

Masterplan Mobilität Konstanz 2020+



Strategischer Rahmen



STETE PLANUNG

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

I DAS INSTRUMENT MASTERPLAN MOBILITÄT

Der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ ist ein Rahmenplan, der Aussagen darüber trifft, in welcher Weise sich Konstanz in den nächsten Jahren verkehrlich entwickeln soll. Er soll verkehrspolitische Zielvorstellungen formulieren und Möglichkeiten sowie Handlungsspielräume aufzeigen, wie sie umgesetzt werden können. Damit sollen die verkehrlichen und räumlichen Bedingungen geschaffen werden, die eine notwendige bzw. wünschenswerte Entwicklung unterstützen.

Während in der Vergangenheit oft eine nachfrageorientierte Planung insbesondere zur störungsfreien Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs im Focus stand, gehören heute ganzheitliche Betrachtungen unter Einbeziehung aller Verkehrsträger und die umwelt- und sozialverträgliche Gestaltung des Verkehrssystems zum zeitgemäßen Planungsverständnis. Der integrative Ansatz von Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung ist in Konstanz ein seit vielen Jahren praktiziertes Planungsverständnis, was nicht zuletzt im Stadtentwicklungsprogramm STEP mit seinem integrierten Baustein "Mobilität" sichtbar wird.

Der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ soll Grundlagen bieten für kurz- bis mittelfristige Maßnahmenentscheidungen sowie langfristig planerische Weichen stellen. Darüber hinaus soll er Argumente liefern für Verhandlungen mit Dritten (z.B. Straßenbaulastträgern) und Gewissheit bieten für Bürgerschaft, Wirtschaft, Investoren über die Absichten der Stadt zur zukünftigen Verkehrsentwicklung.

Entsprechend seiner Aufgabe, einen Rahmen für die verkehrliche Entwicklung des nächsten Jahrzehnts zu setzen, trifft der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ Aussagen zu den grundlegenden Netzen und Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsarten sowie zur Abwicklung und Steuerung des Verkehrsgeschehens, ergänzt um Empfehlungen für ein kommunales Mobilitätsmanagement, das die Bevölkerung dabei unterstützen soll, die Angebote wahrzunehmen und ihr Mobilitätsverhalten darauf abzustimmen. Der Masterplan Mobilität kann und soll dabei keine fertigen Gesamtlösungen liefern, sondern soll Handlungsspielräume belassen, die in einem Entwicklungs- und Dialogprozess über die nächsten 10-15 Jahre ausgefüllt werden. Hier ist vorgesehen, in regelmäßigen Abständen ein Monitoring durchzuführen, mittels dem geprüft wird, welche Maßnahmen umgesetzt wurden, aus welchen Gründen manche nicht umgesetzt wurden, welche Wirkungen erzielt wurden und ob dies so angestrebt war, was weitergeführt, ergänzt oder aufgegeben werden soll.

Der Masterplan Mobilität hat seinen Kerngeltungsbereich innerhalb der Stadt Konstanz und enthält in erster Linie Empfehlungen und Maßnahmen, die von der Stadt Konstanz bzw. ihren Töchtern, wie etwa den Stadtwerken, direkt be-

einflusst und umgesetzt werden können. Darüber hinaus enthält er Empfehlungen für Maßnahmen, die für eine positive Entwicklung von Konstanz wichtig sind, aber nur in Kooperation mit externen Akteuren bzw. mit deren Zustimmung (z.B. dem Regierungspräsidium als Straßenbaulastträger oder der Landkreis / die Region als Partner im Agglomerationsprogramm) auf den Weg gebracht werden können.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen müssen die jeweils aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen (z.B. Straßenverkehrsordnung, Baurecht, Behindertengleichstellungsgesetz etc.) beachtet werden, aber auch deren Spielräume im Sinne der angestrebten Entwicklung ausgeschöpft werden.

II LEITBILD UND ZIELE DES MASTERPLAN MOBILITÄT 2020+

II.1 Strategischer Ansatz

Damit Konstanz auch in Zukunft attraktiv für Bürgerinnen und Bürger, einpendelnde Beschäftigte, Auszubildende und Studierende, Besucher und Touristen bleibt, muss es oberstes Ziel sein, eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität zu gewährleisten und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen, ohne die wirtschaftliche Entwicklung zu beeinträchtigen. Der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ setzt dabei konsequent auf die Strategie des „Push and Pull“.

Dies ist begründet mit der Einsicht, dass mit der vorhandenen Infrastruktur - auch unter Berücksichtigung des Ausbaus der B33 und der Westumfahrung Wollmatingen - zusätzlicher Kfz-Verkehr im Stadtgebiet von Konstanz weder von der Funktionsfähigkeit des notwendigen Kfz-Verkehrs, des Wirtschaftsverkehrs, der Funktionsfähigkeiten der übrigen Verkehrsarten (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) noch von den Umweltbelastungen her vertretbar ist. Gleichzeitig besteht Konsens darüber, dass Mobilität, d.h. die Möglichkeit, alle Ziele in der Stadt grundsätzlich erreichen zu können, erhalten werden muss. Dabei legen die Konstanzer Bürgerinnen und Bürger laut einer repräsentativen Befragung im Jahr 2007^a ihre Präferenzen klar auf den Umweltverbund und erwarten von der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik entsprechende Konzepte und Maßnahmen. Der Masterplan räumt daher der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes oberste Priorität ein.

"Push and Pull" bedeutet, dass alternative Mobilitätsangebote zur Kfz-Nutzung geschaffen und gefördert (push) und Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Nutzung eingesetzt werden, um die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg zu bewegen (pull) bzw. diesen zu fördern.

Schon heute praktizieren Konstanzer Bürgerinnen und Bürger ein Verkehrsverhalten, bei dem die Verkehrsmittel des Umweltverbundes eine zentrale Rolle spielen. Dieses stadt- und umweltverträgliche Verkehrsverhalten soll weiter gefördert werden. Angestrebt wird eine deutliche Erhöhung des Anteils im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV - dem sog. Umweltverbund - insbesondere im Binnenverkehr, d.h. für Wege innerhalb der Stadt. Aber auch für Wege nach außerhalb soll die "Push and Pull-Strategie" gezielt eingesetzt werden.

Ergänzend sollen auch Beschäftigte, Kunden und Besucher von Konstanz, die außerhalb wohnen bzw. von außerhalb anreisen, dafür gewonnen werden, die

^a Socialdata: Mobilität in Konstanz 2007 - Endbericht

attraktiven / neuen Angebote für den Weg und die Fahrt nach Konstanz zu nutzen. Hier besteht ein großes Potenzial, das es auszuschöpfen gilt.

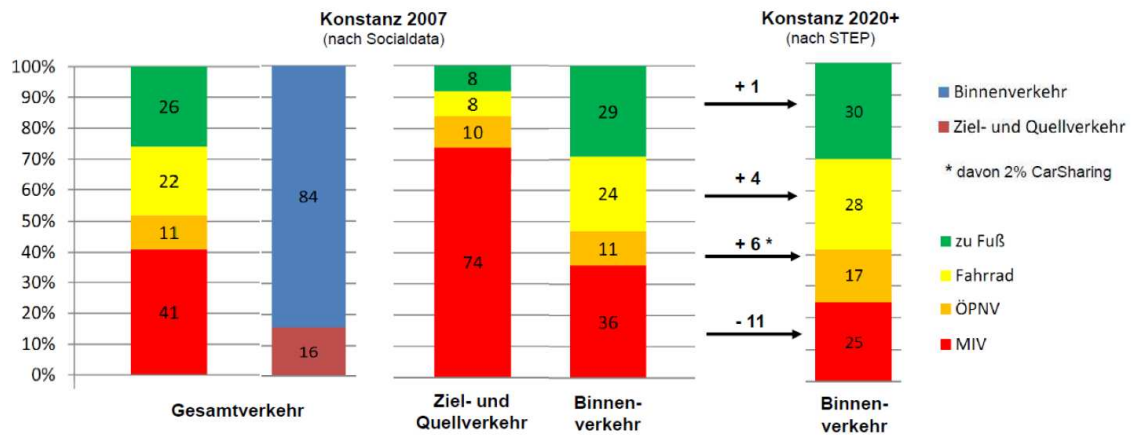


Abbildung II-1: Angestrebte Veränderungen im Modal Split der Konstanzer Bevölkerung

II.2 Ziele der verkehrlichen Entwicklung

Aufgabe von Zielen ist es, eine Verständigung darüber zu erlangen, wohin sich Konstanz bis zum Jahr 2020 und darüber hinaus entwickeln soll. Die Definition von Zielen und die Verständigung darüber ist die Voraussetzung für gestaltetes (politisches) Handeln. Die Gestaltung des Verkehrssystems wirkt dabei in alle Lebensbereiche hinein und beeinflusst das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern hat eine dienende Funktion, für die mit der Formulierung von Zielen ein Rahmen gesetzt wird.

Ziele sind auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt. Eine Ordnung der Ziele in einem Zielkonzept ist notwendig, um die verschiedenen Abhängigkeiten untereinander aufzuzeigen und die Zusammenhänge zwischen Einzelzielen zu verdeutlichen.

Grundlage für die Formulierung der Ziele zur verkehrlichen Entwicklung im Masterplan sind das gemeinsame Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz^b sowie das Stadtentwicklungsprogramm Zukunft Konstanz 2020 (STEP). Im STEP ist explizit ein Leitbild für die verkehrliche Entwicklung von Konstanz formuliert und es sind in einem eigenen Baustein „Mobilität – Mobil auch ohne Auto“ dezidiert Ziele benannt, die allerdings nicht gewichtet sind bzw. gleichrangig nebeneinander stehen und in Teilen bis auf die Ebene von Maßnahmen herun-

^b Departement für Bau und Umwelt, Kanton Thurgau; Regionalplanungsgruppe Kreuzlingen, Verwaltungsgemeinschaft Bodanrück-Untersee mit Stadtverwaltung Konstanz

tergebrochen sind. Das vorliegende Papier sortiert die Zielvorstellungen in einem strukturierten Zielsystem, in das auch die Zieldiskussionen aus der Verwaltungsklausur vom Oktober 2011, den öffentlichen Veranstaltungen aus den Jahren 2011 (Auftaktveranstaltung), 2012 und 2013 (Foren) sowie der Gemeinderatsklausur im Juni 2013 eingeflossen sind. Das Zielsystem unterscheidet dabei 4 Ebenen.

