiten



Der überwiegende Anteil (72%) ist Vollzeit beschäftigt.
75% der Vollzeit-Beschäftigten und 68% der Teilzeitbeschäftigten haben flexible Arbeitszeiten.

Beginn der Arbeitszeit

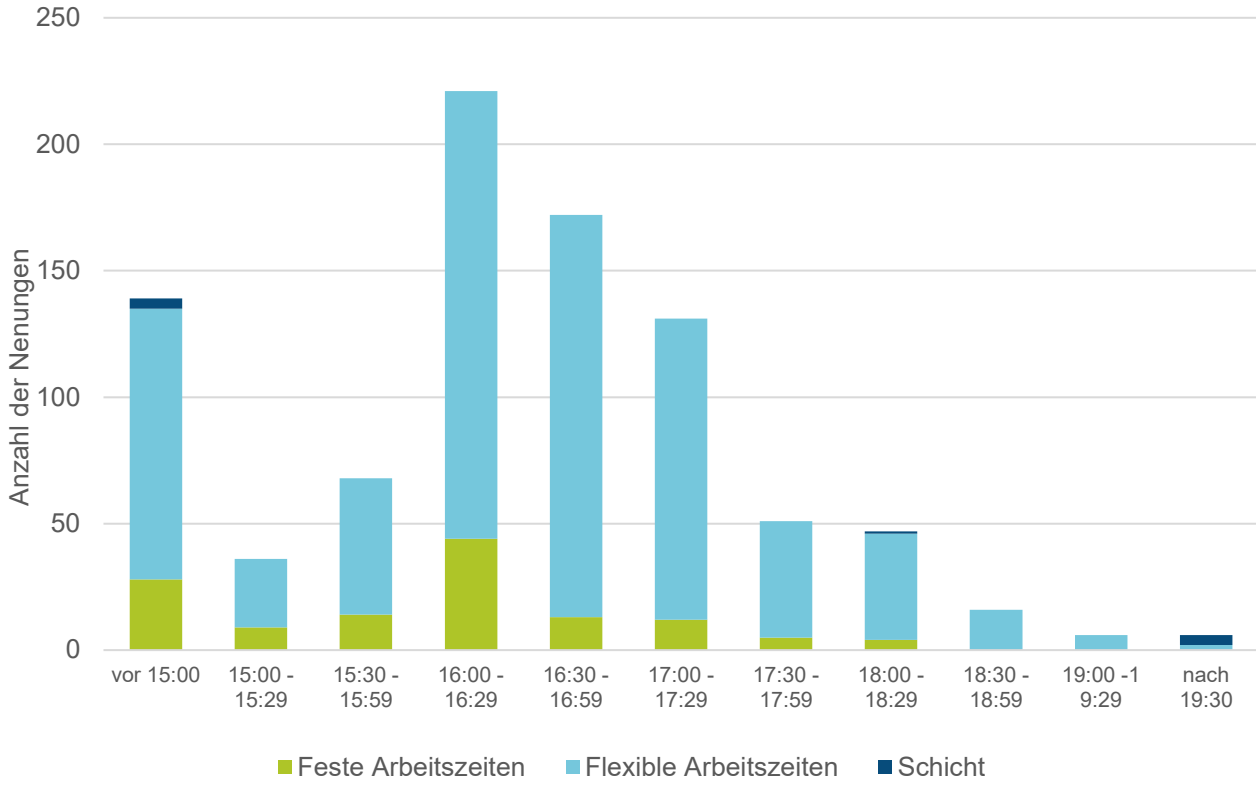
Der überwiegende Anteil (58%) beginnt die Arbeit zwischen 7 und 8:00 Uhr.



(n=863)

Ende der Arbeitszeit

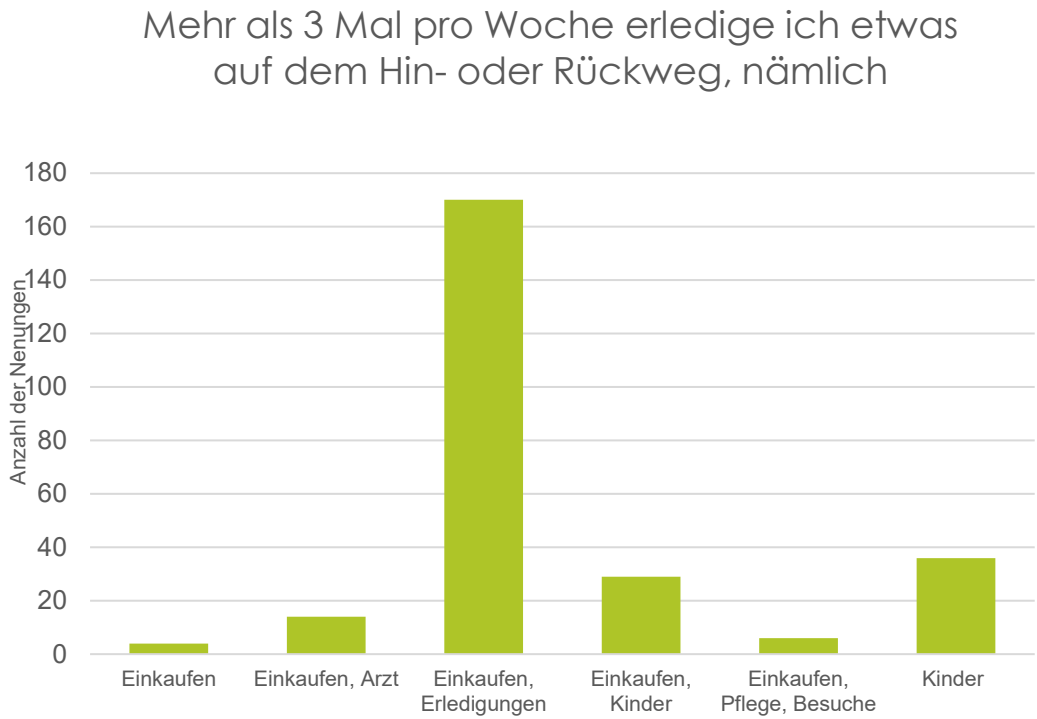
Der überwiegende Anteil (59%) beendet die Arbeit zwischen 16:00 und 17:30 Uhr



(1.261 Angaben)

Verknüpfung von Wegeketten

Ein **Viertel der Befragten** erledigt mehr als 3 Mal pro Woche etwas auf dem Hin- oder Rückweg. Davon nutzt der ganz überwiegende Anteil den **Pkw** als Selbstfahrer **(85%)**
(im Vergleich: 76% Pkw-Anteil bei allen Befragten)



