

Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz

5. Generation

Verkehr und Siedlung

Hauptbericht



Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz

5. Generation

Verkehr und Siedlung

Hauptbericht

Genehmigungsexemplar, Stand 05.02.2025

https://mrspartnerag.sharepoint.com/sites/mrs_SharePoint/Freigegebene_Dokumente/Aktuell/Projekte_BueroGem_mrs/1154.425_Kreuzlingen-Konstanz_AP5/3_Ber/3_Hauptbericht/1154.425_AP5_KK_Hauptbericht_250205.docx

Auftraggeber

Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz

Stadtverwaltung Kreuzlingen

Hauptstrasse 62

CH-8280 Kreuzlingen

Bearbeitung

mrs partner ag (Federführung)

Simon Seger, David Oppliger, Izabel Lambova

Birmensdorferstrasse 55

CH-8004 Zürich

Tel +41 (0)44 245 46 16

simon.seger@mrspartner.ch

<http://www.mrspartner.ch>

van de wetering, atelier für städtebau

Roman Hanimann, Valérie Weibel

Birmensdorferstrasse 55

CH-8004 Zürich

Tel +41 (0)44 245 46 10

roman@wetering.ch

<http://www.wetering.ch/>

bauchplan).(landschaftsarchitekten und stadtplaner

Tobias Baldauf, Kay Strasser,

Paul Beenen, Ernst Hort-Körmer

Severinstrasse 5

D-81541 München

Tel +49 (0)89 288 078 75

apkk@bauchplan.net

<http://www.bauchplan.de/>

Begleitung

Geschäftsstelle Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz

Markus Dauwalder

ERR Raumplaner AG

Teufener Strasse 19, CH-9001 St.Gallen

Tel +41 (0)71 227 62 80

markus.dauwalder@err.ch

<http://www.err.ch>

Inhalt

0. Einführung	3
0.1. Auftrag und Ziel	3
0.2. Perimeter der Agglomeration und des Agglomerationsprogramms	4
0.3. Trägerschaft und Projektorganisation	5
0.4. Änderungen gegenüber der Vorgängergeneration	6
0.4.1. Schwerpunkte Agglomerationsprogramm 2. Generation	6
0.4.2. Schwerpunkte Agglomerationsprogramm 3. Generation	7
0.4.3. Erkenntnisse aus Prüfbericht AP3 und Umsetzung im AP5	8
0.4.4. Schwerpunkte Agglomerationsprogramm 5. Generation	10
0.5. Wichtigste Grundlagen der Agglomeration	11
0.5.1. Strategisches Konzept	11
0.5.2. Charta	12
0.5.3. Grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept	12
0.6. Übergeordnete Strukturen der Raum- und Verkehrsentwicklung	13
0.6.1. Raumkonzept Schweiz	13
0.6.2. Metropolitanraum Zürich	15
0.6.3. Kanton Thurgau	15
0.6.4. Baden-Württemberg	19
0.7. Mitwirkung und Beschlussfassung	23
0.7.1. Partizipation und öffentliche Vernehmlassung	23
0.7.2. Beschlussfassung	23
0.8. Umsetzung und Controlling	24
0.8.1. Behördenverbindlichkeit und Verpflichtung	24
0.8.2. Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben	24
0.8.3. Umsetzungscontrolling der Massnahmen	24
0.8.4. Finanzieller Rahmen Massnahmen AP5	24
1. Stand der Umsetzung	25
1.1. Entwicklung der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz und deren Agglomerationsprogramm	25
1.1.1. Die zweite Generation: Start zur Zusammenarbeit	25
1.1.2. Die dritte Generation: Fortschreibung des Agglomerationsprogramms 2G	25
1.1.3. Die fünfte Generation: Vollständige Überarbeitung auf Basis des neu entwickelten Zukunftsbildes	25
1.2. Massnahmen der zweiten und dritten Generationen und Stand der Umsetzung ..	25
1.2.1. Übersicht der Umsetzung der Massnahmen AP2 und AP3	26
1.2.2. Übersicht der Umsetzung der vom Bund mitfinanzierten Massnahmen AP2 und AP3	31
2. Situations- und Trendanalyse	35
2.1. Kontext und überregionale Erreichbarkeit	35
2.2. Generelle Struktur der Agglomeration	37
2.3. Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung	40
2.3.1. Entwicklung der Wohnbevölkerung	40
2.3.2. Beschäftigtenentwicklung	41
2.3.3. Entwicklung der Raumnutzenden	43
2.4. Siedlungsstruktur	46
2.4.1. Bevölkerungsdichte und Erschliessung öV	46
2.4.2. Beschäftigtendichte und Erschliessung öV	48
2.4.3. Dichte der überbauten Wohn-, Misch und Zentrumszonen	51

2.5. Siedlungsentwicklung.....	51
2.5.1. Räumliche Verteilung der Siedlungsentwicklung 2016-2020-2023.....	51
2.5.2. Bevölkerungsprognosen.....	52
2.5.3. Abschätzung Arbeitsplatzentwicklung bis 2040.....	55
2.6. Siedlungsstruktur.....	55
2.6.1. Siedlungsflächenreserven und Einwohnerkapazität.....	55
2.6.2. Landschaft und Freiraum.....	58
2.7. Umwelt.....	60
2.8. Verkehrsverhalten.....	71
2.8.1. Gesamtverkehr.....	71
2.8.2. Grenzquerender Verkehr.....	74
2.8.3. Pendlermobilität.....	78
2.9. Verkehrssysteme der Agglomeration.....	81
2.9.1. Struktur des Velonetzes.....	81
2.9.2. Qualität des Fussverkehrsnetzes.....	82
2.9.3. Öffentlicher Verkehr.....	83
2.9.4. Motorisierter Individualverkehr und Parkierung.....	90
2.9.5. Intermodalität.....	95
2.9.6. Freizeitverkehr und Tourismus.....	97
2.9.7. Güterverkehr.....	97
2.10. Verkehrssicherheit.....	98
3. Zukunftsbild.....	100
3.1. Kernbotschaften der künftigen räumlichen Entwicklung.....	100
3.2. Zukunftsbild 2040.....	106
3.2.1. Siedlung.....	108
3.2.2. Landschaft.....	109
3.2.3. Mobilität.....	110
3.3. Quantitative Zielsetzungen MOCA-Indikatoren.....	112
3.3.1. Ziel MOCA-Indikator Modal-Split.....	112
3.3.2. Ziel MOCA-Indikator Unfälle.....	113
3.3.3. Ziel MOCA-Indikator Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklasse.....	114
3.3.4. Ziel MOCA-Indikator Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse.....	115
3.3.5. Ziel MOCA-Indikator Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen.....	116
4. Handlungsbedarf und Fokussierungen AP5.....	117
4.1. Handlungsbedarf Siedlung.....	117
4.2. Handlungsbedarf Landschaft und Freiraum.....	120
4.2.1. Schwachstellen Landschaft.....	120
4.2.2. Handlungsbedarf Landschaft.....	121
4.3. Handlungsbedarf Mobilität.....	124
4.4. Prioritärer Handlungsbedarf für die 5. Generation.....	129
5. Teilstrategien und Herleitung der Massnahmen.....	131
5.1. Teilstrategie Siedlung.....	131
5.1.1. TS S-1: Innenentwicklung abstimmen.....	133
5.1.2. TS S-2: Strukturierende Achsen etablieren.....	135
5.1.3. TS S-3: Bahnhofsgebiete zu Quartieren verdichten.....	136
5.1.4. TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern.....	137
5.1.5. TS S-5 Regionale Industrie- und Gewerbegebiete standortgerecht nutzen.....	138
5.1.6. TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten.....	139
5.1.7. TS S-7: Strategische Reserven für eine koordinierte Aussenentwicklung sichern.....	140

5.1.8.	TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren	140
5.2.	Teilstrategie Landschaft.....	141
5.2.1.	TS L-1: Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken	143
5.2.2.	TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume	143
5.2.3.	TS L-3: Seebezug stärken	145
5.2.4.	TS L-4: Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren.....	147
5.3.	Strategie Gesamtverkehr	149
5.4.	Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr	151
5.4.1.	TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken.....	152
5.4.2.	TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden 154	
5.4.3.	TS FVV-3: Veloabstellanlagen an Quell- und Zielorten	158
5.5.	Teilstrategie Öffentlicher Verkehr	160
5.5.1.	TS ÖV-1 Entwicklung Agglomerations-S-Bahn	161
5.5.2.	TS ÖV-2 Stärkung und Verknüpfung Bussystem der Agglomeration.....	163
5.5.3.	TS ÖV-3 Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems	165
5.6.	Teilstrategie Multimodale Mobilität	166
5.6.1.	TS VD-1: Multimodale Drehscheiben ermöglichen situationsgerechte Mobilitätswahl	166
5.6.2.	TS VD-2: Bike & Ride – Stärkung Veloverkehr als Zubringer zum ÖV	169
5.6.3.	TS VD-3: Park & Ride – Angebot für die Nutzung kombinierter Wegeketten 169	
5.7.	Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr, Strasse und Parkierung	172
5.7.1.	TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten ...	172
5.7.2.	TS MIV-2: grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems	179
5.7.3.	TS MIV-3: Parkierungskonzepte werden grenzüberschreitend abgestimmt 182	
5.8.	Teilstrategie Mobilitätsmanagement.....	186
5.8.1.	TS MM-1 Installierung und Etablierung von Mobilitätsmanagement.....	186
6.	Massnahmenlisten	187
6.1.	Massnahmen Verkehr A-Horizont mit Kostenschätzung	187
6.1.1.	Massnahmen Verkehrsmanagement A-Horizont	187
6.1.2.	Massnahmen Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum A-Horizont....	187
6.1.3.	Massnahmen Verkehrsdrehscheiben A-Horizont	188
6.1.4.	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr A-Horizont	188
6.1.5.	Massnahmen Bus-/ÖV-Infrastruktur A-Horizont	188
6.2.	Massnahmen Verkehr B-Horizont mit Kostenschätzung	189
6.2.1.	Massnahmen Verkehrsmanagement B-Horizont.....	189
6.2.2.	Massnahmen Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum B-Horizont	189
6.2.3.	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr B-Horizont.....	190
6.2.4.	Massnahmen Verkehrsdrehscheiben B-Horizont.....	190
6.2.5.	Massnahmen Bus-/ÖV-Infrastruktur B-Horizont.....	190
6.3.	Massnahmen Siedlung	191
6.4.	Massnahmen Landschaft.....	191
6.5.	Handlungsschwerpunkte für künftige Generationen von Agglomerationsprogrammen	192
Anhänge	193

- Anhang 1 – Massnahmen (Massnahmenblätter)
- Anhang 2 – Abbildungen (A3-Dokumentation Karten und Darstellungen)
- Tabellen Umsetzungsreporting

Lesehilfe

Die **MOCA-Indikatoren** und deren Zielsetzung sind in grauen Tabellen dargestellt. In den **Teilstrategien** sind die **Zielsetzungen** in grünen Listen, erforderliche **Aktionen AP5** in blauen Listen sowie Links zu den **Massnahmen AP5** in orange Listen dargestellt.

Glossar

- Busmagistralen:** Sie erschliessen die Nutzungs-Hotspots und die strukturierenden Stadtachsen grenzüberschreitend in einem dichten Takt dank Überlagerung von mehreren Buslinien (siehe Zukunftsbild Seite 107)
- Kernstadt:** Kreuzlingen und Konstanz bilden zusammen die Agglomerationskernstadt
- Modal-Split** Der Modal-Split beschreibt die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr. Die Anteile werden typischerweise entweder auf die Anzahl zurückgelegten Personenwegen oder die Distanzen bezogen. Zudem kann der Modal-Split nach Territorialprinzip (bestimmtes Gebiet/Perimeter, z.B. Stadt Konstanz, Kanton Thurgau) oder nach Wohnortprinzip (Bevölkerung eines Gebiets, z.B. Konstanzer*innen, Thurgauer*innen) ausgewiesen werden.
- Siedlung in der Kulturlandschaft:** Siedlungsgebiet der Dörfer ausserhalb vom urbanen Raum in den Gemeinden Kemmental, Lengwil, Reichenau, Allensbach und den Dörfer der Gemeinde Konstanz (siehe Zukunftsbild Seite 107).
- Strukturierende Stadtachsen:** Sie sind bedeutende Verkehrsträger, Stadträume mit einer hohen Aufenthaltsqualität, strukturieren das Freiraumgerüst und sind städtebauliche Entwicklungsachsen (siehe Zukunftsbild Seite 107).
- Urbaner Raum:** Stadtraum ausserhalb Zentrumsgebiet Kreuzlingen und Konstanz mit Tägerwilen, Bottighofen und Münsterlingen (siehe Zukunftsbild Seite 107)
- Zentrumsgebiet:** Das pulsierende Herz der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz gemäss Zukunftsbild (Seite 107)

Abkürzungen

APKK	Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz
AP2	Agglomerationsprogramm der zweiten Generation, Eingabe an den Bund Ende 2011
AP3	Agglomerationsprogramm der dritten Generation, Eingabe an den Bund Ende 2016
ARE(-CH)	Bundesamt für Raumentwicklung (CH)
ARE(-TG)	Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau
BeSA	Beitragsberechtigte Gemeinden (Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr; PAVV (CH))
BTS	Bodensee-Thurtalstrasse
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr
FVV	Fuss- und Velo- bzw. Fahrradverkehr
FV	Fussverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
KT RP TG	Kantonaler Richtplan des Kantons Thurgau
LGVFG	Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - LGVFG) Baden-Württemberg vom 20. Dezember 2010
LW	Lastwagen (in Deutschland LKW Lastkraftwagen)
MOCA	Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme (die MOCA-Indikatoren beziehen sich ausschliesslich auf den Schweizer Teil der Agglomeration)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
M-S	Modal-Split (Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr)
MZ	Mikrozensus
OLS	Oberlandstrasse Amriswil-Kreuzlingen
ÖV	Öffentlicher Verkehr (gebräuchlich in der Schweiz); in Deutschland ÖPNV
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (gebräuchlich in Deutschland); in der Schweiz ÖV
PW	Personenwagen (in Deutschland PKW Personenkraftwagen oder Kfz Kraftfahrzeuge)
RPAV	Richtlinien des Programms Agglomerationsverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (gebräuchlich in Deutschland)
UVEK	Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VAKK	Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz
VV	Veloverkehr bzw. Fahrradverkehr
VZÄ	Vollzeitäquivalente (Beschäftigte umgerechnet in Vollzeitstellen)

Vorwort zum Agglomerationsprogramm 5. Generation

0. Einführung

0.1. Auftrag und Ziel

Seit Beginn des Programms Agglomerationsverkehr des Bundes hat die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz die zwei Agglomerationsprogramme AP2 und AP3 erarbeitet. Auf die Eingabe eines AP4 wurde verzichtet, da einige Grundlagenarbeiten wie das grenzüberschreitende Gesamtverkehrskonzept und ein Strategisches Konzept über die Region Kreuzlingen-Konstanz erarbeitet wurden sowie das Zukunftsbild vertieft und mit Blick auf das Jahr 2045 neu ausgerichtet wurde. Auch fokussierte sich die Agglomeration auf die Umsetzung der Massnahmen aus dem AP2 und AP3.

Da die Agglomeration kein AP4 eingereicht hat stellt das vorliegende Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz der 5. Generation (AP5) in weiten Teilen eine Neuentwicklung dar.

Der vorliegende Hauptbericht ist gemäss den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) strukturiert (vgl. Abbildung 1) und bildet den ersten Teil des AP5. Ergänzt wird der Hauptbericht durch den Massnahmenband (Teil 2) und den Abbildungsband (Teil 3) sowie der Umsetzungstabellen und der Zusammenstellung der öffentlichen Vernehmlassung.

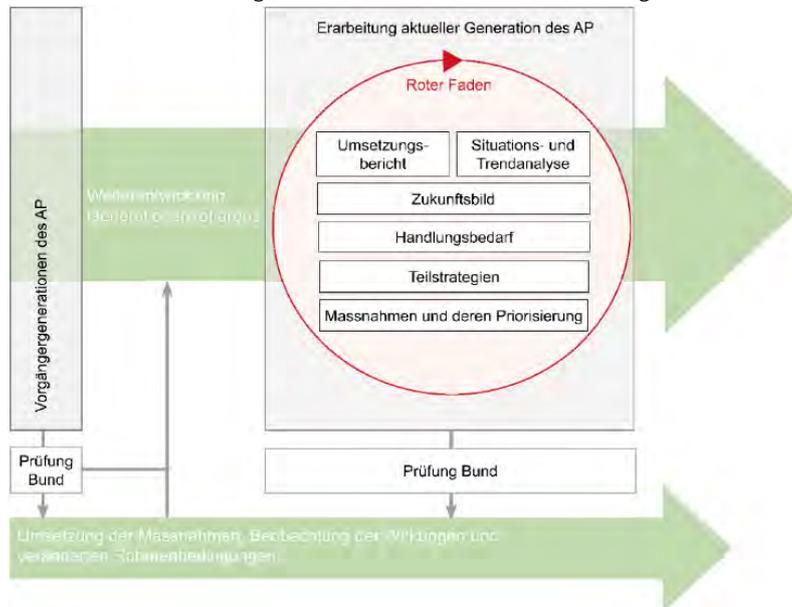


Abbildung 1: Bausteine und "roter Faden" Agglomerationsprogramme (Quelle: Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr)

0.2. Perimeter der Agglomeration und des Agglomerationsprogramms

Am Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz beteiligt sind auf der schweizerischen Seite die Gemeinden Bottighofen, Gottlieben, Kemmental¹, Kreuzlingen, Lengwil¹, Münsterlingen und Tägerwilen sowie auf der deutschen Seite die Gemeinden Allensbach, Konstanz und Reichenau (Verwaltungsgemeinschaft Bodanrück-Untersee); vgl. Abbildung 2.

Dabei bilden Kreuzlingen und Konstanz die Agglomerationskernstadt. Die Gemeinden Kemmental und Lengwil wurden in den Perimeter des Agglomerationsprogramms aufgenommen, da sie an die Kernstadt anstossen und diverse Verflechtungen mit dieser aufweisen.

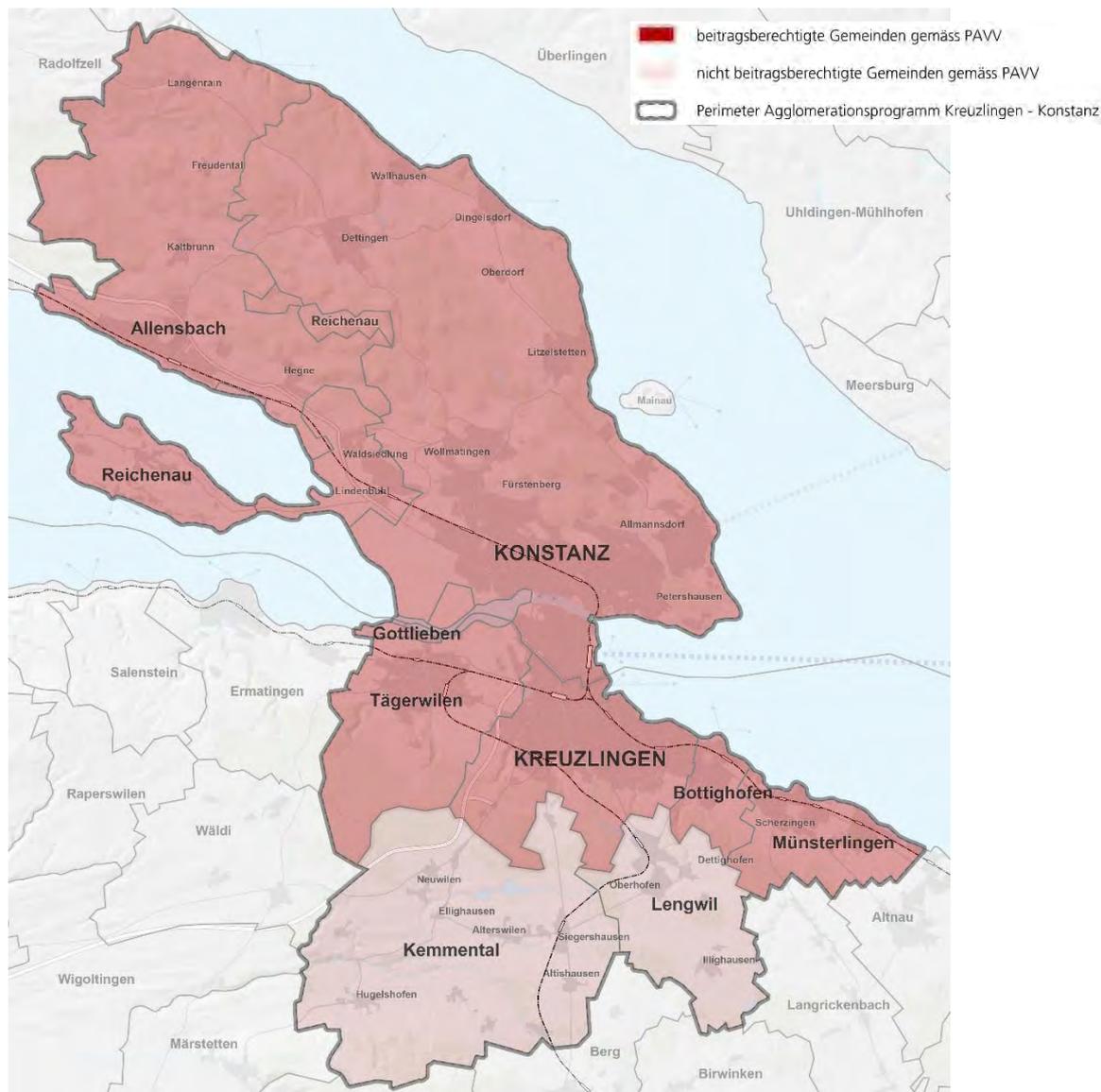


Abbildung 2: Perimeter und Gemeinden des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen-Konstanz¹

¹ Die Gemeinden Kemmental und Lengwil gehören nicht zu den beitragsberechtigten Gemeinden gemäss Anhang der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV); 725.116.214

0.3. Trägerschaft und Projektorganisation

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ist der Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz (VAKK).

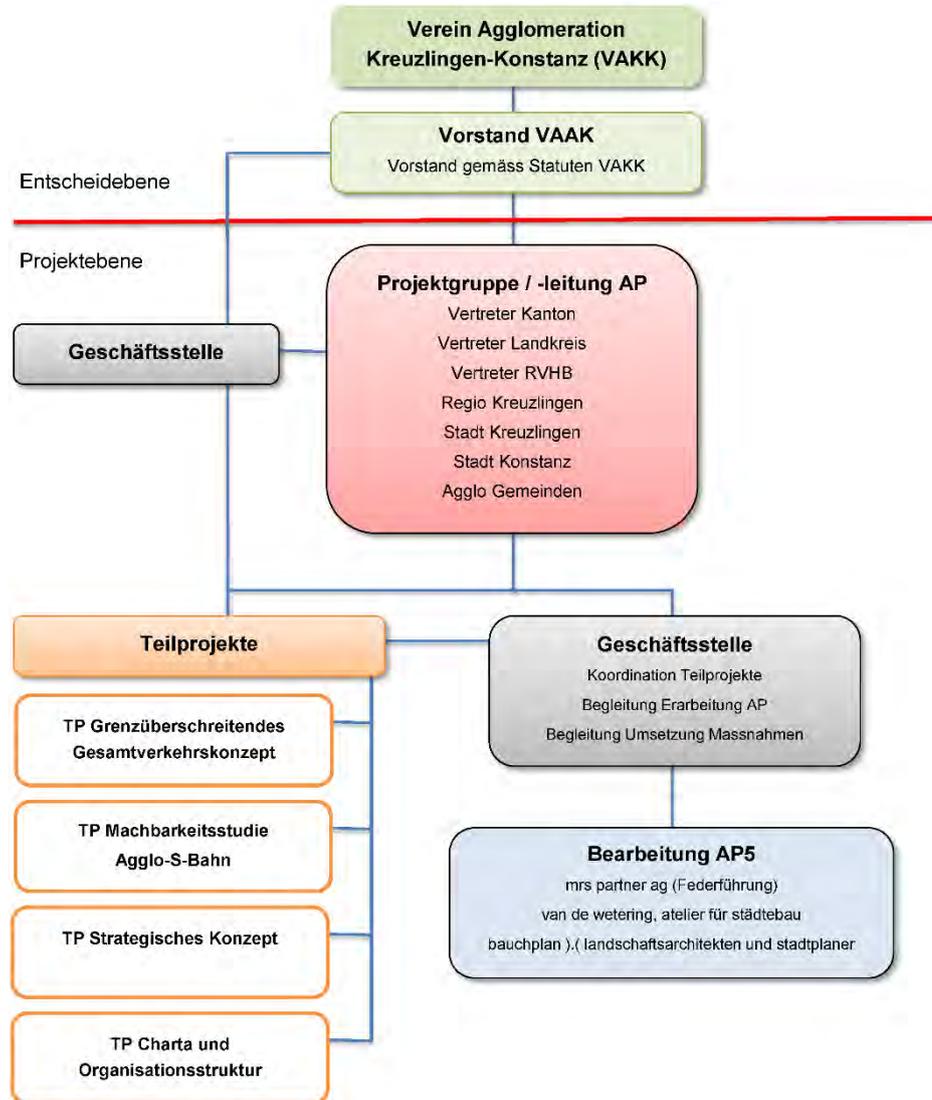


Abbildung 3: Organigramm und Organisation Erarbeitung Agglomerationsprogramms

0.4. Änderungen gegenüber der Vorgängergeneration

Die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz erarbeitete bisher zwei Agglomerationsprogramme und reichte diese dem Bund ein (Agglomerationsprogramme der 2. und 3. Generation). Nachstehend werden deren Schwerpunkte und die Änderungen der 5. Generation gegenüber der 3. Generation beschrieben.

0.4.1. Schwerpunkte Agglomerationsprogramm 2. Generation

Mit dem AP2 reichte die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz der erste Agglomerationsprogramm dem Bund ein. Erarbeitet wurde ein Zukunftsbild mit Zeithorizont 2030 mit einer räumlichen Struktur der Agglomeration, der Hauptbericht mit den Themen Ist-Zustand, Referenz-Zustand 2030, Stärken-/Schwächen-Analyse mit Handlungsbedarf, Ziele und Strategien, Konzepte Siedlung, Landschaft und Mobilität sowie Beschrieb der Massnahmen.



Abbildung 4: Räumliche Struktur der Agglomeration

Im Rahmen des AP2 wurden Massnahmen zu den Themen Siedlung, Landschaft und Mobilität entwickelt:

- Siedlung:**
- Strategische Massnahmen zur Siedlungsentwicklung
 - Siedlungsentwicklung nach Innen
 - Siedlungsentwicklung an gut geeigneten Lagen (Entwicklungsareale und Entwicklungsschwerpunkte)
- Landschaft:**
- Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft
 - Landschaft- und Grünraum
 - Aufwertung Seeufer

- Mobilität:**
- LV: Langsamverkehr
 - Ausbau und Ergänzung Fusswege
 - Ausbau und Ergänzung Radwege
 - ÖV: Öffentlicher Verkehr
 - Ausbau Regionalbus- und Stadtbus-Angebot
 - Ausbau Bahnhöfe
 - Ausbau Busbevorzugung
 - Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie Agglo-S-Bahn
 - MIV: Motorisierter Individualverkehr
 - Knoten- und Kreiselanierungen
 - Betriebs- und Gestaltungskonzepte
 - Parkplatzbewirtschaftung / Parkplatzbeschränkung
 - Parkraum-Management
 - MM: Mobilitätsmanagement
 - Verkehrsmanagement- und Verkehrssteuerung
 - Mobilitätszentrale und Mobilitätsberatung
 - Förderung kombinierte Mobilität

0.4.2. Schwerpunkte Agglomerationsprogramm 3. Generation

Das AP3 war weitgehend eine Aktualisierung und Fortschreibung des AP2. Im Bereich Siedlung / Siedlungsentwicklung wurde das Agglomerationsprogramm an das geänderte Raumplanungsgesetz² und den teilrevidierten kantonalen Richtplan angepasst.

Einige Massnahmen wurden in das AP3 überführt sowie wurden einige neue Massnahmen aufgenommen. Die neuen Massnahmen sind:

- Siedlung:**
- S-1.17 Entwicklungsschwerpunkt Hauptzoll
 - S-1.18 Entwicklungsschwerpunkt Wohnen Leubere, Stadt Kreuzlingen (gestützt auf die kommunale Richtplanung)
 - S-1.18 Entwicklungsschwerpunkt Wohnen Geissbärg Süd, Stadt Kreuzlingen (gestützt auf die kommunale Richtplanung)
- Landschaft:**
- L-0.4 Aufwertung Übergänge Siedlung – offene Landschaft
- Mobilität:**
- LV: Langsamverkehr
 - LV-1.20: Rheinquerungen, Ergänzung zentrale LV-Achsen
 - LV-1.21 Radverkehr: Schliessung Netzlücken im Agglomerationszentrum und Entwicklungsraum
 - LV-1.22 Radverkehr: Schliessung Netzlücken in Orten in ländlicher Umgebung und Landschaftsraum
 - LV-1.23 Fusswegverbindung Seefeld
 - LV-2.3 Erstellung Fahrradparkhäuser in zentraler Lage
 - LV-2.4 Sanierung Fussgängerübergänge
 - ÖV: Öffentlicher Verkehr
 - ÖV-2.13 Verkehrsmanagement | ÖV-Bevorzugung, Stadt Kreuzlingen
 - ÖV-2.14 Bauliche Massnahmen Bahnhof Kreuzlingen Hafen
 - MIV: Motorisierter Individualverkehr

² Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979

- MIV-2.10 BGK Grenzübergreifende innerstädtische Verbindung Schnetztor - Helvetiaplatz
- MIV-2.11 Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse
- MIV-2.12 Betriebs- und Gestaltungskonzept Paulistrasse
- MIV-3.6 Neues Parkhaus Hafen-Bahnhof
- MIV-4.1 Verkehrssicherheit | Sanierung Unfallschwerpunkte

0.4.3. Erkenntnisse aus Prüfbericht AP3 und Umsetzung im AP5

Im Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz der 3. Generation (AP3) weist das ARE-CH folgende Schwächen bei den Grundanforderungen und den Wirkungskriterien zu den Themen Mobilität, Parkierung und Mobilitätsmanagement aus.

Grundanforderungen:

Schwächen	Weiteres Vorgehen AP5
<ul style="list-style-type: none"> • Das Agglomerationsprogramm weist immer noch grundsätzliche konzeptionelle Schwächen, insbesondere im Bereich Verkehr, auf. Es liegen zahlreiche übergeordnete oder kommunale Grundlagen im Bereich Verkehr vor. Diese werden im Agglomerationsprogramm aber nicht aufgenommen, erwähnt oder zusammengefasst. 	<ul style="list-style-type: none"> • Behandlung und Umsetzung im GVK
<ul style="list-style-type: none"> • Für die in der Analyse des zukünftigen Zustands ausgewiesenen Schwachstellen im Bereich Verkehr gibt es keine kartographische Darstellung, um den räumlichen Bezug nachvollziehen zu können. Deshalb ist es z.B. nicht möglich die zukünftige Struktur des Verkehrssystems zu erfassen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung der Schwachstellen und der künftigen Struktur der Verkehrssysteme im GVK sowie im Abbildungsband zum AP5
<ul style="list-style-type: none"> • Aussagen zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens fehlen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Behandlung im GVK

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert:

Schwächen	Weiteres Vorgehen AP5
<ul style="list-style-type: none"> • Wie im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation liegt noch kein verkehrsträger- und grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept vor, aus welchem Teilstrategien und Massnahmen systematisch hergeleitet werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Behandlung im GVK sowie im vorliegenden Hauptbericht
<ul style="list-style-type: none"> • Die Schwachstellen im LV werden nicht systematisch angegangen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Behandlung im GVK • Konstanz: Handlungsprogramm Radverkehr • Kreuzlingen: Langsamverkehrsprogramm
<ul style="list-style-type: none"> • Das Agglomerationsprogramm enthält noch keine konkreten Aussagen zum künftigen Bahn- und vor allem Busangebot. Insbesondere wird nicht aufgezeigt, wie die Erschliessungslücken geschlossen, das grenzüberschreitende Angebot ausgebaut und die Erschliessungsqualität der Entwicklungsgebiete verbessert werden soll. Die S-Bahn-Agglomerationsstudie zeigt, wie gewisse Lücken geschlossen werden können und wie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im ÖV gestärkt werden kann. Allerdings liegen hier erst Zwischenergebnisse vor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeitsstudie Agglo-S-Bahn • Agglo-S-Bahn Kosten-Nutzen-Analyse light • Konstanz: Potentialstudie Optimierung Stadtbusverkehr / ÖV-Potentialstudie • Behandlung im GVK

Schwächen	Weiteres Vorgehen AP5
<ul style="list-style-type: none"> Ein agglomerationsweites Erschliessungs- und Betriebskonzept zur Verkehrslenkung und -dosierung fehlt. Deshalb werden die angestrebte Entlastung der Zentren, die Verminderung der Stausituationen und die Verkehrsverstetigung nicht erreicht. Entsprechende Massnahmen werden nur punktuell in Kreuzlingen vorgesehen (Betriebs- und Gestaltungskonzepte). Weitere Massnahmen im Schweizer Teil der Agglomeration sind erst im C-Horizont vorgesehen. Die reinen Verkehrsmanagementmassnahmen ("Netzüberlastungsschutz") werden erst nach den ÖV-Bevorzugungsmassnahmen umgesetzt, ohne dass diese Prioritätensetzung begründet wird. 	<ul style="list-style-type: none"> Behandlung im GVK Konstanz: Verkehrslenkung / Mobilitätsmanagement Kreuzlingen: Verkehrslenkung / Mobilitätsmanagement
<ul style="list-style-type: none"> Im Bereich Mobilitätsmanagement macht das Agglomerationsprogramm keine Aussage. Auf Agglomerationssebene fehlen nach wie vor ein griffiges Parkierungskonzept und eine zweckmässige P+R-Strategie. Deshalb sind Massnahmen wie das Parkhaus am Bahnhof Kreuzlingen Hafen mit einer Erhöhung des Angebots um rund 700 Plätze nicht nachvollziehbar. Die flankierenden Massnahmen (Aufhebung oberirdischer Parkplätze) zu den grösseren Parkierungsanlagen (Hafen, Freizeitareal Seezelg, Fischerhaus) sind noch wenig verbindlich. 	<ul style="list-style-type: none"> Behandlung im GVK Konstanz: Parkierungskonzept Kreuzlingen: Parkierungskonzept

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen

Schwächen	Weiteres Vorgehen AP5
<ul style="list-style-type: none"> Die Prioritäten der Siedlungsentwicklung sind ungenügend auf die Verkehrserschliessung abgestimmt. Sie berücksichtigen die Erschliessungsqualität mit ÖV und LV zu wenig. Die Strategie für die Verbesserung der Erschliessung in den Entwicklungsräumen ist wegen der noch nicht abgeschlossenen S-Bahn- Agglomerationsstudie schwierig nachvollziehbar und es fehlen entsprechende Massnahmen. Beispielsweise sind für den grossen Entwicklungsschwerpunkt Wollmatingen Hafner noch keine ÖV-Massnahmen ersichtlich, obwohl er ungenügend erschlossen ist. 	<ul style="list-style-type: none"> Zukunftsbild und Siedlungsstrategie im AP5
<ul style="list-style-type: none"> Die Siedlungsmassnahmen sind sehr allgemein formuliert (Daueraufgaben) und wiederholen im Wesentlichen nur die Aussagen der Teilstrategien. 	<ul style="list-style-type: none"> Zukunftsbild und Siedlungsstrategie im AP5
<ul style="list-style-type: none"> Die Agglomeration setzt sich nicht vertiefter als der kantonale Richtplan mit den Verkehrsintensiven Anlagen (VE) auseinander, obwohl die Einkaufszentren oder Spitäler nicht alle im gut erschlossenen Kerngebiet liegen. 	<ul style="list-style-type: none"> Zukunftsbild und Siedlungsstrategie im AP5
<ul style="list-style-type: none"> Es werden keine Angaben zu den Potenzialen der einzelnen Entwicklungsräume gemacht, so dass ein Abgleich mit dem Bedarf nicht möglich ist. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb längerfristig Neueinzonungen vorgesehen sind, obwohl das Agglomerationsprogramm vom tiefen BFS-Szenario zur Bevölkerungsentwicklung ausgeht. 	<ul style="list-style-type: none"> Zukunftsbild und Siedlungsstrategie im AP5
<ul style="list-style-type: none"> Das Agglomerationsprogramm verzichtet darauf, den kantonalen Richtplan bezüglich Siedlungsbegrenzung zu konkretisieren. Die bestehenden Bauzonen werden nicht priorisiert. Die Kontingente, die gemäss Richtplan für Arrondierungen zur Verfügung stehen, werden nicht thematisiert, ebenso wenig wie Kompensationsmechanismen bei Neueinzonungen. 	<ul style="list-style-type: none"> Zukunftsbild und Siedlungsstrategie im AP5

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Schwächen	Weiteres Vorgehen AP5
<ul style="list-style-type: none"> Das Agglomerationsprogramm legt keine Strategie dar zur konsequenten und flächendeckenden Erhöhung der Verkehrssicherheit mit einer systematischen Herleitung von Massnahmen. Die Abstimmung mit dem kantonalen Black Spot Management (BSM) wird im Agglomerationsprogramm nicht ausgeführt. 	<ul style="list-style-type: none"> Behandlung / Aussagen im GVK
<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrssicherheit wird auf deutscher Seite nicht thematisiert. 	<ul style="list-style-type: none"> Behandlung / Aussagen im GVK
<ul style="list-style-type: none"> Es gibt keine Strategien und Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion und zur Erweiterung von verkehrsberuhigten Zonen. 	<ul style="list-style-type: none"> Behandlung / Aussagen im GVK

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Schwächen	Weiteres Vorgehen AP5
<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrleistung des MIV wird mangels einer griffigen Parkierungsstrategie und eines flächendeckenden Verkehrsmanagements nicht verringert. Mit den geplanten Strassenausbauten (OLS) besteht sogar das Risiko einer zusätzlichen Verkehrszunahme. Das Agglomerationsprogramm zeigt aber nicht umfassend auf, wie die MIV-Belastung innerhalb der städtischen Gebiete begrenzt werden kann. 	<ul style="list-style-type: none"> Behandlung / Aussagen im GVK
<ul style="list-style-type: none"> Trotz einer zutreffenden landschaftlichen Strategie weist das Agglomerationsprogramm keine konkreten Massnahmen auf. Es sind keine Massnahmen zur Verringerung der Trennwirkung und der Flächenbeanspruchung vorhanden. Es gibt kein Gesamtkonzept mit entsprechenden Massnahmen zur Aufwertung und zum Erhalt der für die Agglomeration prägenden Natur- und Landschaftsräume (See, Seerücken). Die Schutzgebiete werden im Zukunftsbild nicht ausgewiesen. Die "Freizeit- und Erholungsachsen" kollidieren mit Schutzgebieten von nationaler Bedeutung, ohne dass aufgezeigt wird, wie mit diesem Konflikt umzugehen ist. 	<ul style="list-style-type: none"> Zukunftsbild und Siedlungsstrategie im AP5

0.4.4. Schwerpunkte Agglomerationsprogramm 5. Generation

Als umfassende Grundlage für die Mobilitätsthemen des Agglomerationsprogrammes 5. Generation wurde das grenzüberschreitende Gesamtverkehrskonzept der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz ausgearbeitet (siehe Kapitel 0.5.3, Seite 12). Parallel dazu wurde das Zukunftsbild der Agglomeration mit den beteiligten Akteuren von Grund auf interdisziplinär (Siedlung-Landschaft-Mobilität) entwickelt (siehe Kapitel 3.2, ab Seite 106). Um die Entwicklung in Richtung Zukunftsbild zu lenken, wurden für das Agglomerationsprogramm die Handlungsschwerpunkte abgeleitet. Der prioritäre Handlungsbedarf für das AP5 wird in Kapitel 4.4 (ab Seite 129) erläutert.

0.5. Wichtigste Grundlagen der Agglomeration

0.5.1. Strategisches Konzept

Mit dem strategischen Konzept für die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz (inkl. der nicht in der Agglomeration befindlichen Gemeinden der Regio Kreuzlingen) wurde eine Grundlage für die langfristige Positionierung der Region und des Zukunftsbildes für das AP5 geschaffen. Mit dieser anspruchsvollen grenzüberschreitenden Verbundaufgabe entstand ein informelles Planungsinstrument, das anschliessend schrittweise in die formellen Planungsinstrumente überführt werden soll, mit dem Ziel, den Gesamttraum im Gefüge der grossen Metropolitanregionen Zürich Stuttgart und München zu stärken und die vorhandenen Entwicklungspotentiale konsequent zu nutzen.

Das strategische Konzept wurde mit Fachleuten aus Politik, Bildung, Verwaltung, Gesellschaft und Wirtschaft entwickelt. Dabei wurden die Handlungsfelder

- Bildung
- Gesundheitswesen
- Wirtschaftsförderung
- Raum, Gesellschaft und Mobilität

mit den strategischen Stossrichtungen erarbeitet sowie konkreten Projektideen und Massnahmen abgeleitet.

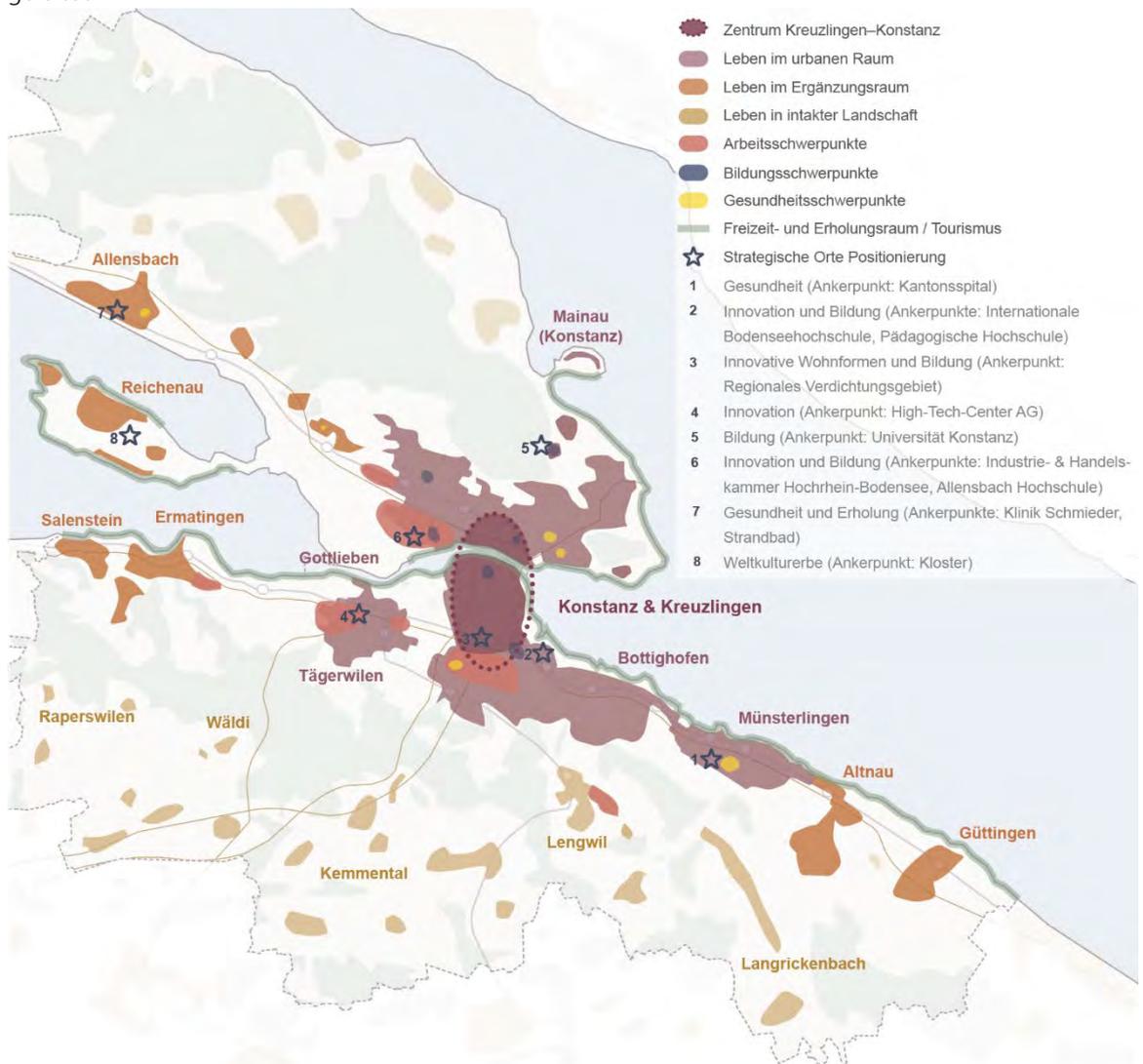


Abbildung 5: Positionierung Handlungsfelder Strategisches Konzept

0.5.2. Charta

Die gemeindeübergreifende und grenzüberschreitende Zusammenarbeit wird seit mehreren Jahren über die beiden Vereine Regionalplanungsgruppe Kreuzlingen (Regio Kreuzlingen) und Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz (VAKK) gepflegt und kontinuierlich ausgebaut.