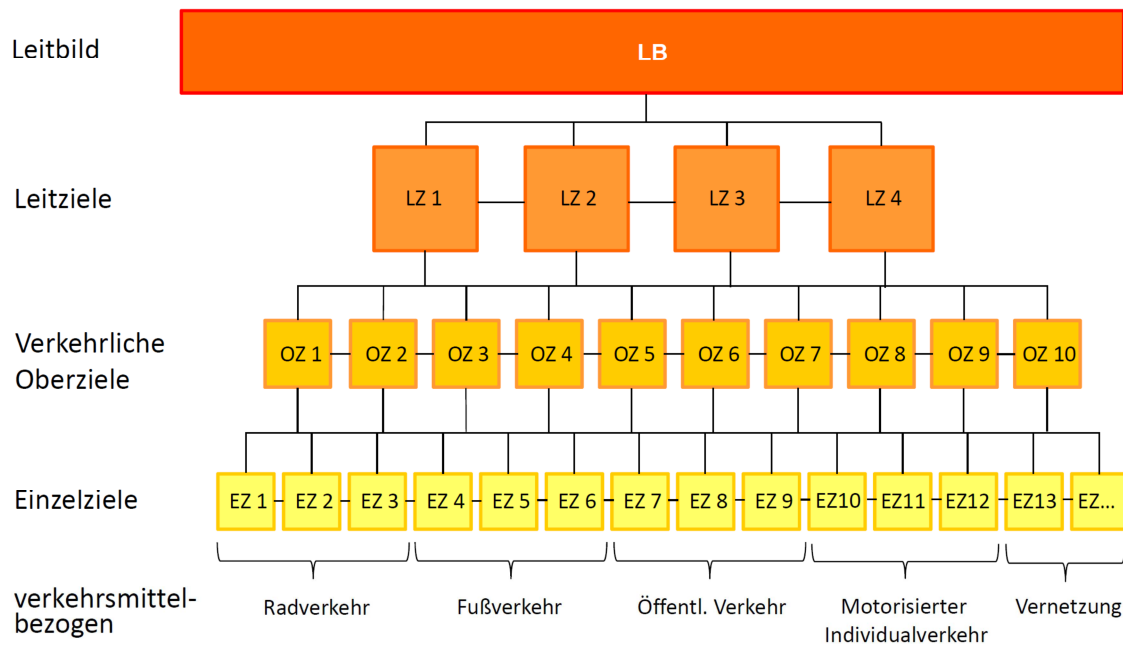


Abbildung II-2: Zielsystem Masterplan Mobilität Konstanz 2020+

Das im STEP enthaltene **Leitbild für die verkehrliche Entwicklung** hat inhaltlich weiterhin Gültigkeit wurde aber allgemeinverständlicher formuliert. Das Leitbild bildet die höchste Ebene des Zielsystems:

„Das Verkehrssystem der Stadt Konstanz ist so zu gestalten, dass es die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, der Gäste sowie der Wirtschaft unter Berücksichtigung der Belange der Umwelt und der zentralen Funktionen der Stadt Konstanz sichert.“

Daraus lassen sich die folgenden **Leitziele (LZ)** für den **Masterplan Mobilität** ableiten:

Leitziele für den Masterplan Mobilität	
LZ 1	Sicherung der Mobilitätschancen für alle Gruppen der Bevölkerung.
LZ 2	Stärkung von Konstanz als attraktiver Wohnstandort mit stadtverträglichem Verkehrsgeschehen unter Beachtung seiner Funktion als Oberzentrum für Arbeit, Bildung, Einkauf, Kultur und Freizeit.
LZ 3	Sicherung der Erreichbarkeit der Aktivitätszentren von Konstanz für den Personenverkehr und den Wirtschaftsverkehr.
LZ 4	Gewährleistung einer umwelt- und klimaverträglichen Verkehrsabwicklung und Verkehrsentwicklung / Vorrangige Förderung der Umwelt- und Umfeldverträglichkeit des Verkehrs.

Mit der Sicherung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Mobilität sind - da die Standorte räumlich getrennt sind - Ortsveränderungen verbunden. Mit diesen Ortsveränderungen wiederum ist eine Beanspruchung von sozialen, ökonomischen und ökologischen Ressourcen verknüpft. Grundansatz ist es, die Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, dabei jedoch die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu minimieren.

Das führt zu den **verkehrlichen Oberzielen (OZ)** für den **Masterplan Mobilität**:

Verkehrliche Oberziele für den Masterplan Mobilität	
OZ 1	Förderung eines umweltbewussten Verkehrsverhaltens bei Stärkung der Multimodalität.
OZ 2	Stärkung des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Fährverkehr) beim Ausbau des Verkehrssystems.
OZ 3	Verbesserung des Verkehrsablaufs im verbleibenden Motorisierten Individualverkehr.
OZ 4	Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen und CO ₂ -Belastungen.
OZ 5	Erhöhung der Verkehrssicherheit.
OZ 6	Anpassung des Verkehrssystems und seiner Infrastruktur an den demografischen Wandel.
OZ 7	Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für eine „Stadt der kurzen Wege“.
OZ 8	Stärkung des Agglomerationsraums Konstanz / Kreuzlingen und Förderung einer stadtverträglichen, grenzüberschreitenden Mobilität.
OZ 9	Aufwertung des öffentlichen Straßenraums bei Stärkung der Aufenthaltsfunktion.
OZ 10	Ausbau der Partizipation / Einbeziehung der Bevölkerung in die Ausgestaltung des Verkehrssystems und seiner Entwicklung.

Die verkehrlichen Oberziele werden durch **verkehrsmittelbezogene Einzelziele (EZ)** konkretisiert. Hierbei können verkehrsmittelbezogene Ziele auch verschiedenen Handlungszielen zugeordnet werden, so dass es zu Überschneidungen kommen kann.

Fußverkehr (FV)	
FV1	Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Binnenverkehr der Konstanzer Bevölkerung (Modal Split) von 29% auf 30%.
FV2	Sicherung und Umsetzung einer funktionalen, an anerkannten Qualitätsstandards orientierten Fußverkehrsinfrastruktur (z.B. Gehwegbreiten) unter besonderer Berücksichtigung der Barrierefreiheit.
FV3	Priorisierung des Fußverkehrs auf stark frequentierten Netzabschnitten insbesondere im linksrheinischen Stadtgebiet.
FV4	Abbau / Unterbindung des Gehwegparkens auf Hauptfußwegeachsen.
FV5	Weiterentwicklung der (grenzüberschreitenden) Wegweisung.
FV6	Verstärkte Schaffung von Aufenthaltsflächen im öffentlichen Straßenraum.
FV7	Umsetzung und Sicherung von innerstädtisch adäquaten / möglichst geringen Kfz-Geschwindigkeiten zur Förderung des Fußverkehrs.

Radverkehr (RV)	
RV1	Erhöhung des Radverkehrsanteils am Binnenverkehr der Konstanzer Bevölkerung (Modal Split) von 24% auf 28%.
RV2	Sicherung eines funktionalen, an anerkannten Qualitätsstandards orientierten Radverkehrsangebots (Netz und Infrastruktur) im Alltags- und Freizeitradverkehr unter besonderer Beachtung einer weitestgehenden Durchlässigkeit.
RV3	Förderung / Bevorrechtigung ausgewählter Hauptverbindungen / Vorzugsachsen insbesondere bei Kreuzungspunkten mit Kfz-Fahrbahnen.
RV4	Verbesserung der Wegweisung unter Einbeziehung grenzüberschreitender Radverkehre.
RV5	Situationsbezogene Sicherung der gegenseitigen Verträglichkeit / Abbau von Nutzungskonflikten und Nutzungskonkurrenzen insbesondere mit dem Fußverkehr, Radfahren auf reinen Gehwegen unterbinden.
RV6	Verbesserung / Erhöhung des Angebots an qualitätsvollen Fahrradabstellanlagen.
RV7	Förderung des touristischen Radverkehrs.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)	
ÖV1	Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Binnenverkehr der Konstanzer Bevölkerung (Modal Split) von 11% auf 17% (incl. CarSharing-Nutzung).
ÖV2	Sicherung einer flächendeckenden Erschließung des gesamten Siedlungskörpers innerhalb eines Einzugsbereichs von 400m (Bus) um Haltestellen bzw. 600m (Bahn) um bestehende Haltepunkte.
ÖV3	Ausbau / Verdichtung des S-Bahn-Angebots in Kooperation mit anderen Verkehrsträgern.
ÖV4	Verbesserung des ÖPNV-Angebots (Taktverdichtung, Direktverbindungen, optimale Verknüpfung) insbesondere für aufkommensstarke Bereiche der öffentlichen Infrastruktur (z.B. Universität, Schwimmbäder) unter Einbeziehung der Fährverbindungen und Wasserwege.
ÖV5	Beschleunigung des ÖPNV durch geeignete Maßnahmen (z.B. Lichtsignalsteuerung, separate Busspuren).
ÖV6	Konsequente Förderung des barrierefreien Infrastrukturausbaus (z.B. Haltestellen, Witterungsschutz).

Vernetzung der Verkehrsträger (VN)	
VN1	Erweiterung der Angebote zur flächenhaften Vernetzung, z.B. durch Aufbau eines Fahrradvermietsystems und Förderung von CarSharing.
VN2	Verbesserung der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, Fähre) bei vorrangiger Sicherung der Flächenanforderungen mobilitätseingeschränkter Personen.
VN3	Sicherung und Verbesserung der Anbindung von P+R-Anlagen mit dem ÖPNV.
VN4	Verbesserung der Information von ÖPNV-Kunden an Haltestellen und beim Umsteigen sowie Verbesserung der Information und Kommunikation an allen Verknüpfungspunkten wie z.B. P&R-Anlagen.
VN5	Sicherung und Verbesserung der barrierefreien Nutzung der Verkehrsmittel und ihrer Verknüpfungspunkte.
VN6	Sicherung und Verbesserung einer angstfreien Nutzung aller Verkehrsanlagen / Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls.

Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
MIV1	Reduzierung des MIV-Anteils am Binnenverkehr der Konstanzer Bevölkerung (Selbstfahrende und Mitfahrende) von 36% auf 25%.
MIV2	Verlagerung von Autofahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr).
MIV3	Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen auf Hauptachsen und Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohnquartieren.
MIV4	Präventive Verkehrssteuerung zur Vermeidung von Staus im Stadtgebiet.
MIV5	Verstetigung des Verkehrsablaufs bei stadt- und umweltverträglichen Kfz-Geschwindigkeiten.

Ruhender Motorisierter Individualverkehr (P)	
P1	Verstärkung des Bewohnerparkens in Bereichen mit Nutzungskonkurrenzen bei Sicherung eines adäquaten Angebots an Parkmöglichkeiten für Kunden und Besucher bei weitgehender Bevorzugung von Bewohnerfahrzeugen.
P2	Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung linksrheinisch.
P3	Vermeidung von Parksuchverkehren in Wohnquartieren, insbesondere durch Kunden und Besucher.
P4	Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Verkehr.
P5	Förderung eines grenzübergreifenden Ausbaus des Parkleitsystems, mit Hinweisen auf P+R.
P6	Schaffung von temporären Zusatzangeboten / P+R insbesondere in Zeiten erhöhter Nachfrage (grenzübergreifend).
P7	Förderung von CarSharing-Standorten / Ausweisung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum

III HANDLUNGSFELDER DES MASTERPLANS MOBILITÄT KONSTANZ 2020+

Die Handlungsfelder sind die Konkretisierung des Zielsystems des Masterplans Mobilität Konstanz 2020+. In den Handlungsfeldern werden Konzepte und Maßnahmen auf strategischer Ebene benannt, mit denen die formulierten Ziele erreicht werden sollen. Sie wurden auf der Grundlage der Arbeitsergebnisse der Verwaltung (Projektbegleitende Arbeitsgruppe) und der Auswertung der Hinweise aus der bürgerschaftlichen Beteiligung in den vier Veranstaltungen entwickelt. Der Entwurf des Masterplans Mobilität Konstanz vom Oktober 2010 ist ebenfalls eingeflossen.

Den Rahmen um alle Handlungsfelder setzt dabei das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement, in dem Mobilität als Ganzes begriffen und gezielt als Strategie zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und zur Sensibilisierung eines nachhaltigen Umgangs mit Verkehr eingesetzt wird und als dauerhafter Prozess angelegt ist.

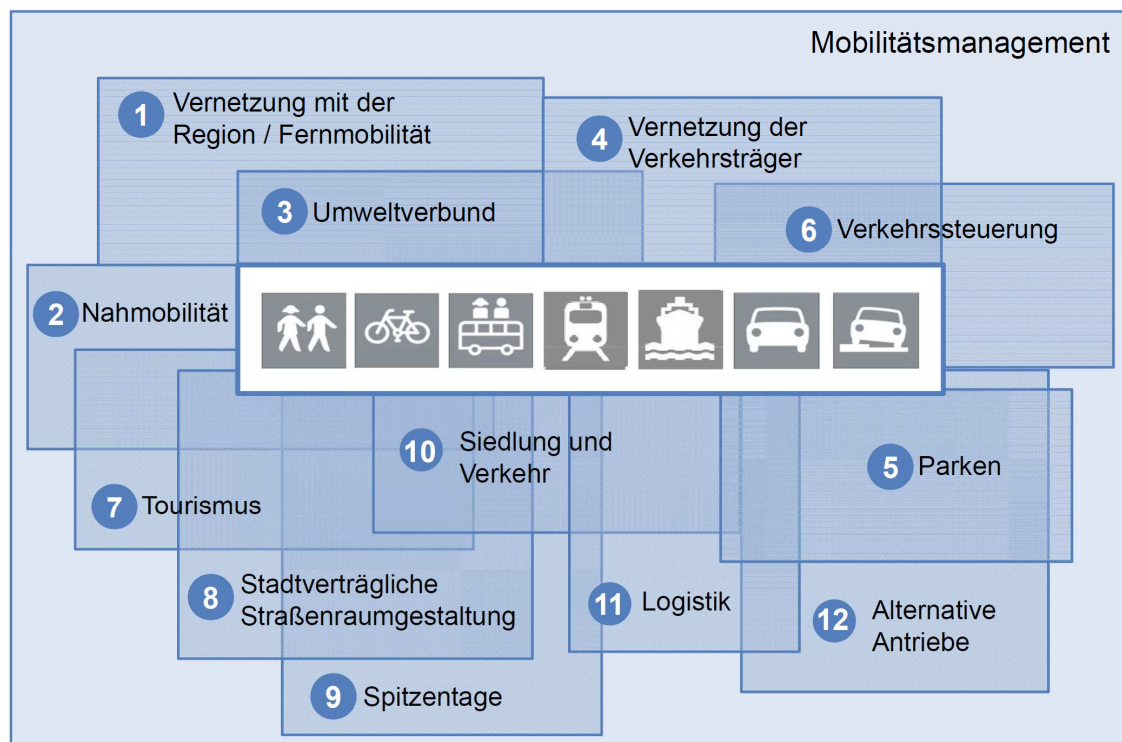


Abbildung III-1: Handlungsfelder im Masterplan Mobilität Konstanz 2020+

Alle Handlungsfelder beinhalten verkehrsmittelspezifische Maßnahmen für den Fußverkehr, den Radverkehr, den Öffentlichen Verkehr (incl. Bahn und Schiffs-

verkehr) und den fließenden und ruhenden Motorisierten Individualverkehr, die in unterschiedlichen Zusammenhängen ihre Wirkungen entfalten sollen. Bei einigen Maßnahmen ist die Stadt Konstanz nicht alleiniger Akteur und auf die Zusammenarbeit mit weiteren Institutionen (externe Akteure) angewiesen. Teilweise werden Prüfaufträge formuliert, die sicherstellen sollen, dass diese Maßnahmen auf den Weg gebracht werden. Sie sind gekennzeichnet bzw. die entsprechenden Akteure explizit benannt (→ *Partner:.....*).

III.1 Vernetzung mit der Region (HF1)

Die Stadt Konstanz ist das wirtschaftliche und touristische Oberzentrum in der Region Hegau-Bodensee. Darüber hinaus hat Konstanz starke Beziehungen zu den Metropolräumen Zürich, Basel, Stuttgart und München. Die geografische Lage im 3-Ländereck Deutschland, Österreich, Schweiz führt zu regelmäßigen Austauschbeziehungen unterschiedlichster Art mit den Nachbarländern, insbesondere mit der Region Thurgau und der Nachbarstadt Kreuzlingen.

Voraussetzung für all diese Verflechtungen ist eine gute Infrastruktur insbesondere schienenseitig, aber auch gute straßenseitige Verbindungen. Derzeit ist die Erreichbarkeit von Konstanz stark MIV-geprägt, was in der Konsequenz zu teilweise hohen Verkehrsbelastungen im kommunalen Straßennetz führt. Während mit dem Ausbau der B33 die straßenseitige Erreichbarkeit weiter verbessert wird, ist die Anbindung im Schienenverkehr noch ausbaufähig. Dies betrifft die Erreichbarkeit der Metropolräume ebenso wie die grenzübergreifenden Verbindungen in die Region. Lösungsansätze wurden im Agglomerationsprogramm (z.B. Agglo-S-Bahn, P+R-Angebote mit ÖPNV-Anschluss) entwickelt und als Aufgabe im STEP fixiert: *„Konstanz und Kreuzlingen betreiben eine gemeinsame Stadtentwicklung nach dem Grundsatz „zwei Städte – ein Weg“.*

Für die regionale Vernetzung ist auch der Radverkehr ein wesentliches Element im Mobilitätsspektrum. Angesichts der neuen Angebote im Bereich Elektromobilität / e-bikes lässt sich deren Einzugsbereich deutlich erweitern. Dies setzt eine entsprechende Infrastruktur voraus.

Vernetzung mit der Region / Fernmobilität	
HF1-1	Verbindungen im Bahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz über Bahnhof Konstanz mittels Durchbindung bestehender Linien ausbauen → <i>Partner: DB und SBB</i>
HF 1-2	Fernbusangebote als Alternative im Fernverkehr aufgreifen und die erforderliche Infrastruktur in Konstanz bereitstellen. → <i>Partner: Betreiber von Fernbuslinien</i>

HF1-3	<p>grenzübergreifende Agglo-S-Bahn mit dem erforderlichen Ausbau der Infrastruktur auf den Weg bringen (2. Gleis in Teilabschnitten, Ertüchtigung von bestehenden und Anlage neuer Haltepunkte gemäß anerkannten Qualitätsstandards (incl. Lärmschutz))</p> <p>→ Partner: DB, Land BW, Kreis KN, Kanton Thurgau, SBB, Stadt Kreuzlingen</p> <p>→ Machbarkeits- und Zweckmäßigkeitstudie gemeinsam mit den Partnern beauftragen</p>
HF1-4	<p>Stadt- und Regionalbussysteme an die (neuen) S-Bahn-Stationen anpassen</p> <p>→ Partner: Kreis Konstanz</p>
HF1-5	<p>ÖPNV-Angebot im Busverkehr mit der Schweiz / Kreuzlingen verstärken: durch Taktverdichtung (908 auf 15 min.) und neue Linien (Tägerwilen – Bärenplatz – Zähringerplatz -Universität) bzw. Linienverlängerung (903 CH Emmishofer Zoll – Bellevueareal – Schnetztor – Bahnhof KN – Rheinsteinig – Paradies – Kreuzlingen)</p> <p>→ Partner: Stadt Kreuzlingen</p>
HF1-6	<p>Takt Stadtbus Konstanz und Stadtbus Kreuzlingen vereinheitlichen (15 – 30 – 60min)</p> <p>→ Partner: Stadt Kreuzlingen</p>
HF1-7	<p>ÖPNV-Angebot aus den Umlandgemeinden / Bodanrückgemeinden im Regionalbusverkehr verstärken (Taktverdichtung, neue Linien)</p> <p>→ Partner: Kreis Konstanz</p>
HF1-8	<p>Leitsystem (grenzübergreifend) von P+R-Angeboten unter Einbindung neuer Standorte (siehe Handlungsfeld Parken) einrichten</p> <p>→ Partner: Stadt Kreuzlingen</p>
HF1-9	<p>neue P+R-Anlagen in der Region (grenzübergreifend) schaffen und mit ÖPNV (Bus und Zug) auf kurzem Weg an die Innenstädte anbinden</p>
HF1-10	<p>grenzübergreifendes Fahrradverleih- / Vermietsystem einrichten und Car-Sharing-Angebote schaffen (siehe auch Handlungsfeld Umweltverbund)</p> <p>→ Partner: Stadt Kreuzlingen, potenzielle Betreiber</p>
HF1-11	<p>grenzübergreifendes / regionales Rad- und Fußwegeleitsysteme aufbauen</p> <p>→ Partner: Stadt Kreuzlingen, Kreis Konstanz, Nachbargemeinden</p>
HF1-12	<p>Fährverbindungen nach Meersburg und Friedrichshafen erhalten / stärken, weitere Schifflinien und Fährverbindungen schaffen und einen Gemeinschaftstarif „bodo“ und „VHB“ schaffen, Haustarif diskutieren / prüfen</p>
HF1-13	<p>Personenfähre Wallhausen – Überlingen erhalten, Fahrpläne mit Stadtbuslinien 4 und 13 abstimmen</p> <p>→ Partner: derzeitiger Betreiber Gieß</p>
HF1-14	<p>grenzübergreifende (Zweissystem-) Stadtbahn mit dem erforderlichen Ausbau der Infrastruktur auf den Weg bringen</p> <p>→ Partner: Land BW, Kreis KN, Kanton Thurgau, Stadt Kreuzlingen, (DB, SBB)</p> <p>→ Machbarkeits- und Zweckmäßigkeitstudie gemeinsam mit den Partnern beauftragen</p>