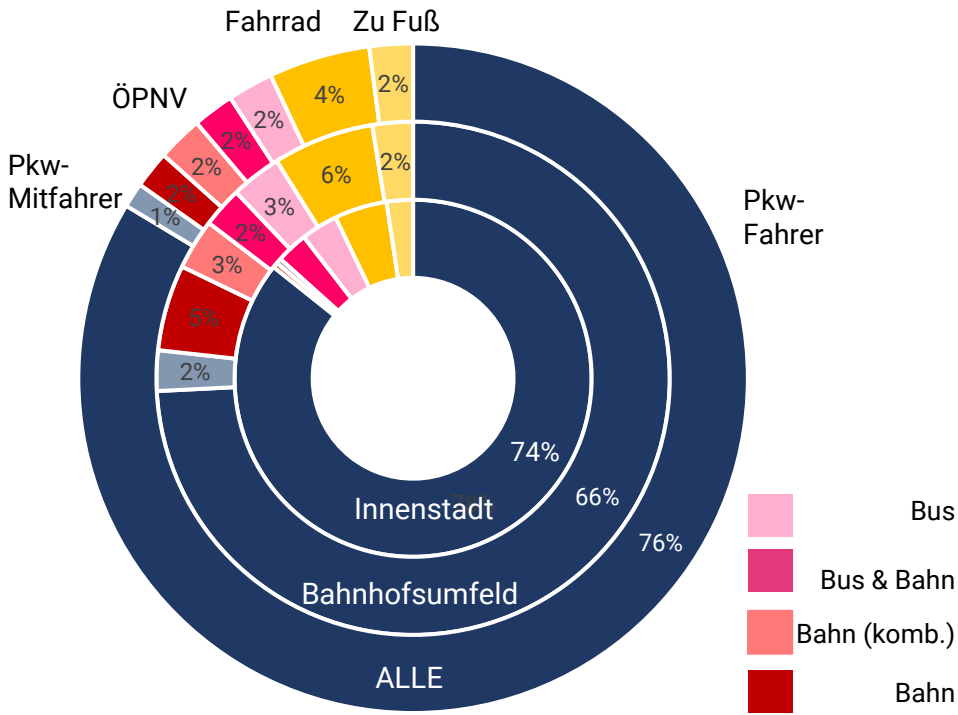
(259 Angaben)

Verkehrsmittelwahl abhängig vom **Arbeitsort** | alle Wohnorte

76% der Befragten nutzen den Pkw als Selbstfahrer, um zur Arbeit zu gelangen.

Bei einem Arbeitsplatz im **Bahnhofsumfeld** sind es mit **66%** deutlich weniger, in der Innenstadt mit 74% nur leicht weniger.

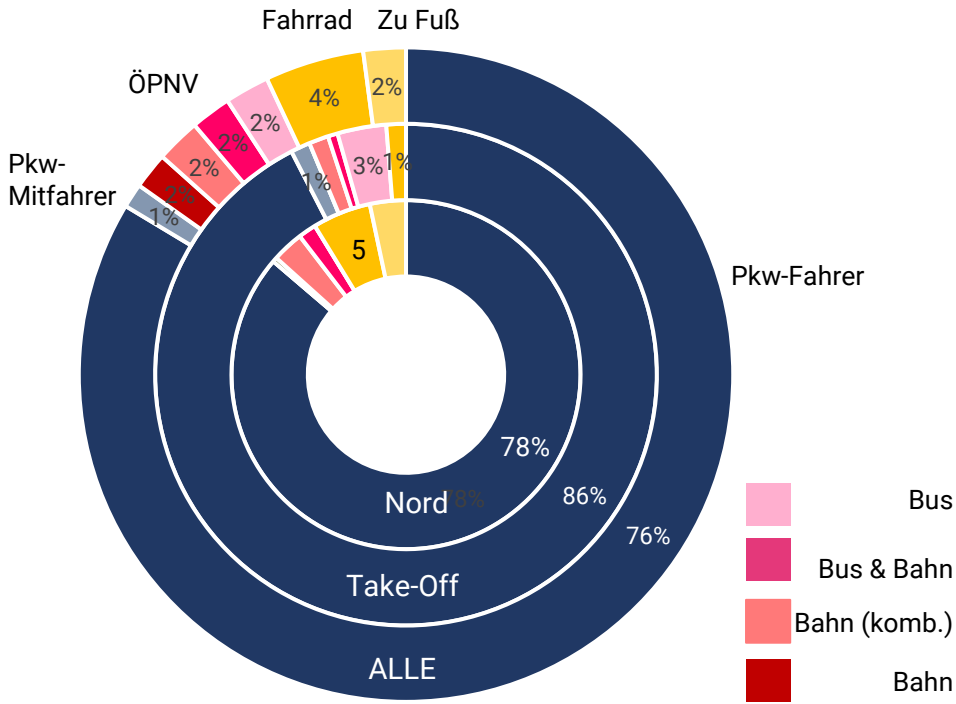
Das Arbeitszeitmodell (Teilzeit) hat praktisch keinen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl.



(Innenstadt n=230, Bahnhofsumfeld n=351)