Mit der Unterzeichnung der Charta bekräftigen die Beteiligten des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen-Konstanz den Willen, die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 5. Generation sowie dessen Weiterentwicklung in den darauffolgenden Generationen finanziell zu unterstützen und auf politischer und fachlicher Ebene mit hoher Priorität voranzutreiben.

0.5.3. Grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept

Der Prüfbericht zum Agglomerations-Programm 3. Generation (AP3) das ARE-CH zeigte die Schwächen bei der Beurteilung der Grundanforderungen und der Wirkungskriterien zu den Themen Mobilität, Parkierung (im MIV) und Mobilitätsmanagement auf. Mit dem grenzüberschreitenden Gesamtverkehrskonzept wurde eine zentrale Grundlage für die Mobilitätsthemen für das AP5 geschaffen. Die Zielsetzungen für ein umfassendes verkehrsträger- und grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept umfassten:

MIV, ÖV und FVV mit der künftigen Siedlungsentwicklung abstimmen;

- Strategie für ruhenden Verkehr mit Parkieranlagen, P+R-Anlagen, Parkleitsystem etc. entwickeln;
- die Mobilität vom MIV auf den ÖV und den FVV verlagern;
- das Agglomerationszentren insbesondere vom MIV entlasten;
- Freizeit-, Tourismus- und Einkaufsverkehr sowie verkehrsintensive Anlagen integrieren;
- Flächendeckendes Verkehrsmanagement (Verkehrslenkung und -dosierung) errichten und durchsetzen;
- Mobilitätsmanagement (Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl) entwickeln;
- neue Mobilitätsformen (z.B. E-Mobilität) fördern;
- die Verkehrssicherheit erhöhen;
- die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte und Entwicklungsareale optimal sicher-zustellen sowie die Lenkung der Siedlungsentwicklung in die Zentrumsnähe resp. Bahnhofsnähe ("nach innen") zu fördern.

Das Projekt gliedert sich zwei Phasen:

Phase 1:

- Die Aufbereitung und Aktualisierung der Grundlagen;
- die Erfassung und Beschreibung des Ist-Zustandes aller Verkehrsträger (MIV, ÖV und LV) einschliesslich des ruhenden Verkehrs unter Einbezug des Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusverkehrs sowie der weiteren verkehrsintensiven Anlagen;
- die Erstellung einer Schwachstellenanalyse;
- die Aussagen zur Strassenverkehrssicherheit und die Ermittlung der Sicherheitsdefizite.

Phase 2:

- Die Definition der übergeordneten Ziele der einzelnen Verkehrsträger;
- die Entwicklung von Prognoseszenarien für den Referenzzustand inkl. Ermittlung der Verkehrsnachfrage (Jahr 2040);
- die Festlegung und Definition des Zielsystems und der angestrebten Qualitäts-Standards (Zielzustand);
- die Entwickeln von Strategien/Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen;
- Erarbeitung Schlussbericht grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept.

0.6. Übergeordnete Strukturen der Raum- und Verkehrsentwicklung

0.6.1. Raumkonzept Schweiz

Gemäss dem Raumkonzept Schweiz³ sind in den grenzüberschreitenden Räumen dauerhafte Kooperationsformen zu schaffen, welche die Herausforderungen ergebnisorientiert angehen, Identität stiften und sichtbare Vorteile für die Bevölkerung anstreben. In Siedlungsräumen, die Landesgrenzen überschreiten, ist die Entwicklung der Siedlungen auf der Basis einer gemeinsamen Raumordnungsstrategie zu koordinieren. Verkehrssysteme und Siedlungsentwicklung sind dabei aufeinander abzustimmen.

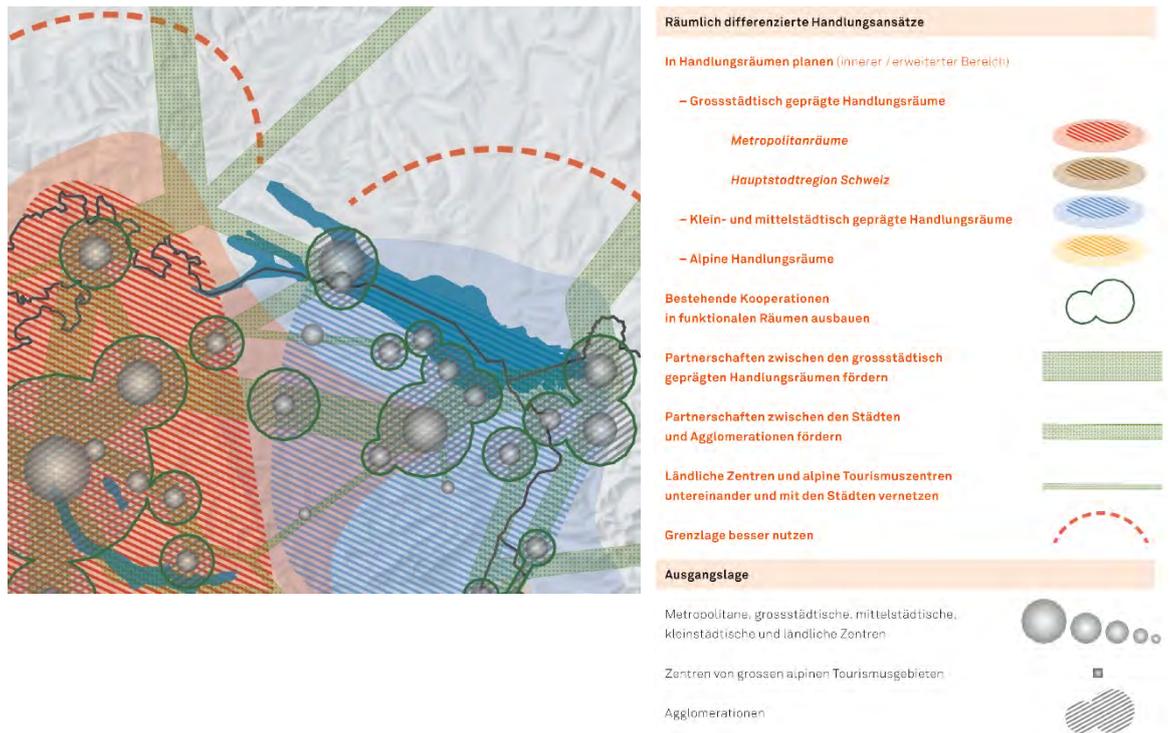


Abbildung 6: Raumkonzept Schweiz, Handlungsräume bilden und das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden stärken

³ Raumkonzept Schweiz; 20. Dezember 2012

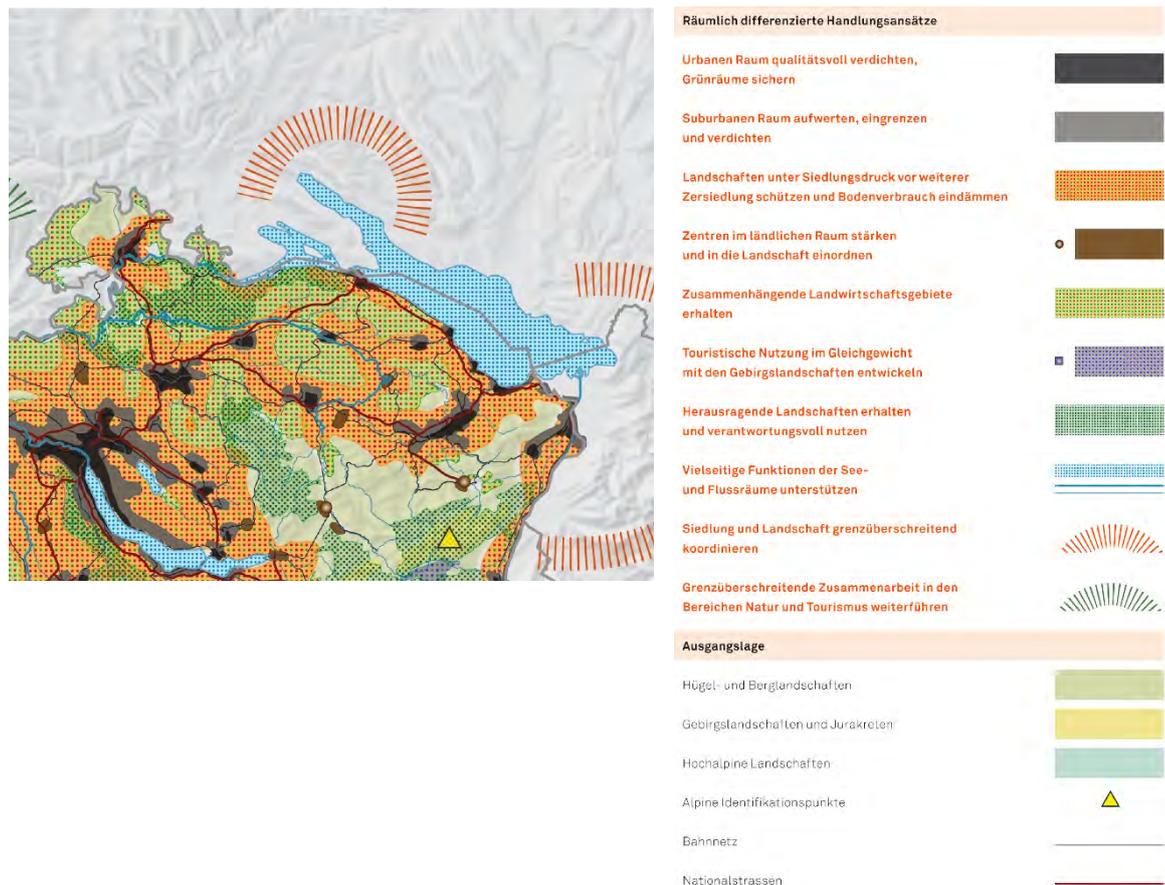


Abbildung 7: Raumkonzept Schweiz, Siedlungen und Landschaften aufwerten

Das Raumkonzept Schweiz nennt folgende strategische Stossrichtungen zum Bodenseeraum:

Von Grenznähe noch mehr profitieren

Die Möglichkeiten und Chancen, die sich aus der Grenznähe ergeben, sind durch eine verstärkte grenzüberschreitende Zusammenarbeit noch besser zu nutzen. Die seit längerem bestehenden Zusammenarbeitsformen im Bodenseeraum können optimiert und neue Herausforderungen, etwa beim Hochwasserschutz, gemeinsam angegangen werden.

Verkehrsverbindungen nach Zürich und im internationalen Bodenseeraum verbessern

Bund, Kantone, Städte und Gemeinden prüfen gemeinsam, wie die Verbindungen der Nordostschweiz zum Metropolitanraum Zürich und zum Gotthardraum verbessert werden können. Die Region kann noch besser an das nationale, europäische und – über den Flughafen Zürich-Kloten – an das internationale Netz angeschlossen werden. Durch den Ausbau der Bahnlinien über Bregenz nach München und über Konstanz nach Stuttgart wird die Nordostschweiz zudem stärker mit den Zentren im internationalen Bodenseeraum und mit den europäischen Metropolregionen vernetzt.

Grenzüberschreitendes S-Bahnnetz verbessern

Die Verkehrsverbindungen zwischen Wil-Gossau-St.Gallen, zwischen St.Gallen-Bregenz, St.Gallen-Rheintal und St.Gallen-Konstanz sind im Sinn eines grenzüberschreitenden S-Bahnnetzes weiterzuentwickeln.

See- und Flusslandschaften aufwerten

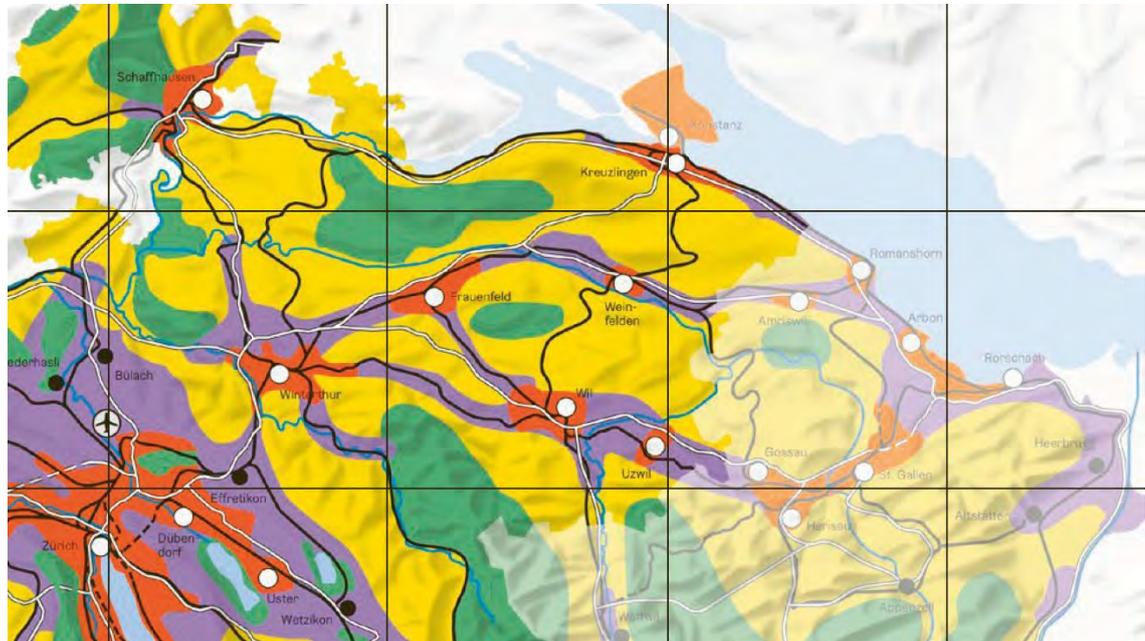
Die Qualität des Bodenseeraums als Identität stiftende Landschaft soll erhöht werden. Ebenfalls sind die Flusslandschaften von Rhein, Linth und Thur als Naherholungsgebiete und als naturnahe Räume gezielt aufzuwerten und zu vernetzen.

Anbindung an den Metropolitanraum Zürich und zum Bodenseeraum verbessern

Die Verbindung mit dem Metropolitanraum Zürich – und damit auch mit dem Flughafen Zürich-Kloten sowie mit dem Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz (HGV) – ist weiter zu stärken. Die Verbindungen zum Bodenseeraum, nach München und Stuttgart, nach Liechtenstein und Vorarlberg sowie in die benachbarten italienischen Regionen sollen verbessert werden.

0.6.2. Metropolitanraum Zürich

Die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz ist im Einzugsgebiet des Metropolitanraums Zürich. Das Raumordnungskonzept Metropolitanraum Zürich 2050 (Metro-ROK 20504), vgl. Abbildung 8, ist ein Orientierungsrahmen für die Raumentwicklung im Metropolitanraum Zürich und ist nicht behördenverbindlich. Es soll die Zusammenarbeit im funktionalen Raum aufzeigen.



Raumordnungskonzept
Metropolitanraum Zürich 2050

**Handlungsräume
(Zielbild)**

- Stadtlandschaft
- Übergangslandschaft
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

**Zentren
(Zielbild)**

- Zentrum in der Stadtlandschaft
- Regionales Zentrum

**Verkehrsinfrastrukturen
(Ausgangslage)**

- National-/Hauptstrasse auf Basis MinVV*
- Bahnlinie
- ✈ Internationaler Flughafen
- See
- ~ Fließgewässer

Abbildung 8: Raumordnungskonzept Metropolitanraum Zürich 2050

0.6.3. Kanton Thurgau

Kantonaler Richtplan Raumkonzept | Raumtypen

Das Raumkonzept des Kantons Thurgau unterscheidet die drei nachstehenden Raumtypen, wobei innerhalb der Kulturlandschaft zusätzlich ein Untertypus "Fokus Natur" ausgewiesen wird:

Urbaner Raum

Der Urbane Raum ist geprägt durch seine städtischen Funktionen. Er besteht im Wesentlichen aus den Zentren und den mit ihnen verflochtenen Agglomerationsgemeinden. Ein leistungsfähiges System des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und ein gut ausgebautes Langsamverkehrsnetz gewährleisten eine nachhaltige Mobilität. Dank seiner Bildungseinrichtungen und Innovationsstandorte wirkt er als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung.

Kompakter Siedlungsraum

Der Kompakte Siedlungsraum ergänzt den Urbanen Raum in seinen wirtschaftlichen Funktionen und trägt dadurch zur Vielfalt und Wettbewerbsfähigkeit der Thurgauer Wirtschaft bei. Er befindet sich in der Nähe von Verkehrsachsen und

⁴ Raumordnungskonzept Metropolitanraum Zürich 2050; 3. November 2023

ist insbesondere durch den ÖV gut an den Urbanen Raum und an die Zentren angeschlossen.

Kulturlandschaft

Die Kulturlandschaft mit ihren typischen Dörfern und Weilern prägt das Bild des Kantons Thurgau. Viele Orte verfügen über wertvolle und identitätsstiftende Ortsbilder. Die Orte sind an die Zentren angebunden. Eine Grunderschliessung durch den ÖV ist in der Regel sichergestellt. Das lokale Gewerbe findet Möglichkeiten, sich angemessen weiterzuentwickeln. Die Kulturlandschaft ist vor allem auch Landwirtschaftsraum.

Die Gemeinden des CH-Agglomerationsraums wurden wie folgt den einzelnen Raumtypen zugewiesen:

- Urbaner Raum:**
 - Gemeinde Bottighofen
 - Gemeinde Gottlieben
 - Stadt Kreuzlingen
 - Gemeinde Tägerwilten
- Kompakter Siedlungsraum:**
 - Gemeinde Münsterlingen
- Kulturlandschaft:**
 - Gemeinde Lengwil
 - Gemeinde Kemmental

Zentrenstruktur

Der Kanton Thurgau setzt auf eine Bündelung der Kräfte in starken Zentren und unterstützt sie in ihren spezifischen Funktionen. Die Planungen orientieren sich an der Zentrenstruktur als Rückgrat der Siedlungsstruktur und der wirtschaftlichen Dynamik. Zusammen mit den umliegenden Agglomerationsgemeinden bilden die Zentren die wesentlichen Wirtschaftsräume des Kantons Thurgau. Die Stadt Kreuzlingen ist als kantonales Zentrum, die Stadt Konstanz als bedeutendes ausserkantonales Zentrum ausgewiesen; vgl. Abbildung 9.

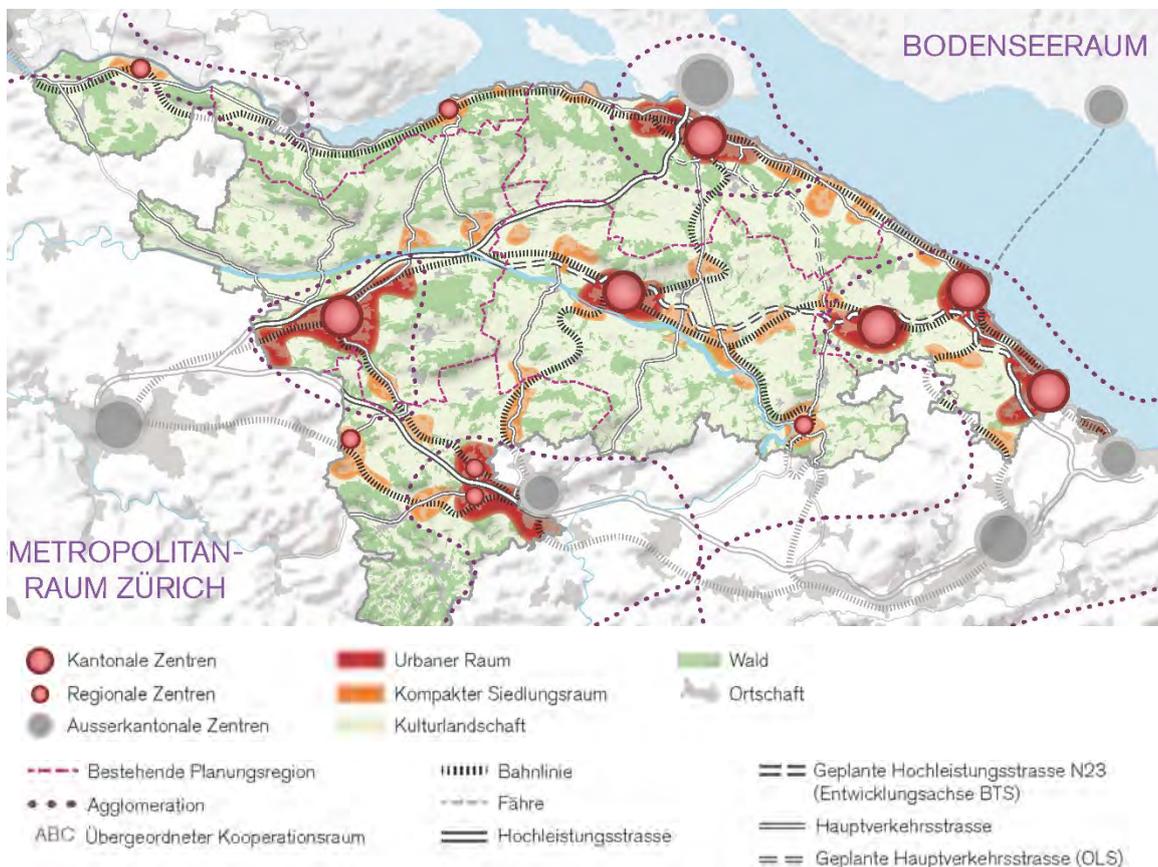


Abbildung 9: Raumkonzept Kanton Thurgau

Räumlich differenzierte Entwicklung der Raumnutzer⁵

Der Kanton Thurgau strebt ein räumlich differenziertes, auf die Urbanen Räume ausgerichtetes Wachstum der Raumnutzer an:

- Der Grossteil des Wachstums soll im Urbanen Raum aufgefangen werden (Orientierungswert: 65 % des gesamten Wachstums).
- Im Kompakten Siedlungsraum wird ein moderates Wachstum angestrebt (Orientierungswert: 25 % des gesamten Wachstums).
- In der Kulturlandschaft bleibt ein punktuelles Wachstum möglich; insgesamt soll die Raumnutzerzahl langfristig mindestens gehalten werden (Orientierungswert: 10 % des gesamten Wachstums).

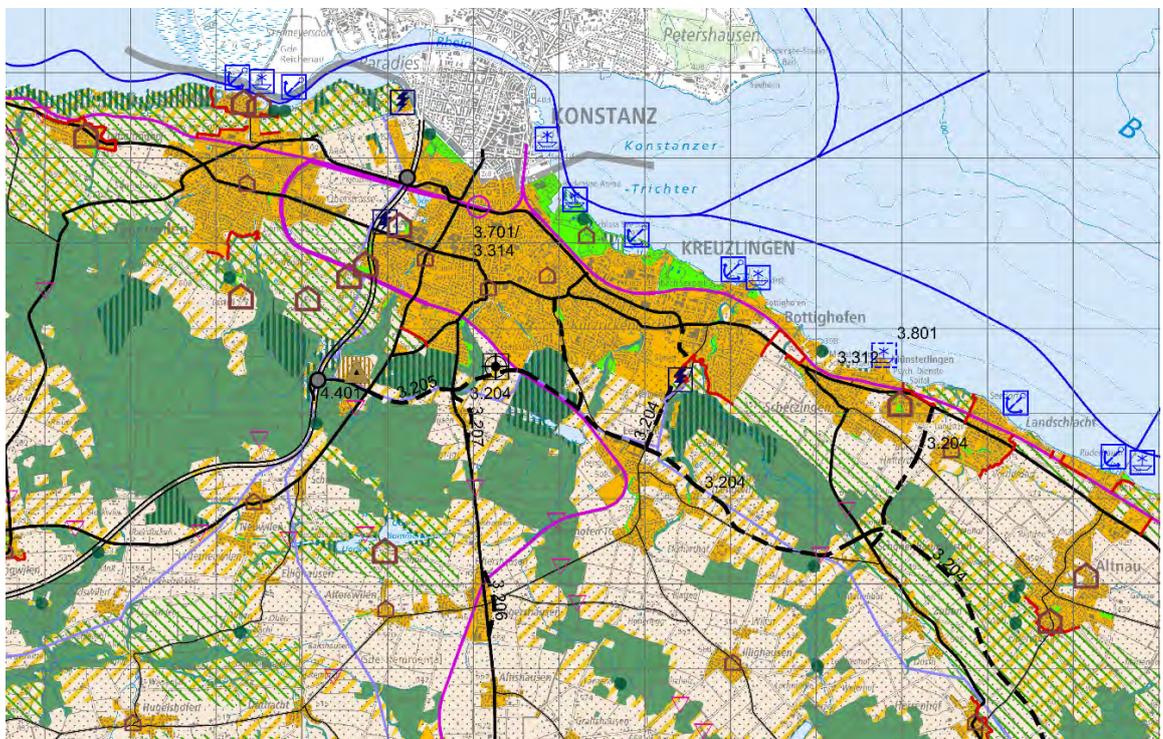
Mindestdichten

In den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) werden für den Zonenplanhorizont 2030 und den Richtplanhorizont 2040 folgende Mindestdichten (Raumnutzer/Hektare) in den Dichtetypen angestrebt:

- | | |
|---|----------|
| a) Urbaner Raum (kantonale Zentren): | 86 RN/ha |
| b) Urbaner Raum (übrige Gemeinden): | 63 RN/ha |
| c) Kompakter Siedlungsraum (regionale Zentren): | 60 RN/ha |
| d) Kompakter Siedlungsraum (übrige Gemeinden): | 47 RN/ha |
| e) Kulturlandschaft: | 32 RN/ha |

Inhalte kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan enthält zahlreiche Vorgaben zur Entwicklung des Kantons. Die Abbildung 10 zeigt einen Ausschnitt des Richtplans des Raums Kreuzlingen.



⁵ Raumnutzer: Summe der Einwohner und Beschäftigten (Vollzeitäquivalent)

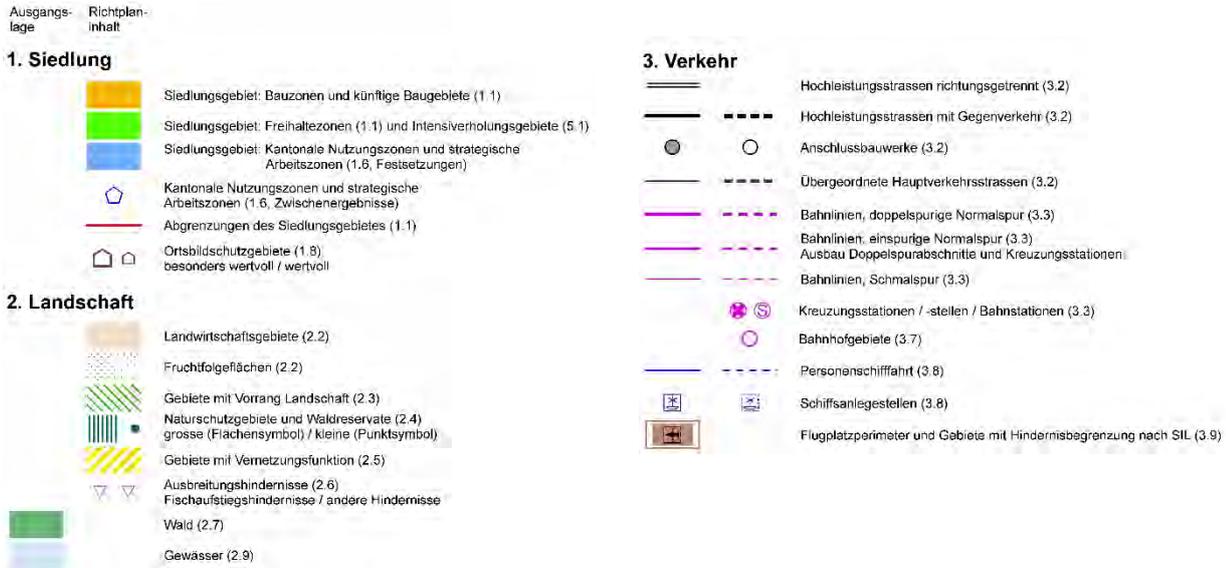


Abbildung 10: Ausschnitt Richtplan Kanton Thurgau; Stand November 2023

Gesamtverkehrskonzept Kanton Thurgau

Zur Koordination und Optimierung von kantonalen Massnahmen in den Bereichen Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr stützt sich der Kanton Thurgau auf ein Gesamtverkehrskonzept. 2011 wurde es erstmalig erarbeitet und 2021 aktualisiert. Anpassungsbedarf ergab sich aus dem erst später erarbeiteten Langsamverkehrskonzept, den Änderungen des kantonalen Richtplanes sowie dem angepassten Netzbeschluss über die Nationalstrassen des Bundes. Zudem wurden die zuvor fehlenden Aussagen zum Güterverkehr ergänzt.

In der Teilstrategie Gesamtverkehr sind die angestrebten Veränderungen der Verkehrsmittelanteile am Gesamtverkehr nach Raumtypen festgelegt.



Abbildung 11: Angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelanteile am Gesamtverkehr nach Raumtyp gemäss GVK Thurgau

Die Bottighofen, Gottlieben, Kreuzlingen und Tägerwilen sind Teil des urbanen Raumes, Münsterlingen gehört zum kompakten Siedlungsraum und Lengwil und Kemmental sind Gemeinden der Kulturlandschaft.

0.6.4. Baden-Württemberg

Raumkategorien

Für die übergeordnete räumliche Entwicklung des Gebiets der Verwaltungsgemeinschaft Bodanrück-Untersee sind die Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans (LEP) Baden-Württemberg und des Regionalplans Hochrhein Bodensee maßgebend.

Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan ist das verbindliche rahmensetzende Gesamtkonzept für die räumliche Ordnung und Entwicklung des Landes. An ihm sind alle räumlichen Planungen, insbesondere die Regionalplanung, die kommunale Bauleitplanung und die fachlichen Einzelplanungen zu orientieren. Der aktuell gültige Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg stammt aus dem Jahr 2002.

Die Stadt Konstanz und die Gemeinde Allensbach sind im Landesentwicklungsplan⁶ als Verdichtungsraum⁷ mit besonderer struktureller Prägung ausgewiesen. Ziel ist die Sicherung und Entwicklung als Wohnungs-, Produktions- und Dienstleistungsschwerpunkt mit hochwertigem Infrastruktur- und Arbeitsplatzangebot. Gegenüber anderen Verdichtungsräumen obliegt diesem Verdichtungsraum Bodensee neben seinen sozialen und ökonomischen Funktionen eine besondere Aufgabe bei der Sicherung der ökologischen Funktionen.

Die Gemeinde Reichenau ist als "Randzone um diese Verdichtungsräume" ausgewiesen. Das Ziel ist die Vermeidung einer Zersiedlung der Landschaft und die Übernahme von Entlastungsaufgaben für den Verdichtungsraum in Bereichen mit guter Anbindung an den ÖV innerhalb der Entwicklungsachse; vgl. Abbildung 12 und Abbildung 13.

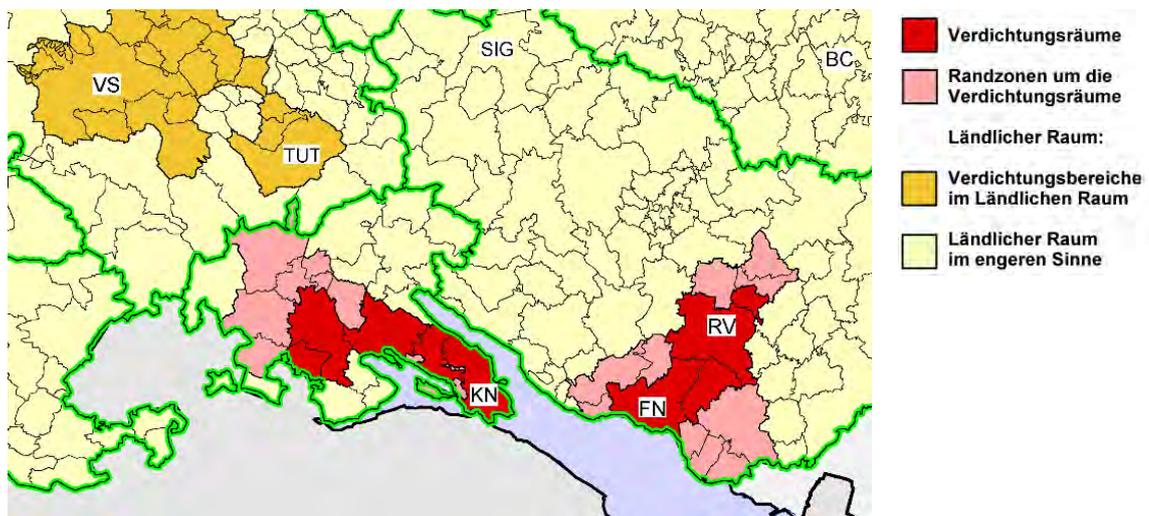


Abbildung 12: Raumkategorien (LEP 2002, Baden-Württemberg)

Zentrale Orte und Entwicklungsachsen

Der LEP weist Konstanz als Oberzentrum aus. Die Aufgabe von Oberzentren ist die Versorgung der umliegenden Region mit hoch qualifizierten und spezialisierten Einrichtungen und Arbeitsplätzen. Allensbach und Reichenau-Festland haben keine zentralörtliche Funktion, liegen jedoch auf der Entwicklungsachse.

Der LEP legt für die Agglomeration folgende Entwicklungsachsen fest:

- Konstanz – Radolfzell – Singen und weiter Richtung Stuttgart
- Konstanz – Friedrichshafen und weiter Richtung Ulm und München
- Konstanz – Fortführung Richtung Zürich und St.Gallen (Empfehlung)

⁶ Landesentwicklungsplan 2002, Baden-Württemberg

⁷ Gebiete mit überdurchschnittlicher Siedlungsverdichtung und intensiver innerer Verflechtung

Entwicklungsachsen sollen als leistungsfähige, gebündelte Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur das zentralörtliche System ergänzen und durch Förderung der räumlichen Verflechtungen die dezentrale Siedlungsstruktur stabilisieren.

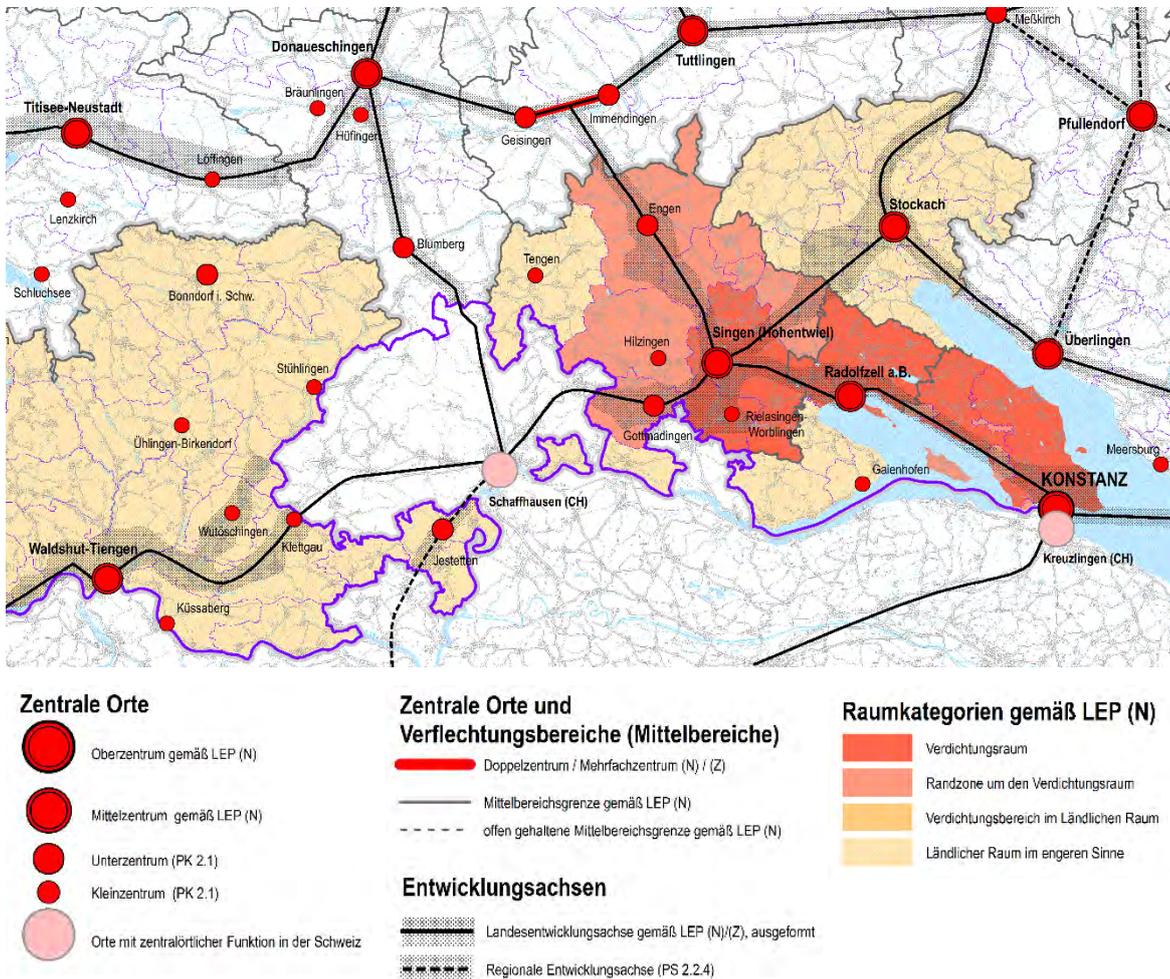


Abbildung 13: Strukturkarte und Entwicklungsachsen (LEP 2002, Baden-Württemberg)

Regionalplanungen Hochrhein Bodensee

Der Regionalplan 2000 Hochrhein-Bodensee differenziert die Vorgaben des LEP:

- **Oberzentrum Konstanz** (Kernstadt) ist Schwerpunkt für Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe (keine Industrie), Standort für allgemeines Krankenhaus, Rehabilitations- und Fachklinik.
- **Allensbach** (ohne Ortsteile) übernimmt durch die Lage innerhalb der Entwicklungsachse die Funktion als Wohnungsschwerpunkt sowie Standort für Rehabilitationsklinik und soll ggf. Entlastungsfunktionen für Konstanz übernehmen.
- **Reichenau** (Festland) übernimmt durch die Lage innerhalb der Entwicklungsachse ebenfalls die Funktion als Wohnungsschwerpunkt sowie als Standort für Fachklinik und soll ggf. ebenfalls Entlastungsfunktionen für Konstanz übernehmen.
- Die Entwicklung in den übrigen Ortsteilen soll nicht über den Eigenbedarf hinausgehen. Durch die Ernennung der Klosterinsel Reichenau zum UNESCO Weltkulturerbe obliegt der behutsamen baulichen Entwicklung der Insel eine besondere Bedeutung.

Länderübergreifend ist im Bodenseeleitbild 2008 der Internationalen Bodensee Konferenz (IBK), einem kooperativen Zusammenschluss der an den Bodensee angrenzenden und mit ihm verbundenen Länder und Kantone, die Erhaltung verbindender Freiräume zwischen Bodensee und angrenzender Landschaft und die Vermeidung uferparalleler Siedlungsentwicklung als Selbstverpflichtung verankert. Zum Schutz

der Landschaft soll demnach im Uferbereich die Siedlungstätigkeit grundsätzlich See abgewandt erfolgen.

Für die übergeordnete Entwicklung der Landschaft ist auf deutscher Seite der Regionalplan 2000 Hochrhein-Bodensee, der Bodenseeuferplan 1984, das Europäische Netz "Natura 2000" und das Landesnaturschutzgesetz Baden Württemberg massgebend.

Regionalplan 2000 Hochrhein-Bodensee

Der Regionalplan weist "Regionale Grünzüge" und "Grünzäsuren" aus. In diesen Bereichen findet keine Siedlungsentwicklung statt. Sie dienen der Sicherung des Freiraums, gliedern den Raum und sollen einem Zusammenwachsen der Siedlungen und der Zersiedlung der Landschaft entgegenwirken. Des Weiteren übernehmen sie landschaftsökologische Funktionen und dienen dem Schutz von Landwirtschafts- und Erholungsräumen.

Im Verwaltungsraum Bodanrück-Untersee ist ein wesentlicher Anteil der Freifläche als Regionaler Grünzug ausgewiesen. Zwischen benachbarten Ortschaften sind Grünzäsuren festgesetzt.