III.2 Nahmobilität

Um den Slogan „Stadt der kurzen Wege“ mit Leben zu füllen, wird dem Thema „Nahmobilität“ im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung zunehmend Beachtung geschenkt. Nahmobilität meint die individuelle Mobilität im näheren persönlichen Umfeld und aus eigener Kraft.^c Ziel ist nicht nur die Stärkung des nicht-motorisierten Fuß- und Radverkehrs – im Nahbereich die zeitlich und räumlich flexibelsten und hier oft auch schnellsten Fortbewegungsarten – sondern auch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die damit verbundene Stärkung der Sozialfunktion.

Nicht zuletzt angesichts der demografischen Entwicklung gewinnt das Thema an Bedeutung. Der Nahraumbezug von älteren Menschen ist nachweislich hoch und ermöglicht bei gezielter Förderung eine eigenständige Lebensführung bis ins hohe Alter. Dies gilt auch für Kinder und Jugendliche, für die die eigenen Füße und das Fahrrad Hauptverkehrsmittel im Wohnquartier sind.

Neben ausreichenden Bewegungsflächen und einer guten Infrastruktur sind niedrige Kfz-Geschwindigkeiten ein wesentlicher Faktor: die Querbarkeit von Straßen wird erleichtert, die Verkehrssicherheit erhöht und Lärm- und Abgasemissionen verringert.

Im Themenfeld "Nahmobilität" wird die enge Verzahnung mit Stadtentwicklung und Nutzungsstrukturen besonders deutlich, denn die Voraussetzung, dass Nahmobilität entstehen bzw. "praktiziert" werden kann, sind kompakte Siedlungsstrukturen mit Versorgungs-, Betreuungs- und Freizeitangeboten in der näheren Umgebung / im eigenen Stadtquartier. Des Weiteren unterstützt die Stadtentwicklungspolitik von Konstanz nach dem Prinzip "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" in kompakter Bauweise und der mäßigen Arrondierung der vorhandenen Siedlungsränder die Rahmenbedingungen für Nahmobilität.

Nahmobilität	
HF2-1	Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebote in den Quartierszentren / den Ortsteilen sichern und ausbauen als Voraussetzung für nahraumorientierte Mobilität → Partner: Wirtschaft / Einzelhandel, Dienstleister
HF2-2	verstärkt verkehrsberuhigte Zonen abseits von Hauptverkehrsstraßen ausweisen bzw. Hauptverkehrsstraßen für ihre Eignung hinsichtlich des Prinzips "Begegnungszonen" nach Schweizer Vorbild prüfen

^c Siehe "Nahmobilität im Lebensraum Stadt" der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW

HF2-3	Planungs- / Zukunftswerkstätten mit dem Themenschwerpunkt „Nahmobilität“ in allen Ortsteilen durchführen - <i>Wo klemmt´s heute?</i> - <i>Was braucht´s zukünftig?</i> - <i>Wie kann´s umgesetzt werden?</i> - <i>Wie kann´s an die Frau / den Mann gebracht werden?</i>
HF2-4	Wegenetze in Stadt- / Ortsteilen quartiersweise überplanen als Ergebnis der Planungswerkstätten, hierbei alle quartiersbedeutsamen Einrichtungen einbinden (siehe auch Fuß- und Radverkehr im Umweltverbund)
HF2-5	Gehwegparken zurücknehmen bzw. unterbinden als Maßnahme zur Reaktivierung von Stellplätzen auf Privatflächen
HF2-6	alle Planungsvorhaben zur Sanierung / zum Umbau von Straßen systematisch hinsichtlich der Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs (bspw. Geh- und Radwegbreiten, Querungsangebote, Barrierefreiheit, Durchlässigkeit) prüfen und für deren Berücksichtigung Sorge tragen
HF2-7	Führung von Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Wegen im Gehwegbereich im Zulauf auf quartiersbedeutsame Einrichtungen vermeiden

III.3 Umweltverbund

Unter dem Begriff „Umweltverbund“ werden diejenigen Verkehrsarten verstanden, die möglichst wenige Emissionen (Abgas, Feinstaub, Lärm etc.) erzeugen und von denen im Zusammenspiel positive Effekte in Bezug auf die Umwelt erwartet werden können. Folgende Verkehrsarten werden in der einschlägigen Fachliteratur dem Umweltverbund zugeordnet: ÖV / ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und – als vierte Säule – das CarSharing.

Angesichts der von der EU festgesetzten Emissionsgrenzwerte (bspw. für CO₂, NO₂ und Feinstaub) sind deutliche Bestrebungen des Bundes, der Länder und Kommunen, aber auch der Industrie zu erkennen, die entsprechenden Auflagen zu erfüllen und die Grenzwerte - auch im Verkehrsbereich - einzuhalten. Bei Nichteinhaltung der Grenzwerte sind Sanktionen und Bußgelder zu erwarten, denen mit der konsequenten Förderung des Umweltverbundes frühzeitig entgegen gewirkt werden kann.

Die Förderung des Umweltverbundes wird sinnvollerweise überlagert mit Maßnahmen zur umweltverträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs (siehe auch HF Verkehrssteuerung).

Anzumerken ist ferner, dass der Umweltverbund – nicht nur in Konstanz – nach wie vor mit Imageproblemen zu kämpfen hat. Eine zielgerichtete und erfolgreiche Förderung muss dementsprechend stets auch diese Probleme erkennen, berücksichtigen und ihnen entgegenwirken (siehe auch HF Mobilitätsmanagement).

Umweltverbund - Öffentlicher Verkehr	
HF3-1	Vorhandenes Stadtbussystem um die Anbindung wichtiger Ziele der öffentlichen Infrastruktur sowie neuer Siedlungspunkte räumlich erweitern und zu nachfragestarken Zeiten (Wochenende, Morgen- / Abendspitze) sichern / weiterentwickeln
HF3-2	Regionalen ÖPNV und grenzübergreifende Buslinien verstärken / ausbauen → Partner: Kreis Konstanz, Stadt Kreuzlingen, VHB, DB
HF3-3	Busverkehr durch Einrichtung weiterer Busspuren beschleunigen und Verkehrsführung des Stadtbusses optimieren
HF3-4	an allen wichtigen Haltestellen dynamische Fahrgastanzeigen anbringen
HF3-5	Vorrangschaltung für den ÖPNV im Zusammenhang mit der Einrichtung von Busspuren erweitern (siehe auch Handlungsfeld Verkehrssteuerung)
HF3-6	Haltestellenausbauprogramm auflegen und sukzessive und systematisch alle Haltestellen (Stadtbushaltestellen und Schienenhaltepunkte) barrierefrei ausbauen und gemäß geltender Qualitätsstandards ausstatten (z.B. Witterungsschutz, ausreichende Wartefläche, Umgebungspläne, Informationen zu Umsteigemöglichkeiten → Mobilitätsmanagement, ggf. Toiletten) → Partner: SBB und DB-AG, Schwarz
HF3-7	„Individualisiertes Marketing“ weiterführen, Mobilitätsportal → Mobilitätsmanagement
HF3-8	Integration einer Seilbahn ins städtische ÖPNV-System zur Verbindung des rechtsrheinischen P+R-Platzes mit der linksrheinischen Altstadt unter besonderer Beachtung von Denkmalschutz, Stadtbild und Wirtschaftlichkeit prüfen.