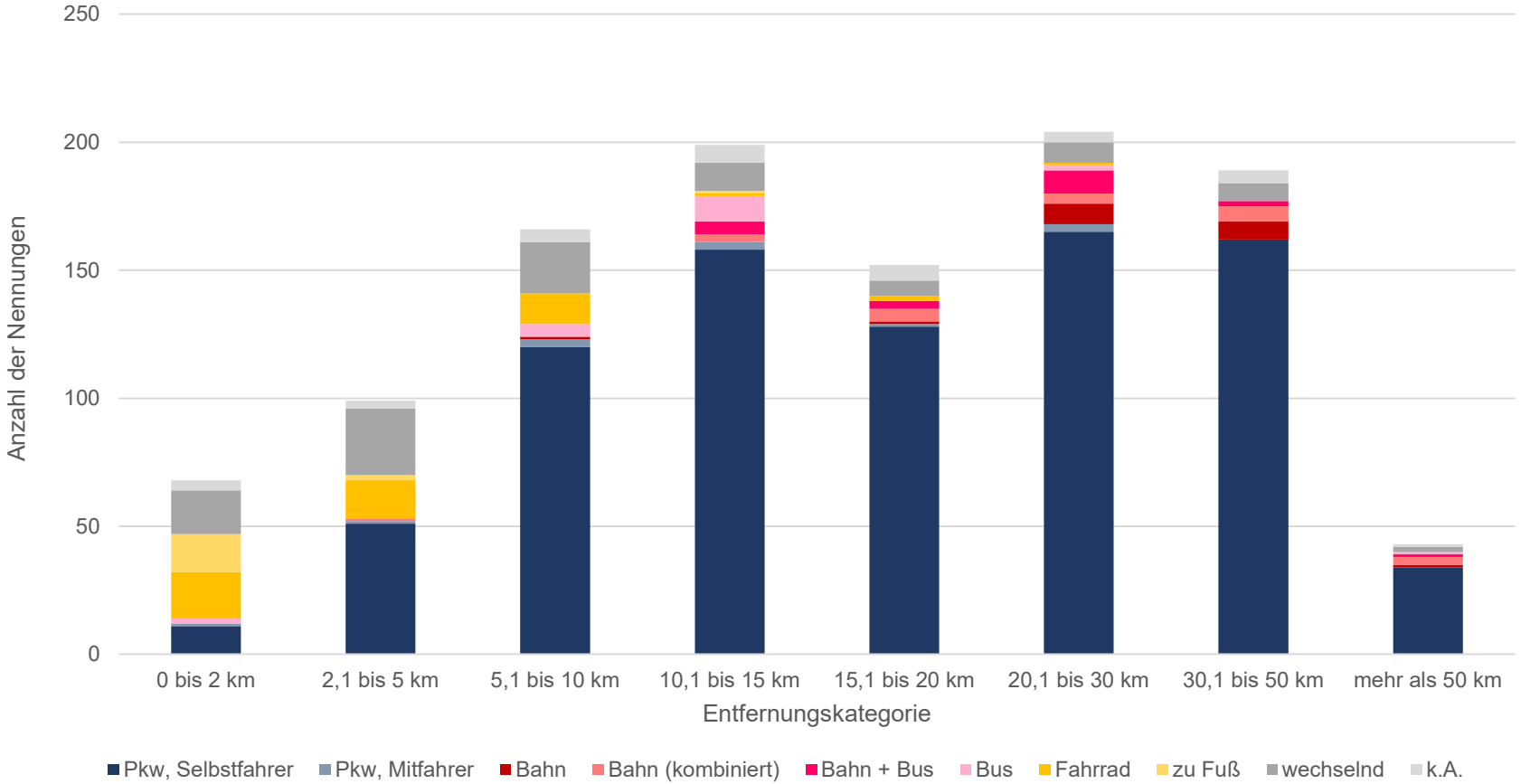
Verkehrsmittelwahl abhängig vom **Arbeitsort** | alle Wohnorte

Ist ihr Arbeitsplatz im **Gewerbepark Take-Off**, so fahren überdurchschnittlich viele Befragte mit dem Pkw (**86%** der Befragten)



(Nord n=266, Takeoff n=170)

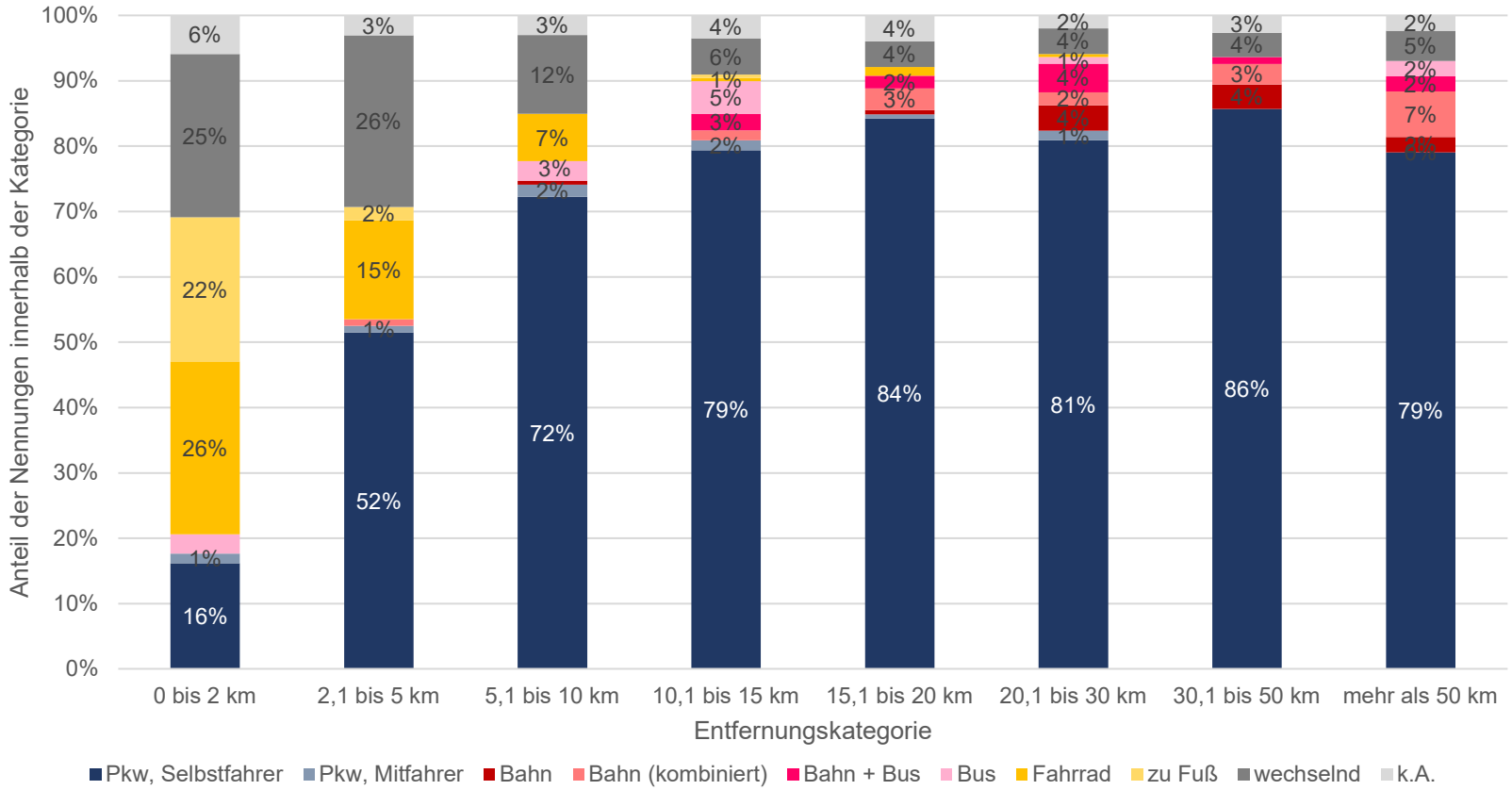
Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Entfernung