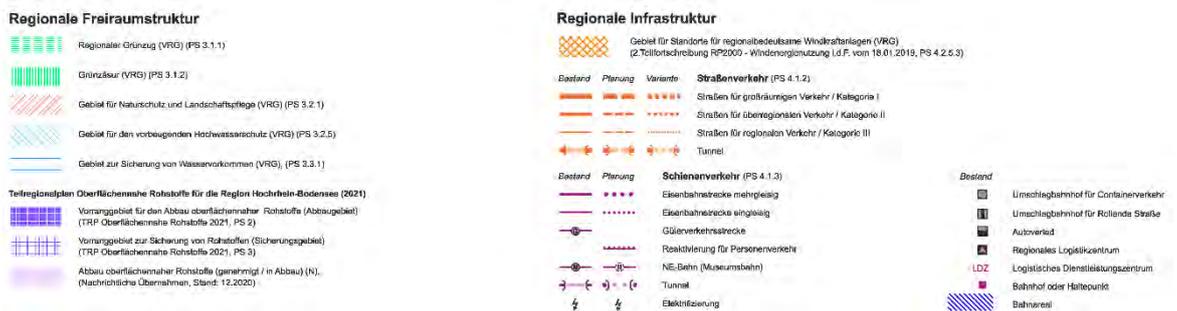
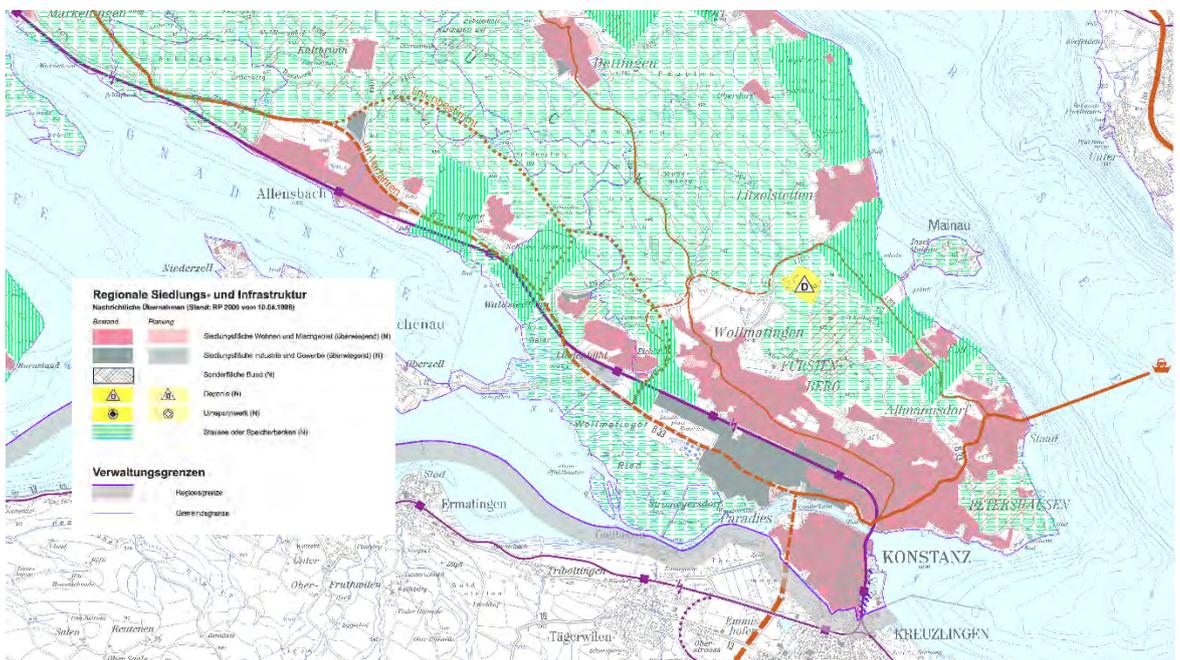


Abbildung 14: Ausschnitt Regionalplan 2000 Raumnutzungskarte Ost; Stand Juli 2024 (Regionalverband Hochrhein – Bodensee)

Bodenseeuferplan 1984

Das Ziel des Bodenseeuferplanes ist der Schutz der Flachwasserzonen des Bodensees, die für die Selbstreinigungskraft des Sees und für die Tier- und Pflanzenwelt von grösster Bedeutung sind. Diese Zonen sind in ihrer Ausdehnung und ihrem natürlichen Bestand zu sichern und von störenden Nutzungen und nachhaltigen Einwirkungen freizuhalten. Die Bodenseeuferpläne gliedern das Bodenseeufer in Schutzzonen, in denen die Nutzungen abgestuft beschränkt werden.

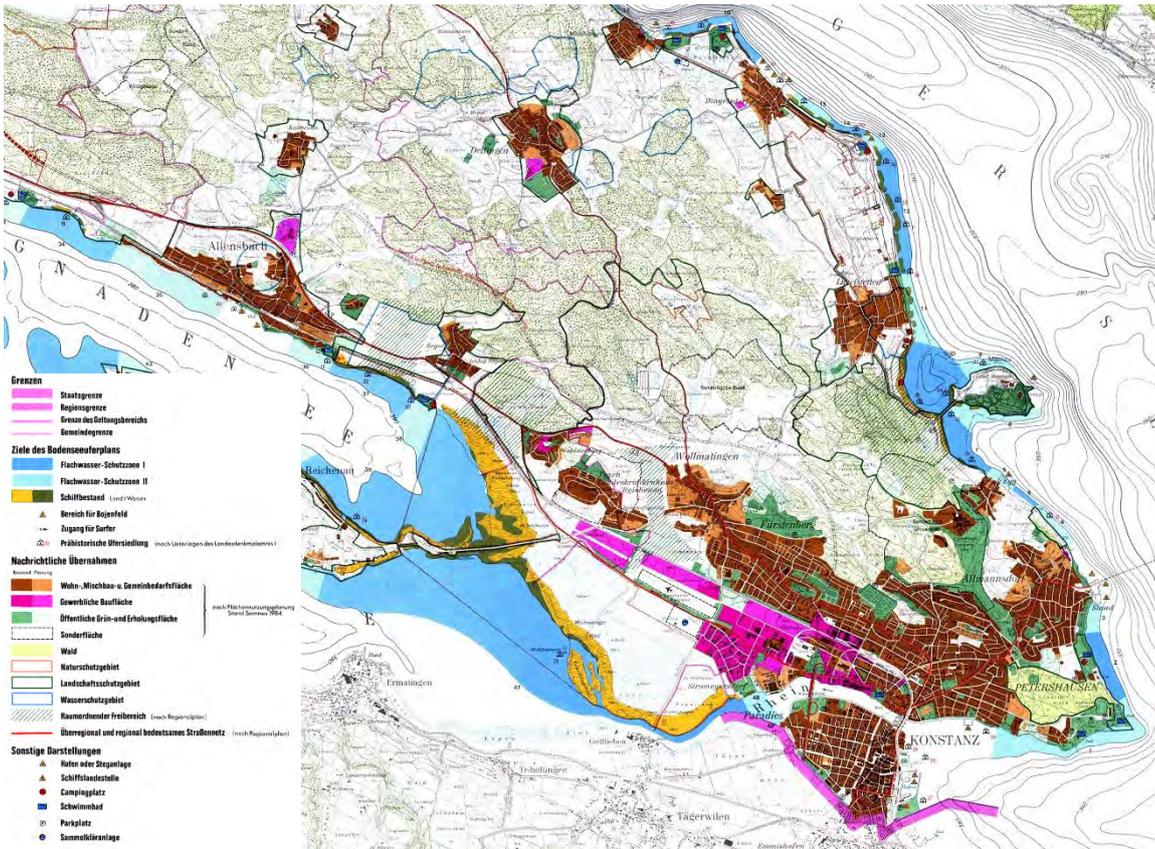


Abbildung 15: Bodenseeuferplan 1984 (Quelle: Regionalverband Hochrhein – Bodensee)

Europäisches Netz "Natura 2000"

Vorrangiges Ziel des europäischen Schutzgebietssystems "Natura 2000" ist die Erhaltung und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt (Biodiversität) in Europa zu fördern. Grundlage hierzu sind die FFH⁸ und die Vogelschutz-Richtlinie für ein europaweit vernetztes Schutzgebietssystem.

Im Gebiet der VWG Bodanrück-Untersee sind der Bodanrück und das westliche Bodenseeufer als FFH Gebiete ausgewiesen. Der Bodanrück und Teile des Bodensees (Überlinger See, Untersee, Konstanzer Bucht) sind als Vogelschutzgebiet bezeichnet.

⁸ Flora-Fauna-Habitate

0.7. Mitwirkung und Beschlussfassung

0.7.1. Partizipation und öffentliche Vernehmlassung

Das Agglomerationsprogramm wurde in enger Zusammenarbeit mit einer Projektgruppe erarbeitet mit Vertretenden aus:

- der kantonalen Fachstellen des Kantons Thurgau (Amt für Raumentwicklung, Tiefbauamt, Abteilung öffentlicher Verkehr/Tourismus des Kantons Thurgau;
- der Regio Kreuzlingen
- dem Landratsamt Konstanz
- dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- den Kernstädte Kreuzlingen und Konstanz und Gemeinden

Politisch ist das Agglomerationsprogramm über den Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz abgestützt, bei dem der Kanton Thurgau, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee und der Landkreis Konstanz sowie alle Städte und Gemeinden vertreten sind.

Die wichtigsten Meilensteine sind:

Öffentliche Vernehmlassung Entwurf Zukunftsbild	
Medienmitteilung	<i>5. November 2024</i>
Öffentliche Vernehmlassung	<i>7. November – 13. Dezember 2024</i>
Verabschiedung durch die Mitglieder des VAKK	<i>16. Januar 2025</i>
Medienmitteilung	<i>5. Februar 2025</i>
Beschluss und Verabschiedung des AP5 in den einzelnen Behörden	<i>Februar / März 2025</i>
Einreichung des Agglomerationsprogramms beim ARE	<i>Ende März 2025</i>

0.7.2. Beschlussfassung

Das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz der 5. Generation wurde vom Regierungsrat des Kantons Thurgau und Regionalverband Hochrhein-Bodensee sowie von allen Behörden der Städte und Gemeinden des Agglomerations-Perimeters genehmigt und als behörden- resp. verwaltungsverbindlich erklärt.

0.8. Umsetzung und Controlling

0.8.1. Behördenverbindlichkeit und Verpflichtung

Die Mitglieder des Vereins Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz und somit die Träger des Agglomerationsprogramms haben sich mit der Unterzeichnung der Charta verpflichtet, die, die Erarbeitung des AP5 sowie dessen Weiterentwicklung in den darauffolgenden Generationen finanziell zu unterstützen und auf politischer und fachlicher Ebene mit hoher Priorität voranzutreiben; vgl. Kapitel 0.5.2 "Charta".

0.8.2. Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben

Das vorliegende Agglomerationsprogramm ist mit den übergeordneten Vorgaben abgestimmt:

- CH:
 - Kantonale Richtplanung
 - Gesamtverkehrskonzept Kanton Thurgau
 - kommunale Richt- und Rahmennutzungspläne
- D:
 - Landesentwicklungsplan Baden. Württemberg
 - Flächennutzungsplan
 - Landschaftsplan
 - Masterplan Mobilität und Mobilitätsstrategie Stadt Konstanz
 - Nahverkehrsplan Stadt Konstanz

0.8.3. Umsetzungscontrolling der Massnahmen

Zwischen der Geschäftsstelle der Agglomeration, dem Kanton Thurgau (Amt für Raumentwicklung und Tiefbauamt) sowie den Städten und Gemeinden findet ein regelmässiger Austausch betreffend der Umsetzung der Massnahmen statt.

0.8.4. Finanzieller Rahmen Massnahmen AP5

Nachstehend die Kostenzusammenstellung der Massnahmen der A- und B-Liste des AP5:

Einzelmassnahmen / Massnahmenpakete		Investitionskostenschätzung in Mio. CHF ¹⁾		
		A-Liste	B-Liste	Total
Verkehrsmanagement (VM)	Paket Pauschale	6.55	1.90	8.45
Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum (BGK)	Paket Pauschale	20.00	14.60	34.60
Verkehrsdrehscheiben (VD)	Einzelmassnahme	0.10	5.50	5.60
Fuss- und Veloverkehr (FVV)	Einzelmassnahme	8.00		8.00
	Paket Pauschale	17.34	17.15	34.49
Bus-/ÖV-Infrastruktur (ÖVB)	Einzelmassnahme	5.60		5.60
	Paket Pauschale	1.05	0.80	1.85
Total		58.64	39.95	98.59

¹⁾ Bei den Massnahmen auf der deutschen Seite wurden nur 50 % der Kosten eingerechnet, da 50 % durch deutsche Mittel gefördert werden

Tabelle 1: Kostenzusammenstellung der Massnahmen der A- und B-Liste des AP5

1. Stand der Umsetzung

1.1. Entwicklung der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz und deren Agglomerationsprogramm

Auf die Eingabe eines Agglomerationsprogramms der 1. Generation wurde verzichtet.

1.1.1. Die zweite Generation: Start zur Zusammenarbeit

Im Rahmen der AP2 wurden die grenzüberschreitenden Grundlagen aufbereitet und ein Zukunftsbild mit der räumlichen Struktur der Agglomeration entwickelt. Darauf aufbauend wurden die Schwachstellen und der Handlungsbedarf ermittelt sowie je ein Konzept Siedlung | Landschaft und Mobilität erstellt. Auf diesen Grundlagen wurden die Massnahmen abgeleitet. Der Schwerpunkt der Massnahmen lag im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs.

Der Prüfbericht des Bundes ergab für das AP2 Kreuzlingen-Konstanz einen Beitragssatz von 35 % für die mitfinanzierten Massnahmen. Dies entspricht einem Betrag von 5.36 Mio. CHF.

1.1.2. Die dritte Generation: Fortschreibung des Agglomerationsprogramms 2G

Mit dem AP3 wurde das AP2 in weitgehend fortgeschrieben und einige neue Massnahmen in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Veloparkierung, Sanierung von Fussgängerübergangen und die Sanierung von Unfallschwerpunkten entwickelt.

Der Prüfbericht des Bundes ergab für das AP3 Kreuzlingen-Konstanz einen Beitragssatz von 35 % für die mitfinanzierten Massnahmen. Dies entspricht einem Betrag von 8.67 Mio. CHF.

1.1.3. Die fünfte Generation: Vollständige Überarbeitung auf Basis des neu entwickelten Zukunftsbildes

Für das AP5 wurde ein neues Zukunftsbild erarbeitet, der Handlungsbedarf und die Teilstrategien abgeleitet sowie die Massnahmen gemäss den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr neu zusammengestellt.

1.2. Massnahmen der zweiten und dritten Generationen und Stand der Umsetzung

Im Folgenden ist der Umsetzungsstand der Massnahmen der ersten und zweiten Generationen mit Datum per Ende Dezember 2024 tabellarisch dokumentiert. Die farbliche Codierung zeigt die zusammenfassende Beurteilung des Umsetzungsstands:

	Umsetzung abgeschlossen		Umsetzung zeitkritisch
	Umsetzung im Soll		Umsetzung nicht begonnen oder sistiert
	Umsetzung zeitlich verzögert		Abstandsnahme und Neueingabe in AP5
	Umsetzung als Eigenleistung	4671.x.xxx	Vom Bund mitfinanzierte Massnahme

Der Stand der Umsetzung der durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen sind im Kapitel 1.2.2 "Übersicht der Umsetzung der vom Bund mitfinanzierten Massnahmen AP2 und AP3" im Detail umschrieben.

1.2.1. Übersicht der Umsetzung der Massnahmen AP2 und AP3

Abbildung wird noch erstellt und eingefügt

Abbildung 16: Infrastrukturelle Verkehrsmassnahmen 2G und 3G enthalten im Prüfbericht des Bundes

Massnahmen Mobilität

Langsamverkehr

Stand	AP	Bezeichnung		Massnahme	Bemerkungen	
		Nr.	ARE-Code			
		Mobilität LV				
	AP2	LV-0.1	4671.2.001	Förderung LV	= Daueraufgabe	
	AP2	LV-1.1	4671.2.002	Langsamverkehrskonzept		
	AP2	LV-1.2	4671.2.003	Radweg Gottlieberzell – Tägerwilen		
	AP2	LV-1.3	4671.2.004	Radweg Tägerwilen – Lengwil		
	AP2	LV-1.4		Ergänzung Promenaden-Netz Kreuzlingen-Konstanz		
	AP2	1	4671.2.006	Grenzüberschreitende Fussgänger-Allee im Gebiet Seeufer West, Kreuzlingen		
	AP2	2	4671.2.007	Ausbau Promenadenstrasse Kreuzlingen		
	AP2	3	4671.2.008	Ausbau Verbindung Schnetztor – Löwenstrasse über Alleestrasse		
	AP2	4	4671.2.009	Ausbau der Verbindung Gottlieberstrasse (Konstanz) – Rheinweg (Tägerwilen)		
	AP2	5	4671.2.010	Fussweg-Verbindung zwischen Webersteig (Konstanz) und Rheinweg (Tägerwilen)		
	AP2	6	4671.2.011	Fussgängersteg längs alter Rheinbrücke und Ausbau Radweg auf alter Rheinbrücke		
	AP2	7	4671.2.012	Fussgängerfreundliche Umgestaltung und Aufwertung Rheinsteig		
	AP2	8	4671.2.013	Great Lakes Fortsetzung der Uferpromenade		
	⇒ AP5	AP2	9	4671.2.014	Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zur neuen Fussgängerpromenade	
	⇒ AP5	AP2	10	Diverse	Fussgängerpromenade Schnetztor – Helvetiaplatz	Überführung in neue Massnahme AP3
	AP2	11	4671.2.017	Verlängerung nördliche Rheinufer-Promenade in Konstanz Richtung Westen		
	⇒ AP5	AP2	LV-1.5	4671.2.018	Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradies – Döbeli	
	AP2	LV-1.6	4671.2.019	Verbesserte Radwegführung im Bereich Döbeli, Konstanz	Im Zusammenhang mit LV-1.5	
	AP2	LV-1.7	4671.2.020	Untertüfung Lago Süd, Konstanz	Projekt nicht realisierbar	
	⇒ AP5	AP3	LV-1.8	4671.3.003	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse	Überführung in neue Massnahme AP3
	AP2	LV-1.9	4671.2.022	Fussgängerunterführung Bahnhof Kreuzlingen-Hafen	Massnahme AP2 ⇒ AP3	
	AP2	LV-1.10	4671.2.023	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse	Massnahme AP2 ⇒ B-Massnahme AP3	
	AP2	LV-1.11	4671.2.024	Fuss- und Radweg Promenadenstrasse – Sonnenwiesenstrasse		
	AP2	LV-1.12	4671.2.025	Ausbau Radweg Werftstrasse		
	AP2	LV-1.13	4671.2.026	Fuss- und Radweg Seezelg	Massnahme AP2 ⇒ B-Massnahme AP3	
	AP2	LV-1.14	4671.2.027	Fuss- und Radweg Seefeldstrasse, Kreuzlingen – Seestrasse, Bottighofen		
	AP2	LV-1.15	4671.2.028	Fuss- und Radweg Bottighofen – Lengwil	Massnahme AP2 ⇒ B-Massnahme AP3	
	AP2	LV-1.16	4671.2.029	Fuss- und Radwegzugang zum See, Münsterlingen	Projekt technisch nicht realisierbar	
	AP2	LV-1.17	4671.2.030	Fussverbindung Bahn-Haltestelle – Klinikareal		
	AP2	LV-1.18		Rad-Vorzugsachsen in Konstanz		
	AP2	1	4671.2.032	Beschilderung Radwegpunkte		
	AP2	2	4671.2.033	Schaffung Aufstellbereich Fahrplatz	Projekt technisch nicht realisierbar	
	AP2	3		Aufwertung von drei Knotenpunkten für Radverkehr		
	AP2	4	4671.2.035	Umgestaltung Allensteiner Strasse-Brestauerstrasse		
	AP2	5		Ausbau Fusswegverbindung Klinikum für Radverkehr		
	AP2	6		Integration Routenkonzept ins Gestaltungskonzept Zähringerplatz		
	AP2	7	4671.2.038	Umgestaltung Schützenstrasse mit Kreuzungen		
	AP2	8	4671.2.039	Ausbau Fontainebleau Allee		
	AP2	9		Einrichtung Velolift Friedrichshöhe		
	AP2	LV-1.19		Radwegnetzergänzung Allensbach		
	AP2	1	4671.2.042	Radweg Allensbach-Dettingen		
	AP2	2	4671.2.043	Radweg Kaltbrunn-Wildpark		
	AP3	LV-1.20		Rheinquerungen, Ergänzung zentrale LV-Achsen	B-Massnahme AP3	
	AP3	LV-1.21		Radverkehr: Schliessung Netzlücken im Agglomerationszentrum und Entwicklungsraum	Massnahmenpaket	
	AP3	6	4671.3.015	Untere Laube/Obere Laube zwischen Bodanstrasse und Rheinsteig		
	AP3	LV-1.22		Radverkehr: Schliessung Netzlücken in Orten in ländlicher Umgebung und Landschaftsraum	Massnahmenpaket	
	AP3	5	4671.3.023	Langenrainer Strasse zwischen Kapitän-Römer-Strasse und OE Dettingen		
	AP3	LV-1.23		Fusswegverbindung Seefeld		
	AP2	LV-2.1	4671.2.044	Fussgänger-Leitsystem		
	AP2	LV-2.2	4671.2.045	Erstellung und Aufwertung Veloabstellanlagen	Massnahmenpaket	
	AP3	LV-2.3		Erstellung Fahrradparkhäuser in zentraler Lage	Massnahmenpaket	
	AP3	3	4671.3.033	Velostation Bahnhof Konstanz		
	AP3	4	4671.3.034	Erstellung Fahrradparkhäuser in zentraler Lage		
	AP3	LV-2.4	4671.3.036	Sanierung Fussgängerübergänge	Massnahmenpaket	

Tabelle 2: Übersicht Umsetzung der Massnahmen Langsamverkehr AP2 und AP3

Öffentlicher Verkehr

Stand	AP	Bezeichnung		Massnahme	Bemerkungen	
		Nr.	ARE-Code			
		Mobilität ÖV				
	AP2	ÖV-0.1	4671.2.046	Förderung ÖV	⇒ Daueraufgabe	
	AP2	ÖV-0.2	4671.2.047	Grenzüberschreitender Tarifverbund		
	AP2	ÖV-1.1	Diverse	Ausbau Regionalbus-Angebot		
	AP2	ÖV-1.2	Diverse	Ausbau Stadtbus-Angebot		
	AP2	ÖV-1.3	4671.2.050	Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie Agglo-S-Bahn		
	AP2	ÖV-2.1		Ausbau Bahn-Haltestellen		
	AP2		4671.2.052	Ausbau Bahnhof Haltestelle Allensbach		
	AP2		4671.2.053	Ausbau Bahnhof Haltestelle Hegne		
	AP2		4671.2.054	Ausbau Bahnhof Haltestelle Reichenau		
	AP2			Ausbau Bahnhof Haltestelle Wolmatingen		
	AP2	ÖV-2.2	4671.2.056	Ausbau Bahnhof Konstanz		
	AP2	ÖV-2.3	4671.2.057	Ausbau Bahn-Haltestelle Petershausen		
	AP2	ÖV-2.4	4671.2.058	Ausbau Bushaltestelle Bärenplatz		
	AP2	ÖV-2.5	Diverse	Zentraler ÖV-Haltepunkt Sternenplatz	Agglo-S-Bahn	
	AP2			Neubau Bahn-Haltestelle Allensbach-West	Kein Bedarf, Prüfung mit Agglo-S-Bahn	
	AP2	ÖV-2.7		Neubau Bahn-Haltestelle Reichenau-Waldsiedlung	Kein Bedarf, Prüfung mit Agglo-S-Bahn	
	AP2	ÖV-2.8	4671.2.064	Umbau Grenzübergang Seestrasse Kreuzlingen / Hafenstrasse Konstanz	Zur Zeit nicht umsetzbar	
	AP2	ÖV-2.9		Busspuren 1. Priorität		
	AP2	1	4671.2.066	Wolmatingerstrasse zwischen Oberlohn- und Taborweg		
	AP2	2	4671.2.067	Schnetztor – Bodanplatz		
	AP2	3	4671.2.068	Seetalstrasse vor dem Zilkreisel		
	AP2	4	4671.2.069	Romanshornstrasse zwischen Zilkreisel und Bärenkreisel Bottighofen		
	AP2	ÖV-2.10		Busspuren 2. Priorität		
	AP2	1	4671.3.038	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel		
	AP2	2	4671.3.039	Emmishoferzoll	Aktuell kein Bedarf	
	AP2	3	4671.2.072	Unterseestrasse, Bereich Mowag		
	AP2	4	4671.2.073	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse		
	AP2	ÖV-2.11		Busbevorzugung an Verkehrsknoten		
	AP2	1	4671.2.076	Verkehrskreisel Döbell, Konstanz		
	AP2	2	4671.2.077	Knoten Wolmatingerstrasse / Oberlohnstrasse, Konstanz		
	AP2	3	4671.2.078	Verkehrskreisel Bärenplatz, Kreuzlingen		
	AP2	4	4671.2.079	Verkehrskreisel Löwenplatz, Kreuzlingen		
	AP2	5	4671.2.080	Verkehrskreisel Rebstockplatz, Kreuzlingen		
	AP2	6	4671.2.081	Verkehrskreisel Kolosseumplatz, Kreuzlingen		
	AP2	7	4671.2.082	Verkehrskreisel Sonnenplatz, Kreuzlingen		
	AP2	8	4671.2.083	Verkehrskreisel Bärenplatz, Bottighofen		
	AP2	ÖV-2.12	4671.2.084	Fahrgast-Informationssystem		
	AP3	ÖV-2.13		Verkehrsmanagement ÖV-Bevorzugung, Stadt Kreuzlingen		
	AP3	1		Konstanzerstrasse/Tägerwilerstrasse	B-Massnahme AP3	
	AP3	2		Bernrainstrasse	B-Massnahme AP3	
	AP3	3		Brunnenstrasse/Bernrainstrasse	B-Massnahme AP3	
	AP3	4		Seestrasse Münsterlingen	C-Massnahme AP3	
	AP3	ÖV-2.14	4671.3.046	Bauliche Massnahmen Bahnhof Kreuzlingen Hafen	Teilweise realisiert	

Tabelle 3: Übersicht Umsetzung der Massnahmen Öffentlicher Verkehr AP2 und AP3

Motorisierter Individualverkehr

Stand	AP	Bezeichnung		Massnahme	Bemerkungen
		Nr.	ARE-Code		
		Mobilität MIV			
	AP2	MIV-0.1	4671.2.085	Strategie MIV	⇒ Daueraufgabe
	AP2	MIV-1.1	4671.2.086	Verkehrsverflüssigung Seetal- und Hafenstrasse	Laufende Optimierung Verkehrsfluss
	AP2	MIV-1.2	4671.2.087	Knotensanierung Döbelkreisel	Realisierung mit Überbauung Döbele
	AP2	MIV-1.3		Kreisel Klinik Münsterlingen	
	AP2	MIV-1.4	4671.2.089	Kreisel Scheidwegkreuzung, Münsterlingen	
	AP2	MIV-1.5	4671.2.090	Spange Bättershausen	
	AP2	MIV-1.6	4671.2.091	Umfahrung Bättershausen	
	AP2	MIV-1.7	4671.2.092	Umfahrung Siegershausen	
	AP2	MIV-1.8		Oberlandstrasse (OLS)	
	AP2	MIV-1.9	4671.2.094	Flankierende Massnahmen Bernrain- und Brunnenstrasse	Abhängig Spange Bättershausen
	AP2	MIV-2.1	4671.2.095	Betriebs- und Gestaltungskonzept Tägerwilen	B-Massnahme AP3
	AP2	MIV-2.2	4671.2.096	Betriebs- und Gestaltungskonzept Romanshonerstrasse, Kreuzlingen	
	AP2	MIV-2.3		Betriebs- und Gestaltungskonzept Bottighofen	C-Massnahme AP3
	AP2	MIV-2.4	4671.2.098	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzlingen	Realisierung 2026/27
	AP2	MIV-2.5	4671.2.099	Betriebs- und Gestaltungskonzept Landschlacht	C-Massnahme AP3
	AP2	MIV-2.6	4671.2.100	Betriebs- und Gestaltungskonzept Laube und Bahnhofplatz Konstanz	
	AP2	MIV-2.7	4671.2.101	Betriebs- und Gestaltungskonzept Litzelstetten	
	AP2	MIV-2.8	4671.2.102	Betriebs- und Gestaltungskonzept Wolmatingen / Fürstenberg	
	AP2	MIV-2.9	Diverse	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortschaften ausserhalb Kerngebiet	
	AP3	MIV-2.10		BGK Grenzübergreifende innerstädtische Verbindung Schnetztor - Helvetiaplatz	
	⇒ AP5		1 4671.30.56	Kreuzlingerstrasse, Abschnitt Schnetztor bis Hauptzoll, Stadt Konstanz	
	⇒ AP5		2 4671.3.057	Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz, Stadt Kreuzlingen	
	AP3	MIV-2.11		Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse	A-Massnahme AP5
	AP3	MIV-2.12		Betriebs- und Gestaltungskonzept Paulstrasse	B-Massnahme AP5
	AP2	MIV-3.1	4671.2.106	Parkleitsystem	Teilweise realisiert
	AP2	MIV-3.2	Diverse	Parkplatzbewirtschaftung	
	AP2	MIV-3.3	Diverse	Parkplatzbeschränkung	
	AP2	MIV-3.4		Neue Parkieranlagen	
	AP2		1 4671.2.110	Parkhaus Seeufer West, Kreuzlingen	
	AP2		2 4671.2.111	Parkhaus Festwiese, Kreuzlingen	
	AP2		3 4671.2.112	Döbel, Konstanz	
	AP2	MIV-3.5	4671.2.113	Parkraum-Management Klinik Münsterlingen	
	AP3	MIV-3.6		Neues Parkhaus Hafen-Bahnhof	
	AP3	MIV-4.1	4671.3.061	Verkehrssicherheit Sanierung Unfallerschwerpunkte	Massnahmenpaket
	⇒ AP5		1	USP Hertlerkreisel Tägerwilen	
	⇒ AP5		2	USP Kreisel Remisbergplatz, Remisbergstrasse – Egelseestrasse	
	⇒ AP5		3	USP Kreisel Rebstockplatz, Konstanzerstrasse – Unterseeestrasse	
	⇒ AP5		4	USP Kreisel Bahnhofstrasse – Konstanzerstrasse	

Tabelle 4: Übersicht Umsetzung der Massnahmen Motorisierter Individualverkehr AP2 und AP3

Mobilitätsmanagement

Stand	AP	Bezeichnung		Massnahme	Bemerkungen
		Nr.	ARE-Code		
		Mobilität MM			
	AP2	MM-1.1	4671.2.114	Verkehrsmanagement	
	AP2	MM-1.2	4671.2.115	Verkehrssteuerung	
	AP2	MM-1.3	4671.2.116	Transit-Schwerverkehrsachsen in Kreuzlingen und Tägerwilen	
	AP2	MM-1.4	4671.2.117	Mobilitätszentrale und Mobilitätsberatung	
	AP2	MM-1.5	4671.2.118	Förderung der kombinierten Mobilität	
	AP2	MM-1.6	4671.2.119	Car Sharing-Angebot	

Tabelle 5: Übersicht Umsetzung der Massnahmen Mobilitätsmanagement AP2 und AP3

Massnahmen Siedlung

Die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen lässt sich oft nicht quantifizieren, da es sich um "strategische" Massnahmen oder Daueraufgaben handelt. Die Rahmennutzungsplanungen auf der schweizerischen Seite sind alle den übergeordneten Rahmenbedingungen wie eidgenössische Raumplanungsgesetzgebung und kantonale Richtplanungen angepasst. Entsprechend wurden viele Massnahmen aus dem AP2 und AP3 mit den kommunalen Richt- und Rahmennutzungsplanungen umgesetzt.

Stand	AP	Bezeichnung		Massnahme	Bemerkungen
		Nr.	ARE-Code		
		Siedlung			
	AP2	S-0.1	4671.2.120	Siedlungsentwicklung	↔ Daueraufgabe
	AP2	S-0.2	4671.2.121	Förderung der Innenentwicklung und Nutzung wichtiger Potentialflächen	↔ Daueraufgabe
	AP2	S-0.3	4671.2.122	Aufwertung Ortszentren Stadtteilzentren	↔ Daueraufgabe
	AP2	S-0.4	4671.2.123	ÖV-Erschliessungsanforderungen an neue Bauzonen	↔ Daueraufgabe
	AP2	S-0.5	4671.2.124	Koordination und Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen	↔ Daueraufgabe
	AP2	S-0.6	4671.2.125	Freizeiteinrichtungen und Veranstaltungsschwerpunkte	↔ Daueraufgabe
	AP2	S-0.7	4671.2.126	Siedlungsbegrenzung Siedlungstrennung	↔ Daueraufgabe
	AP2	S-0.8	4671.2.127	Touristische Orte und Naherholungseinrichtungen	↔ Daueraufgabe
	AP2	S-0.9	4671.2.128	Entwicklung ländlicher Raum	↔ Daueraufgabe
	AP2	S-1.1	4671.2.129	Kernstadt	↔ Daueraufgabe
	AP2	S-1.2	4671.2.130	Entwicklungsraum Verdichtungsgebiete	
	AP2	S-1.3	4671.2.131	Entwicklungsareal Umnutzung Seefeld Kreuzlingen	
	AP2	S-1.4	4671.2.132	Entwicklungsareal Gesundheit Klinik Münsterlingen	
	AP2	S-1.5	4671.2.133	Entwicklungsareal Bildung Hochschule Paradies Konstanz	
	AP2	S-1.6	4671.2.134	Entwicklungsareal Industriebranche Great Lakes / Brückenkopf Schänzle	
	AP2	S-1.7	4671.2.135	Entwicklungsareal Gesundheit Klinikum Konstanz	
	AP2	S-1.8	4671.2.136	Entwicklungsareal Gerstäcker, Wollmatingen	
	AP2	S-1.9	4671.2.137	Entwicklungsareal Gewerbegebiet Goldem, Reichenau	
	AP2	S-1.10		Entwicklungsschwerpunkt Kehlhofwiese, Tägerwilen	
	AP2	S-1.11	4671.2.139	Entwicklungsschwerpunkt Umnutzung Bahnhof Petershausen, Konstanz	
	AP2	S-1.12	4671.2.140	Entwicklungsschwerpunkt Verkehrsländeplatz, Konstanz	
	AP2	S-1.13	4671.2.141	Entwicklungsschwerpunkt Bildung Universität Konstanz	
	AP2	S-1.14	4671.2.142	Entwicklungsschwerpunkt Klein Venedig, Kreuzlingen und Konstanz	
	AP2	S-1.15	4671.2.143	Entwicklungsschwerpunkt Döbelli, Kreuzlingen	
	AP2	S-1.16		Entwicklungsschwerpunkt Hafner, Wollmatingen	
	AP3	S-1.17	neu	Entwicklungsschwerpunkt Hauptzoll	Entwicklung neues Stadtquartier
	AP3	S-1.18	neu	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen Leubere, Stadt Kreuzlingen	B-Massnahme AP3
	AP3	S-1.19	neu	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen Geissbärg Süd, Stadt Kreuzlingen	B-Massnahme AP3

Tabelle 6: Übersicht Umsetzung der Massnahmen Siedlung AP2 und AP3

Massnahmen Landschaft

Auf der schweizerischen Seite werden einige Vorgaben im Themenbereich Landschaft durch Bundesrecht die kantonale Richtplanung vorgegeben. Die Rahmennutzungsplanungen der Gemeinden sind alle der aktuellen Raumplanungsgesetzgebung und der kantonalen Richtplanung angepasst.

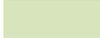
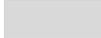
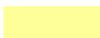
Stand	AP	Bezeichnung		Massnahme	Bemerkungen
		Nr.	ARE-Code		
		Landschaft			
	AP2	L-0.1	4671.2.145	Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft	↔ Daueraufgabe
	AP2	L-0.2	4671.2.146	Landschafts- und Grünraumkonzept	↔ Daueraufgabe
	AP2	L-0.3	4671.2.147	Aufwertung Seeufer	↔ Daueraufgabe
	AP3	L-0.4	neu	Aufwertung Übergänge Siedlung – offene Landschaft	↔ Daueraufgabe

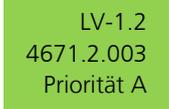
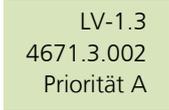
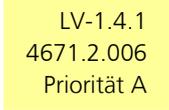
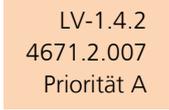
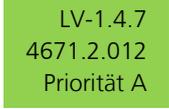
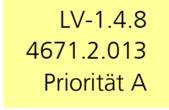
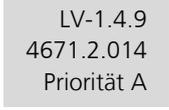
Tabelle 7: Übersicht Umsetzung der Massnahmen Landschaft AP2 und AP3

1.2.2. Übersicht der Umsetzung der vom Bund mitfinanzierten Massnahmen AP2 und AP3

Abbildung wird noch erstellt und eingefügt

Abbildung 17: Infrastrukturelle Verkehrsmassnahmen der zweiten und dritten Generation gemäss Prüfbericht des Bundes

	Umsetzung abgeschlossen		Umsetzung zeitkritisch
	Umsetzung im Soll		Umsetzung nicht begonnen oder sistiert
	Umsetzung zeitlich verzögert		Abstandsnahme und Neueingabe in AP5
	Umsetzung als Eigenleistung		

	<p>LV-1.2 4671.2.003 Priorität A</p>	<p>Radweg Gottlieberzoll – Tägerwil Projekt realisiert und im April 2029 eingeweiht.</p>
	<p>LV-1.3 4671.3.002 Priorität A</p>	<p>Radweg Tägerwil – Lengwil Der Ausbau des Radweges beschränkt sich auf das Stadtgebiet Kreuzlingen. Die erste Etappe wurde im Jahr 2023 erstellt, die zweite Etappe wird im Jahr 2025 realisiert.</p>
	<p>LV-1.4.1 4671.2.006 Priorität A</p>	<p>Grenzüberschreitende Fussgänger-Allee im Gebiet Seeufer West, Kreuzlingen Auf Seite Kreuzlingen wurde die Fussgänger-Allee als Eigenleistung realisiert.</p>
	<p>LV-1.4.2 4671.2.007 Priorität A</p>	<p>Ausbau Promenadenstrasse Kreuzlingen Das Projekt liegt vor und soll im Jahr 2025 realisiert werden.</p>
	<p>LV-1.4.7 4671.2.012 Priorität A</p>	<p>Fussgängerfreundliche Umgestaltung und Aufwertung Rheinsteig Das Projekt wurde realisiert und im Juli 2016 eingeweiht.</p>
	<p>LV-1.4.8 4671.2.013 Priorität A</p>	<p>Great Lakes Fortsetzung der Uferpromenade Als Eigenleistung realisiert.</p>
	<p>LV-1.4.9 4671.2.014 Priorität A</p>	<p>Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zur neuen Fussgängerpromenade Das Projekt zur Aufwertung und Gestaltung der Löwenstrasse wurde von der Stimmbevölkerung im Juni 2021 abgelehnt. Das Projekt wird überarbeitet und neu aufgelegt. ⇒ Abstandsnahme und Neueingabe im AP5; siehe Massnahme BGK-5.1.1 BGK "Aufwertung Löwenstrasse zur neuen Fussgängerpromenade".</p>
	<p>LV-1.5 4671.2.018 Priorität A</p>	<p>Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradies – Döbeli Die Fuss- und Radwegverbindung ist ein Bestandteil des Entwicklungsschwerpunktes Döbeli und kann nicht mehr in der vorgesehenen Lage realisiert werden und wird neu projektiert.</p>

⇒ **Abstandsnahme und Neueingabe im AP5 als B-Massnahme; siehe Massnahme FVV-5.1.5 "Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradies – Döbeli".**

LV-1.8
4671.3.003
Priorität A

Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse

Der Projektierungsantrag wurde durch den Gemeinderat aus dem Finanzplan gestrichen und kann somit kurzfristig nicht realisiert werden.

⇒ **Abstandsnahme und Neueingabe in AP5; siehe Massnahme FVV-5.1.16 " Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse; Neubau Brücke über Gleisdreieck".**

LV-1.11
4671.2.024
Priorität A

Fuss- und Radweg Promenadenstrasse – Sonnenwiesenstrasse

Gemäss Angaben Bauverwaltung Kreuzlingen wird das Projekt in den Jahren 2026/27 realisiert.

LV-1.12
4671.2.025
Priorität A

Ausbau Radweg Werftstrasse

Das Projekt liegt vor und soll im Jahr 2025 realisiert werden.

LV-1.17
4671.2.030
Priorität A

Fussverbindung Bahn-Haltestelle – Klinikareal

Das Projekt liegt vor und soll in den Jahren 2025/26 realisiert werden.

LV-1.21.6
4671.3.015
Priorität A

Untere Laube/Obere Laube zwischen Bodanstrasse und Rheinsteig

Dieser Strassenabschnitt wurde auf Tempo 30 umsignalisiert, keine weitere Massnahmen mehr erforderlich.

LV-1.22.5
4671.3.023
Priorität A

Langenrainer Strasse zwischen Kapitän-Römer-Strasse und OE Dettingen

Das Projekt liegt vor und soll in den Jahren 2025/26 realisiert werden.

LV-2.2
4671.2.045
Priorität A

Erstellung und Aufwertung Veloabstellanlagen

In der Stadt Kreuzlingen wurden folgende Veloabstellanlagen erstellt: Yachthafen, Hafensplatz/Seestrasse, Konstanzerstrasse, Hauptbahnhof, Bärenplatz, Boulevard.

In der Stadt Konstanz wurden folgende Veloabstellanlagen erstellt: Massnahmenpaket Altstadt Teil 1, Bahnhofplatz Konstanz. Das Massnahmenpaket Altstadt Teil 2 wurde als Eigenleitung realisiert.

LV-2.3.3
4671.3.033
Priorität A

Velostation Bahnhof Konstanz

Projekt liegt vor und Finanzierungsvereinbarung ist abgeschlossen. Realisierung ab dem Jahr 2026.

LV-2.3.4
4671.3.034
Priorität A

Erstellung Fahrradparkhäuser in zentraler Lage

Im Rahmen des Massnahmenpaketes wurden erstellt: Velostation Mobilpunkt Seerhein, Veloabstellanlage Bahnhof Tägerwilen, Veloabstellanlage Klosterhof Münsterlingen, Velobügel Bahnhof Konstanz.

LV-2.4
4671.3.036
Priorität A

Sanierung Fussgängerübergänge Restbetrag

Gemäss Massnahmenbeschrieb im AP3 war die Sanierung von 40 Fussgängerübergänge vorgesehen. Diese Anzahl kann im Umsetzungshorizont AP3 aufgrund vieler anderer Strassenbauprojekten nicht realisiert werden. Realistischerweise werden rund 20 Fussgängerübergänge saniert.

- ÖV-2.4
4671.2.058
Priorität A
- Ausbau Bushaltestelle Bärenplatz**
Das Projekt für den Ausbau der Bushaltestelle Bärenplatz wurde von der Stimmbevölkerung der Stadt Kreuzlingen abgelehnt. Ein redimensioniertes Projekt soll ab dem Jahr 2026 realisiert werden.
- ÖV-2.9.3
4671.2.068
Priorität A
- Busspuren 1. Priorität, Seetalstrasse vor dem Ziilkreisel**
Projekt realisiert und im Juli 2020 in Betrieb genommen.
- ÖV-2.9.4
4671.2.069
Priorität A
- Busspuren 1. Priorität, Romanshorerstrasse zwischen Ziilkreisel und Bärenkreisel Bottighofen**
Das Projekt kann aufgrund der Platzverhältnisse und des Strassenraumes nicht in dieser Art realisiert werden.
⇒ **Abstandsnahme und Prüfen von Ersatzlösung.**
- ÖV-2.10.1
4671.3.038
Priorität A
- Busspuren 2. Priorität, Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel**
Vorprojekt für eine Lösung zwischen Bottighofen und Scherzingen liegt vor.
- ÖV-2.10.2
4671.3.039
Priorität A
- Busspuren 2. Priorität, Emmishoferzoll**
Aufgrund geänderter Busführung aktuell kein Bedarf.
- ÖV-2.11.3
4671.2.078
Priorität A
- Busbevorzugung an Verkehrsknoten, Verkehrskreisel Bärenplatz, Kreuzlingen**
Umsetzung Gesamtprojekt Busbevorzugung an Verkehrsknoten, Realisierung dieses Teilprojekts ab dem Jahr 2025.
- ÖV-2.11.4
4671.2.079
Priorität A
- Busbevorzugung an Verkehrsknoten, Verkehrskreisel Löwenplatz, Kreuzlingen**
Umsetzung Gesamtprojekt Busbevorzugung an Verkehrsknoten, Realisierung dieses Teilprojekts ab dem Jahr 2025.
- ÖV-2.11.5
4671.2.080
Priorität A
- Busbevorzugung an Verkehrsknoten, Verkehrskreisel Rebstockplatz, Kreuzlingen**
Umsetzung Gesamtprojekt Busbevorzugung an Verkehrsknoten, Realisierung dieses Teilprojekts ab dem Jahr 2026.
- ÖV-2.11.6
4671.2.081
Priorität A
- Busbevorzugung an Verkehrsknoten, Verkehrskreisel Kolosseumplatz, Kreuzlingen**
Umsetzung Gesamtprojekt Busbevorzugung an Verkehrsknoten, Realisierung dieses Teilprojekts im Jahr 2023.
- ÖV-2.11.7
4671.2.082
Priorität A
- Busbevorzugung an Verkehrsknoten, Verkehrskreisel Sonnenplatz, Kreuzlingen**
Umsetzung Gesamtprojekt Busbevorzugung an Verkehrsknoten, Realisierung dieses Teilprojekts ab dem Jahr 2025.
- ÖV-2.11.8
4671.2.083
Priorität A
- Busbevorzugung an Verkehrsknoten, Verkehrskreisel Bärenplatz, Bottighofen**
Umsetzung Gesamtprojekt Busbevorzugung an Verkehrsknoten, Realisierung dieses Teilprojekts ab dem Jahr 2027.