Umweltverbund - Radverkehr	
HF3-8	flächendeckendes Radverkehrsnetz für das gesamte Stadtgebiet bei systematischer Einbeziehung aller relevanten Ziele (z.B. Arbeitsplatzschwerpunkte, Nahversorgungsschwerpunkte, öffentliche Einrichtungen, Universität, weiterführende Schulen, Jugend- und Alteneinrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Sport- / Freizeiteinrichtungen, Bahnhöfe, wichtige ÖPNV-Haltestellen) entwickeln und durchgehend beschildern → Alltagsnetz (Freizeitnetz siehe Handlungsfeld Tourismus)
HF3-9	vorhandene Radverkehrsinfrastruktur systematisch erfassen, Umbau- / Sanierungsbedarf bestimmen und sukzessive und systematisch an die geltenden Qualitätsstandards hinsichtlich Sicherheit und Komfort anpassen (Dimensionierung, Führung in Knotenpunkten, Querungen, Befahrbarkeit, Beleuchtung, etc.) aufgeweitete Radaufstellstreifen“ an signalisierten Knotenpunkten prüfen
HF3-10	spezifische Lösungen für bestehende Konflikte mit anderen Verkehrsarten (z.B. an Bushaltestellen) entwickeln
HF3-11	Querbarkeit der Bahnanlagen für den Radverkehr auch nach Ausbau der Schienenverbindungen in die Schweiz (Agglo-S-Bahn) erhalten und verbessern

HF3-12	grenzübergreifendes Leitsystem für den Radverkehr entwickeln und ausbauen
HF3-13	flächendeckendes, dezentral ausgerichtetes Konzept zum Fahrradparken auch für Verleihsysteme entwickeln, vorhandene Fahrradabstellanlagen einbinden, ggfs. erweitern, Anlagen an ausgewiesenes Radverkehrsnetz anbinden, langzeitparkende Radfahrer und Touristen berücksichtigen
HF3-14	Zielorientierte Zählungen zur Ermittlung der Nachfrage auch im Radverkehr durchführen (z.B. Dauerzählungen über Zählschleifen auf Radverkehrsanlagen oder mobile Anlagen)
HF3-15	Unterstützende Maßnahmen zum Radfahren starten (z.B. Schaffung einer Stelle eines Radverkehrsbeauftragten, Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK))
HF3-16	Beratung für Bauherrinnen und Bauherren zur konkreten Gestaltung qualitätsvoller Fahrradabstellanlagen anbieten (Beispiel Handreichung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW) → Mobilitätsmanagement
HF3-17	alle fahrradbezogenen Informationen auf eigener Website („Fahrradfahren und Fahrradparken in Konstanz“) zusammenführen → Mobilitätsmanagement
HF3-18	Kampagnen zum Fahrradfahren / Fahrradparken verstärken (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Stadtradeln“, „Kopf an – Motor aus“, „Wo parke ich mein Rad“) und Wettbewerbe durchführen (z.B. „Fahrradfreundlichster Betrieb“) → Mobilitätsmanagement

Umweltverbund - Fußverkehr

HF3-19	unbehinderten Zugang zu allen ÖPNV-Haltestellen ermöglichen (insbes. auch Zugang Bahnhofplatz, keine parkenden Fahrzeuge, keine Radwege über Warteflächen, etc.)
HF3-20	barrierefreien Zugang zu den Gleisen an allen Bahnhöfen schaffen
HF3-21	Querbarkeit der Bahnanlagen für den Fußverkehr auch nach Ausbau der Schienenverbindungen in die Schweiz (Agglo-S-Bahn) erhalten und verbessern
HF3-22	Fußverkehrsleitsystem über die Altstadt hinaus ausbauen: - über alte Rheinbrücke / Sternenplatz hinweg - über Fahrrad-/ Fußgängersteg nach Petershausen / Universität - über die Schweizer Grenze
HF3-23	Uferpromenaden / Wanderwege entlang des Seerheins (Nordseite und Südseite / Winterersteig) und entlang des Ufers des Obersees für den Fußverkehr ertüchtigen → parkende Fahrzeuge entfernen, ausreichende Breiten und komfortable Oberfläche gewährleisten, dabei Fußgängerpromenade Hafenstraße in Richtung Seeburgareal verlängern (siehe auch Handlungsfeld Tourismus)
HF3-24	Neue grenzübergreifende Fußwegverbindungen zwischen Konstanz / Schänzle und Tägerwilen bzw. Döbele-Schweiz schaffen
HF3-25	regelmäßige Zählungen auch im Fußverkehr durchführen (mobile Anlagen)

Umweltverbund - CarSharing	
HF3-26	CarSharing als 4. Säule des Umweltverbundes systematisch aus- / aufbauen, mit Standorten in allen Ortsteilen und Quartieren der Kernstadt (gemäß dem beschlossenen Konzept „Ruhender Verkehr“) und mit Anbietern aus der Schweiz kompatibel gestalten → <i>Partner: CarSharing-Anbieter, Automobilunternehmen</i>

III.4 Vernetzung der Verkehrsträger

Um sicherzustellen, dass jedes Verkehrsmittel effizient genutzt und dort eingesetzt werden kann, wo es seinen idealen Einsatzbereich hat, ist die Vernetzung der Verkehrsarten und die Optimierung ihrer Übergänge eine wichtige Voraussetzung. Eine reine sektorale Förderung einzelner Verkehrsmittel ist in der Regel nicht zielführend, wenn nicht auch deren Vernetzung sichergestellt ist. Beispielsweise sichern B+R- sowie Fahrradverleihangebote die Vernetzung im Nahbereich und verknüpfen sie mit den lokalen ÖPNV-Angeboten, P+R-Anlagen an ÖV-Stationen sichern die Verknüpfung für regionale Verbindungen. Kurze, umwegfreie Übergänge zwischen Bus und Bahn erleichtern den Umstieg innerhalb des ÖPNV. Barrierefreiheit ist dabei ein zentraler Aspekt.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die seit einigen Jahren zu beobachtende Zunahme eines multimodalen Verkehrsverhaltens. Das bedeutet, dass - in Abhängigkeit von Wegezweck und Wegeziel - unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt und miteinander kombiniert werden. Die reibungslose Abwicklung ist für die Vernetzung entscheidend. Insbesondere in der jüngeren Generation gewinnt multimodales Verkehrsverhalten zunehmend an Bedeutung.

Vernetzung der Verkehrsträger	
HF4-1	Shuttlebuslinien zur Anbindung der P+R-Anlagen auf der Basis des Konzepts „Ruhender Verkehr“ einrichten
HF4-2	Shuttlebusse zu P+R-Anlagen in die Schweiz verlängern → <i>Partner: Stadt Kreuzlingen</i>
HF4-3	Fußwegeverbindungen von Parkierungs-Anlagen am Rande der Innenstadt in die City attraktiv gestalten (z.B. Döbele, Klein-Venedig CH)
HF4-4	System von „Mobil-Punkten“ an P+R-Anlagen mit ÖPNV-Haltestellen, Fahrradvermiet- und CarSharing-Stationen aufbauen und mit allen erforderlichen Infos versehen / bestücken
HF4-5	Umsteigehaltestellen barrierefrei und mit kurzen Übergangswegen ausbauen (bestehende und neue Haltestellen)
HF4-6	Seehas-Haltestellen mit Stadtbuslinien systematisch vernetzen und aus-schildern

HF4-7	an allen heutigen und zukünftigen Haltepunkten des Schienenverkehrs (Seehas / Agglo-S-Bahn) und Fähranlegern B+R-Anlagen einrichten
HF4-8	„Fährshuttles / Wasserbusse“ auf dem Rhein und am Westufer des Obersees einrichten und zur Vernetzung mit P+R-Anlagen nutzen (P+R-Platz "Am Seerhein", Bottighofen)
HF4-9	„Mobi-Card“ einführen (Beispiel Hannover), die Rabatte auf Zeitkarten mit Bahncard, CarSharing-Mitgliedschaft und Vergünstigungen beim Fahrradvermietensystem, bei den Schifflinien und beim Taxifahren koppelt → <i>Partner: DB AG, CarSharing-Anbieter Taxiunternehmen, etc.</i>
HF4-10	Fahrradverleih- / -vermietangebot flächendeckend im Stadtgebiet aufbauen (z.B. als Ergänzung zum „Fuhrpark“ des ÖPNV) → <i>Mögliche Partner: Stadt Kreuzlingen, Universität, HTWG, Anbieter</i>
HF4-11	CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ausweisen (siehe auch Umweltverbund)
HF4-12	Alle Verknüpfungspunkte systematisch ausweisen / beschildern
HF 4-13	Bedarfsgerechte Taxisstände ausweisen, insb. an Verknüpfungspunkten und öffentlichen Infrastruktureinrichtungen
HF4-14	an wichtigen Zugängen zur Innenstadt oder im Umfeld öffentlicher Infrastruktureinrichtungen Aufbewahrungsmöglichkeiten für Gepäck schaffen (z.B. Boxen)
HF4-15	"Verkehrs-APP" als Informations- und Orientierungsmöglichkeit zur aktuellen Verkehrssituation in Konstanz entwickeln → <i>Mobilitätsmanagement</i>

III.5 Ruhender Verkehr

Die starke Motorisierung hat - neben dem Anstieg der Verkehrsbelastungen im fließenden Kfz-Verkehr - auch eine Zunahme an Parkflächen bzw. der Parkraumnachfrage bewirkt, die vielerorts eine Überbeanspruchung des öffentlichen Raums durch den ruhenden Verkehr nach sich zieht und sich oft negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt.

Parkraumprobleme entstehen in der Regel dort, wo hohe bauliche Dichten und Nutzungsmischungen aufeinander treffen, ohne dass ausreichend Parkraum, z.B. in Parkhäusern oder Tiefgaragen, zur Verfügung steht und / oder wo unterschiedliche Zielgruppen um den knappen Parkraum konkurrieren. Vielfach ist innerhalb der bebauten Stadt eine Erweiterung des Angebots weder räumlich möglich noch finanziell machbar. Deshalb sind Parkraumkonzepte und ein effektives Parkraummanagement wichtig, um Nutzungskonflikte zu entschärfen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und das vorhandene Angebot zielgruppenorientiert zu verteilen und die Nachfrage gezielt zu steuern.

Parkraumkonzepte zielen darüber hinaus darauf ab, die Erreichbarkeit z.B. von Innenstädten sowie die Chance auf einen Parkplatz zu erhöhen, den Parksuchverkehr zu verringern und die Auslastung des Angebots zu harmonisieren.

Parkraummanagement trägt dazu bei, den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten und Kfz-Verkehr zu reduzieren bzw. zu verlagern. Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit ist i.d.R. wesentlicher Bestandteil von Parkraumkonzepten.

In Konstanz wurden in den letzten Jahren verschiedene Gutachten zum Thema Parken erstellt und konkrete Maßnahmen benannt, die in ein vom Gemeinderat verabschiedetes Konzept gemündet sind. Dieses Konzept ist Grundlage im Handlungsfeld "Parken".