(n=1.120 Befragte, die angaben, keinen Weg zur Arbeit zu haben (0 km) wurden nicht gewertet)

(n=1.261)

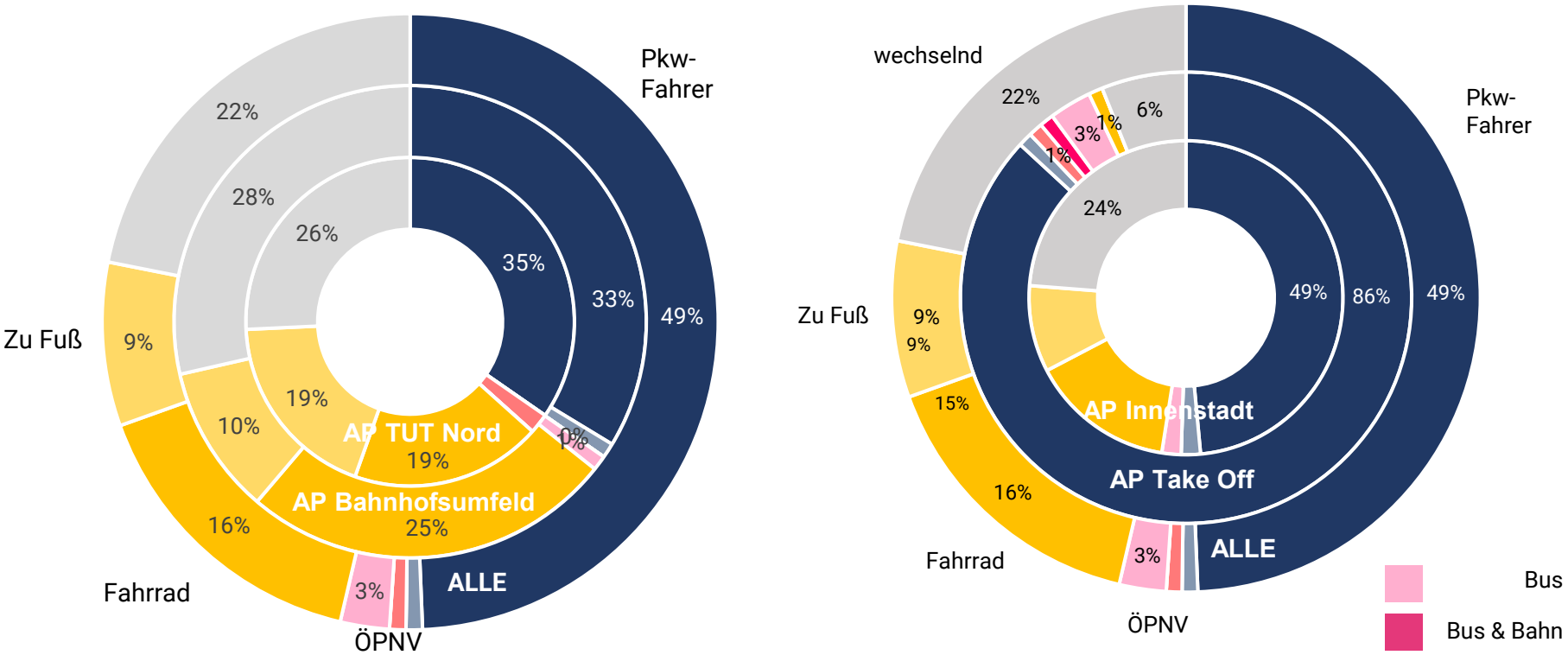
Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Entfernung



(n=1.120 Befragte, die angaben, keinen Weg zur Arbeit zu haben (0 km) wurden nicht gewertet)

(n=1.261)

Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom **Wohnort: Tuttlingen**

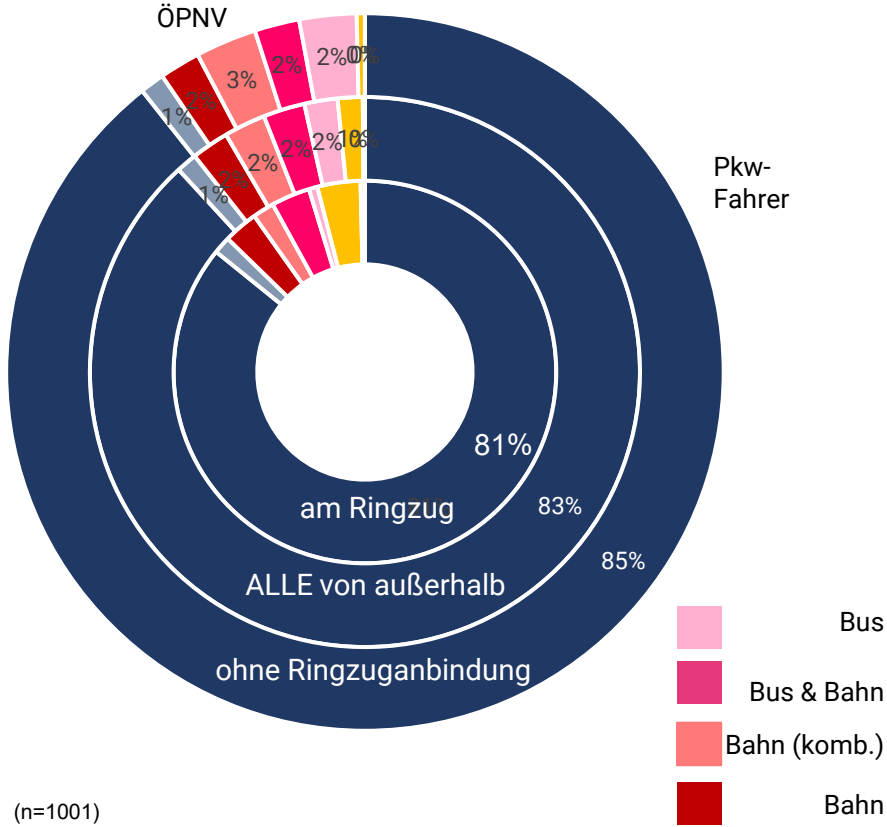


(n=233)

Fast **50%** der in Tuttlingen Wohnenden nutzt den **Pkw** um zur Arbeit (in Tuttlingen) zu fahren. Auch Tuttlinger, die in der Innenstadt arbeiten, fahren zur Hälfte mit dem Pkw.

Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom **Wohnort: außerhalb**

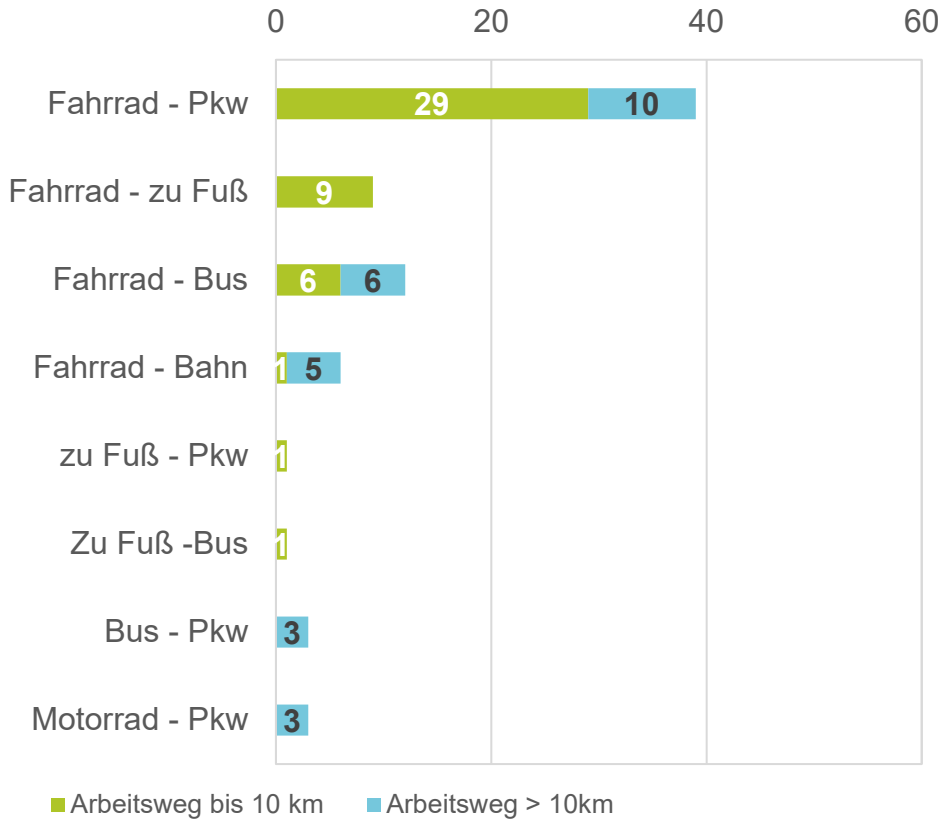
Etwa ein Drittel derer, die außerhalb Tuttlingens wohnen, wohnen in einer Ortschaft mit Ringzug-Anbindung. Dies hat jedoch praktisch keinen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl: Die ÖV-Nutzung ist hier nicht höher, als bei allen anderen.



(n=1001)

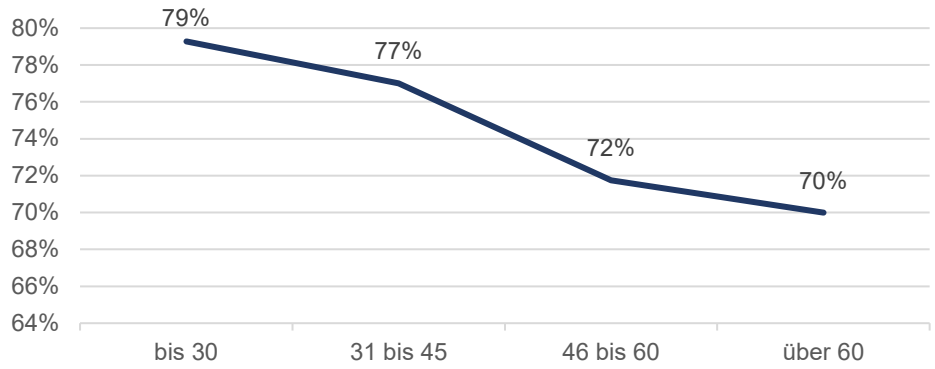
Wechselnde Verkehrsmittelwahl

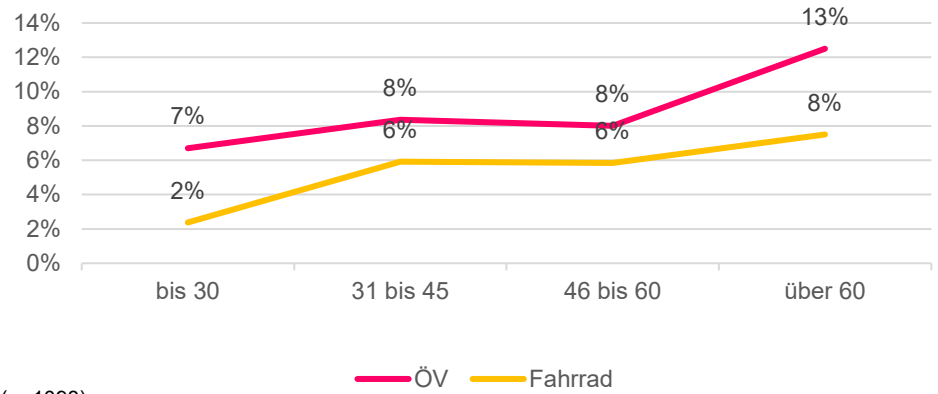
Verkehrsmittel- Kombination von Befragten, die angaben „Ich nutze unterschiedliche Verkehrsmittel“ oder „Ich nutze im Sommer ein anderes Verkehrsmittel als im Winter“.



(n=74)

Die Verkehrsmittelwahl ist altersabhängig





(n=1098)

Junge Arbeitnehmer nutzen überdurchschnittlich **häufig den Pkw (79%),** bei Arbeitsnehmern über 60 Jahren sind es „nur“ 70%.
Die Bereitschaft, mit dem ÖV zu fahren ist unter den jungen Arbeitnehmern etwas geringer als im Durchschnitt. Auffällig ist aber, dass nur 2% der Beschäftigten unter 30 Jahren das Fahrrad nutzen, dieser Anteil steigt mit zunehmendem Alter auf bis zu 8%.