ÖV-2.14
4671.3.046
Priorität A

Bauliche Massnahmen Bahnhof Kreuzlingen Hafen

Projekt Teilweise umgesetzt durch Verlegung der Bushaltestelle, kurzfristig keine weitere Massnahmen notwendig. Weitere Massnahmen siehe Massnahme VD-5.3 " Ausbau/Neuorganisation Bahnhof Kreuzlingen Hafen".

MIV-1.4
4671.2.089
Priorität A

Kreisel Scheidwegkreuzung, Münsterlingen

Projekt realisiert und im Sommer 2021 in Betrieb genommen.

MIV-2.2
4671.2.096
Priorität A

Betriebs- und Gestaltungskonzept Romanshorerstrasse, Kreuzlingen

Projekt realisiert und im Sommer 2022 in Betrieb genommen.

MIV-2.10.1
4671.3.056
Priorität A

BGK Grenzübergreifende innerstädtische Verbindung Schnetztor – Helvetiaplatz

Kreuzlingerstrasse, Abschnitt Schnetztor bis Hauptzoll, Stadt Konstanz. Das Projekt ist aufgrund anderer Strassenbauprojekten nicht im Umsetzungshorizont des AP3 realisierbar und wird über deutsche Städtebau-Fördermittel realisiert.

MIV-2.10.2
4671.3.057
Priorität A

BGK Grenzübergreifende innerstädtische Verbindung Schnetztor – Helvetiaplatz

Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz, Stadt Kreuzlingen. Das Ausbauprojekt wurde von der Stimmbevölkerung der Stadt Kreuzlingen abgelehnt. Das Projekt wird überarbeitet und erneut aufgelegt. Die Realisierung ist nicht im Umsetzungshorizont des AP3 möglich.

⇒ **Abstandsnahme und Neueingabe im AP5; siehe Massnahme BGK-5.1.2 " BGK Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz".**

MIV-4.1
4671.3.061
Priorität A

Verkehrssicherheit | Sanierung Unfallschwerpunkte

In diesem Massnahmenpaket ist die Sanierung von vier Unfallschwerpunkten vorgesehen. USP Hertlerkreisel Tägerwilen: Der Kreisel wurde saniert und im Jahr 2023 in Betrieb genommen.

MIV-4.1
4671.3.061
Priorität A

Verkehrssicherheit | Sanierung Unfallschwerpunkte

In diesem Massnahmenpaket ist die Sanierung von vier Unfallschwerpunkten vorgesehen. USP Kreisel Remisbergplatz, Remisbergstrasse – Egelseestrasse: Der Kreisel ist aufgrund anderer Strassenbauprojekten nicht im Umsetzungshorizont AP3 nicht realisierbar. Das Projekt wurde

⇒ **Abstandsnahme und Neueingabe im AP5 als B-Massnahme; siehe Massnahme BGK-5.2.6 BGK "Sanierung USP Kreisel Remisberg".**

MIV-4.1
4671.3.061
Priorität A

Verkehrssicherheit | Sanierung Unfallschwerpunkte

In diesem Massnahmenpaket ist die Sanierung von vier Unfallschwerpunkten vorgesehen. USP Kreisel Rebstockplatz, Konstanzerstrasse – Unterseestrasse: Die Sanierung des Kreisels wird im Jahr 2026 realisiert.

MIV-4.1
4671.3.061
Priorität A

Verkehrssicherheit | Sanierung Unfallschwerpunkte

In diesem Massnahmenpaket ist die Sanierung von vier Unfallschwerpunkten vorgesehen. USP Kreisel Bahnhofstrasse – Konstanzerstrasse: Die Sanierung des Kreisels wird im Jahr 2025 realisiert.

2. Situations- und Trendanalyse

2.1. Kontext und überregionale Erreichbarkeit

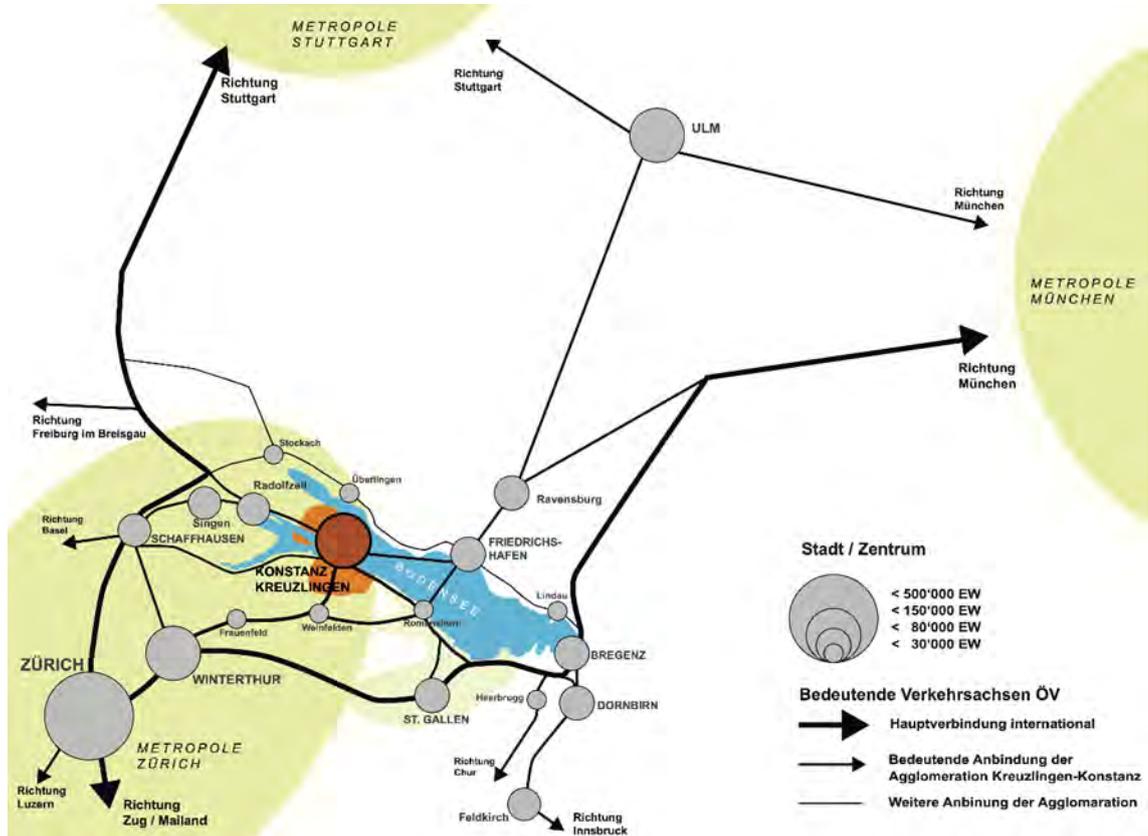


Abbildung 18: Grossräumige Positionierung der Agglomeration

Die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz gehört zum Metropolitanraum Zürich und ist stark mit den Metropolitanräumen München und Stuttgart verflochten. Die Kernstädte Kreuzlingen und Konstanz sind das Zentrum der Agglomeration und gleichzeitig auch ein wichtiges Zentrum im internationalen Bodenseeraum.

Die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz zählt mit rund 120'000 Einwohnenden zu den mittelgrossen Agglomerationen der Schweiz. Die benachbarte Agglomeration St. Gallen-Bodensee zählt über 270'000 Einwohnenden (Stand 2022), Frauenfeld rund 30'000 Einwohnende, Friedrichshafen rund 100'000 Einwohnende und Schaffhausen rund 80'000 Einwohnende.

Die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz ist ein eigenständiger Wirtschaftsstandort, denn die Kernstädte Kreuzlingen und Konstanz übernehmen wichtige zentralörtliche Funktionen. Entsprechend ihrer Bedeutung ist Kreuzlingen im kantonalen Richtplan ein «Kantonales Zentrum» und Konstanz im Landesentwicklungsplan als «Oberzentrum» klassiert. Gleichzeitig sind die Verflechtungen zum Wirtschaftsraum Zürich stark. Die Beziehung zu Frauenfeld als Kantonshauptort und Verwaltungszentrum ist ebenfalls von Bedeutung. Eine zunehmende Bedeutung gewinnt die Verflechtung zum Raum St. Gallen. Gemäss Regionalplan 2000 Hochrhein-Bodensee sind neben den genannten Zentren auch die Anbindung an Schaffhausen und die Anbindung an das Oberzentrum Ulm sicherzustellen.

Trotz der starken Beziehungen zu den umliegenden Bedeutungsräumen und Zentren befindet sich die Agglomeration sowohl auf schweizerischen als auch auf deutscher Seite hinsichtlich ÖV-Erschliessung an einer Randlage. Die Bahnverbindungen in die benachbarten Zentren sind bezüglich Reisezeit, Anzahl Verbindungen und Komfort (Anzahl Umstiege) im Vergleich zum Dreieck Bern – Basel – Zürich

und den Verbindung Zürich - Stuttgart und Zürich - München unterdurchschnittlich. Es besteht Handlungsbedarf.

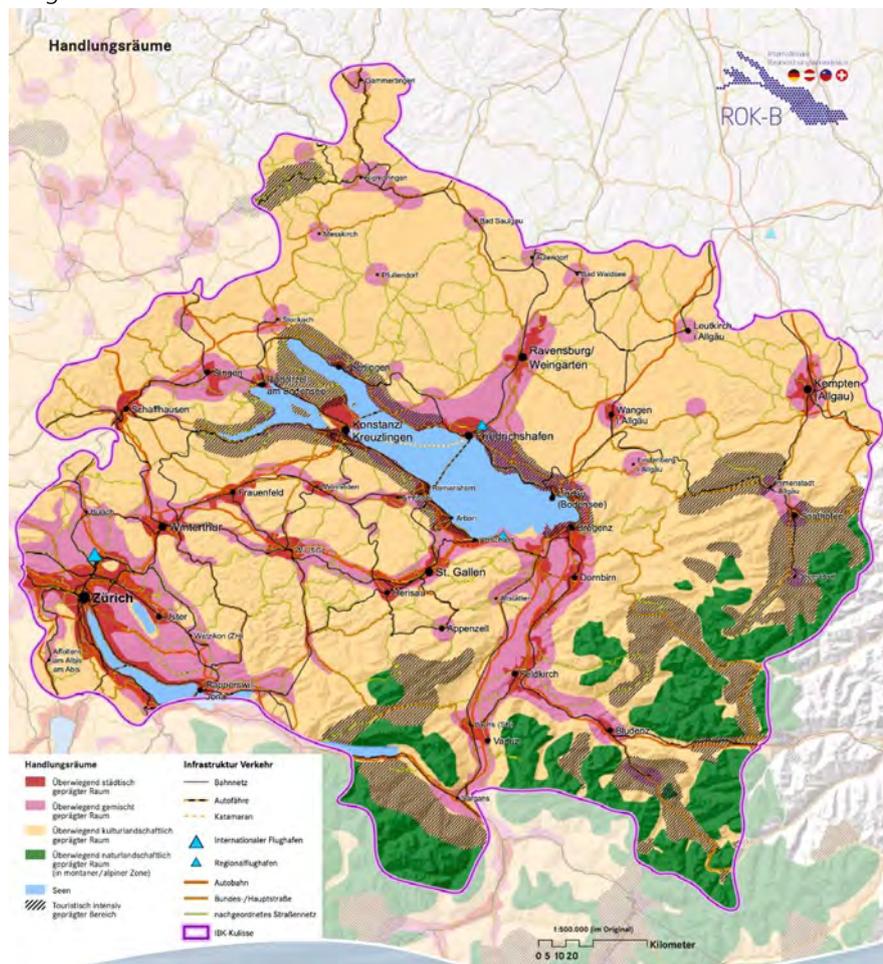


Abbildung 19: Handlungsräume im Bodenseeraum (Quelle: Zielbild Raum und Verkehr für den internationalen Bodenseeraum, 2021;www.bodenseekonferenz.org)

Die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz hat eine sehr charakteristische Lage am Bodensee. Im Kontext des internationalen Bodenseeraums erscheint die Agglomeration als kompakter städtischer Raum eingebettet im kulturellandschaftlich geprägten Raum. Zudem ist die Agglomeration ein wichtiger Teil der touristisch intensiv geprägten Bodenseeregion.

2.2. Generelle Struktur der Agglomeration

Die grenzüberschreitende Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz ist geprägt durch Bodensee, den Bodanrück und den Seerücken. Der urbane Agglomerationskern liegt mit den Städte Kreuzlingen und Konstanz eingebettet zwischen Ober- und Untersee und einer sehr ländlich geprägten, grünen Landschaft. Besondere Ausstrahlungskraft hat die historische Altstadt von Konstanz auf der linken Seite des Seerheins. Die Stadtgebiete Paradies, Wollmatingen, Fürstenberg, Petershausen, Allmannsdorf/Staad sowie die Gemeinden Tägerwilen, Bottighofen und Münsterlingen bilden als nahezu zusammenhängendes Siedlungsgebiet einen urban geprägten Gürtel entlang des Bodenseeufers. Das urbane Gebiet ist mit dem Strassennetz und der Bahn verbunden und verfügt über wichtige Versorgungseinrichtungen. Trotz ihres zunehmend urbanen Charakters sind die Gemeinden stark landwirtschaftlich geprägt. Landwirtschaftlich genutzte Flächen bilden wichtige grüne Zäsuren und begrenzen das urbane Siedlungsgebiet.

Die Ortschaften und Weiler in der Landschaft mit ihrer charakteristischen Lage am See auf dem topographisch erhöhten Seerücken oder dem Bodanrück sind identitätsstiftend für die Agglomeration. Sie prägen das Bild der Kulturlandschaft und verfügen oftmals über ein wertvolles Ortsbild oder wertvolle Kulturgüter (u.a. Klosterinsel Reichenau als UNESCO-Weltkulturerbe, Schlosslandschaft Untersee, Klosterareal Münsterlingen, Ortskern Gottlieben). Während die Siedlungsstruktur auf der deutschen Seite auch im ländlichen Gebiet sehr kompakt ist, haben sich die ländlichen Orte auf der schweizerischen Seite der Agglomeration disperser entwickelt.

Neben den landschaftlich ausserordentlichen Qualitäten des ländlichen Gebietes ist das Ufergebiet mit seinen unterschiedlichen Ausprägungen und Nutzungen eine grosse Qualität der Agglomeration. Mit dem Wollmatinger Ried beheimatet die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz das grösste Naturschutzgebiet am Bodensee. Das Seebecken verfügt über eine Vielfalt an Nutzungen und ist sowohl für die Erholung als auch für den Tourismus ein wichtiger Publikumsmagnet.

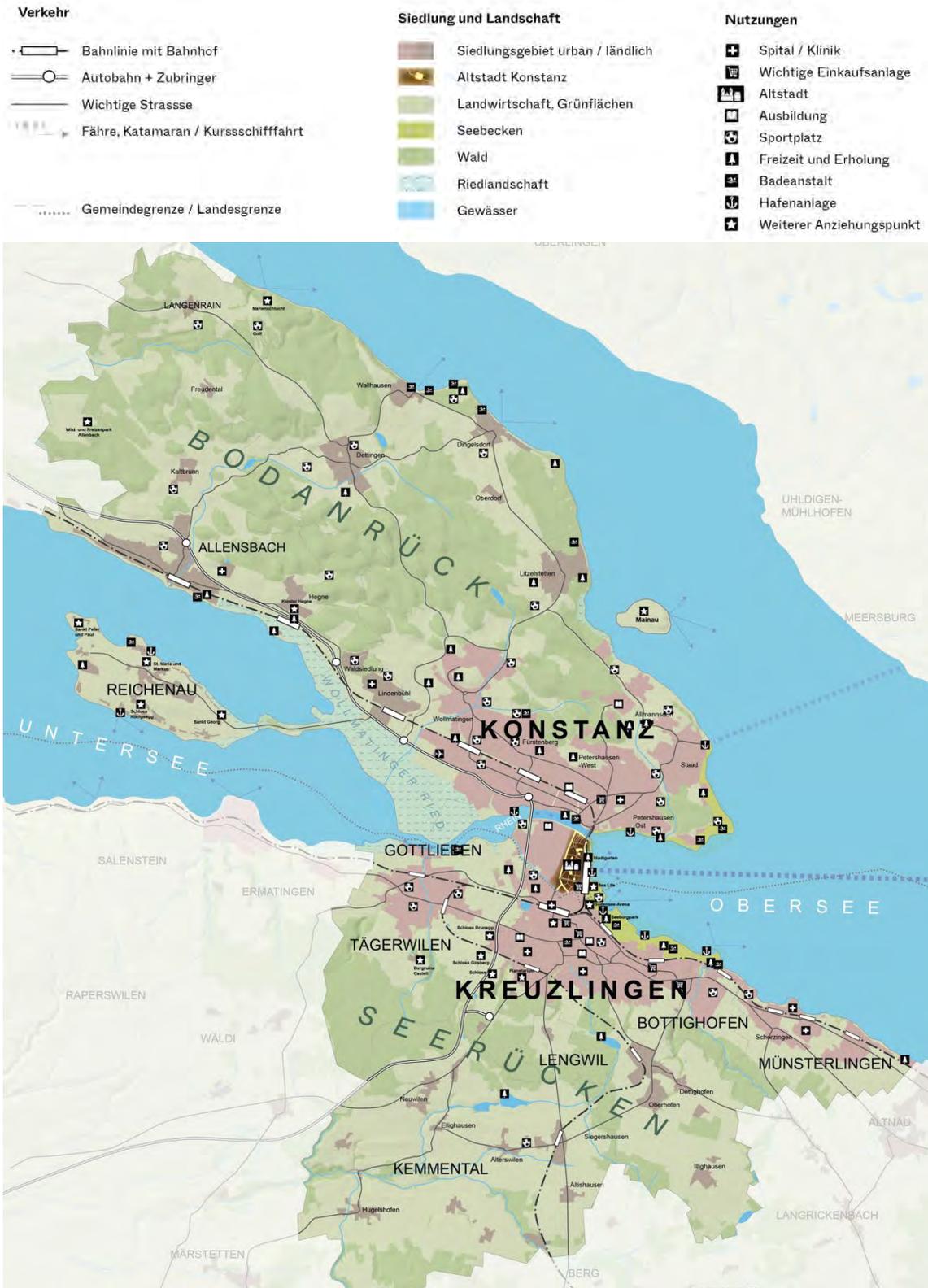


Abbildung 20: Räumliche Gliederung der Agglomeration (Darstellung vdw)

Stadt Kreuzlingen

Südlich an die Altstadt von Konstanz anstossend mit den heute zusammengewachsenen Ortsteilen Emmishofen, Egelschhofen und Kurzrickenbach. Zentrum entlang Hauptstrasse. Lage am vielseitig genutzten Seebecken.

Gemeinde Tägerwilen

Kompaktes Dorf geprägt durch den grossflächigen Intensiv-Gemüseanbau vor allem im Gebiet Tägermoos

Gemeinde Gottlieben	Kleiner, historischer Ortskern am Seerhein
Gemeinde Bottighofen	Siedlungsmässig weitgehend mit Kurzrickenbach, Gemeinde Kreuzlingen, zusammengewachsen
Gemeinde Münsterlingen	Die Gemeinde besteht aus den drei Ortsteilen Münsterlingen, Scherzingen und Landschlacht. Für die Gemeinde bedeutend sind das Kantonsspital und die Psychiatrische Klinik.
Gemeinde Kemmental	Ländliche Gemeinde mit den Ortsteilen Alterswilen, Altishausen, Dotnacht, Ellighausen, Hugelshofen, Lippoldswilen, Neuwilen und Siegershausen (ehemalige Ortsgemeinden). Der Hauptort ist Siegershausen mit Gemeindezentrum und Bahnhof.
Gemeinde Lengwil	Ländliche Gemeinde mit den Ortsteilen Lengwil, Dettighofen, Oberhofen und Illighausen (ehemalige Ortsgemeinden). Der Hauptort ist Lengwil mit Gemeindezentrum und Bahnhof.
Stadt Konstanz	Mit bald 90'000 Einwohnern die Kernstadt der Agglomeration. Lage am vielseitig genutzten Seebecken. Linksseitig des Seerheins die Altstadt mit dem westlich anschliessenden Quartier Paradies. Rechtsseitig des Seerheins die Wohnlagen zwischen Wollmatingen – Fürstenberg – Petershausen – Königsbau – Allmannsdorf/Staad, dem Industriegebiet entlang der Strasse B33 sowie die Ortsteile Egg, Litzelstetten, Oberdorf, Dingelsdorf, Dettingen und Wallhausen.
Gemeinde Allensbach	Der am See liegende Hauptort Allensbach sowie die Ortsteile Hegne, Kaltbrunn, Freudental und Langenrain.
Gemeinde Reichenau	Die Gemeinde ist geprägt durch die Insel Reichenau (UNESCO-Welterbe). Auf dem Festland befinden sich die Ortsteile Lindenbühl und Reichenau Waldsiedlung.

2.3. Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

2.3.1. Entwicklung der Wohnbevölkerung

Die Agglomeration Kreuzlingen Konstanz verfügte im Jahr 2023 über rund 138'000 Einwohner*innen. Davon leben rund 99'000 (rund 71 %) in deutschen Gemeinden und rund 40'000 (rund 29%) in schweizer Gemeinden. Der grösste Teil der Bevölkerung lebt in der Stadt Konstanz (86'000, 62 %). Auf der schweizerischen Seite verfügt die Stadt Kreuzlingen (23'000, 17%) über die meisten Einwohner*innen. Die Bevölkerung in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz wuchs zwischen den Jahren 2011 und 2023 um rund 15'000 Personen von rund 123'000 auf 138'000 Einwohner*innen. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von rund 1%. Insbesondere zwischen den Jahren 2017 und 2021 war das Wachstum mit 0.4 % sehr moderat und lag deutlich unter dem schweizweiten Durchschnitt.

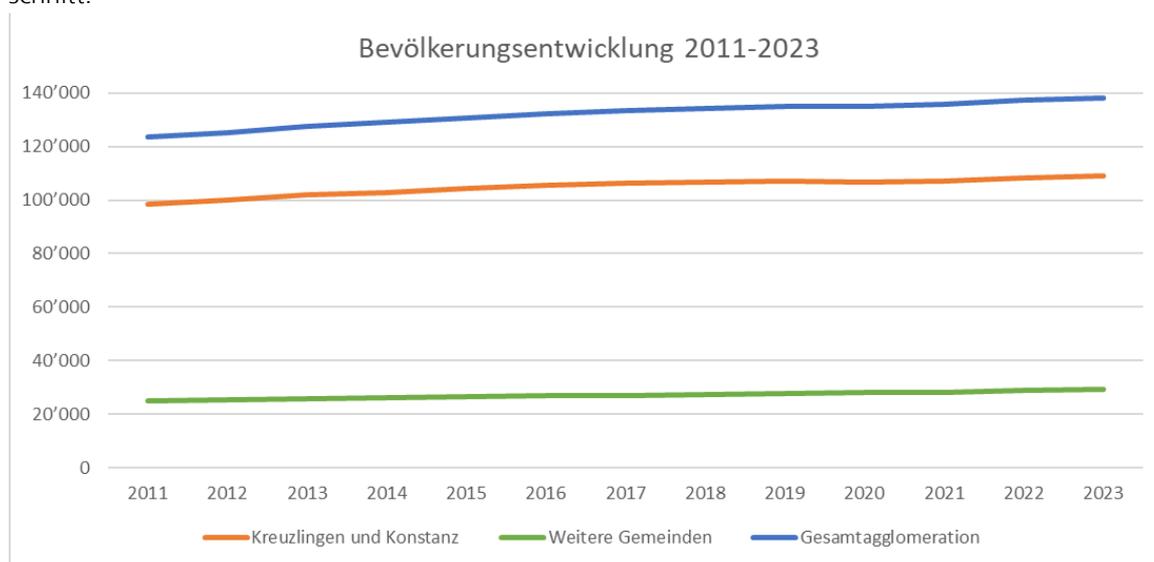


Abbildung 21: Entwicklung und Verteilung der Bevölkerung 2011-2023

Quelle CH: Dienststelle für Statistik Kanton Thurgau, Kantonale Bevölkerungserhebung, ständige Wohnbevölkerung ohne Asylbewerbende, vorläufig aufgenommene Ausländer/-innen und Kurzaufenthalter/-innen

Quelle DE: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerungsfortschreibung, Volkszählung, Zensus

Die folgende Abbildung zeigt die Bevölkerungsverteilung am 31.12.2023 und die Veränderung der Wohnbevölkerung in den letzten acht Jahren (2015-2023) seit der Eingabe des vorausgehenden Agglomerationsprogramms. Die bevölkerungsreichsten Gemeinden sind im Jahr 2023 neben den Städten Konstanz und Kreuzlingen mit deutlich weniger Einwohner*innen die Gemeinden Allensbach (rund 7'400 Einwohner*innen), Reichenau (rund 5'500 Einwohner*innen) und die Gemeinde Tägerwilen (rund 5'300 Einwohner*innen).

Seit dem letzten eingereichten Agglomerationsprogramm (3. Generation) am stärksten gewachsen (relatives Wachstum) sind in den letzten 8 Jahren die Gemeinden Bottighofen (+24 %) und Tägerwilen (+21 %). In absoluten Zahlen hat das grösste Bevölkerungswachstum in den Kernstädten Konstanz (rund +2'900 Einwohner*innen) und Kreuzlingen (rund +1'600 Einwohner*innen) stattgefunden. Gesamthaft kann beobachtet werden, dass das Bevölkerungswachstum mehrheitlich auf der schweizerischen Seite der Agglomeration stattgefunden hat.

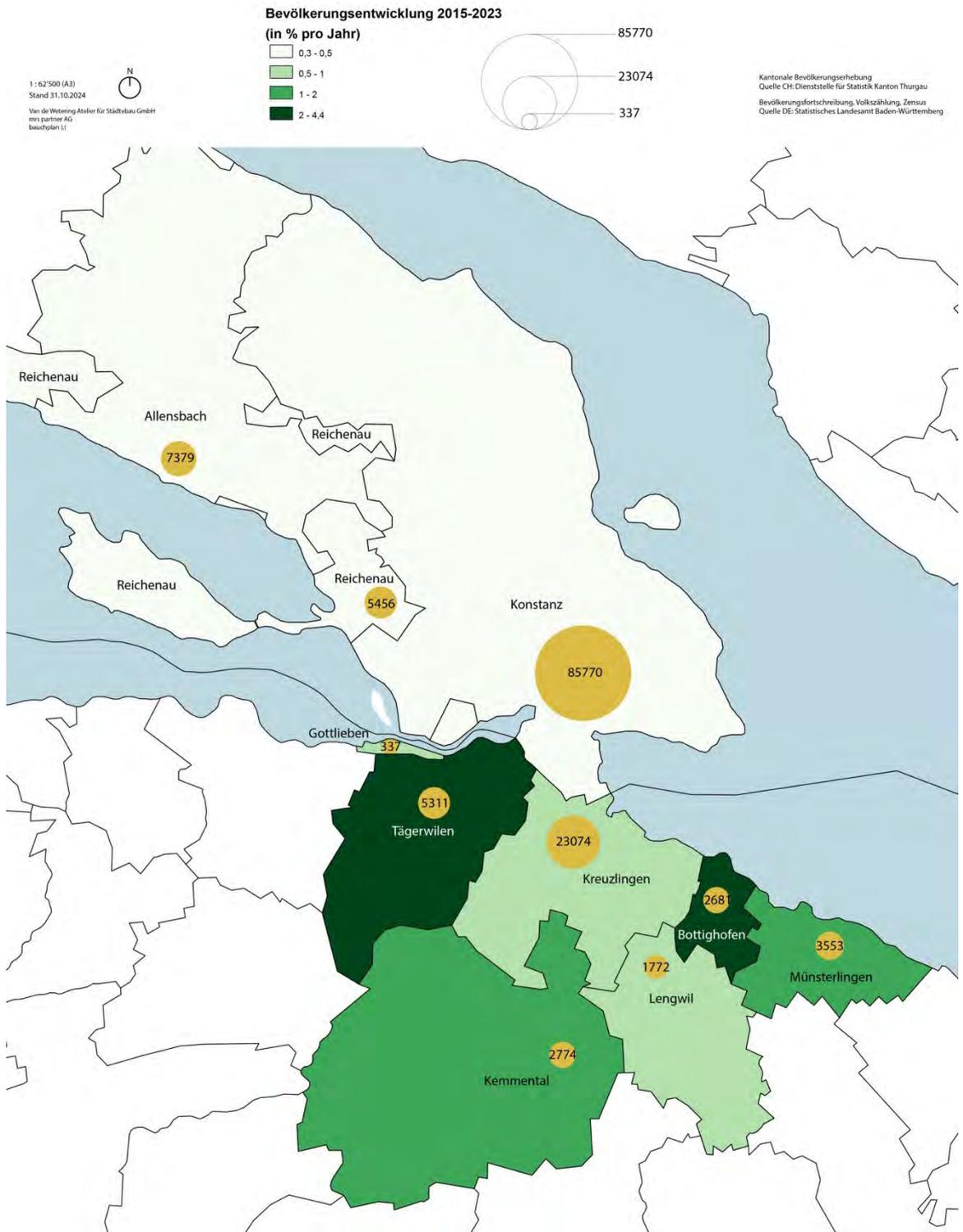


Abbildung 22: Bevölkerungsverteilung und -entwicklung nach Gemeinden (2015 – 2023)

2.3.2. Beschäftigtenentwicklung

Im Jahr 2022 waren in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz rund 45'000 Personen (VZÄ) beschäftigt. Rund 25'000 (56 %) waren in der Stadt Konstanz und rund 9'000 (20 %) in der Stadt Kreuzlingen beschäftigt. Die Arbeitsplätze sind damit stark in den beiden Kernstädten konzentriert. Neben den beiden Städten sind die Gemeinden Tägerwilen mit rund 3'000 (7%) und Münsterlingen

(Kantonsspital, Psychiatrische Klinik) mit rund 2'700 Beschäftigten (6 %) die Gemeinden mit der grössten Beschäftigtenzahl.

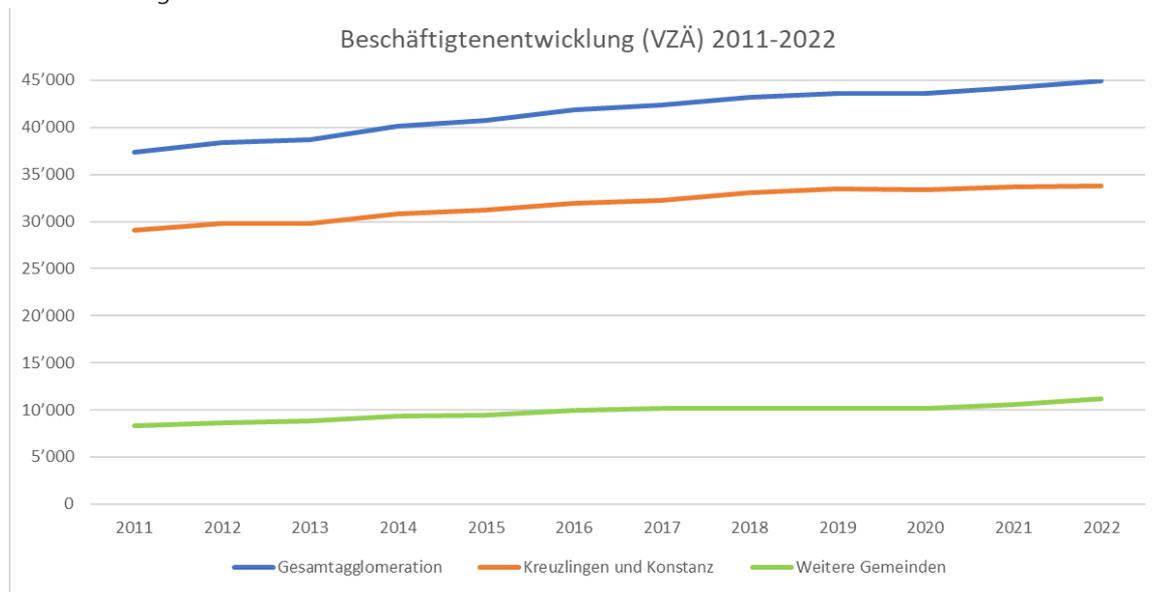


Abbildung 23: Entwicklung und Verteilung der Arbeitsplätze (Beschäftigte VZÄ) 2011-2022

Quelle CH: Kanton Thurgau, Dienststelle für Statistik, Beschäftigte in Vollzeitstellen

Quelle DE: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Beschäftigte, umgerechnet in Vollzeitstellen
 (Schätzung: VZÄ = Anzahl Beschäftigte x 0.75)

Das grösste relative Wachstum in den Jahren 2015 bis 2022 fand in der Gemeinde Reichenau mit einem jährlichen Wachstum von über 4 % von rund 1'600 auf rund 2'100 Beschäftigte (VZÄ) statt. Absolut hatte die Stadt Konstanz mit rund +2'500 Beschäftigten (VZÄ) deutlich das grösste Wachstum. Die Gemeinde Gottlieben verzeichnete mit -19 Beschäftigten einen relativen Verlust von 16 % auf. Die Gemeinden Kemmental, Lengwil und Kreuzlingen verzeichneten seit 2015 ein tiefes Arbeitsstellenwachstum von weniger als 1 %.

Bei der Beschäftigtenentwicklung fällt im Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung auf, dass das Wachstum in den vergangenen Jahren beidseitig der Landesgrenze stattgefunden hat.

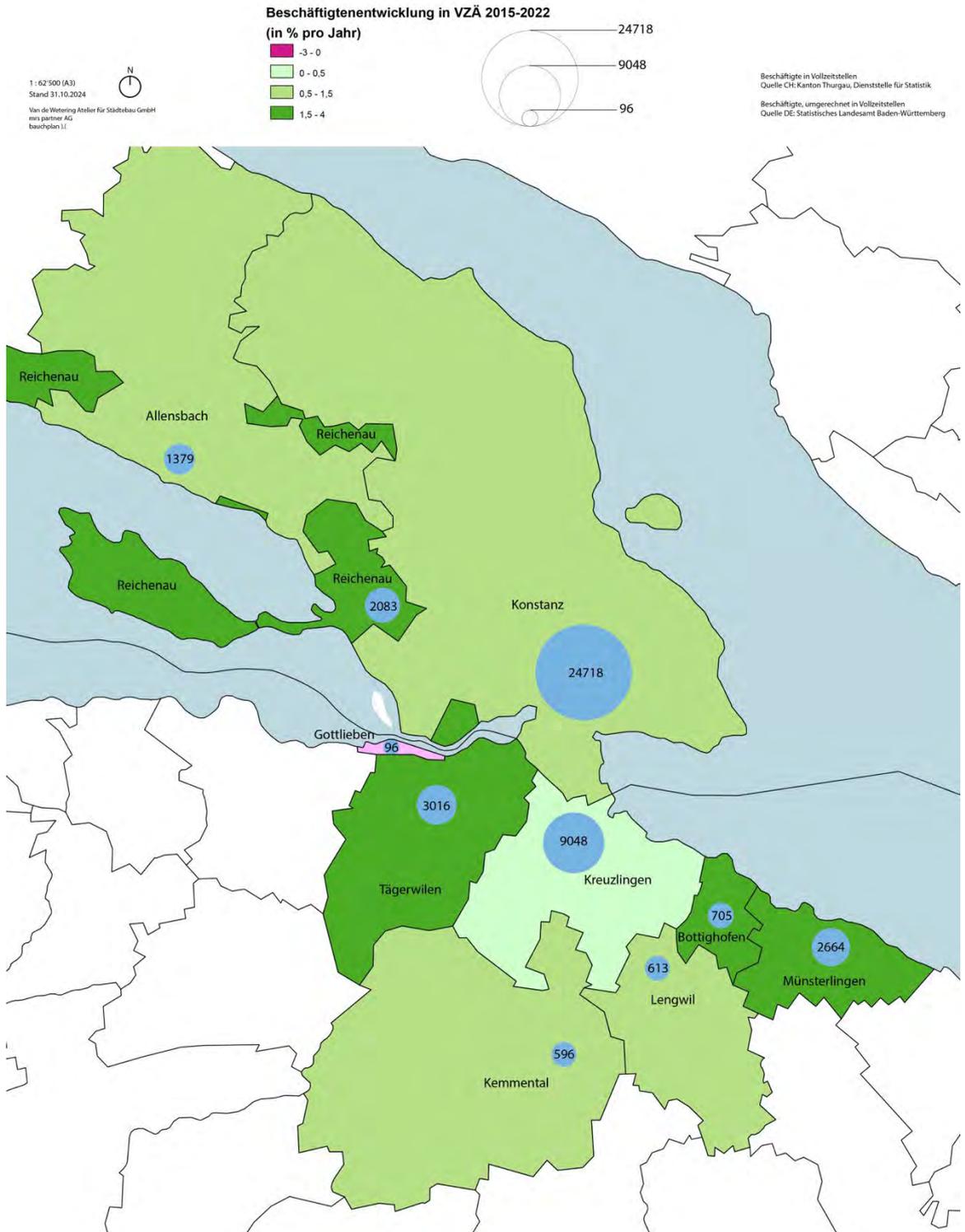


Abbildung 24: Beschäftigtenverteilung und -entwicklung nach Gemeinden (2015- 2022)

2.3.3. Entwicklung der Raumnutzenden

Raumnutzende sind eine wichtige Kenngrösse des kantonalen Richtplans. Die Anzahl der Raumnutzenden ergibt sich aus der Summe der Beschäftigten (Vollzeitäquivalenten) und Bevölkerung innerhalb eines Raumes. Gesamthaft weist die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz im Zeitraum von 2011 bis 2022 eine kontinuierliche Zunahme der Raumnutzenden auf, mit einer zwischenzeitlichen Stagnation um das Jahr 2020 (Auswirkungen Corona-Pandemie).

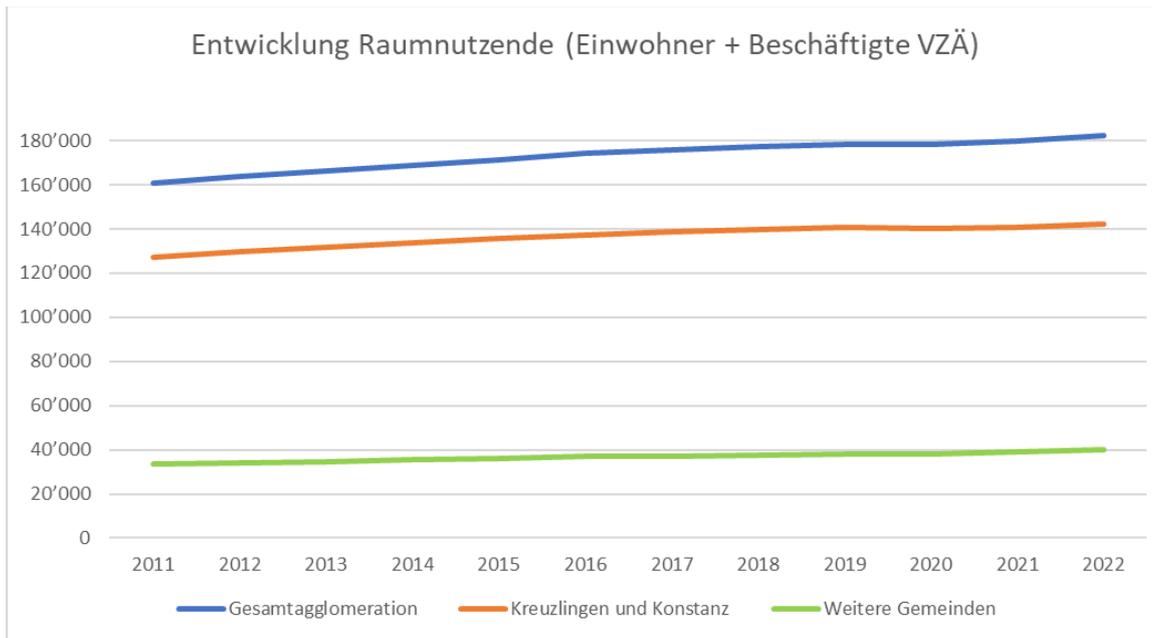


Abbildung 25: Entwicklung und Verteilung der Raumnutzenden 2011-2022

Quelle CH: Dienststelle für Statistik Kanton Thurgau, Kantonale Bevölkerungserhebung, ständige Wohnbevölkerung ohne Asylbewerbende, vorläufig aufgenommene Ausländer/-innen und Kurzaufenthalter/-innen; Kanton Thurgau, Dienststelle für Statistik, Beschäftigte in Vollzeitstellen

Quelle DE: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Bevölkerungsfortschreibung, Volkszählung, Zensus; Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Beschäftigte, umgerechnet in Vollzeitstellen (Schätzung: VZÄ = Anzahl Beschäftigte x 0.75)

Das durchschnittliche jährliche Wachstum der Raumnutzenden seit dem letzten Agglomerationsprogramm 2015-2022) betrug 0.9 % pro Jahr. Relativ verzeichneten die Gemeinden Bottighofen, Tägerwilen und Münsterlingen das grösste Wachstum an Raumnutzenden in den vergangenen 7 Jahren (+3.2 % bis +2.1 % pro Jahr, siehe folgende Abbildung). Somit fand das relativ grösste Wachstum im urbanen Raum auf schweizerischer Seite der Agglomeration statt. Absolut fand das grösste Wachstum der Raumnutzenden seit 2015 mit +5'200 in Konstanz statt, gefolgt von Kreuzlingen (+1'300) und Tägerwilen (+1'200).