Parken	
HF5-1	das Parkierungsangebot und die Parkraumbewirtschaftung überprüfen und anpassen Reserveflächen prüfen
HF5-2	Nachfrageorientierte Tarifstaffelung (nach Lage) der Parkierungsanlage zur Steuerung der Nachfrage verstärken → zudem Kopplung bzw. Orientierung an den ÖPNV-Tarifen
HF5-3	Bewohnerparkanteile im öffentlichen Straßenraum auf maximal möglichen Umfang ausweisen
HF5-4	Bewohnerparken in weiteren Gebieten mit Nutzungskonkurrenzen und Parkdruck einführen (z.B. Allmendorf (Fähranleger) und Petershausen Ost (Therme))
HF5-5	Konzept zum Fahrradparken erarbeiten (siehe Handlungsfeld Umweltverbund) und attraktive Abstellanlagen (diebstahl- und witterungsgeschützt) bereitstellen
HF5-6	Anpassen der Tarifstruktur in den öffentlichen Parkierungsanlagen an die Auslastungszeiten zur Harmonisierung der Auslastung
HF5-7	Angebote für Bewohner in öffentlichen Parkierungsanlagen systematisch ausweiten
HF5-8	Parkleitsystem grenzübergreifend erweitern → Partner: Stadt Kreuzlingen
HF5-9	„Angebot an P+R-Anlagen grenzübergreifend und regional ausbauen und in Parkleitsystem integrieren (siehe auch Vernetzung mit der Region) → Partner: Stadt Kreuzlingen, Nachbargemeinden, Kreis Konstanz
HF5-10	"Verkehrs-APP" als Informations- und Orientierungsmöglichkeit zur aktuellen Verkehrssituation in Konstanz entwickeln → Mobilitätsmanagement

III.6 Verkehrssteuerung

Systematische Verkehrssteuerung zur verträglichen Abwicklung des gesamten Verkehrs ist ein zentraler Baustein im Masterplan Mobilität und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verstetigung des gesamten Verkehrs und dazu, negative Begleiterscheinungen (Emissionen, Staubbildung etc.) zu verringern bzw. diesen entgegenzuwirken. Ein nachweislich wirksames Instrument zur Verstetigung

des Verkehrsablaufs, zum Abbau von Stop-and-go, verbunden mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit ist dabei die Verringerung der Kfz-Geschwindigkeiten im Straßennetz, wobei einerseits die Funktion der Straße (z.B. Verbindungsfunktion) und andererseits die Randnutzungen und ihre Empfindlichkeiten gegenüber hohen Kfz-Geschwindigkeiten (z.B. Schulen, Kindergärten) zu beachten sind.

Die Steuerung des Verkehrs erfolgt in Konstanz technisch / digital mittels eines zentralen Verkehrsrechners, dessen Potenziale noch nicht vollständig ausgeschöpft sind. Dies betrifft zum einen die Erfassung von Verkehrsdaten, ihre Aufbereitung und Interpretation sowie ihre Bereitstellung an die Verkehrsteilnehmenden. Des Weiteren kann die Lichtsignalsteuerung hinsichtlich einer situativen Dosierung des Zuflusses in das städtische Straßennetz (wie bereits in Allmannsdorf praktiziert) und / oder einer Koordinierung des Verkehrs entlang definierter Streckenzüge weiter optimiert werden.

Systematische Verkehrssteuerung beinhaltet auch die Verlagerung von Kfz-Verkehrsströmen auf unempfindliche und leistungsfähigere Straßen / Verbindungen. Darüber hinaus können Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage aufeinander abgestimmt werden, wenn sämtliche (größere) Parkieranlagen in das System integriert werden.

Verkehrssteuerung	
HF6-1	Verkehrsrechner zur optimalen Verkehrssteuerung / Koordinierung lichtsignal-geregelter Knoten aufrüsten, Knotenpunkte durchgängig mit neuen Steuergeräten ausrüsten → ermöglicht durchgehende dynamische Steuerung in Abhängigkeit der Verkehrsbelastungen für alle Verkehrsteilnehmende
HF6-2	unter Einbeziehung des ÖPNV und Integration eines Parkleitrechners zu einem Verkehrsmanagementsystem ausbauen
HF6-3	Dauerzählstellen erweitern / Induktionsschleifen anbringen → ermöglicht ständige Anpassung der Verkehrssteuerung an das Verkehrsgeschehen
HF6-4	Verkehrssteuerung mit dem Ziel der Bündelung von Kfz-Verkehren auf die neue Rheinbrücke optimieren, Durchgangsverkehr in die Schweiz über alte Rheinbrücke und durch das Paradies unterbinden → Entlastung Altstadttring
HF6-5	Kfz-Zuflüsse an Stadteingängen in Abhängigkeit von Stauzuständen dosieren (Bsp. Allmannsdorf), dabei Vorbeifahrmöglichkeit für Busse einrichten
HF6-6	ggfs. erlaubte Höchstgeschwindigkeiten im Netz anpassen / verringern
HF6-7	Priorisierung der Verkehrsträger bei der Verkehrssteuerung gemäß Gemeinderatsbeschluss beibehalten → 1. ÖPNV; 2. Fuß- und Radverkehr; 3. MIV

HF6-8	Parkleitsystem unter Einbeziehung von P+R-Anlagen grenzübergreifend ausbauen → <i>Partner: Stadt Kreuzlingen</i>
HF6-9	„Verkehrssteuerung an Spitzentagen mit Zuflussdosierung und temporärer Sperrung bei Überlastung der Zufahrt in die Innenstadt evaluieren und weiterentwickeln (z.B. ggfs. mit Unterstützung der "Verkehrskadetten") → <i>Partner: Polizei, Einzelhandel</i>
HF 6-10	Optimierung der Lichtsignalsteuerung für den Fuß- und Radverkehr prüfen ("Grüne Welle")

III.7 Tourismus

Konstanz in seiner Funktion als touristisches Zentrum in der Region Hegau - Bodensee erfreut sich einer zunehmenden Nachfrage sowohl im Tagestourismus als auch verbunden mit mehrtägigen Übernachtungen in Hotels, Ferienwohnungen und auf Campingplätzen. Hauptverkehrsmittel bei der Anreise von Übernachtungstouristen ist mit ca. 60% das eigene Auto, ca. 20% kommen mit Bahn und Bus. Hier kann in Richtung "Sanfter Tourismus" weiter unterstützt werden.

In Konstanz angekommen, ist der Fahrradtourismus rund um den Bodensee ein wesentliches Potenzial, das es auszuschöpfen gilt. Die touristischen Sehenswürdigkeiten und "Besucherhighlights" der Stadt konzentrieren sich auf der linksrheinischen Stadtseite und sollen grenzüberschreitend verstärkt mit sanften Mobilitätsangeboten erreicht werden können.

Tourismus	
HF7-1	ein eigenes touristisches Radverkehrsnetz für Nah- und Fernziele entwickeln, ausweisen und beschildern (Leitsystem) → <i>Partner: Bodenseerundradweg, ADFC, BSW</i>
HF7-2	grenzübergreifendes Fahrradverleih-/ -vermietangebot auch auf Zielgruppe Touristen ausrichten (Zugang, Tarif, Transparenz bei der Nutzung (Ausleihe / Rückgabe) → siehe auch Vernetzung der Verkehrsträger
HF7-3	für Events: Eintrittskarten mit ÖV-Fahrschein systematisch koppeln → / Verweis auf die Mobilitätszentrale
HF7-4	grenzübergreifendes Leitsystem für alle Parkieranlagen auf- / ausbauen → <i>Partner: Stadt Kreuzlingen</i>
HF7-5	Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Stadt- und Regionalbussen schaffen, ggfs. durch Anhänger
HF7-6	„Fährshuttles“ auf dem Rhein und am Westufer des Obersees einrichten und an den Schiffsverkehr anbinden

HF7-7	Promenadensystem für den Fußverkehr ,z.B. am Seerhein und am Westufer Obersee (grenzübergreifend) ausbauen → <i>Partner: Stadt Kreuzlingen, Zollverwaltung</i>
HF7-8	Fußgängerzone Altstadt Konstanz über Kreuzlinger Straße mit der Begegnungszone an der Hauptstraße in Kreuzlingen attraktiv verbinden (Verweis auf das Agglo-Programm) → <i>Partner: Stadt Kreuzlingen, Zollverwaltung</i>
HF7-9	"Premium"-Wanderweg entlang des Überlinger Sees in das Angebot der Stadt Konstanz integrieren → <i>Partner: Kreis Konstanz, Bodenseekreis, Alpenverein, Schwarzwaldverein</i>
HF7-10	auf Website der Stadt KN / der Hotels konsequent die Anreise mit ÖV thematisieren bei gleichzeitigem Hinweis zu Parkmöglichkeiten und deren Kosten → <i>Mobilitätsmanagement</i>
HF7-11	Flyer mit Infos zu P+R-Angeboten entwickeln: Lage, ÖV-Anbindung, Kosten, Zeitvergleich für Parkplatzsuche (incl. Stauzeiten) → <i>Mobilitätsmanagement</i>
HF7-12	"Verkehrs-APP" als Informations- und Orientierungsmöglichkeit zur aktuellen Verkehrssituation in Konstanz entwickeln → <i>Mobilitätsmanagement</i>

III.8 Stadtverträgliche Straßenraumgestaltung

Straßen haben unterschiedliche Funktionen im städtischen Kontext. Neben der Verkehrsfunktion gewinnt die Aufenthaltsfunktion zunehmend an Bedeutung. Dies gilt nicht nur für Wohn- und Erschließungsstraßen, sondern auch für Hauptverkehrsstraßen, z.B. die Ortsdurchfahrten.

Über die Gestaltung von Straßen- und Platzräumen kann die Wahrnehmung der unterschiedlichen Funktionen gezielt gesteuert werden. Auch hier gilt der integrierte Ansatz, d.h. Straßen sind nicht nur Verkehrsanlagen, sondern sind als städtebauliche Identifikationsräume zu begreifen, die Orientierung bieten, wo alle Nutzergruppen ihren Bedürfnissen entsprechende Angebote für Aufenthalt und Bewegung erhalten und wo gegenseitige Rücksichtnahme gefördert wird. Gleichberechtigte Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen kann vor allem durch eine Entschleunigung des Verkehrs erreicht werden, unterstützt von einer adäquaten Straßenraumgestaltung.