Gründe für die Verkehrsmittelwahl Pkw

geringer Zeitaufwand

Flexibilität

mangelnde Alternative

Komfort und Bequemlichkeit

Unkompliziertheit

Kombination mit anderen Erledigungen

Nutzung des Privat Pkw als Dienstfahrzeug

Preis

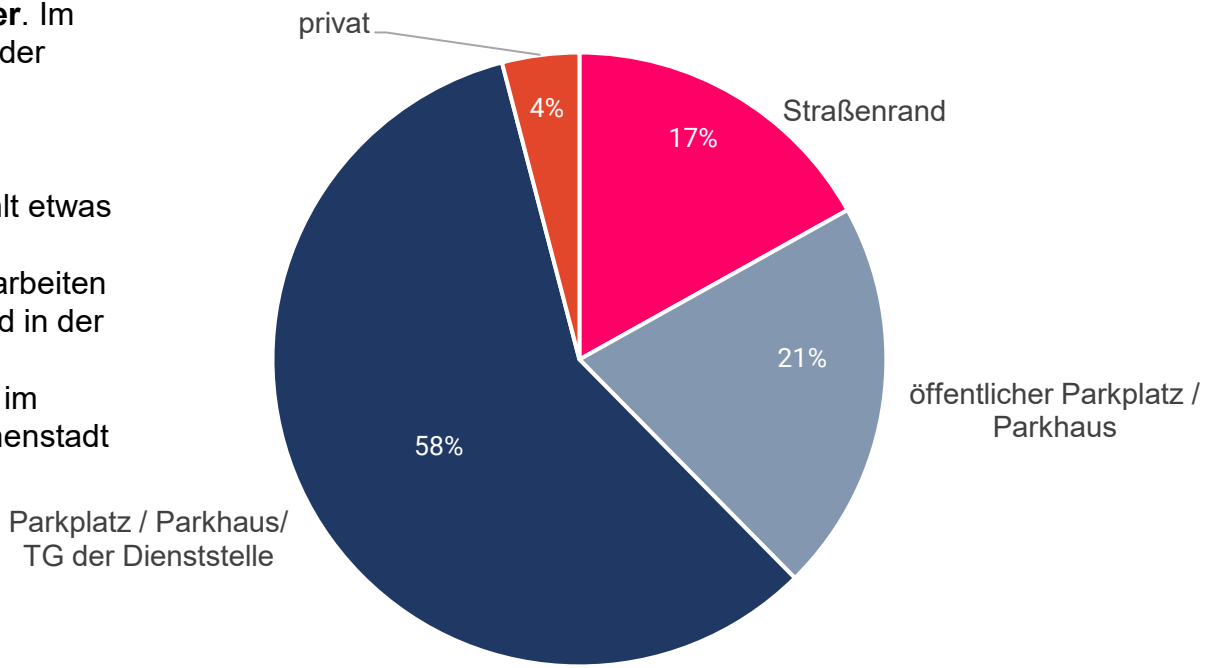
Zuverlässigkeit

(n=561 (von 837 mit Verkehrsmittelwahl Pkw))

Parken am Arbeitsort

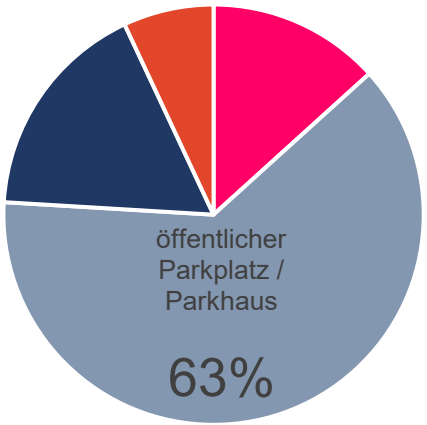
58% derer, die mit dem Pkw anreisen, haben eine **Parkmöglichkeit durch den Arbeitgeber**. Im **öffentlichen Straßenraum** parken **17%** der Beschäftigten.

Parkgebühren
Nur 3% der Befragten (36 Personen) zahlt etwas für den Parkplatz.
Personen, die für den Parkplatz zahlen, arbeiten überwiegend im Bahnhofsumfeld (22) und in der Innenstadt (13).
Die monatlichen Parkgebühren betragen im Bahnhofsumfeld im Mittel 18 €, in der Innenstadt im Mittel 29,20 €.

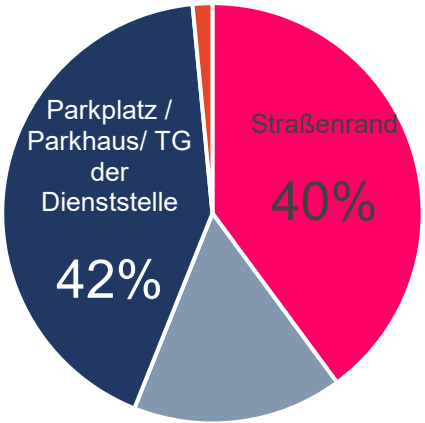


Parken am Arbeitsort

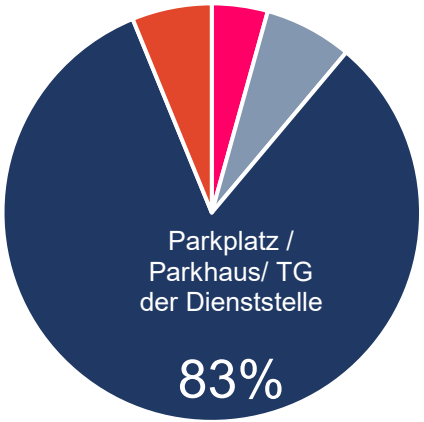
Innenstadt



Bahnhofsumfeld



Take-Off, Gänsäcker



In der Innenstadt ist der Anteil derer, die vom Arbeitgeber einen Parkplatz gestellt bekommen, besonders gering (17%). Dennoch wird hier nicht überdurchschnittlich oft im Straßenraum geparkt, sondern auf öffentlichen Parkplätzen / Parkhäusern. Das Parken im öffentlichen Straßenraum wird vor allem im Bahnhofsumfeld praktiziert (40%).