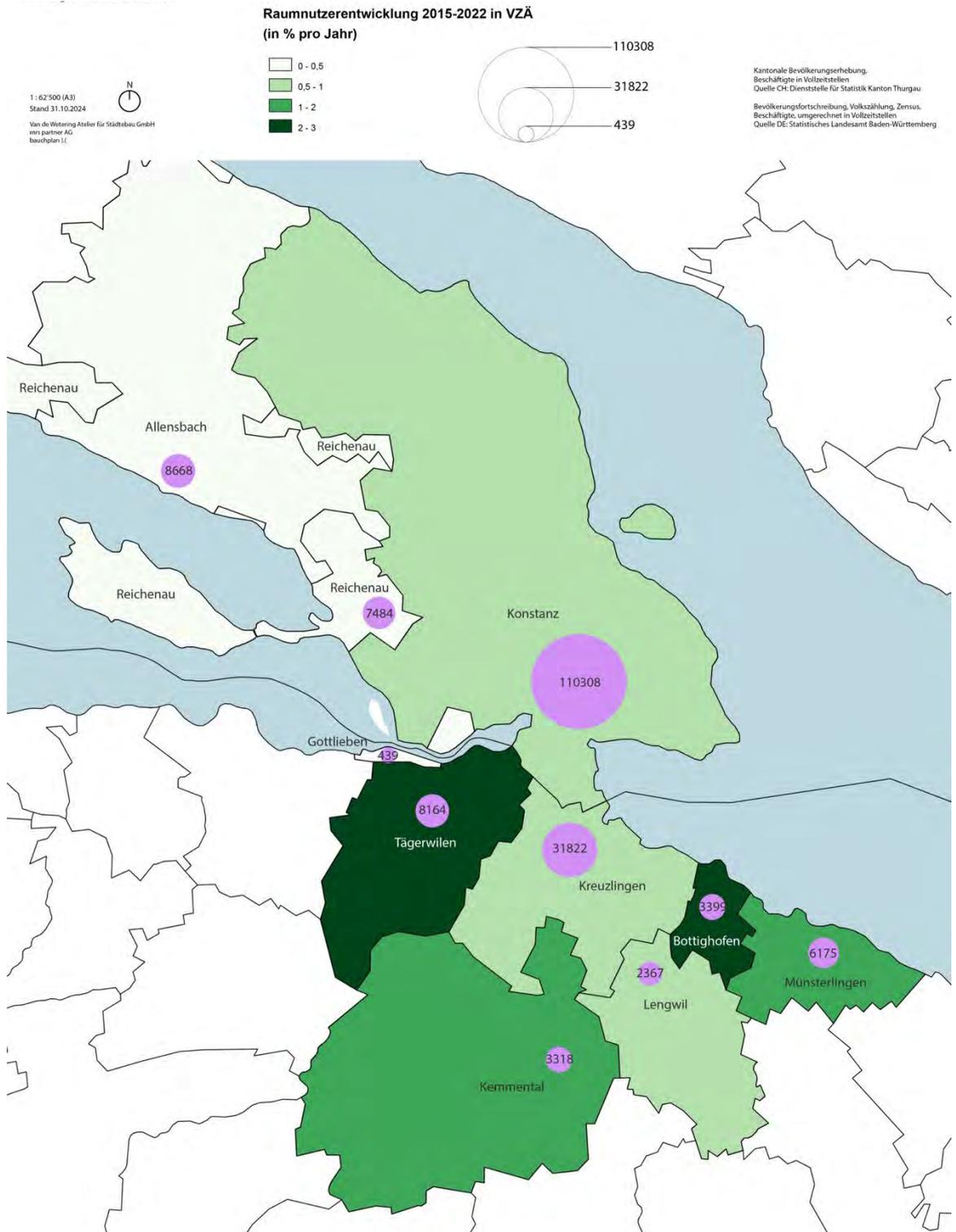


Abbildung 26: Verteilung und Entwicklung der Raumnutzenden» nach Gemeinden (2015-2022)

2.4. Siedlungsstruktur

2.4.1. Bevölkerungsdichte und Erschliessung öV

Bevölkerungsdichte Schweizer Gemeinden

Die Betrachtung der Bevölkerungsdichte zeigt, dass der Agglomerationskern dicht besiedelt ist. Hohe dichten konzentrieren sich im Zentrum der Kernstädte Kreuzlingen und Konstanz. Weiter fällt auf, dass ein erheblicher Teil der Bevölkerung in den urbanen Gebieten entlang des Sees (Tägerwilen-Kreuzlingen-Bottighofen-Münsterlingen) lebt. Hier ist demnach das Potenzial für kurze Wege (Fuss- und Veloverkehr) und für den öffentlichen Verkehr am grössten.

Es stellt sich aber auch heraus, dass die Randlagen dieser urbanen Gebiete, oftmals Siedlungsgebiet in Hanglage, im Vergleich zur Siedlungsdichte nur mit der öV-Güteklasse D oder schlechter durch den öV erschlossen sind. Jeweils Güteklasse D erreichen davon die folgenden Gebiete: Tägerwilen Guggenbühl, Kreuzlingen Remisberg, Münsterlingen südlich alter Landstrasse. Keine öV-Gütequalität gemäss den Kriterien des ARE erreichen die Gebiete Kreuzlingen oberer Teil Friedberg und Bottighofen Oberdorf.

Gemäss kantonalem Richtplan⁹ braucht es für die Neueinzonung eines Areals im Urbanen Raum mindestens eine Erschliessungsqualität durch den öV der Güte D. Adaptiert man diese Vorgabe auch für die angestrebte Innenentwicklung im Urbanen Raum erscheint eine öV-Güteklasse D im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsbewältigung unzureichend.

Kreuzlingen weist mit 40.5 E/ha (Stand 2023, Einwohner*innen pro ha Siedlungsfläche)¹⁰ die höchste Einwohnerdichte auf, gefolgt von Bottighofen mit 34.4 E/ha. Die anderen Gemeinden entlang des Sees (Münsterlingen, Tägerwilen, Gottlieben) weisen eine Einwohnerdichte von 23-27 E/ha auf. Kemmental und Lengwil sind ländlicher geprägt mit 13-15 E/ha Siedlungsfläche.

Bevölkerungsdichte Deutsche Gemeinden

Auffallend ist die flächendeckend hohe Bevölkerungsdichte des Siedlungsgebietes. Auch die eher ländlich geprägten Konstanzer Stadtteile (Dettingen, Wallhausen, Dingelsdorf, Litzelstetten) und die Gemeinden Reichenau und Allensbach sind im Vergleich zu den Gemeinden in der Schweiz dichter besiedelt. Insgesamt ist die Ansiedlung der Bevölkerung sehr kompakt in den einzelnen Orten. Dies vereinfacht die Erschliessung durch den Öffentlichen Verkehr. Die meisten Einwohner*innen leben mindestens in der ÖV-Güteklasse C oder besser.

Die folgende Abbildung zeigt die Einwohnerdichte / ha für das Jahr 2023 (Schweiz), 2022 (Deutschland) und die ÖV-Güteklasse des jeweiligen Siedlungsgebietes. Es ist erkennbar, dass viele Dichte Gebiete an gut erschlossener Lage liegen (z. B. Zentrum Konstanz und Kreuzlingen).

⁹ Festsetzung 1.4A b)

¹⁰ Dienststelle für Statistik Kanton Thurgau, Thurgau in Zahlen 2024

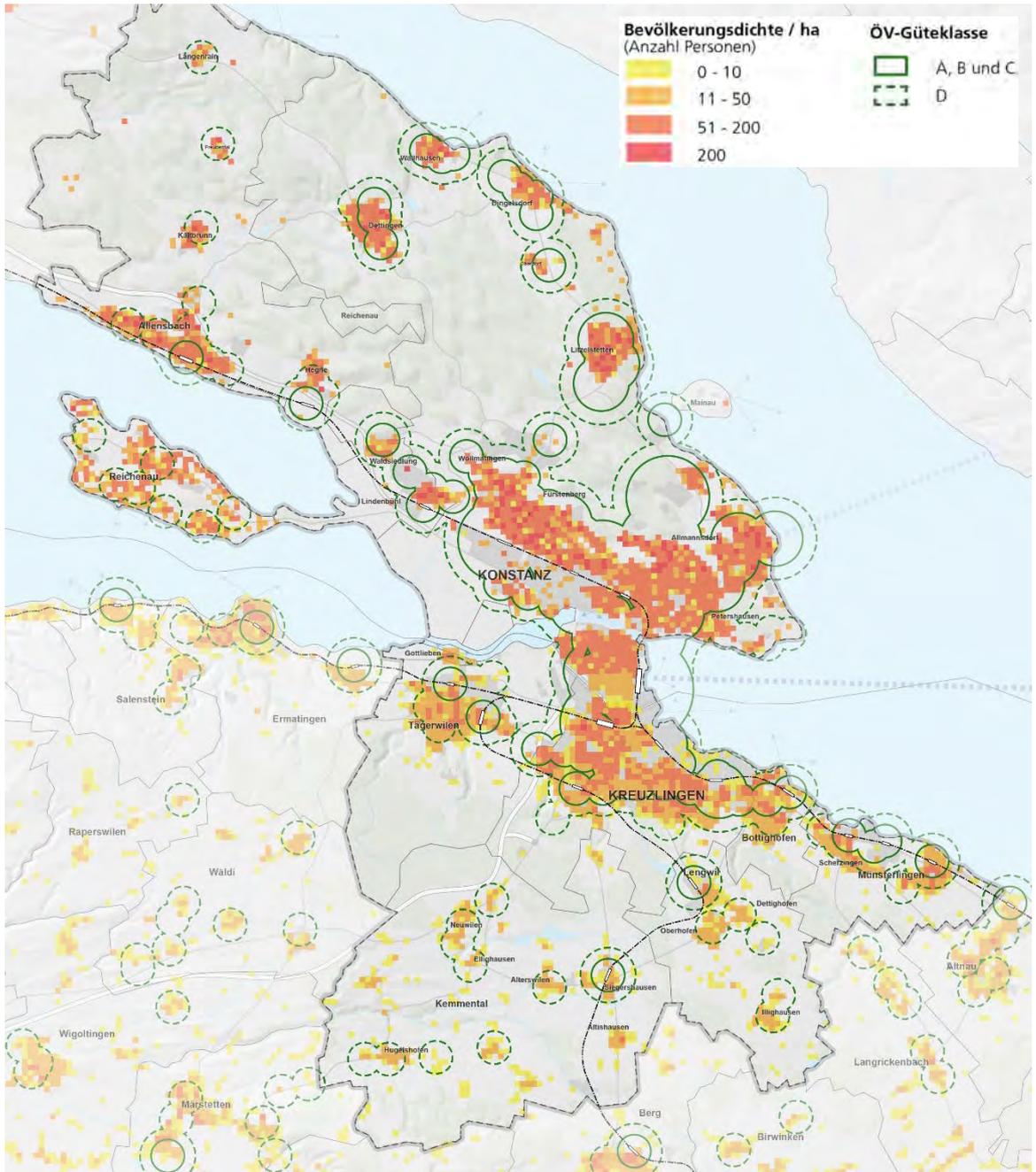


Abbildung 27: Bevölkerungsdichte nach Hektaren und Erschliessungsqualität, 2023 Schweiz (GEOSTAT, www.bfs.admin.ch) und 2022 Deutschland (Zensus 2022, www.zensus2022.de)

MOCA-Indikator Einwohnerinnen, Einwohner nach ÖV-Güteklassen

Agglomeration	Jahr	Klasse A: sehr gute Erschliessung	Klasse B: gute Erschliessung	Klasse C oder niedriger: mittelmässige oder schlechtere Erschliessung
Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz	2014	8.2%	17.4%	74.4%
	2017	9.1%	16.2%	74.7%
	2022	8.6%	15.9%	75.5%
Agglomeration St. Gallen-Bodensee	2014	19.5%	29.6%	50.9%
	2017	20.1%	28.8%	51.1%
	2022	20.5%	31.8%	47.7%
Mittel-grosse Agglomerationen	2014	12.6%	26.9%	60.5%
	2017	13.1%	26.6%	60.3%
	2022	14.6%	26.7%	58.7%
Alle Agglomerationen	2014	15.3%	18.9%	65.8%
	2017	15.8%	19.1%	65.1%
	2022	17.1%	19.1%	63.8%

Tabelle 8: MOCA-Indikator¹¹ «Anteil der Einwohner pro ÖV-Güteklasse» (2014, 2017, 2022)
Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Im Durchschnitt der mittel-grossen Agglomerationen und aller Agglomerationen hat der Anteil der sehr gut erschlossenen Einwohner*innen zwischen 2017 und 2022 zugenommen. In der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz wurde dieser Anteil sowie auch der Anteil der gut erschlossenen Bevölkerung in der Zeit jedoch kleiner. Dementsprechend wuchs der Anteil der Bevölkerung, welcher mittelmässig oder schlechter erschlossen ist. Dreiviertel der Bevölkerung im schweizerischen Teil der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz sind damit mittelmässig oder schlechter mit dem ÖV erschlossen. Diese tiefe ÖV-Erschliessungsqualität der Einwohner*innen im Vergleich mit anderen mittel-grossen Agglomerationen hat stark damit zu tun, dass der Grossteil des Agglomerationskerns in Deutschland liegt. Die gute und sehr gute ÖV-Erschliessungsqualität durch das Angebot des Stadtbussystems von Konstanz wird im MOCA-Indikator nicht abgebildet, da sich dieser nur auf den Schweizer Teil der Agglomeration beschränkt. Die Abnahme des Einwohner*innen-Anteils mit guter oder sehr guter ÖV-Erschliessung von 2017 bis 2022 deutet jedoch auf einen Handlungsbedarf des ÖV-Angebotsausbaus insbesondere in dem urbanen Siedlungsgebiet von Tägerwilen bis Münsterlingen hin.

2.4.2. Beschäftigtendichte und Erschliessung ÖV

Beschäftigtendichte Schweizer Gemeinden

Die höchsten Beschäftigtendichten pro ha Siedlungsfläche werden im Jahr 2022 gemäss Bundesamt für Statistik in Kreuzlingen im Zentrum und im Arbeitsgebiet Kurzrickenbach erreicht. In den übrigen Gemeinden ist vor allem in Münsterlingen (Spital und Psychiatrie), Tägerwilen (um den Bahnhof Tägerwilen-Gottlieben) und in Bottighofen beim Bahnhof eine relativ hohe Beschäftigungsdichte zu verzeichnen. Auffallend ist, dass das Arbeitsgebiet Kurzrickenbach direkt am Bahnhof eine sehr geringe Beschäftigtendichte aufweist. Aufgrund der direkten S-Bahn-Anbindung besteht hier Potenzial für eine Entwicklung der Beschäftigtendichte.

Gebiete mit einer hohen Beschäftigtendichte liegen mehrheitlich an durch den ÖV gut oder mindestens mittelmässig erschlossenen Lagen. Insbesondere Tägerwilen weist dichte Gebiete auf, die durch den ÖV gering erschlossen sind (ÖV-Güteklasse D oder schlechter).

¹¹ Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme: Die MOCA-Indikatoren beziehen sich ausschliesslich auf den Schweizer Teil der Agglomeration

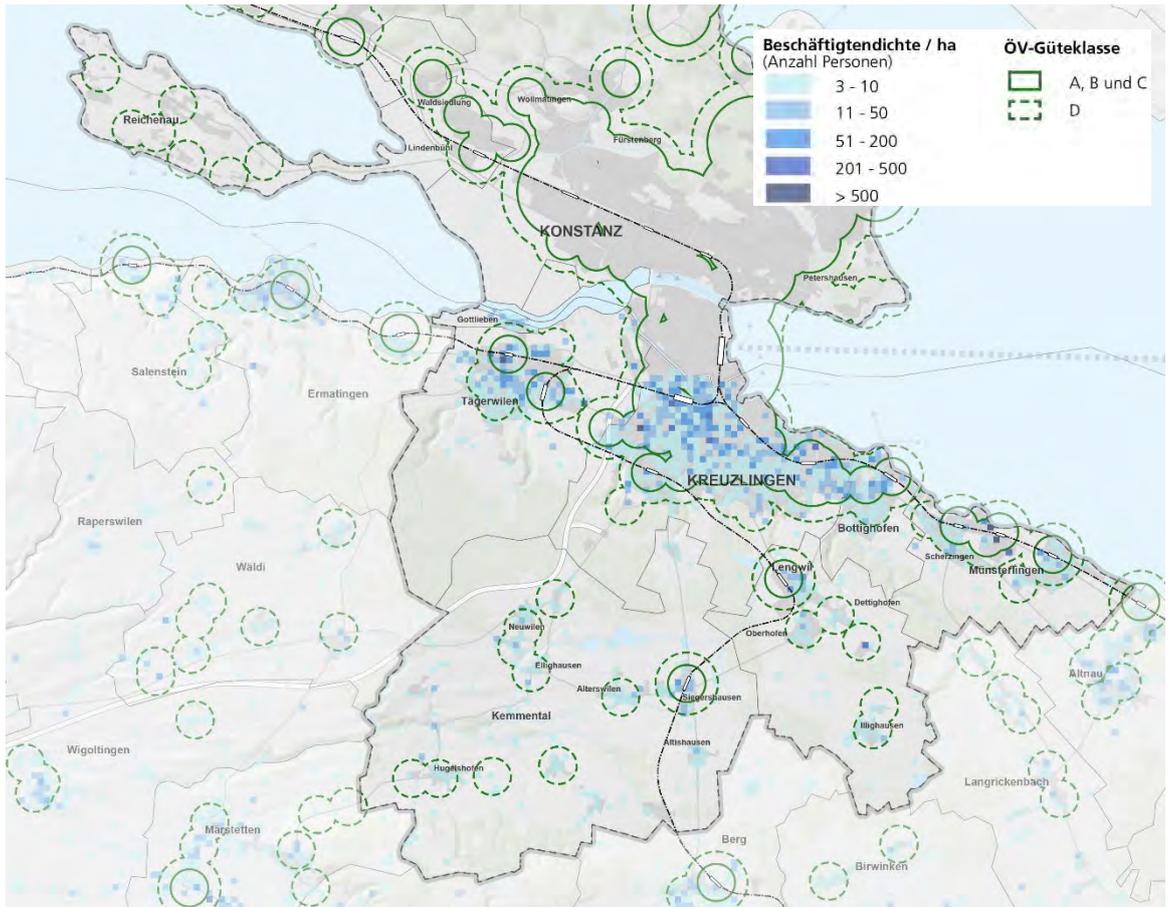


Abbildung 28: Dichte der Beschäftigten 2022¹² auf Schweizer Seite und ÖV-Erschliessungsqualität
 Datenquelle: GEOSTAT, www.bfs.admin.ch sowie Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Beschäftigtendichte Deutsche Gemeinden¹²

Aus den Konstanzer Stadtteilprofilen 2022 geht hervor, dass in Konstanz per 31.12.2021 rund 30'600 Personen (sozialversicherungspflichtige Beschäftigte) beschäftigt sind. Der Stadtteil Petershausen West weist mit rund 6'300 die höchste Beschäftigtenzahl auf. Im Stadtteil Fürstenberg arbeiten rund 4'800 Beschäftigte und in der Altstadt rund 4'400 Beschäftigte. Damit arbeiten mehr als 50% aller Beschäftigten im durch den ÖV gut und sehr gut erschlossenen zentralen Gebiet der Stadt Konstanz. Die Anzahl der Beschäftigten ist aus der folgenden Tabelle aus den Stadtteilprofilen 2022 der Stadt Konstanz zu entnehmen:

¹² Hektarrasterdaten zu der Beschäftigtendichte stehen uns für die deutsche Seite der Agglomeration nicht zur Verfügung.

Stadtteil	sozialversicherungs- pflichtig Beschäftigte*		Arbeitslose** (SGB II und SGB III)	
	Anzahl	Anteil (%)	Anzahl	Anteil (%)
Konstanz	30.633	54,1%	1.745	3,1%
Altstadt	4.367	51,3%	269	3,2%
Paradies	1.971	45,5%	58	1,3%
Petershausen-West	6.328	53,2%	397	3,3%
Petershausen-Ost	2.210	51,1%	88	2,0%
Königsbau	2.052	44,3%	135	2,9%
Allmannsdorf	1.668	47,9%	75	2,2%
Staad	k.A.		k.A.	
Fürstenberg	4.782	56,0%	320	3,7%
Wollmatingen	2.560	56,5%	131	2,9%
Industriegebiet	376	52,4%	44	6,1%
Egg	k.A.		k.A.	
Litzelstetten	1.248	54,2%	67	2,9%
Dingelsdorf	719	54,8%	36	2,7%
Dettingen	1.153	56,0%	55	2,7%
Wallhausen	404	54,2%	21	2,8%
Staad, Egg sowie nicht zuordbar zus.	795		37	

*) Prozentanteil: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an den Erwerbsfähigen (15- unter 65 Jahre)

***) Prozentanteil: Anteil der Arbeitslosen an den Erwerbsfähigen (15- unter 65 Jahre)

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Tabelle 9: Übersicht über die Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro Stadtteil in Konstanz

Quelle: Konstanzer Stadtteilprofile 2022, Stadt Konstanz

MOCA-Indikator Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Agglomeration	Jahr	Klasse A:	Klasse B:	Klasse C oder
		sehr gute Erschliessung	gute Erschliessung	niedriger: mittelmässige oder schlechtere Erschliessung
Agglomeration Kreuzlingen- Konstanz	2014	14.2%	19.5%	66.3%
	2017	14.6%	15.6%	69.8%
	2021	14.8%	15.8%	69.4%
Agglomeration St. Gallen- Bodensee	2014	42.7%	24.3%	33.0%
	2017	42.8%	21.8%	35.4%
	2021	41.9%	25.6%	32.5%
Mittel-grosse Agglomerationen	2014	31.1%	24.7%	44.2%
	2017	31.6%	24.2%	44.2%
	2021	32.2%	25.3%	42.5%
Alle Agglomerationen	2014	33.0%	19.5%	47.5%
	2017	33.1%	20.0%	46.9%
	2021	34.1%	19.2%	46.7%

Tabelle 10: MOCA-Indikator "Anteil der Beschäftigten pro ÖV-Güteklasse" (2014, 2017, 2021)

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Im Durchschnitt der vergleichbar grossen Agglomerationen und im Durchschnitt aller Agglomerationen hat der Anteil der sehr gut erschlossenen Arbeitsplätze zwischen 2017 und 2021 zugenommen. Auch in der Agglo Kreuzlingen-Konstanz war ein leichter Anstieg zu beobachten, während der Anteil der mittelmässig oder schlechter erschlossenen Arbeitsplätze leicht sank. Der Anteil gut oder sehr gut

erschlossener Arbeitsplätze ist in Kreuzlingen-Konstanz mit rund 30% deutlich kleiner als in anderen Agglomerationen, fast 70% sind dementsprechend mittelmässig oder schlechter mit ÖV erschlossen. Wie bei den Einwohnerdichten ist diese grosse Differenz zu den anderen mittel-grossen Agglomerati- onen dadurch zu begründen, dass die Kernstadt Konstanz mit Ihren Arbeitsplätzen an mehrheitlich gut bis sehr gut erschlossenen Lagen in der MOCA-Bewertung aufgrund fehlender vergleichbarer Da- ten nicht berücksichtigt wird.

2.4.3. Dichte der überbauten Wohn-, Misch und Zentrumszonen

In einer kombinierten Betrachtung von Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte lässt sich die Nutzungs- intensität (Siedlungsdichte) des Siedlungsgebietes messen. Die Zeitreihen (MOCA-Bericht) zeigen dabei eine leichte Zunahme der Siedlungsdichten. Die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz liegt bei der Siedlungsdichte unter dem Schnitt aller Agglomerationen und auch unter dem Schnitt der mittel-gros- sen Agglomerationen.

MOCA-Indikator Anzahl Einwohnende und Beschäftigte (VZä*) pro Hektare der überbauten Bauzonen (WMZ)

	Dichte der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (Einw. + VZA / ha)		
	2022	2017	2012
Agglo Kreuzlingen-Konstanz	75.7	73.6	72.0
Agglo St. Gallen-Bodensee	89.8	89.7	88.6
Mittel-grosse Agglomerationen	79.6	78.4	75.4
Alle Agglomerationen	83.0	81.3	77.6

Tabelle 11: MOCA-Indikator «Anzahl Einwohner und Beschäftigte pro Hektare der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen» (2012, 2017, 2022)
Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Wie im Durchschnitt der vergleichbar grossen Agglomerationen und im Durchschnitt aller Agglomera- tionen hat auch in der Agglo Kreuzlingen-Konstanz die Dichte der Bevölkerung und Beschäftigten in den Bauzonen von 2017 bis 2022 zugenommen. Die Dichte ist in Kreuzlingen-Konstanz geringer als in vergleichbaren Agglomerationen, da auch bei dieser Betrachtung nur der Schweizer Teil der Agglo- meration berücksichtigt wird. Die Kernstadt Konstanz mit hoher Nutzungsintensität ist in der MOCA- Betrachtung nicht enthalten.

2.5. Siedlungsentwicklung

2.5.1. Räumliche Verteilung der Siedlungsentwicklung 2016-2020-2023

Um die räumliche Verteilung der Siedlungsentwicklung in den Jahren seit dem letzten eingereichten Agglomerationsprogramm nachzuvollziehen, wurde die Verortung der neu erstellten Wohnungen auf der Schweizer Seite der Agglomeration aus Daten des eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsre- gisters¹³ ausgewertet. In den folgenden Darstellungen (Abbildung 29 und Abbildung 30) ist ersichtlich, dass die Wohnbautätigkeit auf Schweizer Seite schwerpunktmässig im urbanen Raum mit ÖV-Gü- tequalität A bis C stattgefunden hat. Bemerkenswerte Wohnbauentwicklungen haben auch in den südlicheren Bauzonen von Tägerwil, Kreuzlingen, Bottighofen und Münsterlingen stattgefunden, wo es eine geringe ÖV-Erschliessungsgüte gibt (D oder schlechter). In den Ortschaften in der Kulturlandschaft war die Wohnbauentwicklung verhältnismässig klein.

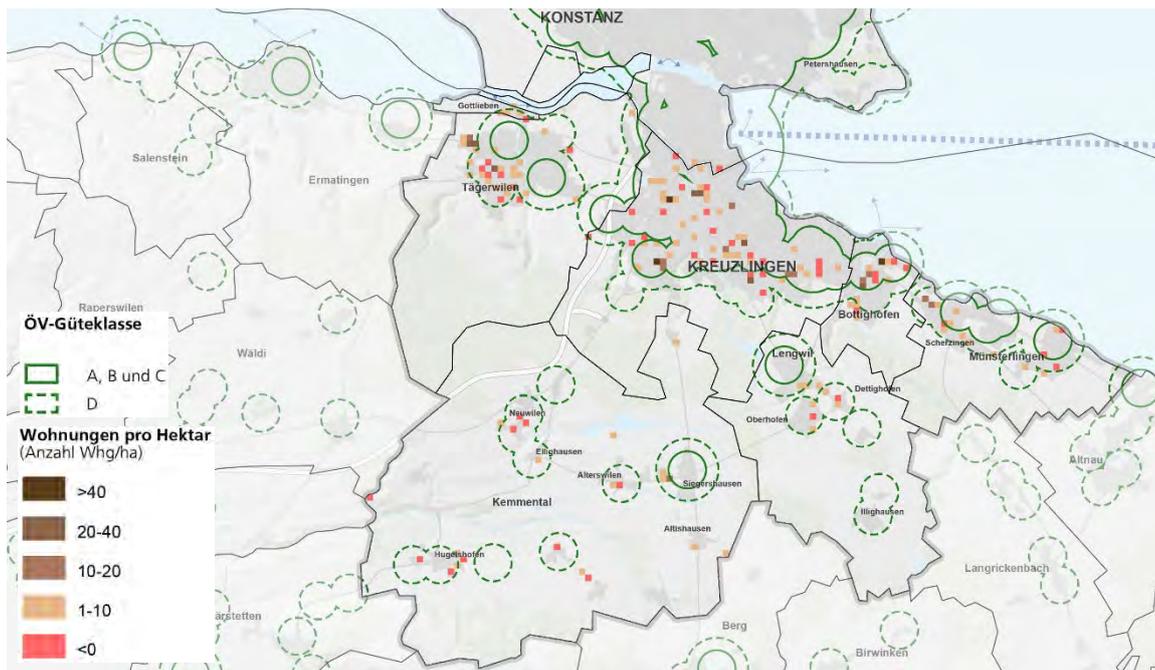


Abbildung 29: Verortung des Wohnungsbaus ¹³ 2016 – 2020

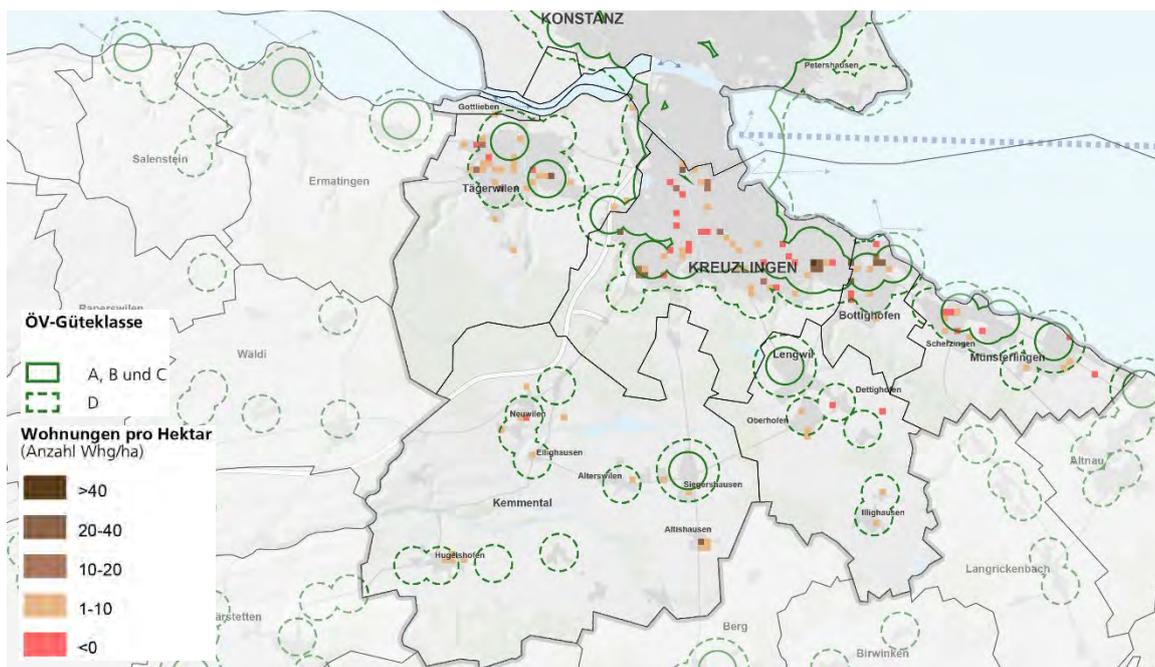


Abbildung 30: Verortung des Wohnungsbaus ¹³ 2020 – 2023

2.5.2. Bevölkerungsprognosen

Bevölkerungsprognose des kantonalen Richtplans Thurgau

Für die letzte Richtplanrevision hat der Kanton Thurgau Bevölkerungsprognosen für den Zeithorizont 2040 entwickelt. Der Kanton Thurgau geht dabei vom Bfs-Szenario «Hoch» aus dem Jahr 2010 aus. Gemäss dieser Prognose ist im Kanton Thurgau mit einer Zunahme von +64'000 Einwohnern bis ins Jahr 2040 zu rechnen. Basierend auf den kantonalen Prognosen wurden regionale Bevölkerungsprognosen entwickelt. Diese beziehen sich auf die Bezirke. Entwickelt wurden die drei Szenarien «Schwächere Zuwanderung», «Mittlere Zuwanderung» und «Höhere Zuwanderung». Für den Bezirk

¹³ Quelle: Bau- und Wohnbaustatistik, Bundesamt für Statistik CH

Kreuzlingen werden je nach Szenario bis 2040 mit einer Bevölkerungszunahme von zwischen rund +6'000 (+12%) und 11'000 (+22%) Einwohnenden ausgegangen.¹⁴ Dies entspricht einer Bevölkerungszahl von rund 50'000 bis 60'000 Einwohnenden.

In den kleinräumigen Bevölkerungsszenarien für den Thurgau 2020 bis 2040¹⁵ wird davon ausgegangen, dass die Bevölkerungszunahme insbesondere in den Gemeinde Kreuzlingen (+11% bis +24% Wachstum), Münsterlingen (+17 bis +27% Wachstum) und Tägerwilen (+13% bis 22% Wachstum) stattfinden wird. Gemäss Prognose besteht aber die Möglichkeit, dass auch die ländlichen Gemeinden Lengwil (+11% bis +19% Wachstum) und Kemmental (+10% bis +17% Wachstum) an Einwohner*innen zulegen werden. Das Wachstum in den ländlichen Gemeinden ist zwar insgesamt kleiner, allerdings zeigt die Prognose, dass Massnahmen notwendig sind, um das Wachstum im Urbanen Raum zu fokussieren. Insgesamt rechnet das kleinräumige Szenario mit einem Wachstum von rund +4'500 bis rund +8'500 Einwohner*innen in den schweizer Gemeinden der Agglomeration auf rund 42'000 bis 46'000 Einwohner*innen.

Bevölkerung nimmt in allen Szenarien weiter zu

Effektive Entwicklung (bis 2020) und Bevölkerungsszenarien (ab 2025)

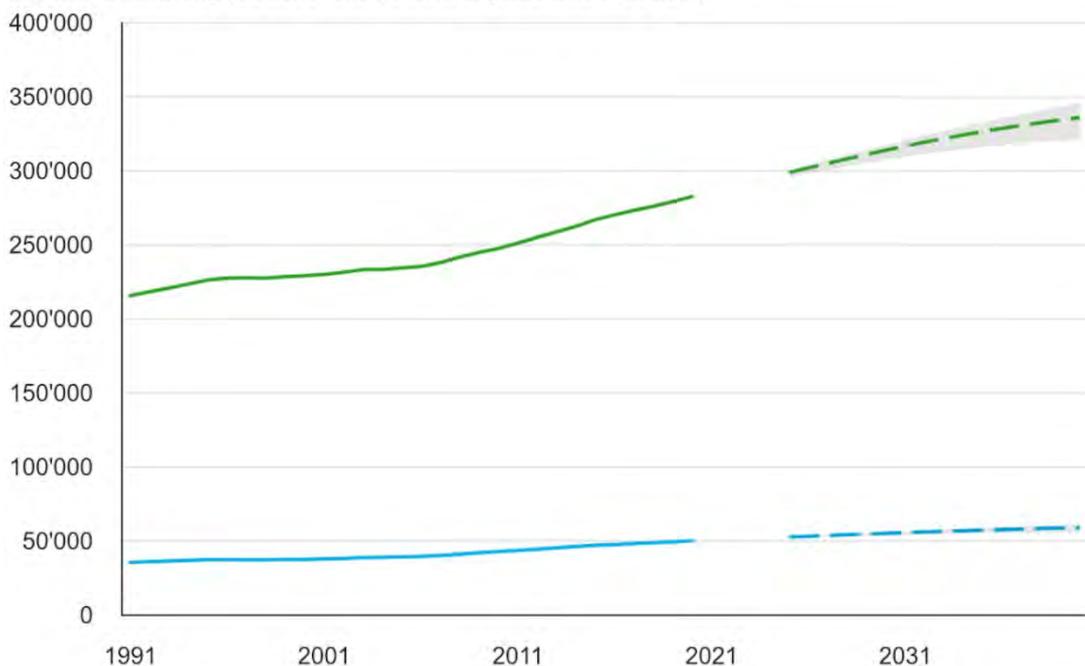


Abbildung 31: Wachstum Kanton Thurgau und Bezirk Kreuzlingen gemäss Szenario Mittel

grün: Kanton Thurgau Effektive Entwicklung

grün gestrichelt: Kanton Thurgau Szenario Mittel

blau: Bezirk Kreuzlingen Effektive Entwicklung

blau gestrichelt: Bezirk Kreuzlingen Szenario Mittel

Quelle: Dienststelle für Statistik Kanton Thurgau, Kantonale Bevölkerungserhebung

Bevölkerungsprognosen deutsche Gemeinden

Gemäss Bevölkerungsvorausberechnung der Stadt Konstanz nimmt die Bevölkerung bis 2045 um 7 bis 11 % zu. Bis 2040 wird je nach Szenario ein Bevölkerungswachstum von +6'700 bis 9'800 Einwohner*innen ausgegangen. Dies entspricht einer Einwohnerzahl von rund 94'000 bis 104'000 Einwohner*innen.

¹⁴ Datenquelle: Dienststelle für Statistik Thurgau, Kantonale Bevölkerungserhebung; Kleinräumige Bevölkerungsszenarien für den Thurgau 2020-2040

¹⁵ Dienststelle für Statistik Thurgau

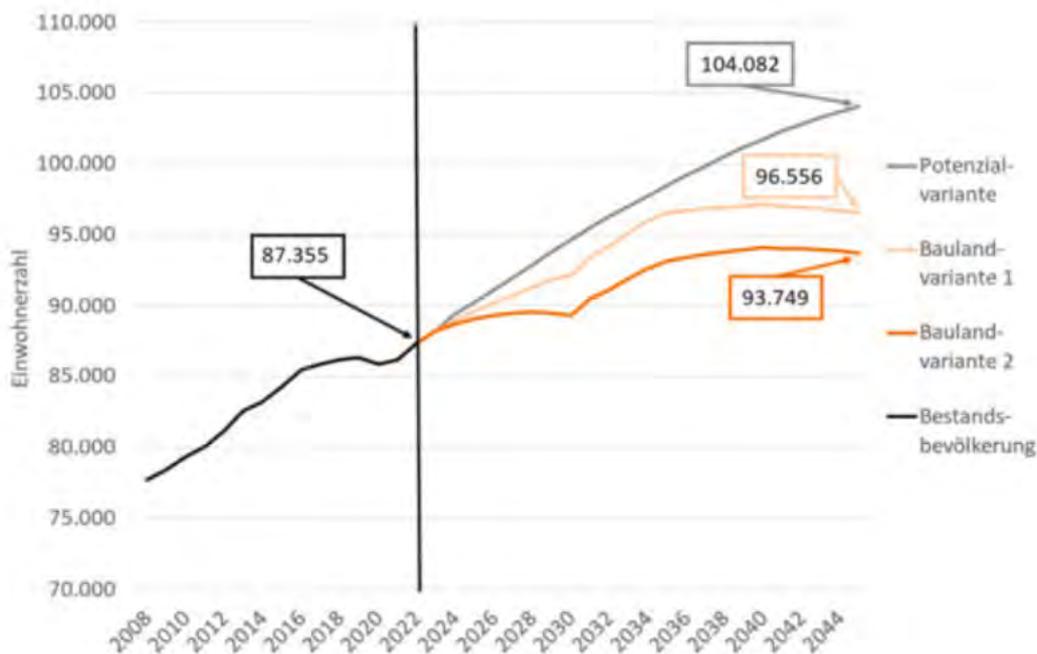


Abbildung 32: Prognostizierte Entwicklung der Konstanzer Wohnbevölkerung insgesamt, 2022-2045
Quelle: Stadt Konstanz (empirica)

Gemäss dem statistischen Landesamt Baden-Württemberg nimmt die Bevölkerung in Allensbach bis 2040 um rund 70 Einwohnende zu. In Reichenau soll das Bevölkerungswachstum rund +140 Einwohnende zählen. 16 Insgesamt wird von einem geringen Bevölkerungswachstum ausgegangen. Die Prognosen sind auf Stufen Gemeinde wohl sehr grob. So hat zwischen 2020 und 2022 die Bevölkerung in der Gemeinde Allensbach bereits um rund +130 Einwohnende zugenommen. In Reichenau ist davon auszugehen, dass die Entwicklung Lindenbühl nicht in der Prognose berücksichtigt wurden. Die Gemeinden dürften demnach stärker wachsen als angenommen. Das Hauptwachstum wird sich aber auf die Stadt Konstanz konzentrieren.

Tatsächliche Entwicklung der letzten 15 Jahre

Im Jahr 2007 betrug die Wohnbevölkerung der Agglomeration rund 119'000 Einwohner*innen. Im Jahr 2022 betrug die Bevölkerung in der Agglomeration rund 139'000 Einwohner*innen. Dies bedeutet ein Wachstum von rund +20'000 Einwohner*innen innerhalb von 15 Jahren.

Im Schweizer Teil der Agglomeration wuchs die Bevölkerung in diesem Zeitraum um rund +9'000 Einwohner*innen. Auf der deutschen Seite wuchs die Bevölkerung um rund +11'000 Einwohner*innen. Auf der Schweizer Seite entspricht das dem prognostizierten Wachstum bis 2040 von +6'000 bis + 11'000 Einwohner*innen. Auch auf der deutschen Seite wird bis 2040 ein Wachstum ähnlich der tatsächlichen Entwicklung der letzten 15 Jahre prognostiziert.

Fazit

Die Prognosen gehen davon aus, dass die Bevölkerung in der Agglomeration bis ins Jahr 2040 um rund +13'000 bis +21'000 Einwohner*innen auf rund 152'000 bis 160'000 Einwohner*innen wachsen wird. Diese Prognose liegt im Rahmen des tatsächlichen Wachstums von 15 Jahren zwischen 2007 und 2022 (rund +20'000 Einwohnerinnen). Die Prognose wird nachfolgend mit den vorhandenen Entwicklungspotenzialen in den Bauzonen und den Entwicklungsgebieten verglichen.

¹⁶ Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung Basis 2020; obere Variante

2.5.3. Abschätzung Arbeitsplatzentwicklung bis 2040

Das Szenario des BFS geht in der ganzen Schweiz bis zum Jahr 2050 von einem Wachstum der Erwerbsbevölkerung von insgesamt rund 11.2% aus. Regionale Prognosen zur Entwicklung der Arbeitsplätze liegen nicht vor.

Auf deutscher Seite stehen uns keine Daten zur künftigen Arbeitsplatzentwicklung zur Verfügung.

2.6. Siedlungsstruktur

2.6.1. Siedlungsflächenreserven und Einwohnerkapazität

Kapazität der bebauten und unbebauten Bauzonen CH gemäss Raum+

Für den Kanton Thurgau besteht eine detaillierte Übersicht über das Potenzial der Bauzonen (Raum+, Aktualisierung 2022). In der Studie abgebildet werden «Innenentwicklungspotenziale», «Aussenreserven» und «Baulücken».

Die Gemeinden Bottighofen, Gottlieben, Kemmental, Kreuzlingen, Lengwil, Münsterlingen und Tägerwil verfügten 2022 über Gesamtsiedlungsreserven von 120.3 ha. Davon befanden sich 73.2 ha in der Wohn- Misch und Zentrumszone und 32.5 ha in der Arbeitszone.

Die Fläche in unbebauten Bauzonen (Aussenreserven ausserhalb des bebauten Gebietes) betrug 2022 36 ha. In den bebauten Bauzonen wurden Baulücken berücksichtigt und das Innenentwicklungspotenzial (Bauzonen mit geringem Ausbaugrad) abgeschätzt. Dabei wurde 18.3 ha Baulücken und 65 ha Innenentwicklungspotenzial erhoben.

Im Abschlussbericht Raum+ 2015 wurde davon ausgegangen, dass die Siedlungsflächenreserven im Kanton Thurgau ausreichen um zusätzlich +30'000 bis +70'000 Einwohner*innen aufzunehmen. Regionale Kapazitätsabschätzungen wurden nicht gemacht.

Kapazität der bebauten und unbebauten Bauzonen DE

Es sind keine Daten zur Kapazität der Bauzonen in Deutschland vorhanden. Grundsätzlich sind die vorhandenen Bauzonen ausgenutzt. Darum hat das Bevölkerungswachstum in der Agglomeration in den letzten Jahren vorwiegend in der Schweiz stattgefunden. Auf deutscher Seite ist der Druck die verschiedenen Entwicklungsschwerpunkte innerhalb der bestehenden Baugebiete voranzutreiben entsprechend hoch.