Hier gilt es insbesondere, die Spielräume zu nutzen, die sich durch Infrastrukturmaßnahmen ergeben (z.B. Ausbau B33, Ortsumfahrung Wollmatingen → Rückbau Radolfzeller Straße und Riedstraße in Wollmatingen) sowie Synergieeffekte bei Sanierungsarbeiten an Straßen zu erzeugen.

Stadtverträgliche Straßenraumgestaltung	
HF8-1	Straßenzustände systematisch erfassen und Umbau- /Sanierungsbedarf bestimmen, bei Planungen gezielt Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität einsetzen (Grün, ausreichend breite Seitenräume, etc.) → Partner: EBK/TBK, Stadtwerke
HF8-2	auch in Hauptverkehrsstraßen die Möglichkeit der Straßenraumgestaltung nach dem Prinzip "Begegnungszonen" nach Schweizer Ansatz prüfen, insbesondere in Straßen mit reiner Wohnnutzung und vor sensiblen Einrichtungen (z.B. Schulen, Kitas, Alteneinrichtungen) und im Bereich von Nahversorgungszentren
HF8-3	Sichtbeziehungen an allen Querungsstellen sicherstellen und insbesondere vor parkenden Fahrzeugen schützen
HF8-4	zulässige Höchstgeschwindigkeiten an den Randnutzungen orientieren (z.B. Wohngebiete, Umfeld von Schulen und Kitas)
HF8-5	im Nebennetz verstärkt verkehrsberuhigte Bereiche nach StVO ausweisen und die Zufahrten von Hauptverkehrsstraßen aus deutlich erkennbar gestalten
HF8-6	qualitätsvolles Straßengrün als Kompensationselement in Hauptverkehrsstraßen einsetzen
HF8-7	Gestaltungskonzepte zur Aufwertung des Ortsbilds, zur Minderung der Trennwirkungen, zur Verstetigung des Verkehrsablaufs auf niedrigerem Geschwindigkeitsniveau und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Ortsdurchfahrten entwickeln
HF8-8	Abbau des „Schilderwalds“ mit dem Ziel der Optimierung der Beschilderung
HF8-9	regelmäßig Kampagnen zur Sensibilisierung und Information durchführen → Mobilitätsmanagement

III.9 Spitzentage

Seit einigen Jahren wird Konstanz - stark beeinflusst vom derzeit günstigen Wechselkurs des Schweizer Franken - als Einkaufsmetropole in der Region und im Agglomerationsraum zunehmend geschätzt. Davon profitieren neben dem Einzelhandel auch die Gastronomie sowie kulturelle und touristischen Einrichtungen. Beliebtes Ausflugsziel ist Konstanz auch für Touristen aus der Region, insbesondere an "Schlechtwettertagen".

Die Kehrseite dieser positiven Entwicklung sind temporär hohe Kfz-Verkehrsbelastungen, verbunden mit langen Staus im städtischen Straßennetz, langen Wartezeiten vor den Parkieranlagen der Innenstadt und erheblichem Parksuchverkehr im linksrheinischen Stadtgebiet. Insbesondere an Samstagen, im Advent und an sog. Brückentagen zwischen einem Feiertag und einem Wochenende ist die Verkehrssituation äußerst problematisch. Die Überlastungserscheinungen treffen auch den Stadtbus, der Teil des Staus wird und in der Folge seinen Fahrplan nicht mehr einhalten kann, was zur Verärgerung der Fahrgäste führt.

Seit 2011 versucht die Stadt Konstanz unter hohem finanziellen wie personellen Einsatz, den Verkehr an Spitzentagen mit Unterstützung von Polizei und den "Verkehrskadetten" (Initiative des Stadtmarketings) verträglich zu regeln. Um die durch den Kfz-Verkehr verursachten Probleme nachhaltig zu mildern, muss - der Erkenntnis folgend, dass zusätzlicher Kfz-Verkehr im städtischen Straßennetz an Spitzentagen nicht mehr vertretbar ist - im Sinne von "Push" and "Pull" gezielt gesteuert werden. Ansonsten könnte Konstanz als Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Tourismusstandort an Attraktivität verlieren.

Es geht nicht darum, die Anreise mit und die Nutzung des eigenen Autos zu stigmatisieren, sondern darum, das Mobilitäts-Angebot zu erweitern und die Wahlfreiheit (und damit auch die Chancengleichheit) zu erhöhen.

Spitzentage	
HF9-1	vorhandenes Stadtbussystem temporär ergänzen und Takte verdichten, um die Anbindung zu nachfragestarken Zeiten (Wochenenden, Brückentage) zu verbessern (Linienbusse und Shuttlebusse)
HF9-2	Regionalbuslinien und ÖPNV-Angebote mit der Schweiz / Kreuzlingen verstärken (Taktverdichtung 908 auf 15 Min. und neue Linien (siehe auch ÖPNV) → <i>Partner: Kreis Konstanz, Stadt Kreuzlingen</i>
HF9-3	Behinderungen im Busverkehr durch Einrichtung weiterer Busspuren (ggfs. nur auf Teilabschnitten) abbauen, Vorrangschaltung erweitern
HF9-4	P+R-Angebote (grenzübergreifend) ausbauen und mit ÖPNV-

	Shuttlebussen im 10-15 Min.-Takt an die Innenstädte anbinden bzw. direkte Schienenverbindung von P+R-Bahnhöfen zum Bahnhof Konstanz schaffen → Partner: Stadt Kreuzlingen, SBB, DB
HF9-5	Parkleitsystem unter Einbeziehung von P+R-Anlagen grenzübergreifend ausbauen → Partner: Stadt Kreuzlingen
HF9-6	Radverkehrsnetz für das gesamte Stadtgebiet unter Beachtung der geltenden Qualitätsstandards ausbauen, insbesondere im Zulauf auf die Innenstadt
HF9-7	ausreichende und qualitätsvolle Fahrradabstellmöglichkeiten schaffen, an wichtigen Zugängen auch Boxen zur Unterbringung von Gepäck
HF9-8	Verkehrssteuerung an Spitzentagen → siehe Handlungsfeld Verkehrssteuerung
HF9-9	"Verkehrs-APP" als Informations- und Orientierungsmöglichkeit zur aktuellen Verkehrssituation in Konstanz entwickeln → Mobilitätsmanagement

III.10 Siedlung und Verkehr

Die räumliche Entwicklung der Stadt Konstanz folgt dem Leitbild der „kompakten Stadt“ und stützt eine ökologisch, sozial und ökonomisch ausgewogene Stadtentwicklung. Die Siedlungsentwicklung ist seeabgewandt und folgt dem Prinzip der Entwicklung nach innen mit Umnutzung und Verdichtung des heutigen weitgehend überbauten Gebiets an dafür geeigneten Standorten (Verdichtungsgebiete und Siedlungsarrondierungen). Entwicklungsareale und –schwerpunkte liegen an zentralen und gut mit dem ÖV und LV erschlossenen oder erschließbaren Standorten. Hohe Priorität hat zudem die Stärkung des gemeinsamen Stadtzentrums der zwei Kernstädte Kreuzlingen und Konstanz. Ebenso kann mit einer gezielten Stärkung der örtlichen Versorgungsinfrastruktur und des Einzelhandels Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad erleichtert werden. Darüber gilt es, die Spielräume der Bauleitplanung und der kommunalen Stellplatzsatzung im Hinblick auf Kfz-Verkehrs-reduzierende Quartiersstrukturen gezielt zu nutzen bzw. zu erweitern.

Siedlung und Verkehr	
HF10-1	Den Flächenbedarf für Wohnen, Gewerbe, Handel und Freizeit über innerstädtische Siedlungsreserven abdecken → Innenentwicklung vor Außenentwicklung; Stadt der kurzen Wege; verbesserte Wirtschaftlichkeit des ÖPNV (STEP)
HF10-2	Entwicklungsschwerpunkte an den Bahnhöfen konzentrieren
HF10-3	Neue Siedlungsquartiere vorrangig mit dem Umweltverbund erschließen
HF10-4	Vermeehrt autoarme bzw. autofreie Siedlungen (im Bestand und in neuen

	Quartieren) entwickeln
HF10-5	Über Bauleitplanung und Stellplatzsatzung Lage und Größe von (ggfs. reduzierten) privaten Parkierungsangeboten in (neuen) Wohngebieten festlegen
HF10-6	Kosten für Wohnen und Parkierung voneinander entkoppeln
HF10-7	Wohnstandorte und Funktionen des Alltags (Grundschule, KiTas, Einkauf/ Versorgung und Freizeit) in räumlicher Nähe zueinander anlegen
HF10-8	Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebote in den Quartierszentren / den Ortsteilen sichern und ausbauen als Voraussetzung für nahraumorientierte Mobilität (→HF Nahmobilität) → Partner: Wirtschaft / Einzelhandel, Dienstleister

III.11 Logistik

Die Konstanzer Wirtschaft ist geprägt von Dienstleistung, Forschung, Einzelhandel sowie Gastronomie und Tourismus. Das klassische produzierende Gewerbe macht im Vergleich zu anderen Regionen einen unterdurchschnittlichen Anteil der Wirtschaftsleistung aus. Der Erkenntnisstand über den Wirtschaftsverkehr der Stadt Konstanz ist gering, hier sollten zunächst die entsprechenden Grundlagen erarbeitet werden. Es ist zu erwarten, dass wesentliche Anteile des Motorisierten Individualverkehrs auf den Wirtschaftsverkehr entfallen (z.B. liegt der Anteil des Wirtschaftsverkehrs in München zu den Hauptverkehrszeiten bei 36%). Es sind geeignete Logistikkonzepte zu entwickeln, die eine Bündelung von Ver- und Entsorgungsfahrten und damit eine Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split ermöglichen. Im Bereich der Kurier-, Express- und Paketdienste sollten Fahrten vermehrt auf Fahrradkuriere und Lastenfahrräder / E-bikes verlagert werden.