Beweggründe zum Umstieg auf den Bus

häufigere Fahrten, dichterer Takt
schnellere Verbindungen
direkte Verbindungen, kein Umsteigen

Pünktlichkeit & Zuverlässigkeit
(Wiederherstellung) Verbindungsangebot
Schnellbus/ Express-Bus
mehr Haltestellen
Stellplatzbewirtschaftung
günstigere Preise
Barrierefreiheit
Mitarbeiterbus

(n=247)

Beweggründe zum Umstieg auf die Bahn (Pkw-Fahrer)

höhere Flexibilität

geringer Zeitaufwand für Arbeitsweg

bessere Erreichbarkeit

Zuverlässigkeit

Durchgehende Verbindungen

Komfort

Unkomplizierter, weniger umständlich

Verfügbarkeit

Bequemlichkeit

(n=193)

Beweggründe zum Umstieg aufs Fahrrad (Pkw-Fahrer)

Sichere Fahrradwege (52)

sichere Fahrradabstellmöglichkeiten am Arbeitsplatz bzw. am Bahnhof (7)

Duschen & Spinde am Arbeitsplatz (5)

Radschnellwege

Fahrradmitnahme im ÖV

Leihräder

(n=61)

Beweggründe zum Umstieg aufs E-Bike (Pkw-Fahrer)

Sichere Fahrradwege (20)

Jobrad, Förderung beim Kauf (17)

sichere Fahrradabstellmöglichkeiten am Arbeitsplatz bzw. am Bahnhof (3)

Duschen & Spinde am Arbeitsplatz

(n=63)

Fehlende regionale Radverbindungen

Hattingen – Möhringen
Nendingen/Altental/Neuhausen Gewerbegebiet
Gehau – Tuttlingen
Neuhausen – Tuttlingen
Hattingen (Hauser) - Tuttlingen
Worndorf bzw. Neuhausen – Tuttlingen
Hattingen – Möhringen
Take-Off Gewerbepark – Tuttlingen (4)
nördlicher Zugang Take-Off

Fehlende (lokale) Radwegeverbindungen

…in die Dr. Karl-Storz-Straße (2)

Kollegen mit gleicher Arbeitszeit und Wohnort auf dem Weg (22)

Vermittlungsplattform / App (4)

Zuverlässigkeit
Dienstfahrzeug vor Ort

30 von 1200 Befragten (2%) nannten eine Bedingung, unter der sie sich die Bildung einer Fahrgemeinschaft vorstellen könnten.
Als Grund gegen eine Fahrgemeinschaft wurde 10 mal die mangelnde Flexibilität bei Überstunden/ Gleitzeit genannt. 7 Befragte gaben an, bereits in Fahrgemeinschaft zu fahren.

Vorschläge zur Verbesserung der Mobilität

Fast die Hälfte der Befragten (531 von 1.300) nannte Verbesserungsvorschläge

Kostenlose (Mitarbeiter)parkplätze

koordinierte LSA Schaltung, Kreisverkehre

P+R Plätze (im Westen, Süden)

bessere Verbindungen, dichterer Takt

Anschlusssicherung (regional)

Fahrradmitnahme im ÖV

Zuverlässigkeit (Bahn)