Kapazität der wichtigen Entwicklungsschwerpunkte

Die Entwicklungsschwerpunkte befinden sich im Urbanen Raum auf bestehenden Bauzonen. Die Gebiete, die bis ins Jahr 2035 (A- / B-Horizont oder früher) entwickelt werden, weisen eine Kapazität von rund +10'800 Einwohner*innen und rund +6'700 Arbeitsplätzen auf. Diese Kapazitäten beruhen auf groben Schätzungen. Nicht zu allen ESPs sind Kapazitätsabschätzungen vorhanden:

Entwicklungsschwerpunkt	Nutzungsprofil	Kapazität EW	Kapazität AP
Molki-/Schiessereiareal, Kreuzlingen	Kulturzentrum, Gewerbe- und Wohnüberbauung	+100	+150
Seezälg, Kreuzlingen	Freizeit/Tourismus		+50 (Platzhalter)
Universität, Konstanz	Bildung		+350
Klinikum, Konstanz	Gesundheit	+200	
Europaquartier, Konstanz	Mischnutzung	+400	+1'000

Hafner, Konstanz	Wohnen und Arbeiten	+7'000	+2'140
Bücklepark, Konstanz	Mischgebiet mit hohem Wohnanteil	+1'200	+50
Telekomareal, Konstanz	Wohnen	+440	+20
Döbele, Konstanz	Wohnen	+625	+20
Südlich Lago, Konstanz	Wohnen	+200	+20
Moosfeld, Bottighofen	Wohnen	+180	+10
Bahnhofstrasse Süd, Tägerwilen	Mischnutzung	+300	+150
Spital, Münsterlingen	Gesundheit		+2'500
Lake View, Münsterlingen	Mischnutzung	+130	+150
Langfeld, Lengwil	Arbeiten		+100 (Platzhalter)

Tabelle 12: Kapazität der wichtigen Entwicklungsschwerpunkte

Die Stadt Konstanz verfügt in ihren Entwicklungsschwerpunkten über die grössten Kapazitäten. Mit dem Entwicklungsgebiet Hafner kann der Grossteil des prognostizierten Bevölkerungswachstums aufgenommen werden. In der Schweiz sind die ausgewiesenen Kapazitäten innerhalb der ESPs beschränkt. Der Innenentwicklung kommt bei der Aufnahme des prognostizierten Wachstums eine entscheidende Rolle zu.

Fazit

Die Erhebungen von Raum+ zeigen, dass grosse Potenzial in der Innenentwicklung liegt. Da der grösste Teil der ausgewiesenen Innenentwicklungsreserven im urbanen Raum an gut durch den öV erschlossenen Lagen und im Einzugsgebiet von Bahnhaltstellen liegt, ist die Fokussierung der Siedlungsentwicklung in diesen Gebieten sinnvoll und entspricht auch den Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan.

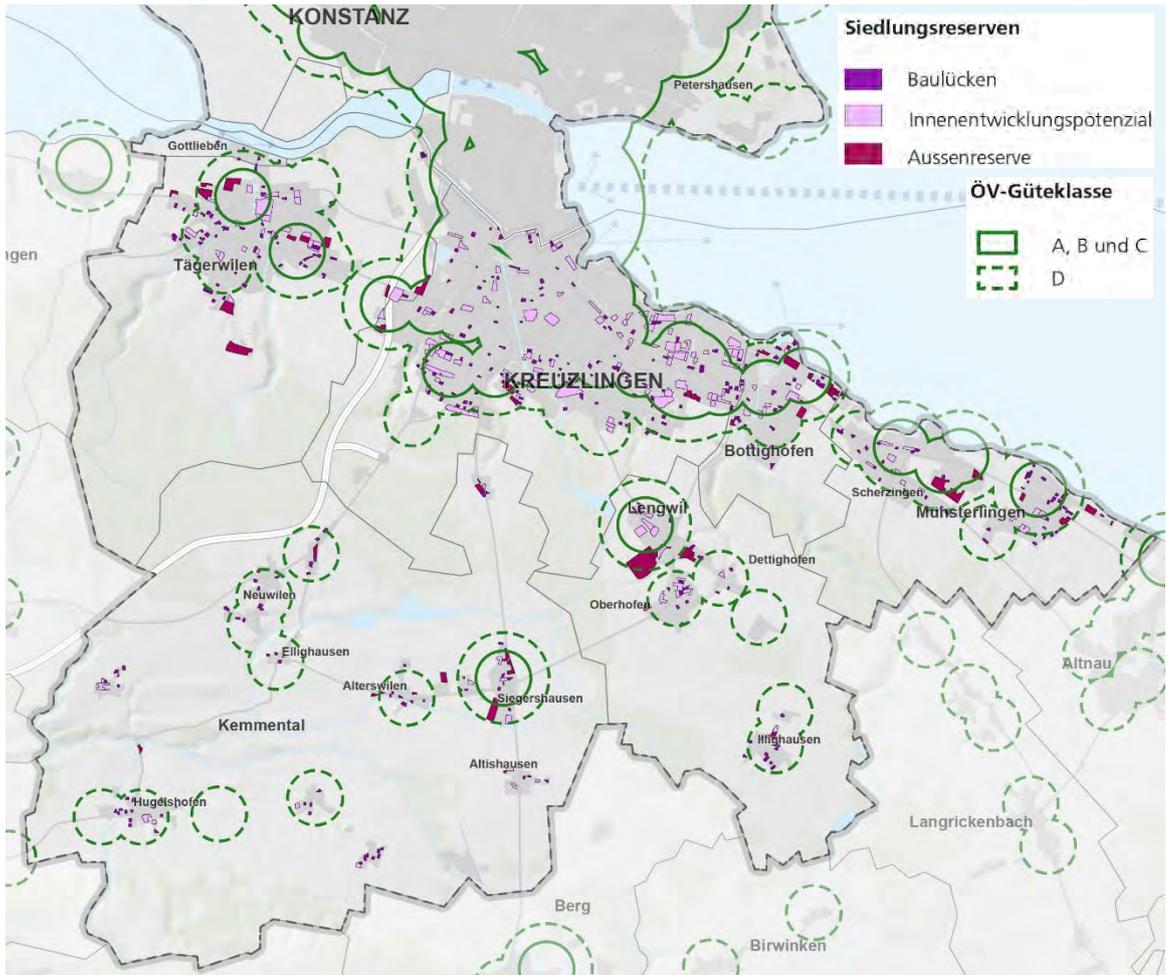


Abbildung 33: Verortung der Gesamtsiedlungsreserven im Schweizer Teil der Agglomeration in Bezug auf ihre ÖV-Erschliessungs-Güteklasse (Quelle: Kanton Thurgau, Amt für Raumentwicklung und Amt für Wirtschaft und Arbeit, raum+ 2022)

2.6.2. Landschaft und Freiraum

Landschafts- und Freiraumstruktur

Die vielfältige Landschaft in der Region Kreuzlingen-Konstanz besitzt mit dem Bodensee ein zentrales Element, welches sowohl verbindenden wie auch trennenden Charakter aufweist. Die Landschaft besitzt einen hohen Strukturreichtum durch das Wechselspiel zwischen Bodensee und den verschiedenen Landschaftselementen. Diese Elemente gliedern den Raum und tragen entscheidend zur Verteilung von Siedlungsfläche bei bzw. sind der wesentlich beschränkende Faktor. Der Uferbereich ist als Naturraum mit zahlreichen wertvollen Biotopen und ökologischen Nischen und als Erholungsraum für die Bevölkerung von grosser Bedeutung. Am Untersee dominieren ausgedehnte Flachwasserzonen mit grossflächigen Riedbeständen, während sich am Obersee schmale, naturbelassene Schilfgürtel mit erhaltenswerten Baumbeständen und dazwischenliegenden Siedlungsgebieten abwechseln. Einmalig ist hierbei das Wollmatinger-Ried als international bedeutendes Schutzgebiet für Wasservögel in einer sonst dicht besiedelten Gegend.

Ein weiteres zentrales Landschaftselement ist der Seerücken, der den südlichen Abschluss des Bodenseegebietes bildet. Seine höchsten Erhebungen sind z.T. grossflächig bewaldet (z.B. Güttingerwald, Tägerwilerwald). Quer zum Seerücken verlaufen zahlreiche kleinere Bachgerinne, welche einen Kontrast zu den in Ost-West-Richtung verlaufenden übergeordneten Landschaftsstrukturen bilden.

Im Gebiet der VWG Bodanrück-Untersee sind die zusammenhängenden un bebauten Waldflächen des Bodanrück, welche sich in den Siedlungsraum von Konstanz auch heute noch fortsetzen (Universitätswald, Loretowald) von hoher ökologischer Bedeutung im europäischen Biotopverbundsystem, gleichzeitig bestimmen sie den Erholungswert der Landschaft. Neben diesen topographischen Grossformen wird die Landschaft von einer Vielzahl kleiner Strukturelemente (Feuchtgebieten und kleinere Seen in den Senken, dichtes Netz von Bachläufen, Restbeständen von Streuobstwiesen und Hecken) geprägt.

Aufgrund der begünstigten Lage am Bodensee und der vielfältig strukturierten Landschaft hat das Gebiet wesentliche regionale aber auch überregionale Erholungsfunktion.



Abbildung 34: Landschafts- und Freiraumstruktur (Bundesamt für Landestopografie; Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg, Darstellung bauchplan)

2.7. Umwelt

Schutzgebiete und ökologische Vernetzung

Naturschutzgebiete dienen dem Schutz und Erhalt seltener Tier- und Pflanzenarten. Kleinere Naturschutzgebiete selbst stellen noch keine hinreichende ökologische Vernetzung dar und werden deshalb auch als Inselbiotope bezeichnet. Grössere Naturschutzgebiete nehmen Stützpunktfunktion ein und sind wichtig in übergeordneten Vernetzungsstrategien. Diese Gebiete sind für die ökologische Bedeutung besonders wichtig. In der Agglomeration ist das grösste Naturschutzgebiet das Wollmatinger Ried mit 767 Hektar. Es ist eine dynamische und kaum vom Menschen beeinflusste Landschaft, die Raum für ungefähr 600 Tier- und 290 Pflanzenarten bietet.

Um Tier- und Pflanzenarten zu erhalten und zu fördern, Naturschutzgebiete durch Vernetzungskorridore miteinander verbunden. Die Vernetzung wird in drei unterschiedlichen Funktionen unterteilt: tägliche Ortswechsel, saisonales Wandern und generelles Ausbreiten.

In Abbildung 35 sind die Vernetzungskorridore aus dem Landschaftsentwicklungskonzept des Kantons Thurgau dargestellt. Sie durchziehen die Agglomeration in Ost-West-Richtung und verbinden die verschiedenen Naturräume miteinander. Dies können extensiv genutzte Wiesen und Weiden, Streuflächen, Hecken und Ufergehölze, etc. sein. Von hoher Bedeutung sind in diesem Zusammenhang Fließgewässer, da sie die ökologische Vernetzung besonders fördern.

Auch innerhalb des Siedlungsraums gibt es Strategien zur ökologischen Vernetzung. Beispielhaft hierfür ist das "Ökologische Vernetzungskonzept Kreuzlingen" anzuführen. Darin sind die verschiedenen Vernetzungskorridore nach Landschaftstyp kategorisiert. Die siedlungsinterne Vernetzung soll hier vor allem entlang von Bächen und Gewässern mit begleitender Begrünung, entlang von Offenlandstrukturen wie Wiesen und Hecken sowie entlang von Bahnlinien auf Schotter und Ruderalflächen erfolgen. Zusammengenommen bilden die Vernetzungskorridore und die Naturschutzgebiete einen wichtigen Lebensraumverbund, der die Biodiversität in der Agglomeration fördert.

Um die Landschaft zu schützen und ein ausuferndes Siedlungswachstum zu verhindern gibt es verschiedene Instrumente. Auf Schweizer Seite gibt es die Siedlungsbegrenzungen und die Vorranggebiete Landschaft, auf deutscher Seite den Regionalen Grünzug und Grünzäsuren. Sie werden in der kantonalen Richtplanung und der Regionalplanung festgelegt. Darüber hinaus gibt es auch Landschaftsschutzgebiete, die den spezifischen Charakter einer Landschaft schützen.

In der folgenden Abbildung 35 sind die verschiedenen Gebiete dargestellt. Sie umschliessen den Siedlungsraum und komplementieren die Naturschutzgebiete. Durch sie kann eine Siedlungsentwicklung nach innen und eine Förderung der Traditionslandschaft gestärkt werden.



Abbildung 35: Schutzgebiete (Amt für Raumentwicklung Thurgau; Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg, Darstellung bauchplan)

Naturgefahr: Hochwasser

In Abbildung 36 sind die Gefahren eines Jahrhunderthochwassers aufgezeigt. Auf deutscher Seite ist vor allem das Wollmatinger Ried und die Insel Reichenau betroffen. Auf Schweizer Seite sind vor allem die Uferbereich in Kreuzlingen, Gottlieben und Tägerwilen betroffen. Aber auch im Siedlungsgebiet

gibt es eine Hochwassergefahr. Diese erstreckt sich besonders entlang der Kreuzlinger Bachläufe, die zum Teil überbaut und nicht naturnah gestaltet sind.



Abbildung 36: Hochwasserkarte Wiederkehrperiode 100 Jahre, Stand 2023, (Amt für Umwelt Thurgau; Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg, Abb. bauchplan)

Lärmbelastung

Der Strassenlärm zeigt auf, wie hoch die Lärmimmissionen sind, denen die Bevölkerung in der Agglomeration ausgesetzt ist. Lärmbelastung kann negative Auswirkungen auf die physische wie psychische Gesundheit haben. Grundsätzlich gilt ein Immissionsgrenzwert am Tag in Wohngebieten von 60 dB(A).

Die Strassenlärmbelastung ist in Abbildung 37 dargestellt. Aufgrund unterschiedlicher Grundlagen sind die Daten in ihrer Vergleichbarkeit eingeschränkt. Auf Schweizer Seite wird der durchschnittliche Verkehrslärm tagsüber (06:00 – 22:00 Uhr) angegeben, auf deutscher Seite eines gesamten Tages (24 Stunden).

Auf Schweizer Seite ist die Lärmbelastung entlang der A7 besonders ausgeprägt. Auch Ausfahrtstrassen wie die Bernrain- und die Bergstrasse weisen eine hohe Lärmbelastung auf. Im verdichteten Siedlungsgebiet ist besonders die Hauptstrasse 13 mit ihrer hohen Verkehrsbelastung betroffen.

Auf deutscher Seite sind in der Lärmbelastungskarte lediglich die Hauptverkehrsstrassen dargestellt. Hier zeigen sich vor allem die starken Lärmimmissionen der B33, die sich bis in das Siedlungsgebiet ziehen.

Ergänzt wird die Lärmbetrachtung durch den Eisenbahnlärm. Der Eisenbahnlärm gibt an, wie hoch die Lärmbelastung durch den Zugverkehr ist. In und Abbildung 38 sind die tatsächlichen Emissionen, für eine Tagesperiode ermittelt, dargestellt. Es wird ersichtlich, dass die Lärmbelastung im Siedlungsbereich generell geringer als in der offenen Landschaft ist.



Abbildung 37: Strassenlärmbelastung, Stand 2015; 2022 (Bundesamt für Umwelt; Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, Darstellung bauchplan)

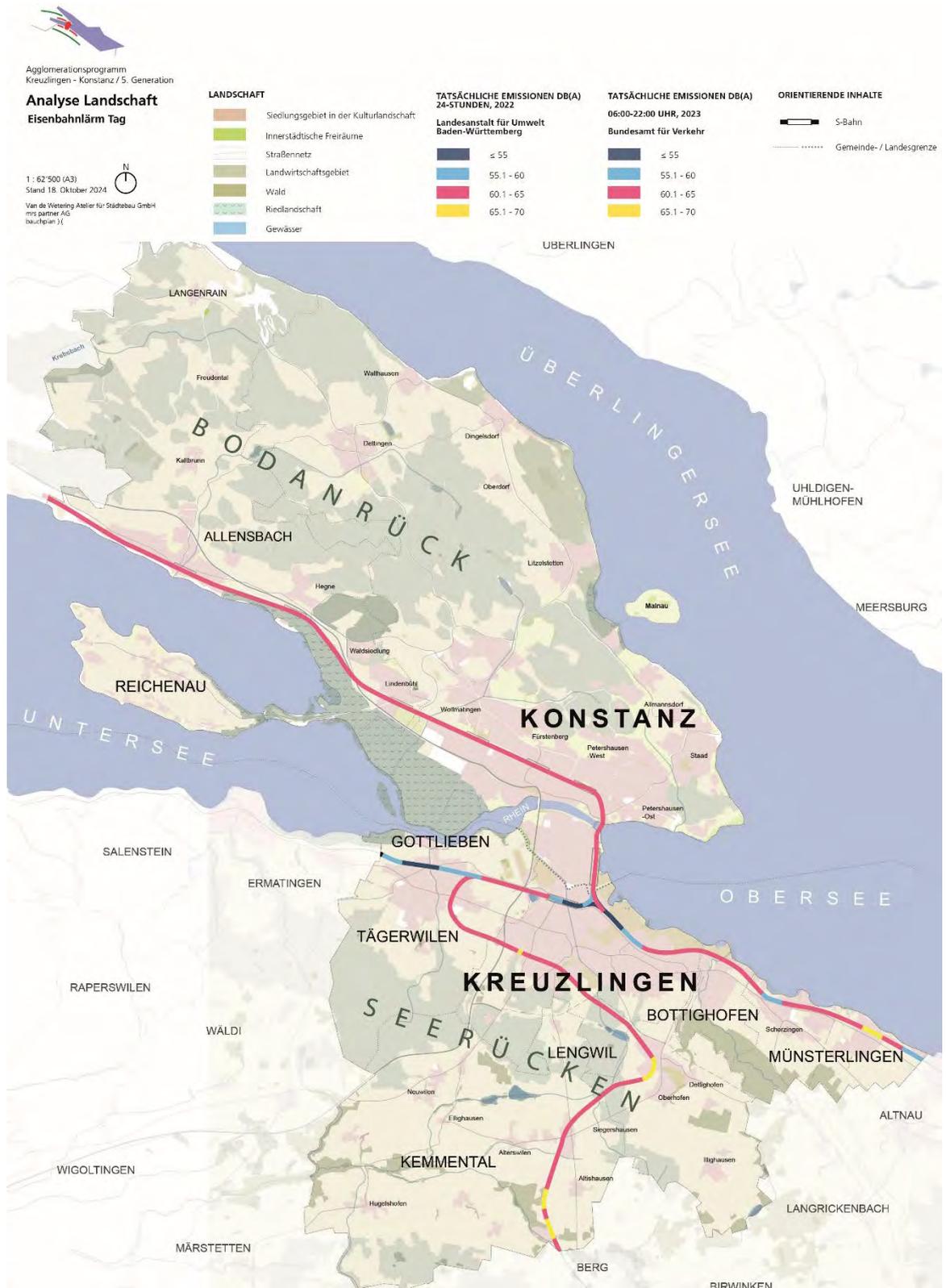


Abbildung 38: Eisenbahnlärm, Stand 2023; 2022 (Bundesamt für Umwelt; Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, Darstellung bauchplan)

Luftschadstoffbelastung Stickstoffdioxid (NO₂)

Stickstoffdioxid entsteht durch die Verbrennung von fossilen Brennstoffen etwa im Strassen- und im Luftverkehr, in der Industrie und Gewerbe, in Haushalten sowie in der Land- und Forstwirtschaft. Hauptemittent von NO₂ ist jedoch der Verkehrssektor. Besonders von NO₂ betroffen, sind frequentierte Verkehrsachsen im städtischen Raum sowie Autobahnstandorte. Eine geschlossene Bebauungsstruktur verhindert Durchlüftung, was zu höheren Luftbelastungen führt.

Stickstoffdioxid kann sich gesundheitsschädlich auswirken. Es fördert Atemwegserkrankungen, schwächt die physische Abwehrfunktion, ist eine Vorläufersubstanz von Ozon und erhöht den Stickstoffeintrag in Boden und Gewässern. Der Jahresmittel-Grenzwert beträgt 30 µg/m³. In den letzten 20 Jahren lässt sich eine Reduktion der NO₂-Belastungen in der Ostschweiz verzeichnen.

In der Abbildung 39 werden die NO₂-Belastungen für die gesamte Agglomeration dargestellt. Aufgrund unterschiedlicher Datengrundlage des Kantons Thurgau und des Bundeslandes Baden-Württemberg, lässt sich keine einheitliche Darstellung der NO₂-Belastung zeigen. Sie unterscheiden sich zum einen in einer unterschiedlichen Auflösung (Thurgau: 100 x 100 Meter-Raster, Baden-Württemberg: 500 x 500 Meter), zum anderen sind sie in unterschiedlich skaliert. Trotz der Unterschiede lassen sich allgemeine Aussagen zur gesamten Agglomeration treffen. Im Siedlungsgebiet liegt die NO₂-Belastung höher als in der freien Landschaft. Besonders in Konstanz fällt die vergleichsweise hohe Belastung in der Kernstadt auf. Als Ursache für die räumliche Konzentration kann das hohe Verkehrsaufkommen und die höhere bauliche Dichte angeführt werden. Darüber hinaus lässt sich aufgrund der feineren Auflösung auf Schweizer Seite wichtige Verkehrsachsen ablesen. Auch hier ist das hohe Verkehrsaufkommen ursächlich für die hohe NO₂-Belastung. Bewohnende entlang dieser Strassen sind dementsprechend besonders stark durch Stickstoffoxide gefährdet.

Luftschadstoffbelastung Feinstaub (PM₁₀)

Unter Feinstaub werden verschiedene natürliche als auch von Menschen verursachte Partikel zusammengefasst. Sie haben unterschiedliche Zusammensetzungen, Ursprünge und Wirkungen. Feinstaub wird beispielsweise durch Verkehr, Feuerungen, Landwirtschaft, Industrie und Gewerbe verursacht. Der Verkehr trägt wesentlich zu Feinstaubbelastung bei.

Feinstaubbelastungen können sich negativ auf die Gesundheit auswirken. Sie stehen im Zusammenhang mit Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen.

Auch die PM10-Belastungen haben in den letzten 20 Jahren in der Ostschweiz relativ kontinuierlich abgenommen. Als Ursache dafür sind geringere Emissionen in Industrie, Verkehr und den privaten Haushalten auszumachen. Der Jahresmittel-Grenzwert von PM10 beträgt 20 µg/m³.

Die Feinstaubbelastung in der Agglomeration wird in Abbildung 40 dargestellt. Auch hier ist die Vergleichbarkeit aufgrund unterschiedlicher Datengrundlage eingeschränkt. Es lässt sich festhalten, dass es keine Überschreitungen der Jahresmittel-Grenzwerte gibt. Insgesamt ist die Belastung im Siedlungsgebiet höher als in der freien Landschaft. Ursachen dafür können die höhere Verkehrs-, Gewerbe- und Haushaltsdichte sowie der geringere Luftaustausch sein.



Abbildung 40: Feinstaub (PM10), Stand 2020; 2016 (Amt für Umwelt Thurgau; Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg)

Wasserverfügbarkeit

Der Klimawandel wirkt sich auf die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz aus. Im Kanton Thurgau wurden seit 1964 bereits folgende Veränderungen gemessen: Die durchschnittliche Temperatur ist um 1.9 °C gestiegen, die Anzahl der Hitzetage und die Vegetationsperiode hat zugenommen und es gibt 20 % mehr intensiven örtlichen Starkniederschlag. Diese Änderungen wirken sich negativ auf die Landwirtschaft, die Wälder sowie die Biodiversität aus und stellen eine generelle Herausforderung für die Raumentwicklung dar.

Eine der wesentlichen Folgen des Klimawandels sind die Zunahme an trockenen Sommer. Durch ausbleibenden Niederschlag können Feuchtgebiete, kleine Flüsse und Bäche trockenfallen und erhöhte Wasserentnahme kann zu Wasserknappheit führen. Es wird prognostiziert, dass es bis 2085 im Kanton Thurgau während niederschlagsarmen Jahren regional zu Wasserknappheit kommt. Dies lässt sich in der Abbildung 41 nachvollziehen, in der die Bilanz zwischen Wasserdargebot und Verbrauch in unterschiedlichen Zeiträumen dargestellt ist. Es ist zu erkennen, dass im Zeitraum von 2070-2099 besonders der Bodenseeraum eine negative Bilanz aufweist und es zu einem Mangel an Wasser kommen wird.

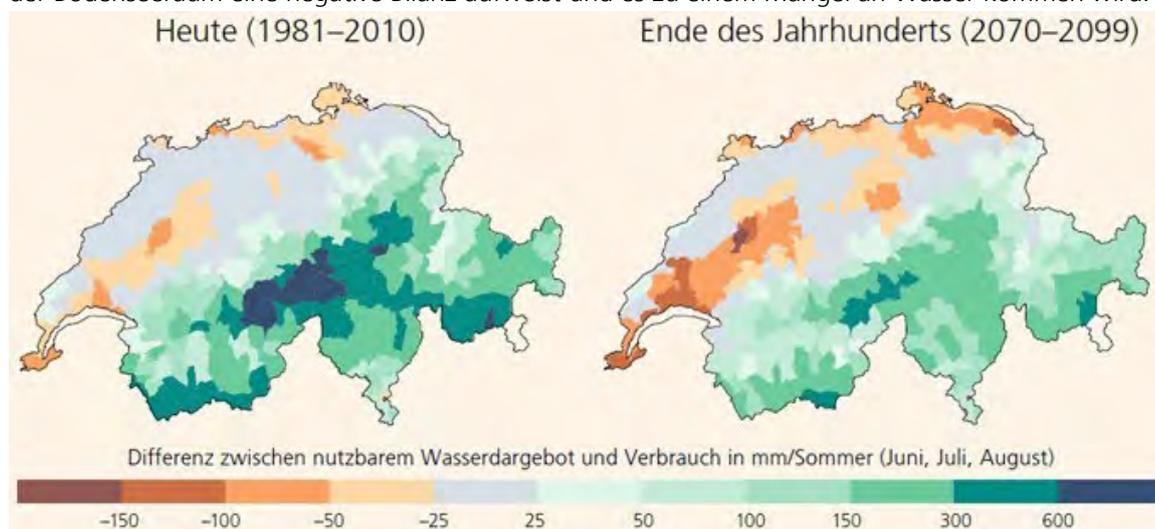


Abbildung 41: Bilanz Wasserdargebot und -verbrauch, Stand 2021, (Amt für Umwelt Thurgau)

Um die Auswirkungen des Klimawandels in der Agglomeration zu quantifizieren, ist in Abbildung 42 die Wasserverfügbarkeit für Pflanzen für den Schweizer Teil der Agglomeration dargestellt. Sie wird durch das Verhältnis von der aktuellen durch die potenzielle Evapotranspiration bestimmt. Liegt der Wert unter 0,80 (ET_a/ET_p) wird die Vegetation durch Trockenheit beeinträchtigt und Pflanzen stellen ihre Photosyntheseleistungen aufgrund mangelnden Wassers ein. Mitunter kann sich die räumliche Verteilung der Werte je nach Jahr stark unterscheiden. Es ist aber festzuhalten, dass die gelbe und magentafarbenen Bereiche seit 1981 häufiger auftreten und sich tendenziell ausdehnen. Zusammenfassend heisst dies, dass die Wasserverfügbarkeit für Pflanzen abnimmt und diese immer häufiger durch Trockenheit beeinträchtigt werden.

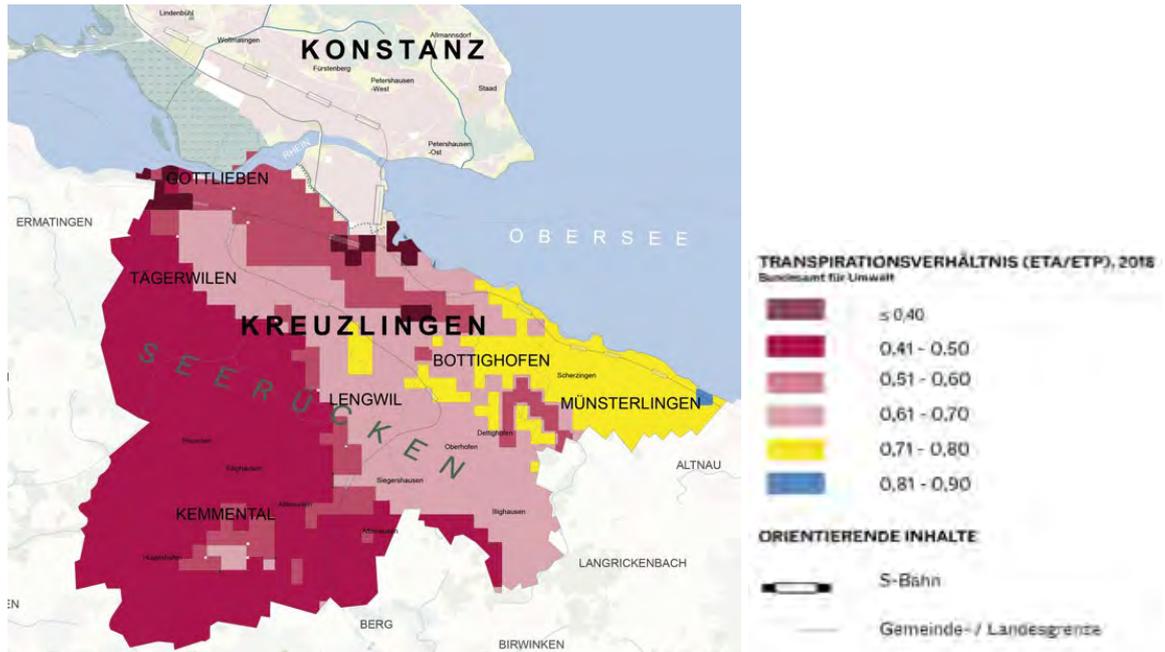


Abbildung 42: Wasserverfügbarkeit für Pflanzen, Stand 2018 (Bundesamt für Umwelt)

2.8. Verkehrsverhalten

2.8.1. Gesamtverkehr

Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr

Eine Analyse im Rahmen des AP2G Kreuzlingen-Konstanz ergab, dass knapp drei Viertel des gesamten Verkehrs innerhalb des Agglomerationsraumes der Binnenverkehr (72 %) ausmacht. Ein weiteres Viertel entfällt auf den Quell- und Zielverkehr (26%), während der Durchgangsverkehr mit lediglich 2 % einen kaum relevanten Anteil am Verkehrsaufkommen im Agglomerationsperimeter ausmacht. Der grösste Teil des Verkehrsaufkommens in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz ist demnach hausgemacht¹⁷.

Modal-Split

In Abbildung 43 ist der Modal-Split für die Stadt Konstanz, die Gemeinden Kreuzlingen und Bottighofen, und den gesamten Schweizer Teil der Agglomeration Kreuzlingen dargestellt. Bei der Interpretation der Zahlen ist zu beachten, dass diese sich – bedingt durch die verfügbaren Grundlagen – im Fall von Konstanz auf das Stadtgebiet Konstanz und im Fall der Agglomeration auf den Schweizer Teil der Agglomeration beziehen. Daraus erklärt sich beispielsweise unmittelbar die grosse Differenz zwischen den Summen der Tagesdistanz, die für die Agglomeration Kreuzlingen mit 32,2 km um fast 50 % höher liegt als für Konstanz mit 18,5 km. Dennoch ist auch die Summe der Tagesdistanz in Kreuzlingen/Bottighofen um 10 km höher als diejenige in Konstanz. Kürzere Wege begünstigen sogenannte langsamere Verkehrsmittel, weshalb sich damit zumindest auch ein Teil des massiv höheren Anteils des Fuss- und Veloverkehrs in Konstanz erklärt. Im Vergleich mit Kreuzlingen/Bottighofen ist der Anteil jedoch ebenfalls markant höher. Die Einwohnenden von Konstanz legen 37% ihrer Wege per Velo zurück.¹⁸ Damit benutzt die Wohnbevölkerung von Konstanz rund doppelt so oft das Velo als Hauptverkehrsmittel gegenüber der Bevölkerung in Schweizer Städten mit hohem Veloanteil (Basel 21 %,

¹⁷ Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz 2024

¹⁸ Quelle: Mobilität in Städten, SrV 2023, Mobilitätssteckbrief für Konstanz, Technische Universität Dresden

Bern 19 %, Winterthur 16 %) ¹⁹. Den ÖV benutzt die Bevölkerung von Konstanz für ihre Wege rund ein Drittel mehr als die Bevölkerung von Kreuzlingen und Bottighofen (gemessen an Anzahl Wegen wie auch an der Tagesdistanz). Das Auto wird durch die Bevölkerung auf der Schweizer Seite der Agglomeration mehr als doppelt so oft als Hauptverkehrsmittel für ihre Wege benutzt (53 % resp. 52 % aller Wege mit MIV) als durch die Bevölkerung von Konstanz (23% aller Wege mit MIV).

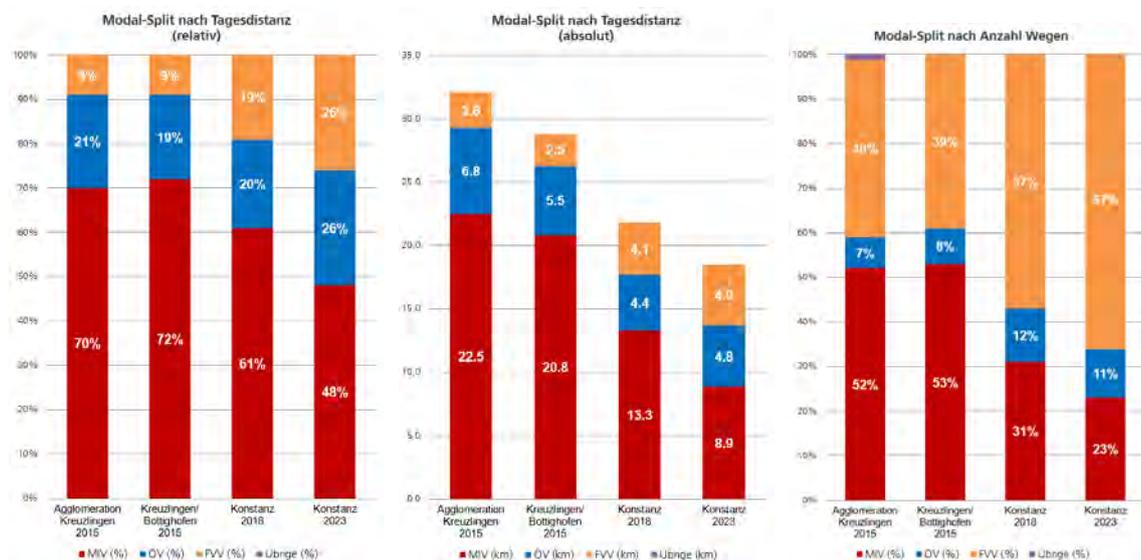


Abbildung 43: Modal-Split nach Tagesdistanz und Anzahl Wegen für Konstanz (Gesamtverkehr; Mobilität in Städten 2018 und 2023) sowie die Schweizer Seite der Agglomeration Kreuzlingen (Mikrozensus 2015)

Zum Mobilitätsverhalten im Konstanzer Umland (Gemeinden Allensbach und Reichenau), liegen keine aktuellen Daten vor. ²⁰ Gestützt auf eine ältere Studie von Socialdata (1995/96) ist zu vermuten, dass sich der Anteil des MIV am Modal-Split jenem des Schweizer Teils der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz annähert, d.h. bezogen auf die Anzahl Wege in der Grössenordnung von 50% liegt, und dass auch die Tagesdistanzen gegenüber jenen der Stadt Konstanz deutlich länger sind. Da die Stadt Konstanz die anderen beiden Gemeinden im Perimeter bevölkerungsmässig um den Faktor 7 übertrifft, dürften allerdings die Verschiebungen bei einer Modal-Split-Gesamtbeachtung lediglich einige wenige Prozentpunkte betragen. ¹⁷

MOCA-Indikator «Anteil des MIV, gemessen an der Tagesdistanz»

	Anteil des motorisierten Individualverkehrs gemessen an der Tagesdistanz		
	2021	2015	2010
Agglo Kreuzlingen-Konstanz	76.0%	70.0%	73.7%
Agglo St. Gallen-Bodensee	66.5%	61.2%	63.1%
Mittel-grosse Agglomerationen	69.4%	65.7%	66.0%
Alle Agglomerationen	70.3%	66.0%	66.4%

Tabelle 13: MOCA-Indikator «Anteil des MIV, gemessen an der Tagesdistanz» (2010, 2015, 2021)

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Im Zeitraum von 2010 bis 2015 hatte der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr (bezogen auf die Tagesdistanz) im Schnitt aller Agglomerationen wie auch in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz (CH-Teil) abgenommen. Zwischen den Jahren 2015 und 2021 hat der MIV-Anteil in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz (CH-Teil) um 6% zugenommen. Eine ähnliche

¹⁹ Quelle: Städtevergleich Mobilität 2021, Abbildung 20, [Städtekonferenz Mobilität](#)

²⁰ Der Landkreis Konstanz erhebt neu seit dem Jahr 2023 den Modal-Split. Die Auswertungen der Erhebung liegen zum Erarbeitungszeitpunkt dieses Berichtes noch nicht vor.

Entwicklung ist auch in vergleichbar grossen Agglomerationen sowie bei allen Agglomerationen zu beobachten. Die Ergebnisse 2021 sind jedoch durch die Covid-19-Pandemie beeinflusst worden. Die Pandemie hat sich auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ausgewirkt, was eine Interpretation der Daten sowie ein Vergleich mit anderen Zeiträumen erschwert.

Zu beachten ist, dass sich die Werte der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz gemäss Tabelle 13 ausschliesslich auf den Schweizer Teil der Agglomeration beziehen. Die Bevölkerung von Konstanz benutzte das Auto im Jahr 2023 für 48% ihrer zurückgelegten Distanzen¹⁸, womit der MIV auch bezogen auf die Verkehrsleistung durch die Bevölkerung auf deutscher Seite der Agglomeration deutlich weniger benutzt wird als im Schweizer Teil der Agglomeration.

Fahrzeugbesitz

Die unterschiedliche Rolle der verschiedenen Verkehrsmittel respektive die Wichtigkeit des Velos in der Stadt Konstanz widerspiegelt sich auch im Fahrzeugbesitz (Abbildung 44). Während in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz auf Schweizer Seite ein Haushalt im Schnitt über 1,2 Auto sowie knapp 1,7 Velo¹⁷ verfügt, verfügt ein Haushalt in der Stadt Konstanz über weniger als 1 Auto sowie 2.2 Velos.¹⁸

3

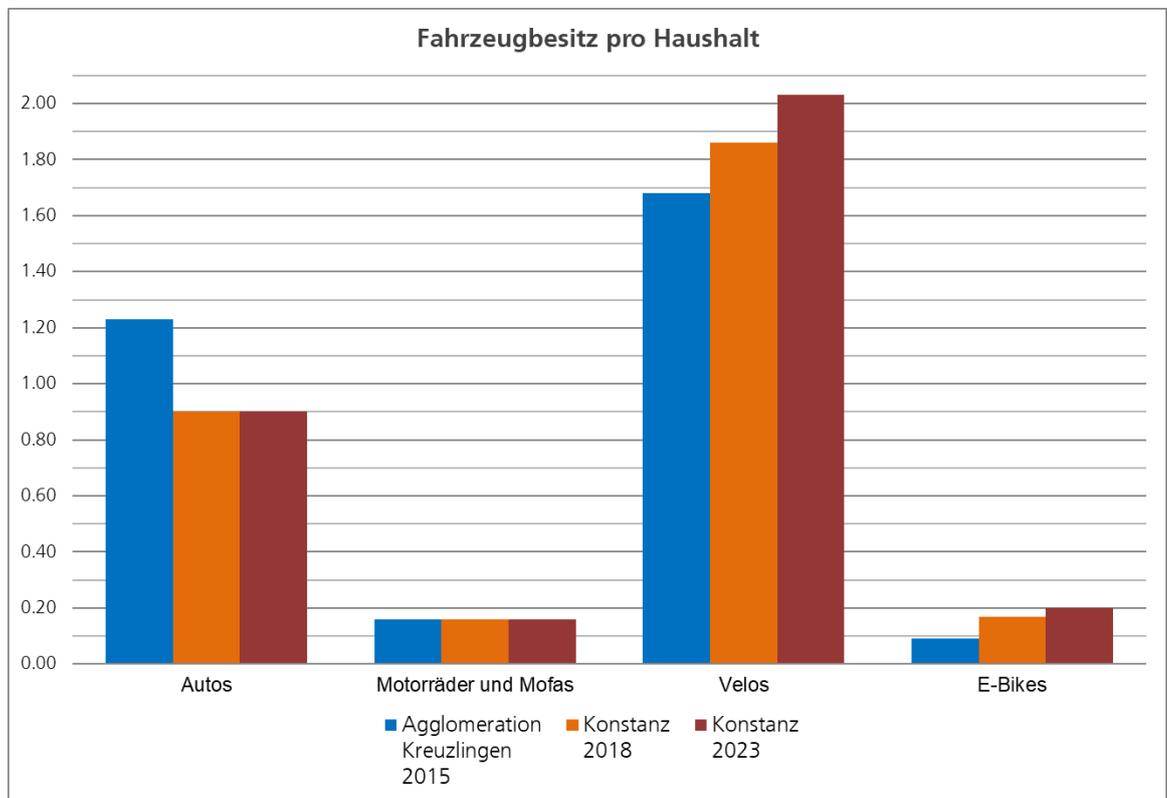


Abbildung 44: Fahrzeugbesitz pro Haushalt (Mikrozensus 2015; Mobilität in Städten, SrV 2018/2023)

Motorisierungsgrad

Die Erhebung der Anzahl Fahrzeuge pro 1'000 Einwohner zeigt einen in Kreuzlingen deutlich höheren Motorisierungsgrad im Vergleich mit Konstanz. Dies korrespondiert auch mit dem deutlich höheren MIV-Anteil in Kreuzlingen. Der absolute Fahrzeugbestand beträgt in Konstanz (36'100 Fzg.) allerdings das Dreifache gegenüber jenem von Kreuzlingen (12'700 Fzg.). Dargestellt ist auch ein Vergleich mit anderen Schweizer Städten mit ähnlicher Grösse wie Kreuzlingen (Frauenfeld, Aarau, Bülach) sowie Konstanz (Winterthur). Baar und Riehen sind Kleinstädte gleicher Grössenordnung, die funktional ähnlich wie Kreuzlingen eng mit einer grösseren Stadt verknüpft sind (Zug resp. Basel).

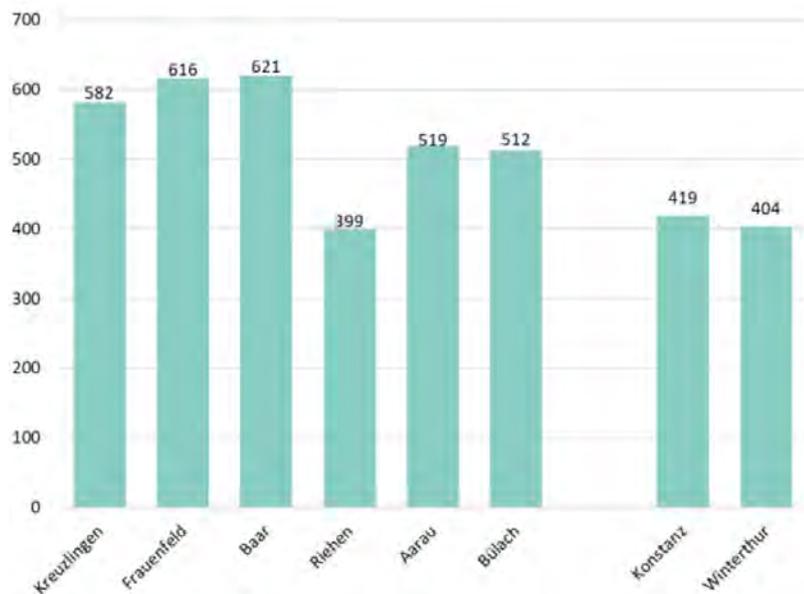


Abbildung 45: Anzahl Personenwagen auf 1'000 Einwohner 2018

(Quelle: BFS CH und Referat Oberbürgermeister - Statistik und Steuerungsunterstützung)

2.8.2. Grenzquerender Verkehr

Der grenzquerende Verkehr ist ein Indikator für die alltäglichen Verflechtungen innerhalb des Perimeters über die Landesgrenze hinweg. Er ist geprägt vom werktäglichen Pendelverkehr vorwiegend von Konstanz nach Kreuzlingen und Umgebung sowie vom vorwiegend samstäglichen Einkaufs- und Freizeitverkehr in Richtung Konstanz.