Logistik	
HF11-1	Die Durchfahrt von Schienengüterverkehr durch Konstanz über Gespräche mit Schweizer und Deutschen Behörden reduzieren bzw. einen Ausbau verhindern → Partner: SBB, DB, Bund, Land
HF11-2	Ver- und Entsorgungsfahrten bündeln, Güterverteilungssystem in der Innenstadt einrichten (Lieferverkehr) und Einhaltung der Lieferzeiten kontrollieren
HF11-3	Paketzustellung in der Innenstadt effizienter gestalten (Fahrzeuggröße, Bündelung der Auslieferung, etc.), ggfs. mobile Lager einrichten
HF11-4	Verstärkt Fahrradkuriere für Botendienste und kleinere Lieferdienste einsetzen (Lastenfahrräder)
HF11-5	Gemeinsamen Lieferservice des Konstanzer Einzelhandels anstoßen (Beispiel Bahnhofstraße in Zürich) → Mobilitätsmanagement → Partner: Einzelhandel

III.12 Alternative Antriebe und Beförderungstechnologien

Der Einsatz neuer Antriebstechnologien wird zukünftig einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen - zunächst lokal und mit zunehmendem Anteil der erneuerbaren Energien auch global - leisten. Dementsprechend möchte die Stadt Konstanz aktiv den Einsatz dieser Technologien beim ÖPNV, Radverkehr und MIV fördern. Erste mögliche Bausteine beim MIV sind im Rahmen des Pilotprojekts „E-mobil Kreis Konstanz“ der Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie die Einführung einer blauen Park-Plakette zum kostenlosen Parken von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum. Um einer unerwünschten Subventionierung des MIV entgegen zu wirken, sollte die Park-Plakette zeitlich befristet angelegt werden und gegebenenfalls innerhalb der Parkgebührenverordnung durch ein Umlagesystem gegenfinanziert werden.

Die rasanteste Entwicklung bei der Elektromobilität findet derzeit beim Verkehrsmittel Fahrrad statt. Die von der Bundesregierung anvisierte Anzahl von einer Million Elektroautos (derzeitig bundesweit 7000) bis 2020 ist bei Elektrofahrzeugen (E-Bikes und Pedelecs) bereits erreicht. Durch Elektrofahrzeuge wird der Einsatzradius des Fahrrads auch für mittlere Distanzen über 5 km für breite Bevölkerungsgruppen erweitert und der Einfluss von Topographie und Wetter reduziert. Zentrale Bausteine zur Förderung von Elektrofahrzeugen durch die Stadt Konstanz sind der Ausbau der Ladeinfrastruktur, gekoppelt mit dem Ausbau von diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen zum Schutz der zumeist hochpreisigen Fahrzeuge (siehe auch HF Umweltverbund-Radverkehr und HF Parken).

Darüber hinaus bieten neue Beförderungstechnologien wie Seilbahnen und Wasserbusse nicht nur in Metropolregionen sondern auch für kleinere Städte (Beispiel Koblenz) attraktive, innovative Alternativen zur herkömmlichen Beförderung für ausgewählte Relationen und Zielgruppen.

Alternative Antriebe und Beförderungstechnologien	
HF12-1	Fahrzeuge des ÖPNV auf emissionsarme Antriebssysteme schrittweise umstellen / prüfen
HF12-2	Ausbau des elektrisch betriebenen ÖPNV vorantreiben
HF12-3	Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf- bzw. ausbauen → Partner: Landkreis KN
HF12-4	Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ausbauen
HF12-5	Blaue Park-Plakette für Elektrofahrzeuge einführen bei gleichzeitiger Anpassung der Parkgebühren für konventionelle PKW → Partner: Landkreis KN

IV HANDLUNGSRAHMEN MOBILITÄTSMANAGEMENT

Mobilitätsmanagement ist eine Strategie zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, das an der Verkehrsentstehung ansetzt, mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Mobilitätsmanagement soll Menschen in die Lage versetzen, ihre Mobilität mit möglichst wenig Aufwand an Kfz-Verkehr zu organisieren und abzuwickeln. Mobilitätsmanagement wird derzeit mit nachweisbarem Erfolg in Betrieben und Unternehmen eingesetzt. Systematisches "Kommunales Mobilitätsmanagement" (z.B. auch in der Stadtentwicklungsplanung / Bauleitplanung) ist dagegen noch nicht sehr verbreitet, um das Mobilitätsverhalten im beschriebenen Sinn zu steuern. Erste Einzelprojekte an die angeknüpft werden kann wie das Individualisierte Marketing im ÖPNV wurden in Konstanz bereits erfolgreich umgesetzt.

Zu den klassischen Handlungsfeldern beim Mobilitätsmanagement zählen Information und Beratung, Organisation und Dienstleistungen, Finanzielle Anreize sowie Kommunikation. Hierbei geht es zum einen um die Sensibilisierung für Probleme und Zusammenhänge rund um das Thema Mobilität - insbesondere mit dem Kfz - sowie um die Erweiterung der Wahlmöglichkeiten für Alltags- und Freizeitwege und die Verringerung der Abhängigkeit vom Kfz als Verkehrsmittel. Damit leistet Mobilitätsmanagement einen zentralen Beitrag zur Erreichung der im Masterplan formulierten Ziele und kann als Rahmen für alle Handlungsfelder verstanden werden. Mobilitätsmanagement hat die Funktion, die Menschen zu motivieren und zu unterstützen, die Maßnahmen anzunehmen und damit deren Akzeptanz zu erhöhen.

Akteure und Partner beim Mobilitätsmanagement sind die Kommunen selbst sowie Einrichtungen und Institutionen, die Verkehr erzeugen, Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen sowie Verbände und Interessensvertretungen.

Handlungsrahmen Mobilitätsmanagement	
MM-1	Veranstaltungsreihe mit regelmäßigen Kampagnen zur Sensibilisierung und Information der Konstanzer Bevölkerung „Clever mobil und fit in Konstanz“ durchführen
MM-2	Kampagnen zum Fahrradfahren / Fahrradparken verstärken (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Stadtradeln“, Kopf an – Motor aus“, „Wo parke ich mein Rad“) und Wettbewerbe durchführen (z.B. „Fahrradfreundlichster Betrieb“)
MM-3	Kampagnen im Vorfeld von / an Spitzentagen - unter Einbeziehung des Agglomerationsraums - starten mit positiven Signalen für den ÖPNV „Wir fahren Sie am Stau vorbei“
MM-4	Zielgruppenspezifische Workshops/ Kurse anbieten:

	<p>„Mobil sein – Mobil bleiben“, für Seniorinnen und Senioren → <i>Partner: Krankenkassen und Verkehrsunternehmen</i></p> <p>„Wie helfe ich mir selbst“, Anleitung zur eigenständigen Fahrradreparatur für Kinder und Jugendliche → <i>Partner: Schulen, Fahrradläden</i></p> <p>"Eco-Driving" Kurse für spritsparende Fahrweise → <i>Partner: Fahrschulen</i></p> <p>Kurse „Rollstuhlfahren in der Stadt“ / „Rollis im ÖPNV“ auch für körperbehinderte Menschen (bisher nur für querschnittsgelähmte) anbieten → <i>Partner: Reha-Kliniken Schmieder, Beirat für Menschen mit Behinderung</i></p>
MM-5	Projektwochen an Schulen und Kindergärten initiieren und begleiten → Schulisches Mobilitätsmanagement
MM-6	Hauptverkehrsstraßen (z.B. Laube) für Kfz temporär sperren und mit Aktionen verbinden z.B. anlässlich des europaweiten Aktionstags „In die/ der Stadt - ohne mein Auto“ im September
MM-7	auf Website der Stadt KN / der Hotels konsequent die Anreise mit ÖV thematisieren bei gleichzeitigem Hinweis zu Parkmöglichkeiten und deren Kosten → <i>Partner: Hotels und Beherbergungsbetriebe</i>
MM-8	Flyer mit Infos zu P+R-Angeboten entwickeln: Lage, ÖV-Anbindung, Kosten, Zeitvergleich für Parkplatzsuche (incl. Stauzeiten)
MM-9	alle fahrradbezogenen Informationen auf eigener Website („Fahrradfahren und Fahrradparken in Konstanz“) zusammenführen
MM-10	"Verkehrs-APP" als Informations- und Orientierungsmöglichkeit zur aktuellen Verkehrssituation in Konstanz entwickeln, als „dynamische App“, die bestehende Apps verknüpft (DB, 3 Löwen Takt, Belegung Parkhäuser)
MM-11	Erweiterung des bestehenden Neubürgerpakets um konkrete Hinweise zur ÖPNV- und Fahrradnutzung (Quartiersbezogener Busfahrplan, Radverkehrsnetz, Fahrradabstellanlagen, etc.) und Schnuppertickets für den ÖPNV (gemäß Beispielen aus Heidelberg und München)
MM-12	Bauherrinnen und Bauherren hinsichtlich der Herstellung qualitätsvoller Fahrradabstellanlagen beraten (Beispiel Handreichung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW)
MM-13	Betriebe und Unternehmen bei der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements beraten und unterstützen (z.B. zur Einführung eines Jobtickets) → <i>Partner: Industrie- und Handelskammer, Unternehmerverband, etc</i>
MM-14	Gutscheine / „Schmankerl“ für ÖPNV- und P+R-Nutzer vorhalten, ggf. Rückvergütung von Parkkosten auf P+R-Anlagen durch Einzelhändler → <i>Partner: Handel</i>
MM-15	gemeinsamen Lieferservice des Konstanzer Einzelhandels anstoßen (Beispiel Bahnhofstraße in Zürich) → <i>Partner: Einzelhandel</i>
MM-16	Gepäckablagemöglichkeiten im Zentrum schaffen (Beispiel „PäckleBus“ in Freiburg) und darüber hinaus, z.B. an der Fähre oder entlang des Bodenseeradwegs, um Reisegepäck von Touristen deponieren zu können

MM-17	Einrichtung / Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen unterstützen, Spielräume der StVO nutzen (Beispiel Berlin)
MM-18	Einführung eines Mietertickets bei den städtischen Wohnungsbaugesellschaften anstoßen (Beispiel Bielefeld)
MM-19	„Individualisiertes Marketing“ im ÖPNV zur Förderung des Umweltverbundes weiterführen
MM-20	Bestehenden Mobilitätszentrale weiterentwickeln, um alle Aufgaben rund um das Thema Mobilitätsmanagement bearbeiten zu können
MM-21	Kommunalen „Mobilitätsmanager“ zur Koordination der anfallenden Aufgaben benennen ggfs. Stelle schaffen (Aufgabenprofil für Konstanz entwickeln)