Shuttle-/ Schnellbusse

mehr Kapazität im Schülerverkehr

Ring- und Querverbindungen

die meisten Nennungen betrafen den ÖV

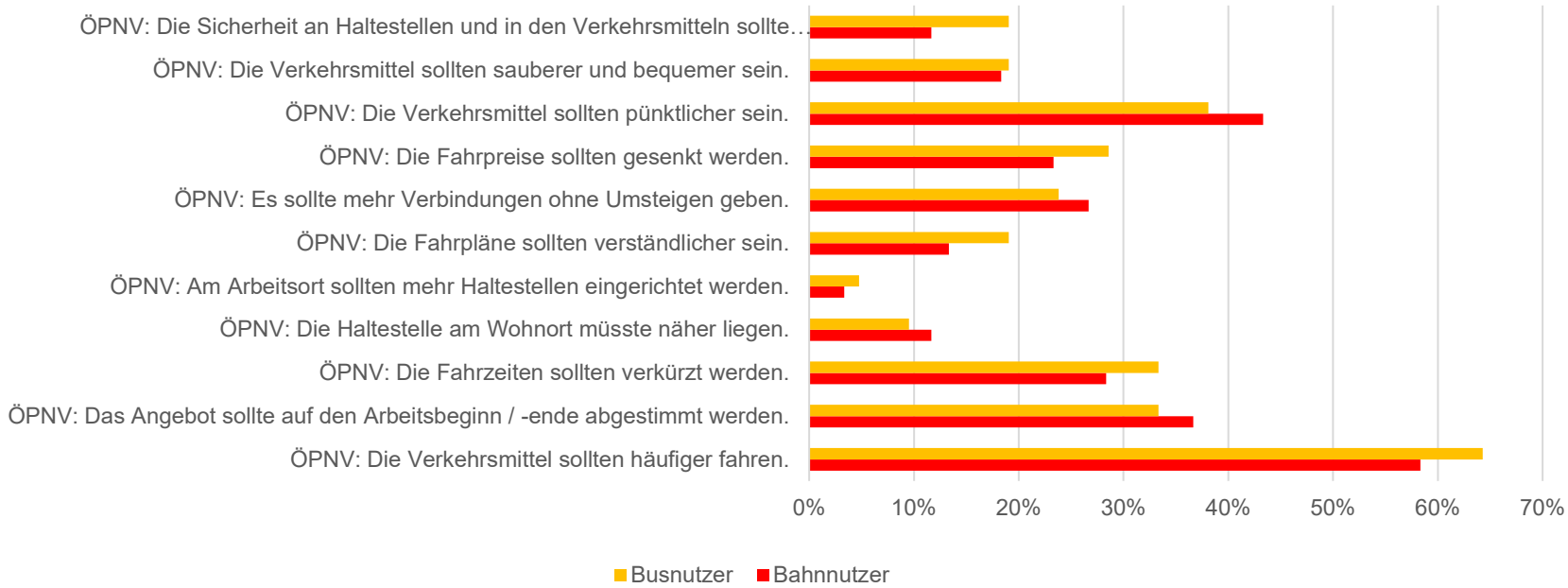
Mehr & bessere Radwege

Instandhaltung & Pflege der Radwege

sichere Abstellmöglichkeiten

Homeoffice zur Vermeidung von Pendlerverkehr

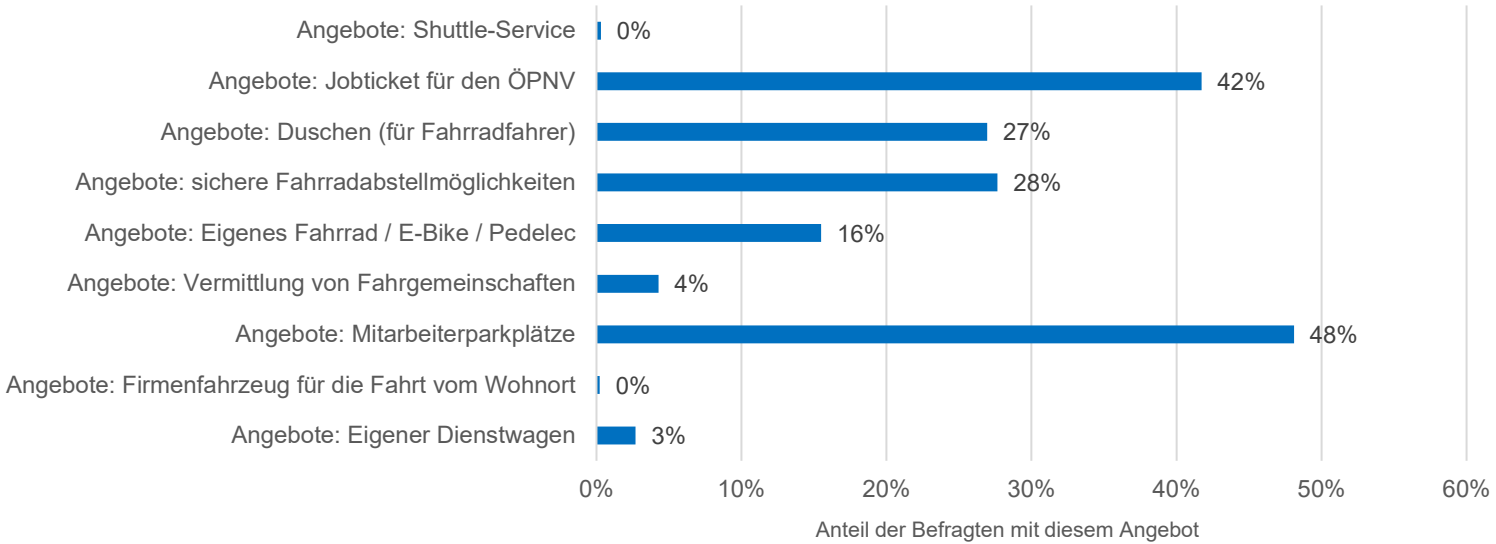
Vorschläge zur Verbesserung des ÖV



Wichtigstes Anliegen der Nutzer ist es, dass die Verkehrsmittel häufiger fahren (Busnutzer 64%), die mangelnde Pünktlichkeit wurde von 43% der Bahnnutzer und von 38% der Busnutzer kritisiert.

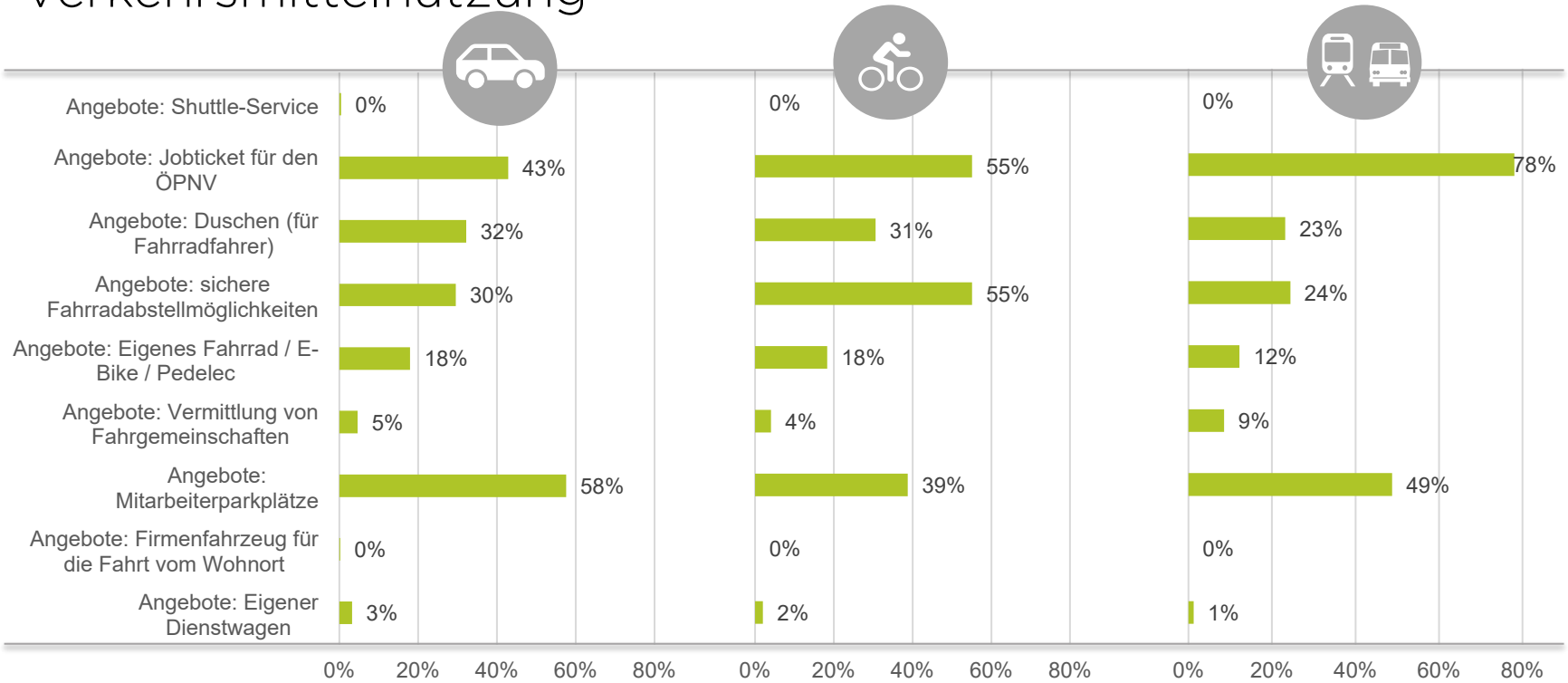
Mobilitätsangebote der Arbeitgeber

70% der Befragten erhalten mindestens **ein mobilitätsbezogenes Angebot** von ihrem Arbeitgeber.



Das am häufigsten genannte Arbeitgeber-Angebot ist ein Mitarbeiterparkplatz. 48% der Befragten bekommen einen solchen gestellt, wobei der Anteil bei den in der Innenstadt Beschäftigten nur bei 15% liegt. Fast die Hälfte der Arbeitgeber bietet ein Jobticket (42%).

Mobilitätsangebote der Arbeitgeber in Abhängigkeit von der Verkehrsmittelnutzung



Angebote werden besonders häufig von denen genannt, die das „begünstigte“ Verkehrsmittel auch nutzen. Es ist jedoch nicht gesagt, ob die Verkehrsmittelwahl die Ursache für das Kennen des Angebots ist oder ob das Angebot die Verkehrsmittelwahl tatsächlich beeinflusst hat.