Während die Verkehrssituation innerhalb des Stadtgebietes von Konstanz im Normalfall als zufriedenstellend beurteilt werden kann, kommt es an Samstagen und Brückentagen, den sogenannten Spitzentagen²¹, zu Staus vor allem auf Kreuzlinger Seite, sowie zu langen Wartezeiten vor den Parkieranlagen der Innenstadt und Parksuchverkehr im linksrheinischen Stadtgebiet. An solchen Spitzentagen wäre das Konstanzer Strassennetz insbesondere linksrheinisch (Schnetztor mit zuführender Grenzbachstrasse, der Altstadttring mit Bodanstrasse und Konzilstrasse, der Knotenpunkt mit der Hafenstrasse), aber auch die alte Rheinbrücke vollständig überlastet, wenn die Stadt Konstanz den MIV in der linksrheinischen Innenstadt nicht durch den Einsatz von Verkehrskadetten (Initiative des Stadtmarketings) regeln würde. Somit werden die Rettungssicherheit gewährleistet und die Pünktlichkeit des Stadtbusverkehrs weitgehend gewährleistet.

Im Rahmen des Masterplans Mobilität 2020+ wurde ein integriertes Verkehrskonzept und als Bestandteil davon die «Umgestaltung MIV Hauptnetz» auf der Strecke Zoll Emmishofer Tor / Grenzbachstrasse / Europastrasse / Schänzlebrücke erarbeitet, dessen Kernelement ein Staumanagement an Spitzentagen darstellt. Damit soll künftig die manuelle Regelung durch die Verkehrskadetten abgelöst werden. Hierfür wurde im Juli 2020 die "Mobilitätsstrategie autofreie Innenstadt" beschlossen. Diese besteht aus einer Verbesserung des Stadtbusverkehrs und der nachhaltigen Mobilitätsangebote sowie Parkraummanagement, digitalem Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement.

In den folgenden Abbildungen sind die Schätzungen des grenzquerenden Verkehrs im DTV in Anzahl Personenfahrten für verschiedene Perimeter dargestellt. Für die Anteile der Ziel- und Quellverkehre wurde die MIV-Quell-Ziel-Untersuchung Konstanz 2019 verwendet. Da es sich um 4h-Werte handelt, wurden sie mittels Ganglinien der Dauerzähler auf Schweizer Seite auf Tageswerte (DTV) hochgerechnet. Die Werte für den ÖV stammen aus dem Verkehrsmodell Konstanz und wurden mit den Frequenzerhebungen 2019 von SBB und Turbo abgeglichen; sie dürfen keinesfalls als Erhebung, sondern müssen als grobe Schätzung verstanden werden. Das Verkehrsmodell Konstanz wurde zudem für die

²¹ Neben den Samstagen generell und den Brückentagen zwischen einem Feiertag und dem folgenden Wochenende gelten die Adventszeit sowie die Sommerferienmonate als Spitzentage.

Plausibilisierung der hochgerechneten MIV-Querschnittswerte an den Grenzübergängen verwendet. Für den FVV liegen keine Angaben vor; er hat vor allem im Lokalverkehr zwischen Kreuzlingen und Konstanz eine gewisse Bedeutung.

Beim grenzquerenden Ziel- und Quellverkehr zwischen den unmittelbaren Nachbarn werden nur jene Wege betrachtet, die in Konstanz beginnen und in Kreuzlingen und Tägerwilen enden oder umgekehrt (Abbildung 46). Es erstaunt der vergleichsweise hohe Wert zwischen Tägerwilen und Konstanz, der wohl mit dem Arbeitsplatzangebot in Tägerwilen zusammenhängen dürfte. Der Verkehr zwischen Konstanz und Kreuzlingen benutzt vor allem den Emmishofer Zoll, jener nach Tägerwilen den Tägerwiler Zoll; der Grenzübergang an der Autobahn hat für diese beiden Beziehungen untergeordnete Bedeutung.

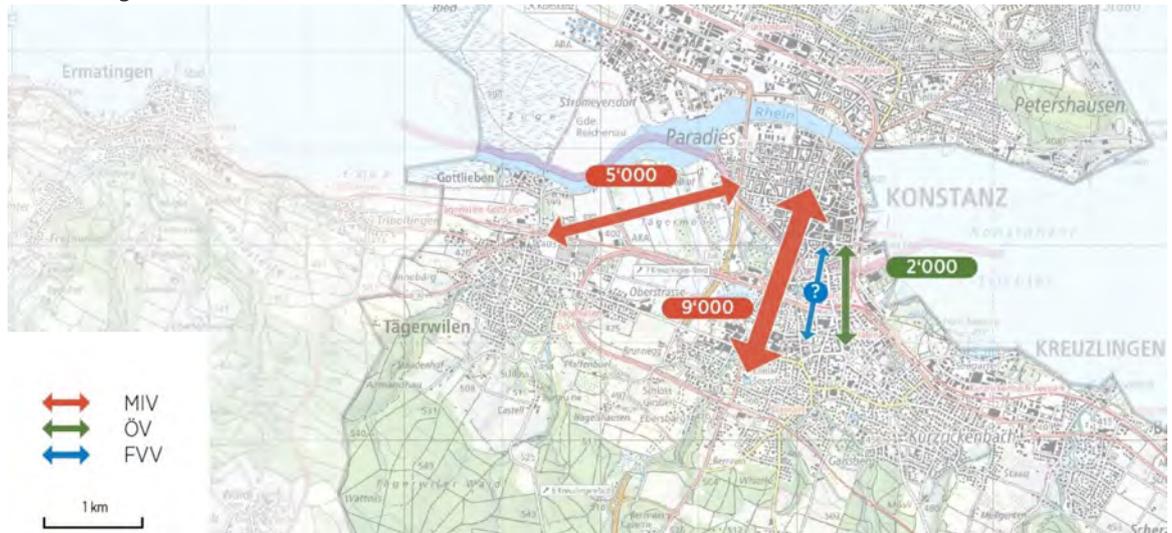


Abbildung 46: Schätzung des grenzquerenden Ziel- und Quellverkehrs zwischen den unmittelbaren Nachbarn beidseits der Grenze, Konstanz, Kreuzlingen und Tägerwilen (DTV in Personenfahrten)
Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz, 26.08.2024, EBP

In Abbildung 47 ist der gesamte grenzquerende Ziel- und Quellverkehr nach Kreuzlingen und Tägerwilen abgebildet, d.h. auch jener von und nach ausserhalb der Stadtgrenze Konstanz. Die zusätzlich 3'000 Personenwege von und nach Kreuzlingen resp. 1'000 von und nach Tägerwilen sind bezüglich Stadtgebiet Konstanz Durchgangsverkehr. Es dürfte sich hierbei vorwiegend um Grenzgänger handeln.

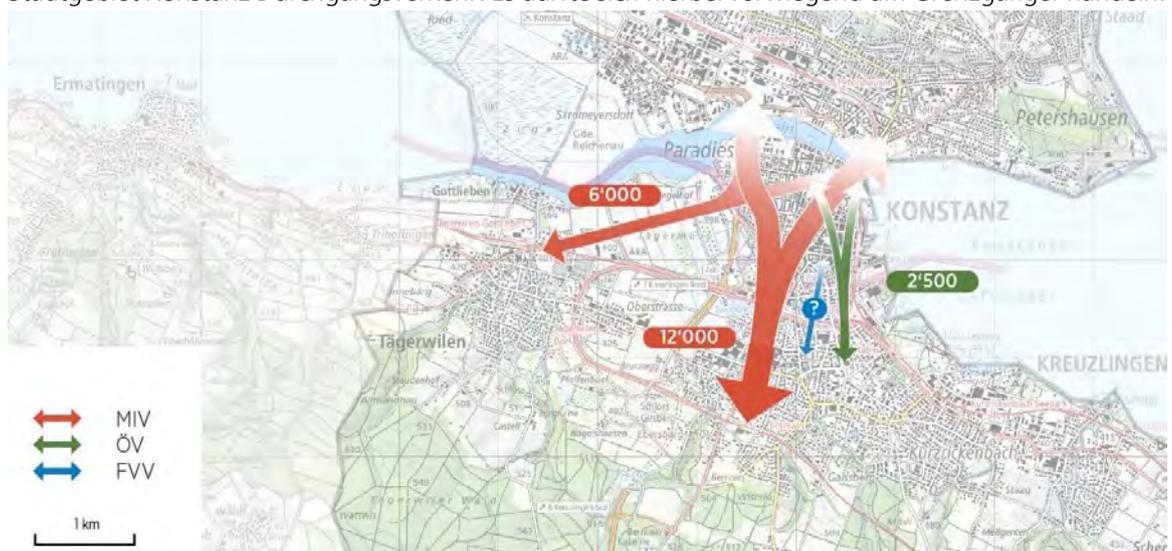


Abbildung 47: Schätzung des grenzquerenden Ziel- und Quellverkehrs nach Kreuzlingen und Tägerwilen (DTV in Personenfahrten). Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz, 26.08.2024, EBP

Abbildung 48 zeigt schliesslich das Pendant für Konstanz; die Wege im MIV sind nach den drei Grenzübergängen aufgeschlüsselt. Der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs über den Autobahnzoll entspricht

einer Aufteilung zwischen Ziel- und Quellverkehr und Durchgangsverkehr bezogen auf das Gemeindegebiet von Konstanz von 80:20. Bei den täglich rund 55'000 Personenfahrten von und nach Konstanz ist der Einkaufsverkehr der Schweizer genauso enthalten wie jener der deutschen Grenzgänger zu ihrem Arbeitsplatz in der Schweiz.

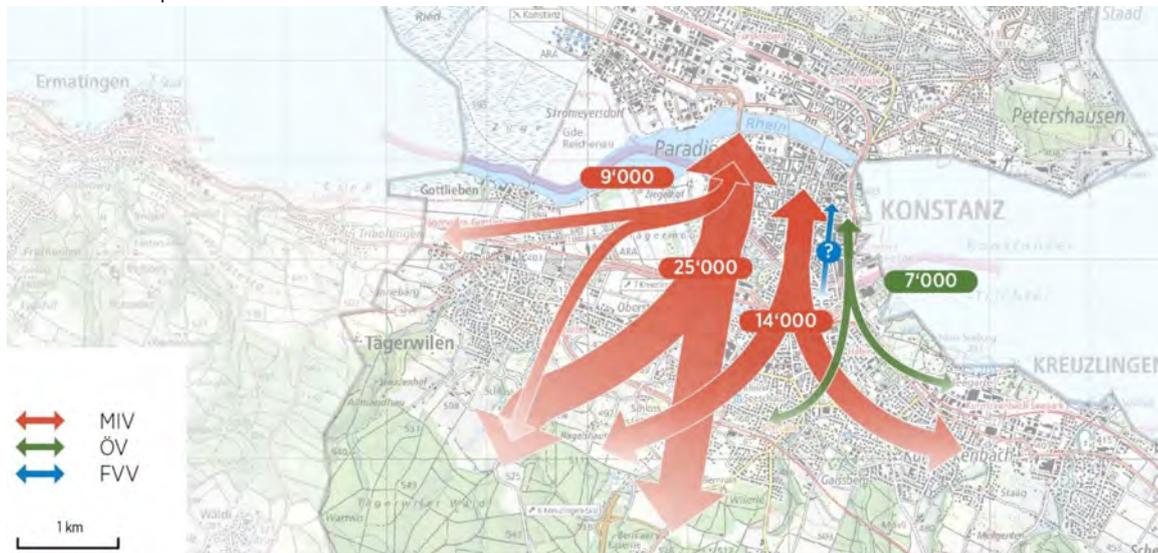


Abbildung 48: Schätzung des grenzquerenden Ziel- und Quellverkehrs nach Konstanz (DTV in Personenfahrten). Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz, 26.08.2024, EBP

In Konstanz liegen die Ziele und Quellen des grenzquerenden Verkehrs rund zur Hälfte in der Innenstadt links des Rheins; beim Verkehr über den Emmishofer Zoll sind es etwas mehr, bei jenem über den Tägerwiler Zoll etwas weniger als 50%. Die Datenbasis für die Gemeinschaftszollanlage an der A7 ist zu schwach für eine diesbezügliche Aussage, tendenziell dürfte sich der Verkehr aber auch je zur Hälfte auf die beiden Rheinseiten verteilen.²²

Generell ist festzuhalten, dass der MIV den grenzquerenden Verkehr deutlich dominiert und damit im grenzquerenden Verkehr ein grosses Verlagerungspotenzial auf andere Verkehrsarten schlummert. Diese Interpretation wird von der Potenzialanalyse ÖV Kanton Thurgau²³ bestätigt, wo auf der Verbindung Kreuzlingen-Konstanz ein **grosses Potenzial zur Umlagerung des grenzquerenden Verkehrs auf den ÖV** ausgemacht wird.

Tagesganglinien Grenzübergänge Gemeinschaftszollanlage A7 und Emmishofer Zoll

In Abbildung 49 und Abbildung 50 ist die Verteilung der grenzquerenden Verkehrsmengen über den Tag für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV), den durchschnittlichen werktägliche Verkehr (DWV) sowie den durchschnittlichen Samstagsverkehr (DVSa) dargestellt.

²² Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz, 26.08.2024, EBP
²³ Potenzialanalyse ÖV Kanton Thurgau, Bericht 27.4.2023, Seite 21, metron

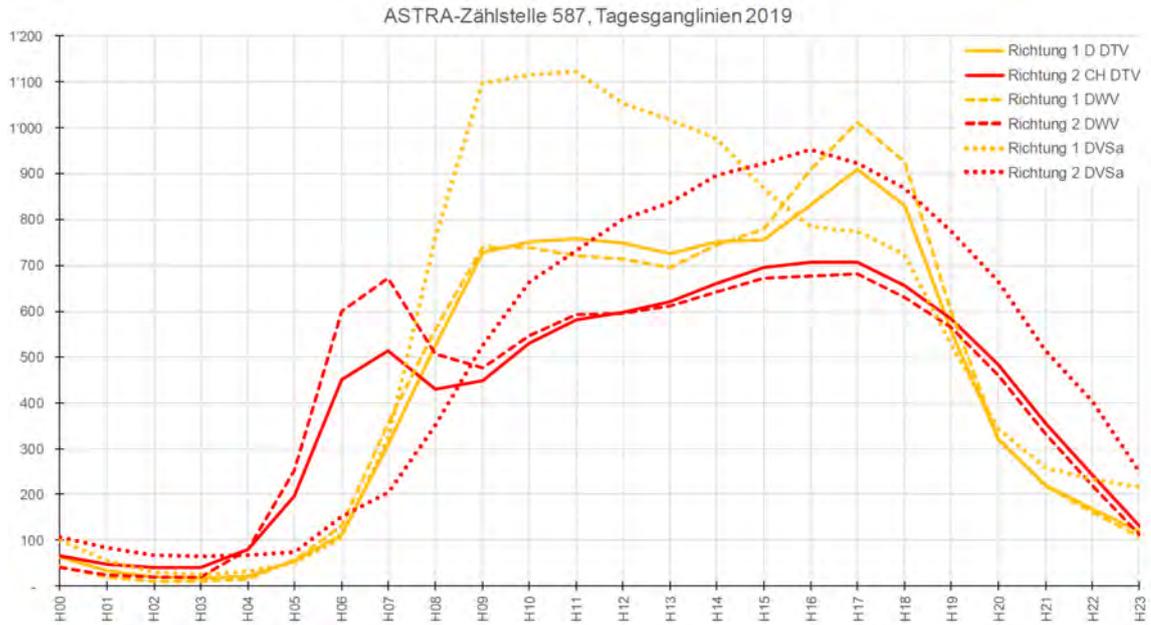


Abbildung 49: Tagesganglinien 2019 ASTRA-Zählstelle 587, Grenzübergang Kreuzlingen A7
 (Richtung 1 gelb = Richtung Konstanz, Richtung 2 rot = Richtung Kreuzlingen)
 Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz, 26.08.2024, EBP

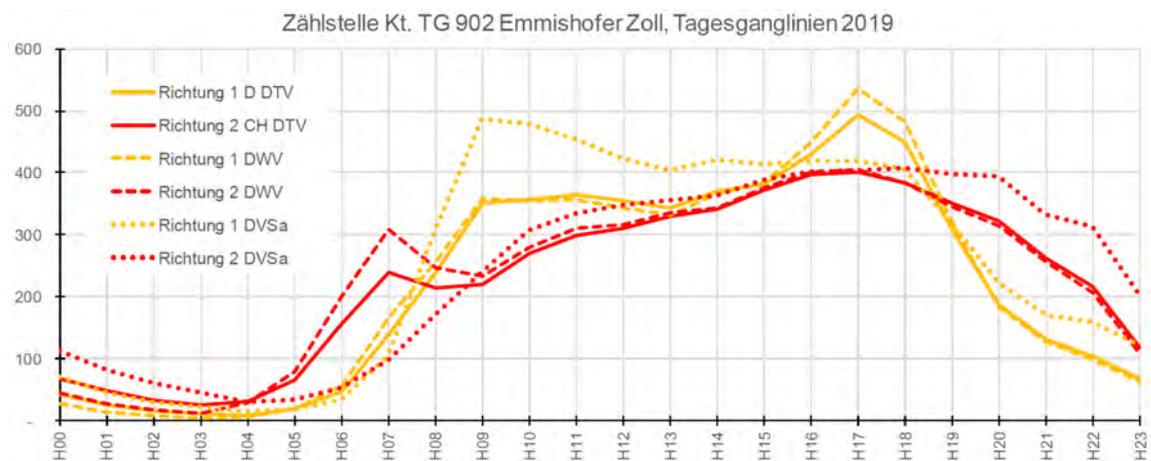


Abbildung 50: Tagesganglinien 2019 Zählstelle Kt. TG 902 Emmishofer Zoll
 (Richtung 1 gelb = Richtung Konstanz, Richtung 2 rot = Richtung Kreuzlingen)
 Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz, 26.08.2024, EBP

Die Tagesganglinien lassen folgende Schlüsse zu:

- Der Pendlerverkehr wird klar durch die Grenzgänger in die Schweiz dominiert, im DWV sind die charakteristische Morgenspitze in Richtung Schweiz und die Abendspitze Richtung Deutschland klar zu erkennen. In umgekehrter Richtung ist dagegen kein Grenzgängerverkehr zu erkennen.
- Der flachere morgendliche Anstieg der Kurven in Fahrtrichtung Deutschland sowie der «Hügelrücken» am Abend in der Gegenrichtung sind zu einem wesentlichen Teil auf den Einkaufsverkehr zurückzuführen. Aus den Auswertungen der Befragung 2019 lässt sich der Durchgangverkehrsanteil auf der A7 bezogen auf das Gemeindegebiet von Konstanz mit etwa 20% abschätzen, am Emmishofer Zoll beträgt er etwa 12%. Der Verkehr auf den Grenzübergängen ist damit vorwiegend Ziel- und Quellverkehr von Konstanz. Ein Teil der Überhöhung der Abendspitze gegenüber der Morgenspitze an Werktagen kann mit Einkaufsverkehr erklärt werden, wobei die Abendspitze an Werktagen generell höher als die Morgenspitze ist (Überlagerung Pendel-, Freizeit- und Einkaufsverkehr).

- Die Spitze der Samstagskurve beträgt am Morgen fast das Doppelte jener von DTV und DWV. Hier dominiert klar der Einkaufsverkehr. Der wiederum langgezogene Rücken bei der Rückreise dürfte wohl darauf zurückzuführen sein, dass viele Einkäufer das durchaus als Freizeitbeschäftigung betrachten und ihren Aufenthalt mit Flanieren, Konsumation und teilweise auch mit einem Nachessen in Konstanz verlängern; die Kurve in Richtung Schweiz ist gegenüber DTV/DWV nicht nur nach oben, sondern auch um etwa eineinhalb Stunden nach rechts verschoben (spätere Rückfahrt in die Schweiz am Samstagabend).

2.8.3. Pendlermobilität

Zupendler Bezirk Kreuzlingen

Die Grenznähe des Bezirks Kreuzlingen widerspiegelt sich in den Pendlerbewegungen. So arbeiteten Ende 2019 etwa 2'700 Personen im Bezirk Kreuzlingen, die als Grenzgänger aus dem Ausland zupendeln. Sie stellten damit die mit Abstand grösste Gruppe aller Zupendler. Ansonsten pendeln in erster Linie Erwerbstätige aus den benachbarten Bezirken Weinfelden, Arbon und Frauenfeld in den Bezirk Kreuzlingen. Personen, welche im Bezirk Kreuzlingen wohnen und ausserhalb des Bezirks arbeiten, haben ihre Arbeitsstelle vor allem in den benachbarten Bezirken Weinfelden, Frauenfeld und Arbon. Ebenfalls eine beachtliche Anzahl an Erwerbstätigen arbeitet in Deutschland. Mit rund 700 Personen sind dies zwar viel weniger, als in umgekehrter Richtung über die Grenze unterwegs sind, dennoch stellen sie am viertmeisten Wegpendler aus dem Bezirk Kreuzlingen.²⁴

Bezirk Kreuzlingen: Viele Grenzgänger

Grösste Pendlerbewegungen, Bezirk Kreuzlingen, 2015–2017, in Anzahl Personen

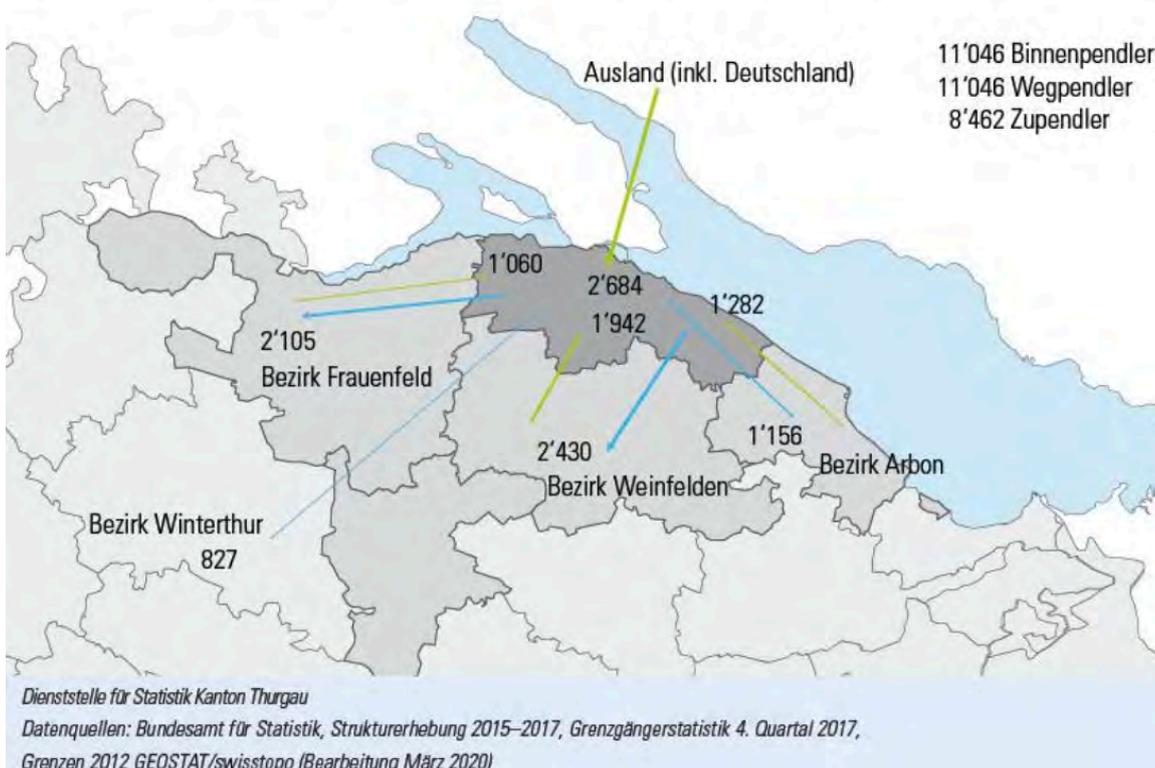


Abbildung 51: Pendlerbewegungen Bezirk Kreuzlingen in Personen, 2015 – 2017

grün = Zupendler, blau = Wegpendler (Quelle: Dienststelle Statistik Kanton Thurgau)

²⁴ Quelle: [Kanton Thurgau, Dienststelle für Statistik](#)

Binnenverkehr Schweizer Agglomerationsteil

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Pendlerbeziehungen zwischen den einzelnen Agglomerationsgemeinden der Schweiz. Ausgewertet wurden die Zu- und Wegpendler der Gemeinden Kreuzlingen, Tägerwil, Bottighofen und Münsterlingen. Die grössten Pendlerbeziehungen innerhalb des Schweizer Teils der Agglomeration finden zwischen Kreuzlingen und den anderen Gemeinden statt. Die grössten Pendlerströme verkehren zwischen Kreuzlingen und Tägerwil sowie zwischen Kreuzlingen und Münsterlingen jeweils in beide Richtungen.

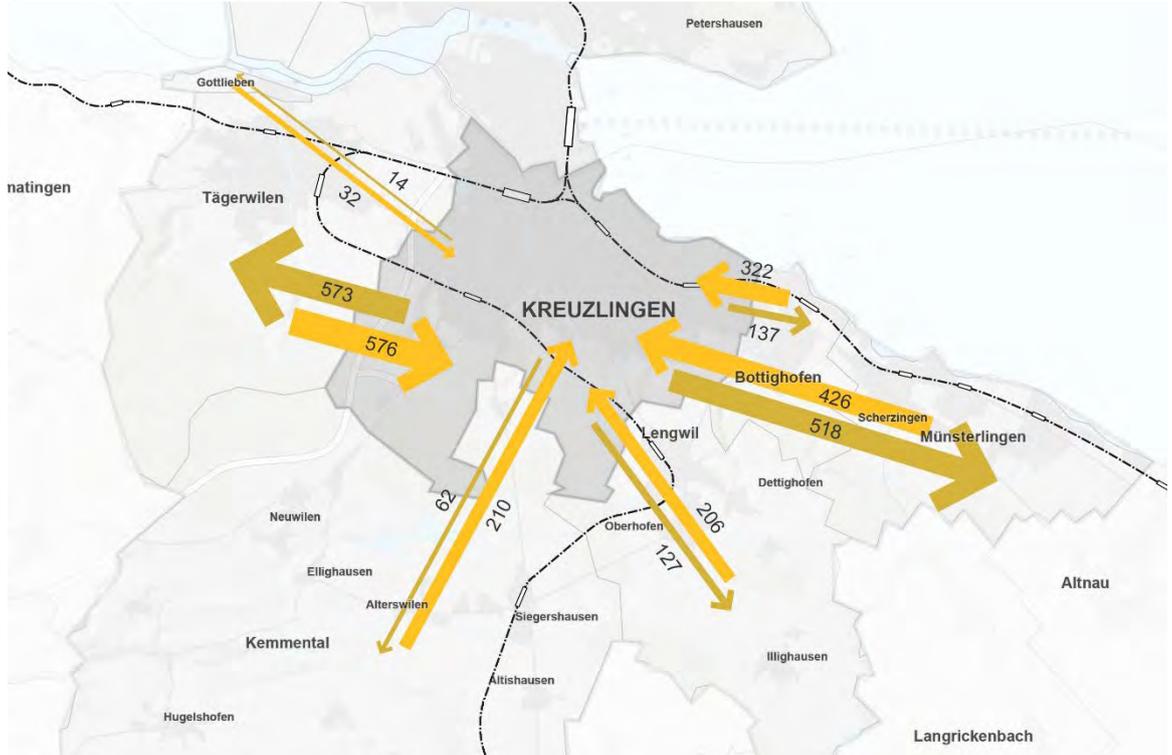


Abbildung 52: Zu- und Wegpendler 2022 Gemeinde Kreuzlingen von und nach den Schweizer Agglomerationsgemeinden (Datenquelle: Bundesamt für Statistik)

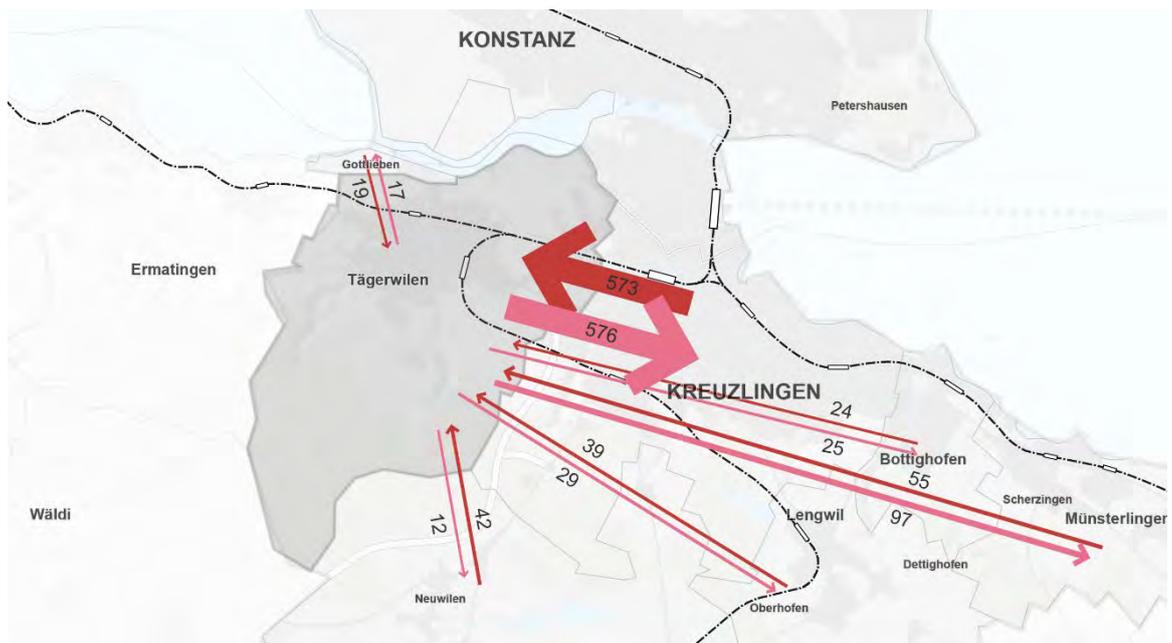


Abbildung 53: Zu- und Wegpendler 2022 Gemeinde Tägerwil von und nach den Schweizer Agglomerationsgemeinden (Datenquelle: Bundesamt für Statistik)

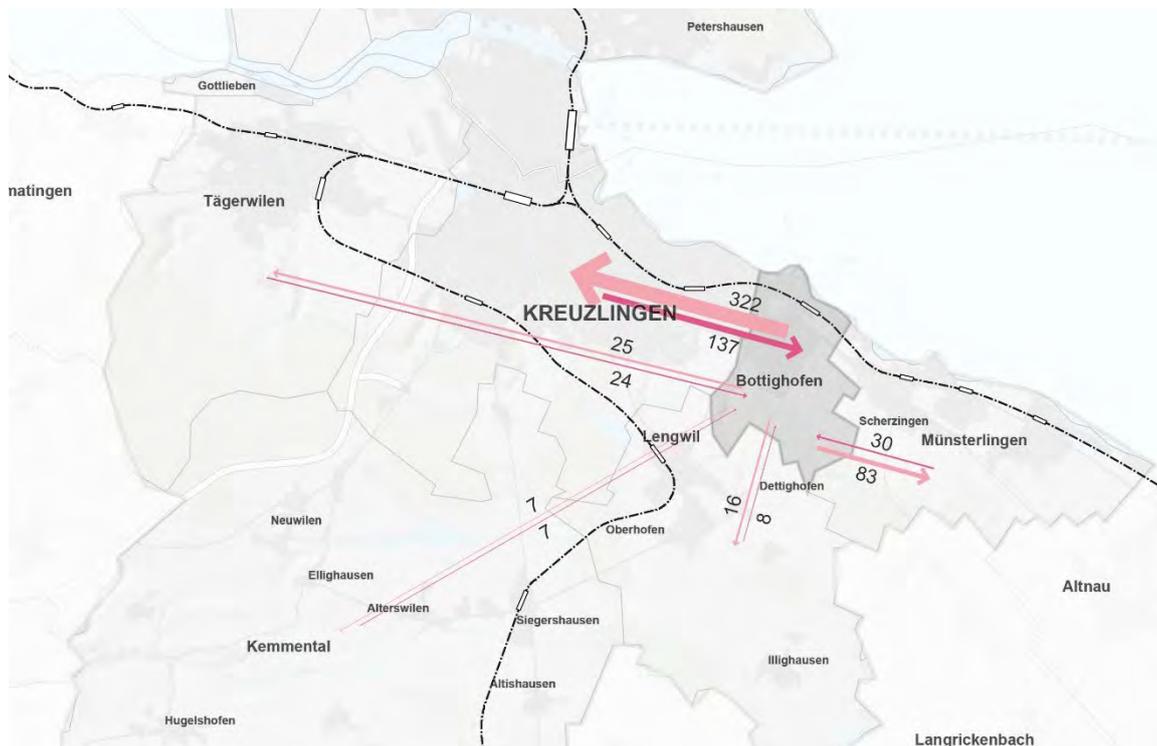


Abbildung 54: Zu- und Wegpendler 2022 Gemeinde Bottighofen von und nach den Schweizer Agglomerationsgemeinden (Datenquelle: Bundesamt für Statistik)

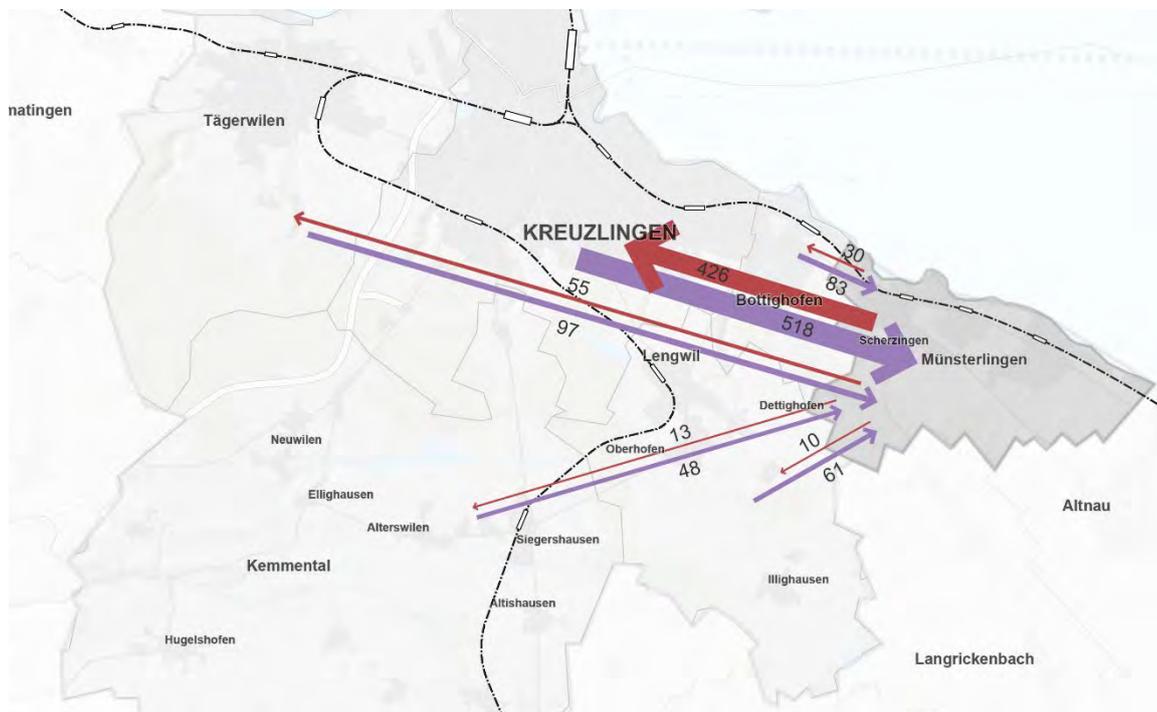


Abbildung 55: Zu- und Wegpendler 2022 Gemeinde Münsterlingen von und nach den Schweizer Agglomerationsgemeinden (Datenquelle: Bundesamt für Statistik)

2.9. Verkehrssysteme der Agglomeration

2.9.1. Struktur des Velonetzes

Im Prüfbericht des AP3G wurde die Veloförderung als eine der Stärken der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz betont. In Kreuzlingen konnte die Trennwirkung der Bahn vor allem Richtung Norden mit zusätzlichen Querungen reduziert werden. Die Velonetze sind an der Grenze aufeinander abgestimmt, die Entwicklungsgebiete auf beiden Seiten der Grenze werden systematisch in die Velonetze eingebunden. Im Bereich des Grenzbachs in Kreuzlingen gibt es Potenzial für eine bessere Anbindung an das Konstanzer Netz.

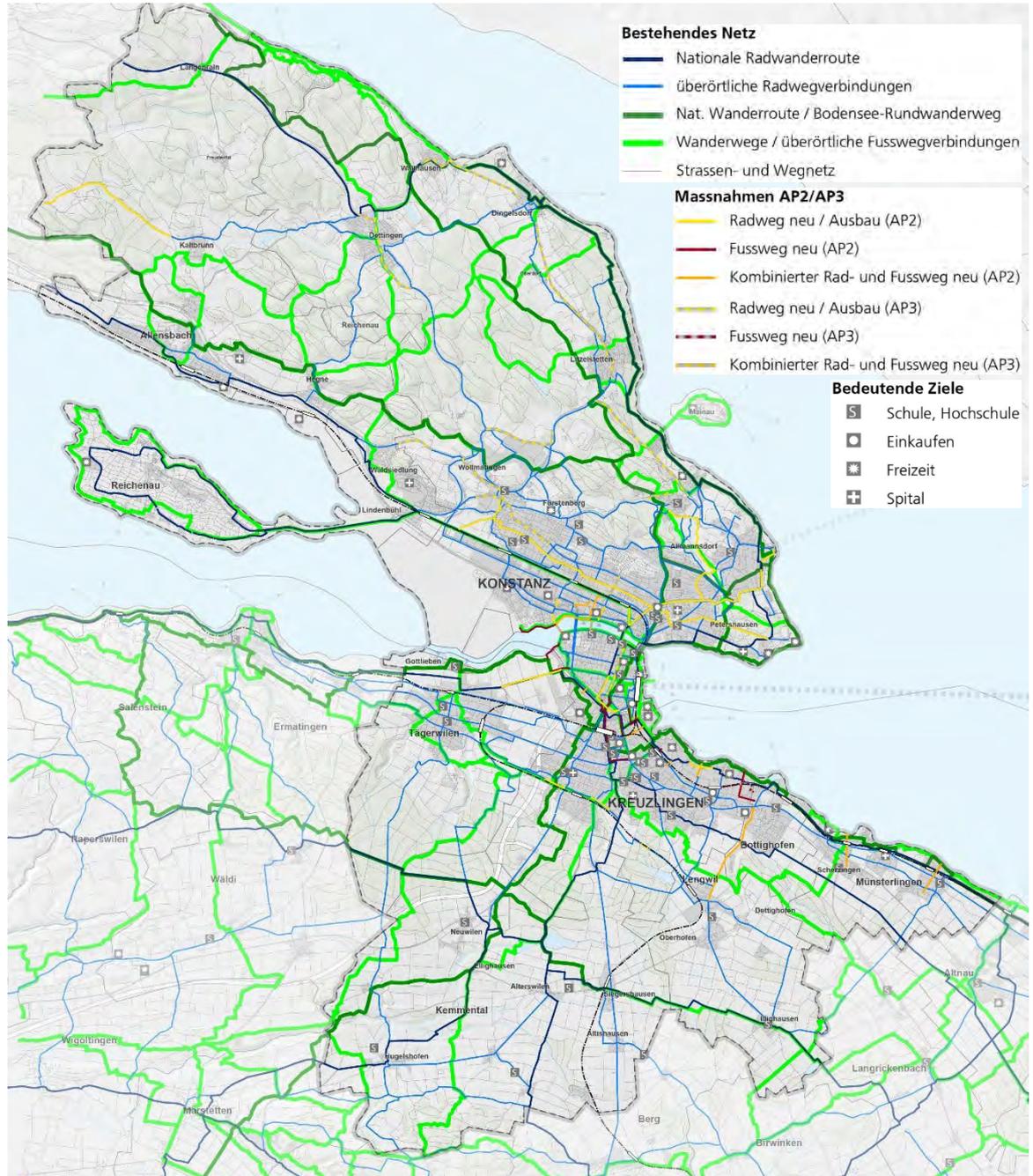


Abbildung 56: Bestehendes Netz Fuss- und Veloverkehr (Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz, EBP)

2.9.2. Qualität des Fussverkehrsnetzes

Anhand der Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der 2. und der 3. Generation in Kombination mit den jeweiligen Konzepten der Agglomerationskerngemeinden Kreuzlingen und Konstanz sind verschiedene Bedeutungsräume für den Fussverkehr zu erkennen: In den Innenstädten ist dies primär das städtische Kerngebiet mit der Fussgängerzone in der Konstanzer Altstadt und der Begegnungszone mit dem Boulevard auf Kreuzlinger Seite. Die Bereiche mit Fussgänger-Leitsystem gemäss AP2 sind in Abbildung 57 in den Bedeutungsräumen im Zentrum integriert. Das Bodenseeufer der gesamten Agglomeration, die Insel Reichenau (Rundwanderung) sowie das südliche Rhein- und Seerheinufer stellen weitere wichtige Bedeutungsräume für den Fussverkehr dar, insbesondere für Naherholungs- und Freizeit Zwecke. Allerdings besteht am südlichen Rheinufer keine durchgängige Fusswegverbindung über die Landesgrenze. Weiter ist das Naturschutzgebiet Wollmatinger Ried am nördlichen Rheinufer nur im Rahmen einer Führung begehbar und für die Öffentlichkeit nicht frei zugänglich. Die geplanten Netzergänzungen für den Fuss- und Veloverkehr reduzieren die Trennwirkung des Bahntrassees entlang dem schweizerischen Bodenseeufer und verbessern somit die Verbindungen zwischen den Bedeutungsräumen für den Fussverkehr. Als weiterer wichtiger Raum für den Fussverkehr im Siedlungsgebiet wird im Richtplan der Stadt Kreuzlingen der Dorfkernbereich Kurzriickenbach erwähnt; längerfristig soll die Umgestaltung zur Tempo 30 Zone geprüft werden. Weiter erarbeitete die Stadt Konstanz während der Erarbeitung des AP5G ein "Handlungsprogramm Fussverkehr" (HaPro Fuss), mit welchem Mängel im FV-System aufgedeckt und Massnahmen vorgeschlagen werden.

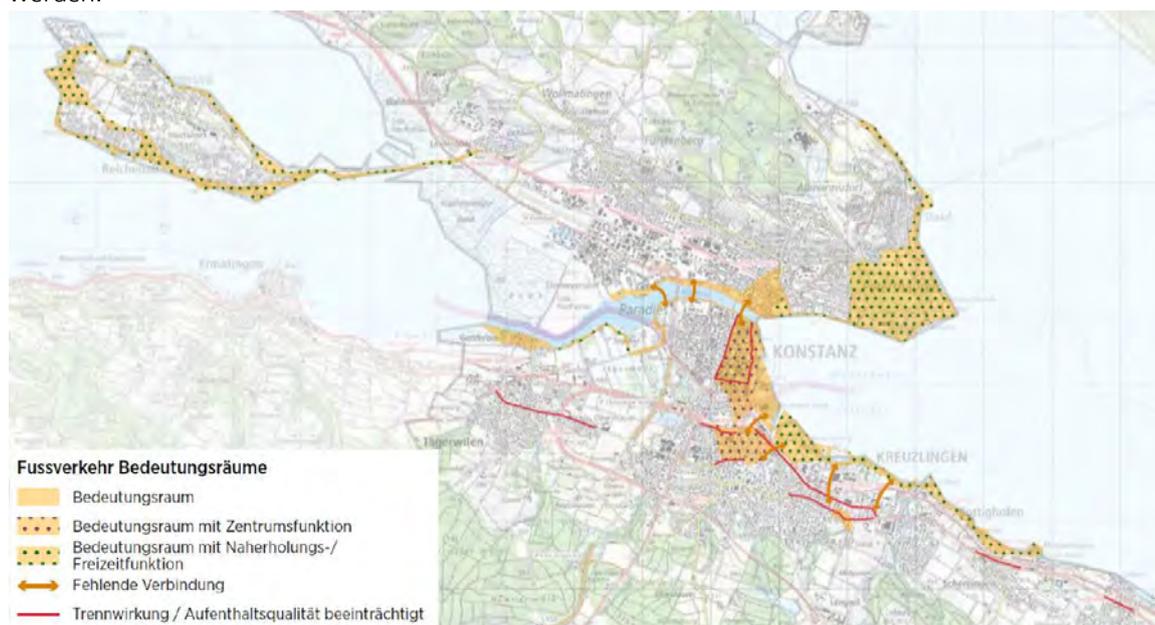


Abbildung 57: Bedeutungsräume für den Fussverkehr (Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz, EBP)

Weil die Innenstadtbereiche von Kreuzlingen und Konstanz sehr nah zueinander liegen und zudem mit dem Seeufer ein äusserst attraktiver Fussgängerraum zur Verfügung steht, sind die Rahmenbedingungen für eine tragende Rolle des Fussverkehrs sehr gut. Bisher fehlt aber ein grenzüberschreitendes Fussgängerkonzept im Kerngebiet. Durch die Aufwertung des nördlichen Teils der Hauptstrasse (vgl. AP3, MIV-2.10, BGK Grenzübergreifende innerstädtische Verbindung Schnetztor-Helvetiaplatz) wird das Bindeglied zwischen den beiden Ortszentren und somit die grenzüberschreitende Verbindung für den Fussverkehr gestärkt (Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz, 26.08.2024, EBP).

2.9.3. Öffentlicher Verkehr

Struktur und Angebot

Im Agglomerationsperimeter sind Bus- und Bahnangebote in Verkehrsbünden organisiert. Auf Schweizer Seite ist dies das Tarifgebiet OSTWIND, auf deutscher Seite der Verkehrsverbund Hegau-Bodensee. Mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2014 wurde für die beiden Verbünde ein grenzüberschreitendes Tarif-System eingeführt; der Vertrag wurde 2022 erneuert. So kann für die gesamten vereinigten Verbundgebiete grenzüberschreitend nur noch ein Ticket gekauft werden.



Abbildung 58: Ausschnitt Zonenplan grenzübergreifendes Tarifgebiet VHB – Ostwind (www.ostwind.ch/vhb/; Stand Dezember 2023)

Bahnangebot

Folgende Bahnlinien bedienen den Agglomerations-Perimeter (siehe auch Abbildung 59):

Fernverkehr:

- IC Konstanz – Stuttgart (täglich 2 Fahrten)
- IR (Luzern –) Zürich – Zürich Flughafen – Winterthur – Frauenfeld – Weinfelden – Kreuzlingen – Konstanz (Stundentakt)
- RE Herisau – St. Gallen – Romanshorn – Konstanz (Stundentakt) inkl. zusätzlichem stündlichen Shuttle Kreuzlingen-Konstanz
- S44 Weinfelden – Kreuzlingen – Konstanz (2h-Takt)
- RE Konstanz – Singen Htw – Offenburg (– Karlsruhe) (Stundentakt bis Offenburg)

Regionalverkehr:

- S1 Schaffhausen – Kreuzlingen – Romanshorn – St. Gallen – Wil (Halbstundentakt)
- S14 Weinfelden – Kreuzlingen – Konstanz (Halbstundentakt)
- S6 Konstanz – Singen Htw – Engen (Halbstundentakt)

Grenzüberschreitende Angebote sind der IR Zürich-Konstanz, der RE Herisau-Konstanz sowie die S14 Weinfelden-Konstanz. Diese Angebote enden jedoch alle in Konstanz. Grenzüberschreitende umsteigefreie Angebote über Konstanz hinaus existieren weder in Richtung Süd noch in Richtung Nord. Die Anschlüsse sind in beide Richtungen weitgehend abgestimmt, um ein direktes Umsteigen zu ermöglichen.

Mit der Projektgruppe Agglo S-Bahn führte die Agglomeration in den vergangenen Jahren umfangreiche Untersuchungen zu einer Weiterentwicklung der heutigen, getrennten S-Bahnnetze in beiden Ländern in Varianten durch (Machbarkeitsstudie Agglo-S-Bahn Kreuzlingen-Konstanz, Schlussbericht vom 30. September 2019). Den dort entwickelten Varianten sind umfangreiche, langandauernde Planungs- und Projektierungsschritte zu eigen; die Finanzierung erfolgt ausserhalb der Agglomerationsprogramme mittels übergeordneter Instrumente durch Bund und Bundesländer.

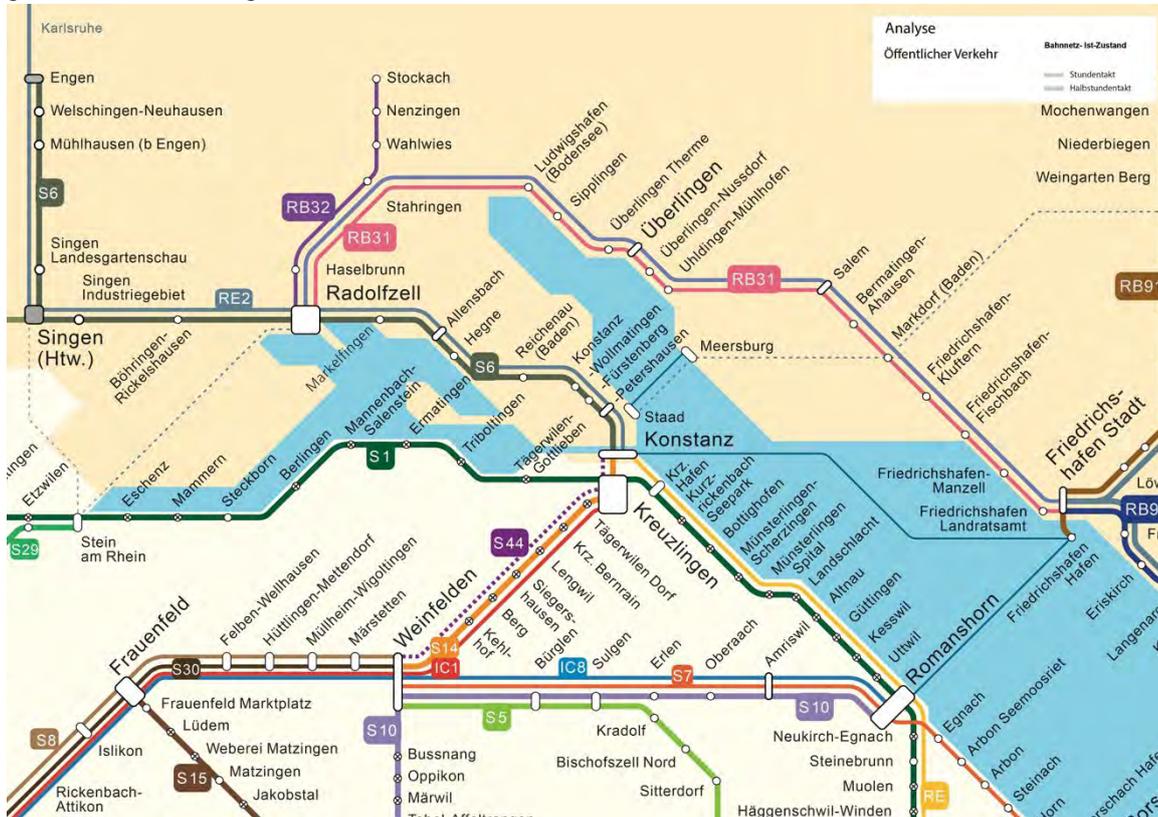


Abbildung 59: Analyseplan ÖV: Bahn-Netz 2024 mit Angebot

Fernbusangebot

In Konstanz werden drei Fernbus-Haltestellen bedient (Konstanz Döbeleplatz, Konstanz Allmannsdorf und der neue Fernbusbahnhof Europabrücke). Folgende Verbindungen werden im Jahr 2024 von der Firma Flixbus ab resp. über Konstanz angeboten. Hinzu kommen wenige Fernbusfahrten des Busanbieter Sindbad von/nach Destinationen in Osteuropa (z.B. Polen, Litauen, Ukraine):

- Berlin – Zürich
- Hamburg – Milano
- Zürich – München
- Strasbourg – Bologna
- Würzburg – Vicenza
- Interlaken – Prague
- Warschau – Zürich
- Saarbrücken – Konstanz
- Milano – Luxembourg

Busangebot und Fahrgastaufkommen

Das Busangebot in der Agglomeration ist geprägt durch länderspezifische Lokal- und Regionalnetze. Diese werden weitgehend unabhängig voneinander betrieben. Es gibt lediglich eine grenzquerende Buslinie, die Linie 908. Diese verbindet den Konstanzer Stadtteil Petershausen umsteigefrei über Kreuzlingen mit dem Spital Münsterlingen.

In Abbildung 60 ist das ÖV-Netz in der Agglomeration (Bahn, Regionalbus, Stadtbus und Schiff) zusammenfassend mit dem Taktangebot (NVZ ganztags) dargestellt. Die Darstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, gibt aber einen anschaulichen Überblick über das Bus-Angebotsgefälle zwischen Konstanz und Kreuzlingen. Es fällt auf, dass die Hauptlinien des Stadtbusse Konstanz ganztägig im 15-min-Takt oder dichter verkehren, die Stadtbusse Kreuzlingen vorwiegend im 30-min-Takt. Dieses deutliche Gefälle im Angebot ist viel deutlicher in der Nachfrage ersichtlich:

Betreiber	Anzahl Fahrgäste bzw. Einsteiger pro Jahr in Mio. (Analysejahr nach Verfügbarkeit)
Kreuzlingen Stadtbus	0.92 (2018)
Kreuzlingen Regionalbus	1.14 (2018)
Stadtbus Konstanz	13.34 (2018)
Regionalbusse Landkreis Konstanz	Nicht verfügbar
Städteschnellbus Ravensburg-Meersburg-Konstanz	Nicht verfügbar
Städteschnellbus Friedrichshafen-Konstanz	0.14
Summe (Grössenordnung)	15 Mio. Einsteiger pro Jahr

Tabelle 14: Jährliches Fahrgastaufkommen der Busverkehre im Agglomerationsperimeter (Quelle: GVK KK, EBP)

Aus der Auswertung der ÖPNV-Erhebung zeigt sich, dass die Nachfrage in den Stadtbusen von Konstanz zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr sowohl an Werktagen als auch samstags konstant hoch ist. Gemäss der ÖPNV-Potenzialstudie sind die Auslastungen auf vielen Korridoren hoch bis sehr hoch. Es besteht aktuell teilweise kaum Kapazität für zusätzliche Nachfrage, insbesondere auf den Linien 1, 2, 3, 9A/B, 11 und 12. Eine starke Nachfrage weisen die Linien 4/14 und 13/4 zwischen Innenstadt und Mainau auf, mittlere bis hohe Auslastung die Linien 5 und 14. Die Kapazitäten für das im ÖPNV angestrebte weitere Wachstum sind somit in weiten Bereichen nur eingeschränkt bis kaum vorhanden. Weiter sind aufgrund des hohen Anteils an Direktfahrten im Busverkehr (90%) die Handlungsspielräume für eine Busliniennetzoptimierung gemäss ÖPNV-Potenzialstudie begrenzt.

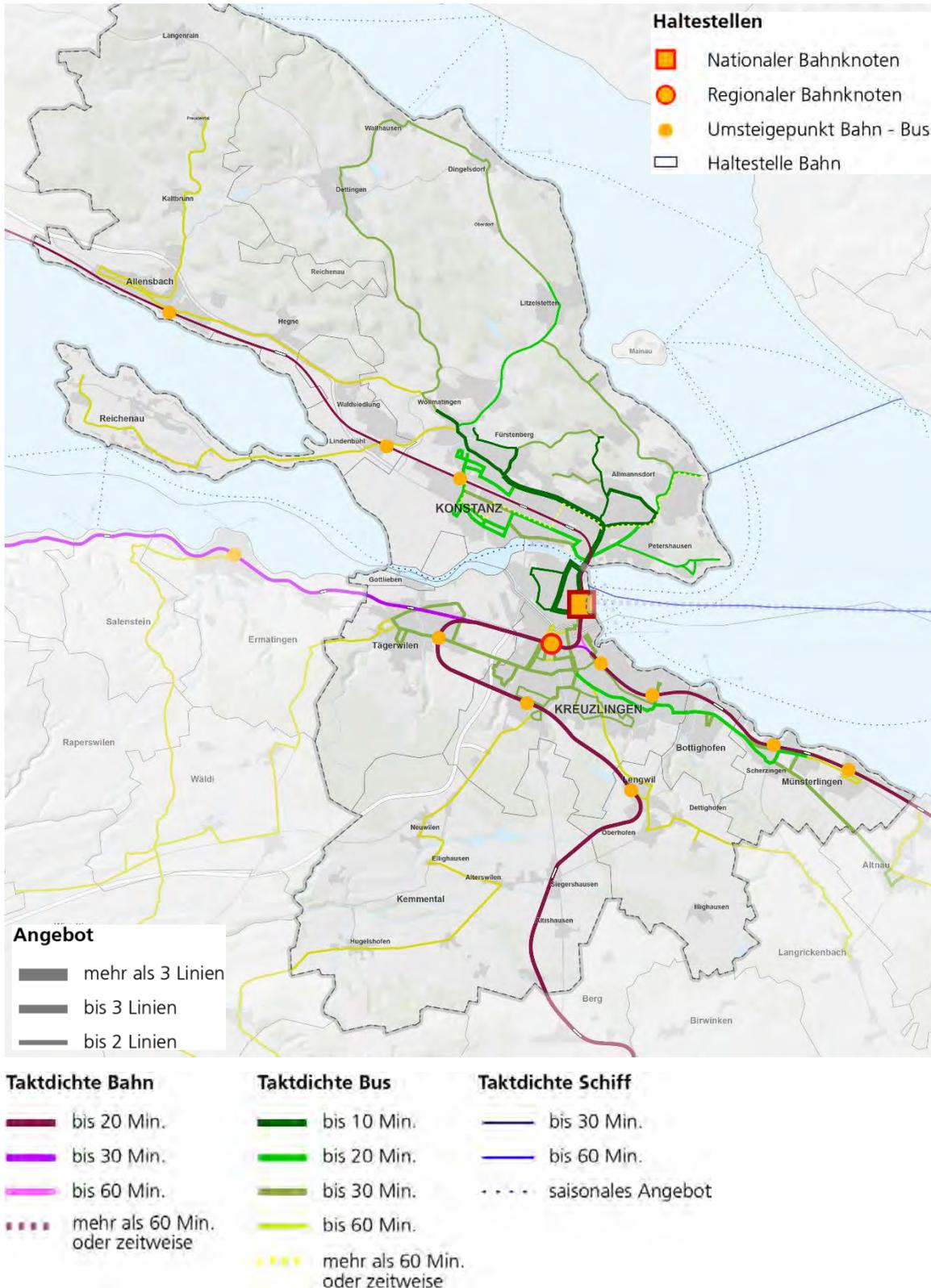


Abbildung 60: Analyseplan ÖV: Netz und Angebot Bahn, Bus und Schiff in der Agglomeration

ÖV-Nachfrage und Trend

In Abbildung 61 ist die ÖV-Nachfrage für den Kernbereich des Perimeters dargestellt. Es sind sowohl die Bahnlinien als auch die Busachsen (ohne Fernbusse) abgebildet. Grundlage bildet das Verkehrsmodell Konstanz, Zustand A0 (2019). Bei beiden Verkehrsmodellen (VM Konstanz und GVM TG) zeigt sich, dass die Belastungen im ÖV auf schweizerischer Seite stark von den tatsächlich gemessenen Werten der SBB abweichen. Die Querschnittswerte auf den schweizerischen Bahnabschnitten wurden deshalb auf Grund von Frequenzerhebungen der SBB im Jahr 2019 angepasst.



Abbildung 61: ÖV-Personenfrequenzen 2019 und Prognose bis 2040 (Quelle: Verkehrsmodell Konstanz A0 2019, eigene Schätzungen aufgrund Frequenzerhebungen SBB 2019, GVK Kreuzlingen-Konstanz 2024)

Gemäss dem GVK Thurgau ist im Kanton Thurgau zwischen 2017 und 2040 mit einer Fahrgastzunahme im öffentlichen Verkehr von rund 30% auf den Hauptachsen (Fernverkehr Bahn) und rund 20–25% auf den weiteren Achsen zu rechnen. Im zugrunde liegenden GVM wurden allerdings Anpassungen am Busnetz nicht modelliert, wodurch die Gesamtnachfrage im ÖV vermutlich unterschätzt wird. Die Zunahme der Fahrgastzahlen ergibt sich einerseits aus der Siedlungsentwicklung, andererseits aus dem verbesserten Angebot.

Auch gemäss der ÖPNV Potentialstudie Konstanz (Stand April 2022) ist bis 2030 mit einer starken Zunahme der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr zu rechnen. Im Konstanzer Binnenverkehr wird zwischen 2019 und 2030 eine Zunahme der ÖV-Nachfrage um 16% erwartet, im öffentlichen Gesamtverkehr sogar um 20%. Diese Nachfrageentwicklung beruht auf dem «Ohnefall», unter Einbezug von geplanten Änderungen im ÖV-Verkehrsangebot gemäss Nahverkehrsplan (NVP) 2015 und dem Konzept öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019–2024, jedoch ohne weitergehende Massnahmen. Insgesamt verändert sich das Verkehrsangebot im «Ohnefall» gegenüber heute nur geringfügig. Für den in der Potentialstudie erarbeiteten «Planfall 3.1» mit einem verbesserten Verkehrsangebot wird mit einer um ca. einen Prozentpunkt höheren Zunahme der ÖV-Nachfrage gerechnet.

Quantitative Aussagen zur Verkehrsbelastung können aus den Verkehrsmodellen abgeleitet werden. Grundlage bildet das Verkehrsmodell Konstanz, Zustand P0 (2030); die Querschnittswerte auf den schweizerischen Bahnabschnitten wurden auf Grund von Frequenzerhebungen der SBB im Jahr 2019 angepasst. Für den nicht im Konstanzer Modell abgebildeten Zeitraum von 2030 bis 2040 wurde eine lineare Zunahme der ÖV-Nachfrage von jährlich 1,1% angenommen, welcher dem durchschnittlichen Zuwachs des ÖV gemäss GVM Thurgau entspricht. Im neuen ÖV-Konzept des Kantons Thurgau wird von einer leicht höheren Zuwachsrate von rund 1,5% ausgegangen.²⁵

Güte der ÖV-Erschliessung

Für den Schweizer Teil zeigt sich eine gute Erschliessungsqualität im unmittelbaren Zentrumsgebiet von Kreuzlingen (Bahnhof Kreuzlingen-Bärenplatz-Bahnhof Hafen). Entlang des Sees wird eine mittlere ÖV-Güte erreicht. Das entspricht einem Halbstundentakt der Bahn oder einem Viertelstundentakt durch Regional- und Stadtbusse. In den südlichen ländlicheren Bereichen mit geringerer Siedlungsdichte ist die ÖV-Güte mit Ausnahme um die Bahnhaltstellen (mittlere Güteklasse) fast überall gering. Auf deutscher Seite ist die ÖV-Erreichbarkeit in Konstanz grundsätzlich gut. Im Gegensatz zur Schweizer Seite wird im urbanen Raum dank dem deutlich dichteren Stadtbus-Angebot eine gute oder sehr gute Erschliessung erreicht. Zu grossen Teilen der Stadt ist die Erreichbarkeit einer ÖV-Haltestelle in maximal 5 Gehminuten (Einzugsradius 300m) gewährleistet. In den Gebieten Staad, Petershausen Ost und West sowie Fürstenberg ist die Haltestellendichte etwas geringer. Analog zur Schweizer Seite nimmt die ÖV-Dichte und damit auch die Erschliessungsgüte im ländlich geprägten nördlichen Teil ab. Die Konstanzer Orte in der Kulturlandschaft (Litzelstetten, Dingelsdorf, Wallhausen und Dettingen) erreichen auch ohne Bahnerschliessung dank dem ganztägig guten Stadtbus-Angebot eine mittelmässige ÖV-Güteklasse.

²⁵ Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz 2024, EBP

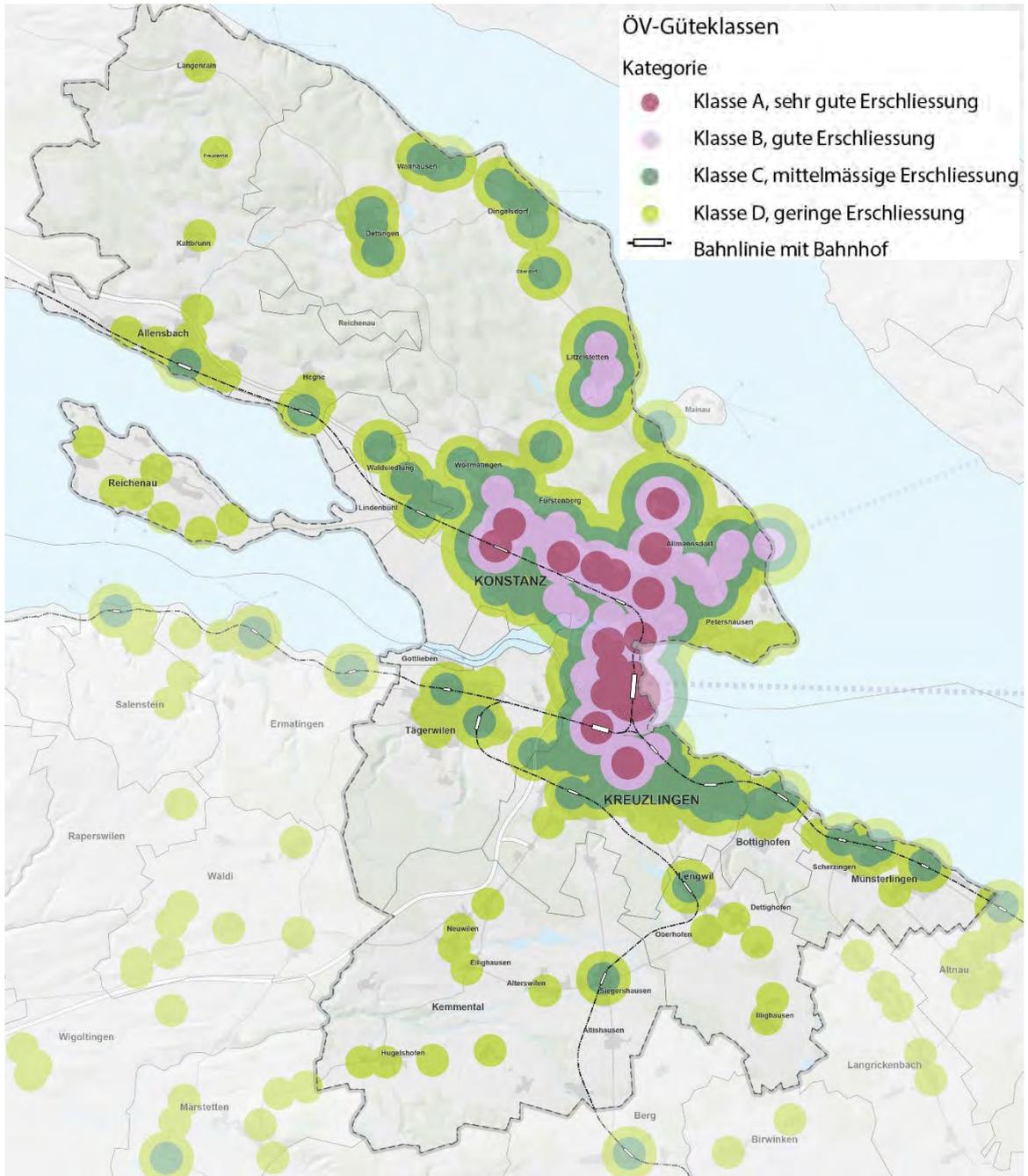


Abbildung 62: ÖV-Güteklassen (2024)

Quelle CH: Bundesamt für Raumentwicklung ARE; Quelle DE: GVK Kreuzlingen-Konstanz, Abb. 22 mit Aktualisierungen mrs

2.9.4. Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

Im übergeordneten Strassennetz ist ersichtlich, dass in Nord-Süd-Richtung eine durchgehende Hochleistungsstrasse noch fehlt. Die B33 wird zwar derzeit zwischen Konstanz und Allensbach ausgebaut, auf Stadtgebiet ist sie trotz vierstreifigem Querschnitt jedoch lediglich als Hauptverkehrsstrasse regional und nicht als Hochleistungsstrasse klassiert. Weiter hat auch die Fähre nach Meersburg für den überregionalen Verkehr eine gewisse Bedeutung. In Bezug auf die Kapazität liegt sie aber deutlich unter jener einer Strassenverbindung. Der grossräumige Durchgangsverkehr hat bezogen auf die Agglomeration eine untergeordnete Bedeutung. Der Raum Kreuzlingen-Konstanz mit seiner überregionalen Zentrumsfunktion zieht aus allen Richtungen Zielverkehr an und erzeugt Quell- und Binnenverkehr.

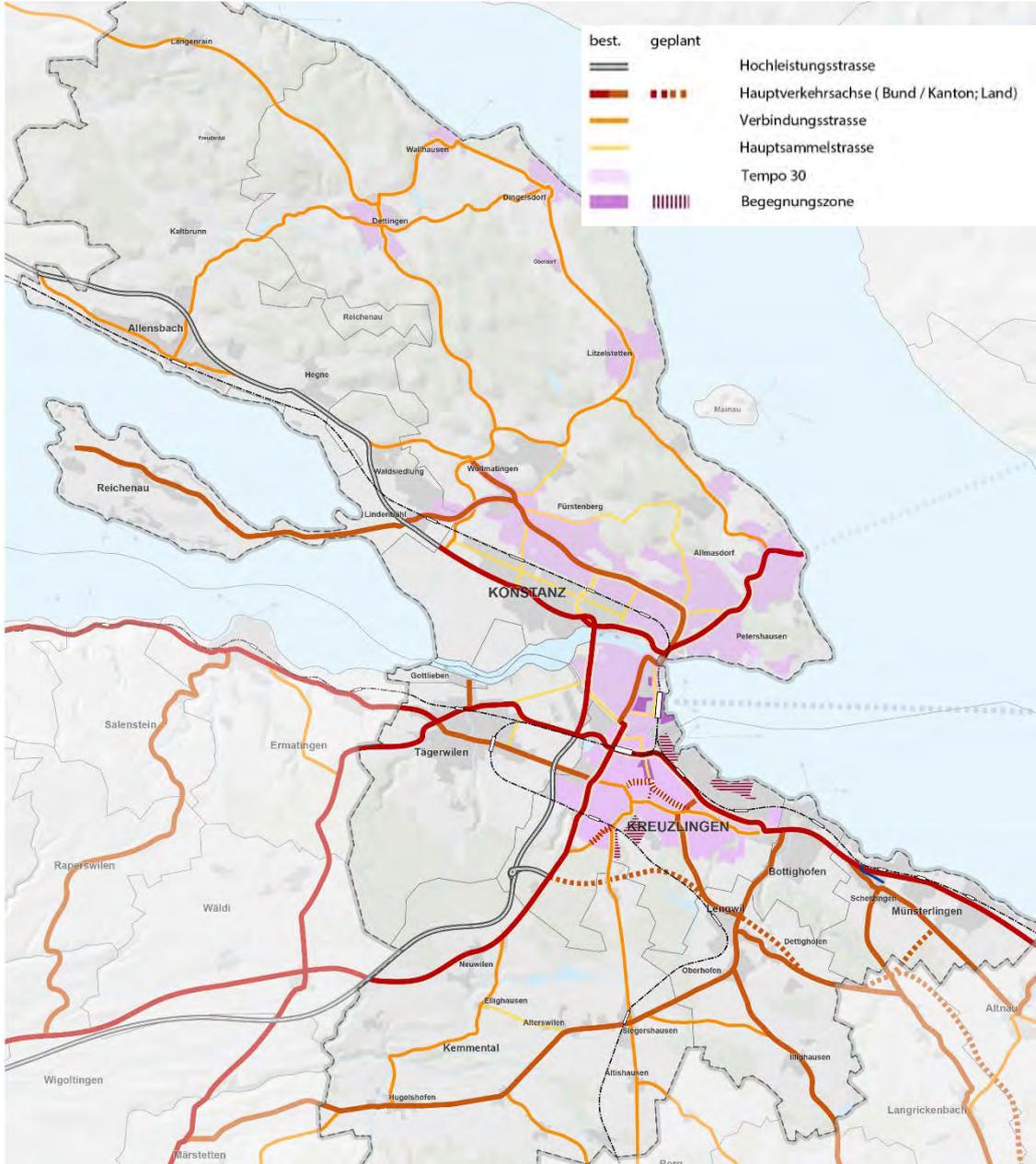


Abbildung 63: Übergeordnetes Strassennetz Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz

Netzbelastung MIV und Trend 2040

Abbildung 64 stellt die Netzbelastungen im Agglomerationsperimeter gemäss dem Verkehrsmodell Konstanz für den Zustand 2019 (DTV) dar.²⁶ Deutlich zeichnen sich die Hauptlastträger im Strassennetz B33 im deutschen Teil sowie A7 und H13 entlang des Bodensees im schweizerischen Teil der Agglomeration ab.

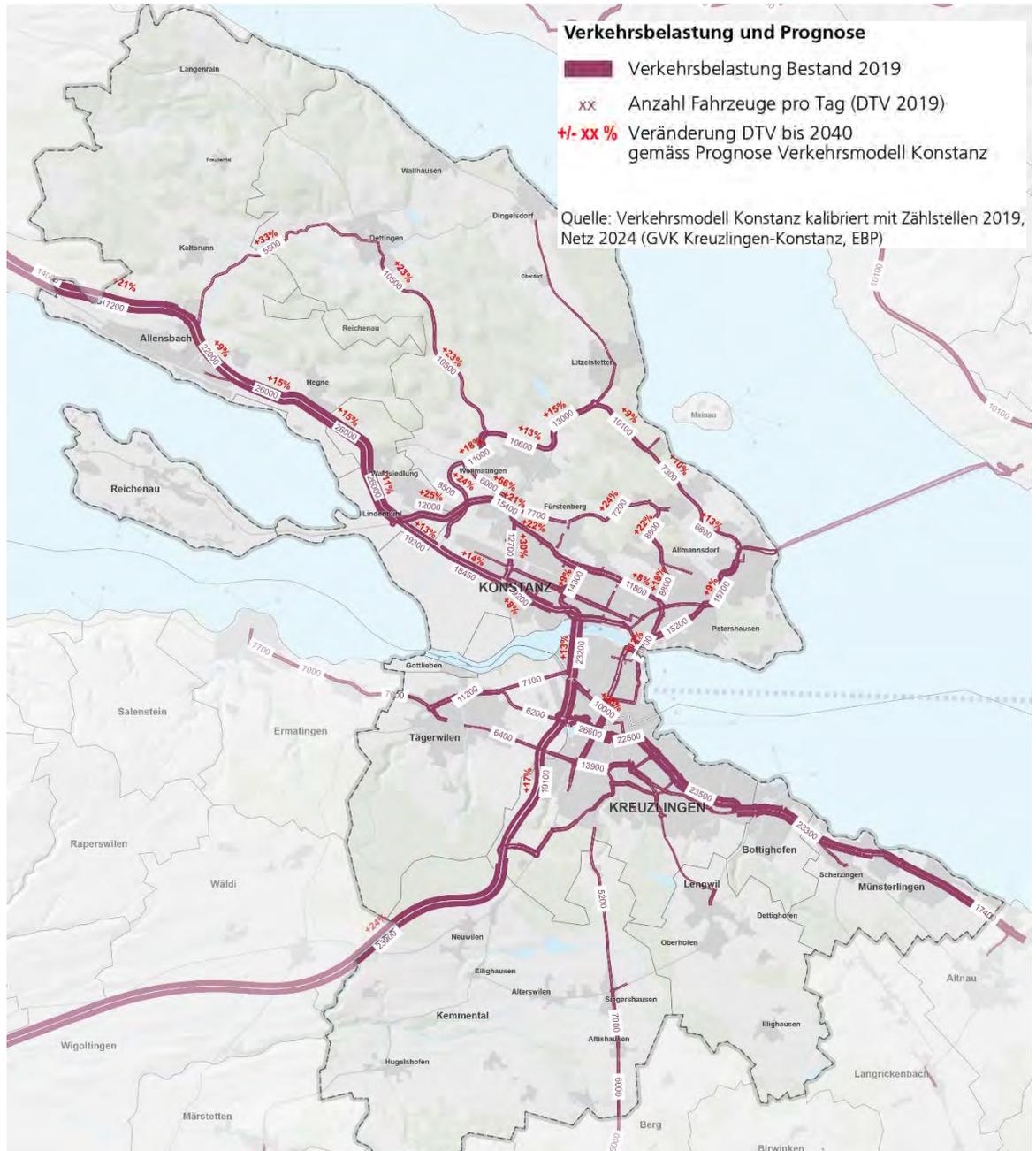


Abbildung 64: Verkehrsbelastung 2019 und Prognose bis 2040
(Quelle: Verkehrsmodell Konstanz kalibriert mit Zählstellen 2019, Netz 2024, GVK KK)

Ein multimodales, grenzüberschreitendes Verkehrsmodell zur Berechnung der prognostizierten Verkehrsbelastung existierte zum Erarbeitungszeitpunkt GVK / AP 5G nicht.²⁶ Die quantitativen Abschätzungen der künftigen Verkehrsbelastung basieren deshalb auf folgenden Grundlagen:

- Bimodales Verkehrsmodell mit Prognosezustand 2030 (erstellt im Rahmen des AP 2G)

²⁶ Während des Erarbeitungsprozesses des GVK und AP5G hat der Kanton Thurgau parallel sein Gesamtverkehrsmodell aktualisiert. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Analyse waren noch keine Ergebnisse vorhanden, weshalb das neue Gesamtverkehrsmodell des Kantons Thurgau für das GVK und AP5G nicht berücksichtigt wurde.

- Prognose-Hochrechnungen für den Zeitraum 2040 (im Rahmen des AP 3G)
- Gesamtverkehrsmodell Konstanz Prognosezustand 2030 (Fokus auf deutsches Gebiet, gibt jedoch Hinweise zur Verkehrsbelastung im Schweizer Teil der Agglomeration)
- Gesamtverkehrsmodell Kanton Thurgau Prognosezustand 2040 (Ausschliesslich Schweizer Gebiet, endet zum Erarbeitungszeitpunkt GVK / AP 5G an der Landesgrenze)
- Hochrechnung 2040 Verkehrszählstellen Kanton Thurgau mit 1 % p.a. (EBP)

Ein Abgleich der Prognosewerte der beiden Verkehrsmodelle Konstanz (Prognosezustand 2030) und Thurgau (Prognosezustand 2040) zeigt, dass die Belastungen auf den bedeutenden Verbindungen in Kreuzlingen absolut etwa in derselben Grössenordnung liegen. Die daraus ableitbaren jährlichen Verkehrszunahmen differieren zwischen den beiden Modellen allerdings erheblich. Im Konstanzer Modell sind diese mit rund 3 % in MIV und ÖV unplausibel hoch. Zudem sind die jährlichen Wachstumsprognosen im Raum Kreuzlingen etwa doppelt so hoch, wie die Zuwachsraten für den Raum Konstanz im selben Modell. Die jährlichen Zuwachsraten im Thurgauer GVM liegen dagegen in der Grössenordnung von 1 % pro Jahr. Diese Wachstumsrate erscheint angesichts der noch deutlich tieferen Prognosen des Schweizer Bundes eher plausibel. Für den Prognosezustand 2040 (Zuwachsraten bis 2040 gemäss Abbildung 64) wurde für die deutsche Seite die Verkehrszahlen aus dem Konstanzer Modell übernommen. Für die Schweizer Seite wurden in Anlehnung an die Methodik, die im AP 3G angewendet wurde, die Werte der verfügbaren Zählstellen mit einer Zuwachsrate von 1 % pro Jahr auf 2040 hochgerechnet und für das restliche Netz interpoliert.

Insgesamt nimmt der Verkehr gemäss den Annahmen im Modell bis im Jahr 2040 auf den Hauptverkehrsachsen zwischen rund 10 % bis 20 % zu. Insbesondere um das grösste Entwicklungsgebiet von Konstanz (Hafner) sind die errechneten Zuwachsraten entsprechend höher (bis 50 %). Im Schweizer Agglomerationsenteil erscheinen die Differenzen der Wachstumsraten auf Basis des Verkehrsmodells Konstanz wenig plausibel, weshalb darauf verzichtet wurde, diese in der Abbildung darzustellen.

Parkierungsangebot / Ruhender MIV

In **Konstanz** wird seit vielen Jahren das Instrument einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit Bewohnerparken eingesetzt. Ausserhalb des öffentlichen Strassenraums stehen insgesamt rund 3'000 weitere Parkfelder in diversen Parkieranlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen und oberirdische Parkflächen) zur Verfügung (Abbildung 65). Ein dynamisches Parkleit- und Informationssystem sowie dynamische Informationstafeln über die Verkehrslage und freie Parkmöglichkeiten an den Stadtgrenzen informieren über die Verkehrslage sowie über freie Parkmöglichkeiten in der Stadt. Die vorhandenen Parkierungseinrichtungen reichen im Normalfall aus, um die Nachfrage zu decken, allerdings nicht an den Spitzentagen. An diesen bilden sich durch die hohe Stellplatznachfrage lange Staus vor den Einfahrten was zu Überlastungen im gesamten Strassennetz führt. Von diesen Verkehrsüberlastungen sind alle Verkehrsträger (MIV, ÖV, FVV) betroffen. Um die Überlastung sowie den unerwünschten Parksuchverkehr an den Spitzentagen zu verhindern, soll das Bewohnerparken gemäss «Masterplan Mobilität Konstanz 2020+» ausgeweitet und die Verkehrsströme konsequenter zu den (neuen) P+R Anlagen geleitet werden.

Insbesondere in der linksrheinischen Innenstadt ist der Parkdruck gross. Ein Grund dafür liegt in der relativ langen Parkdauer an Hochlasttagen («wer mal einen Stellplatz hat, gibt ihn nicht mehr her»): Der Stellplatzumschlag liegt in den grossen Parkhäusern an diesen Tagen bei lediglich 1,8 bis 2,2 Fahrzeugen pro Stellplatz; an Werktagen liegt er dagegen bei ca. 3,5. Je länger dieselben Fahrzeuge in den Parkhäusern stehen, desto weniger Besucher können das eigentlich gute Stellplatzangebot nutzen. Um die linksrheinisch vorhandenen Stellplätze besser zu nutzen, sollen deshalb gemäss der Parkraummanagementstrategie einerseits die Parkgebühren in der Innenstadt erhöht und andererseits das Parken ausserhalb der Innenstadt gefördert und attraktiver gestaltet werden.

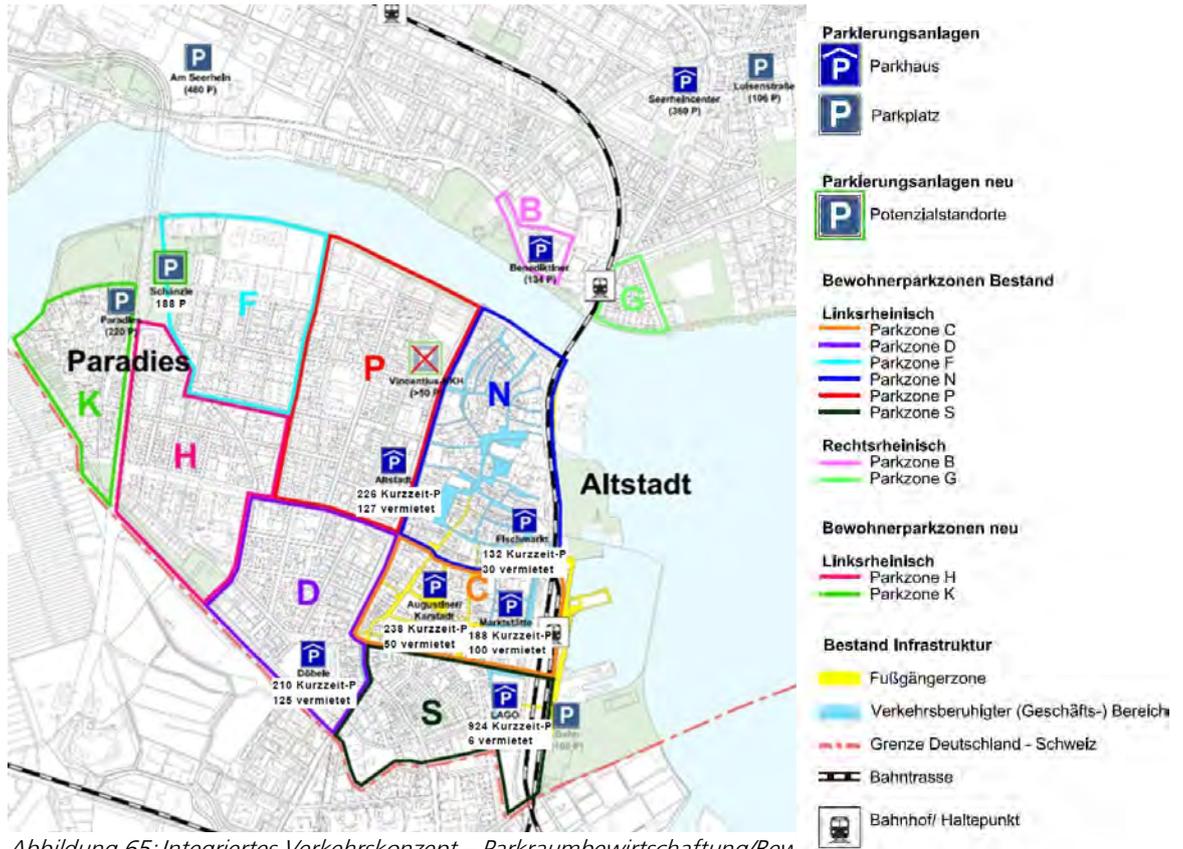


Abbildung 65: Integriertes Verkehrskonzept – Parkraumbewirtschaftung/Bewohnerparken innerstädt Kreuzlingen
 (Quelle: Masterplan Mobilität Konstanz 2020+; das Vincentius KKH wurde abgebrochen)

In **Kreuzlingen** bestehen rund 4'500 ganz oder teilweise öffentlich nutzbare Parkfelder für den motorisierten Individualverkehr (Abbildung 66). Mit rund 3'800 davon wird ein Grossteil dieser Parkfelder in Parkhäusern oder offenen Parkplätzen angeboten; knapp 20 % der Parkfelder befinden sich im öffentlichen Strassenraum. Die Schaffung von weiteren rund 1'000 Parkfeldern in neuen Anlagen als Ersatz von heutigen Aussenparkfeldern ist geplant. Mengenmässig soll damit das Angebot bis 2040 aber nicht wesentlich verändert werden. Sowohl die städtischen als auch die Parkplätze der Einkaufszentren im Innenstadtbereich von Kreuzlingen werden bewirtschaftet. Bei einigen Einkaufszentren im östlichen Teil der Stadt ist das Parken derzeit allerdings teilweise noch gratis. Eine dezentrale Anordnung der Parkhäuser soll kurze Wege zu den gewünschten Zielen ermöglichen. Ein Parkleitsystem zur Reduktion des Parksuchverkehrs ist geplant.

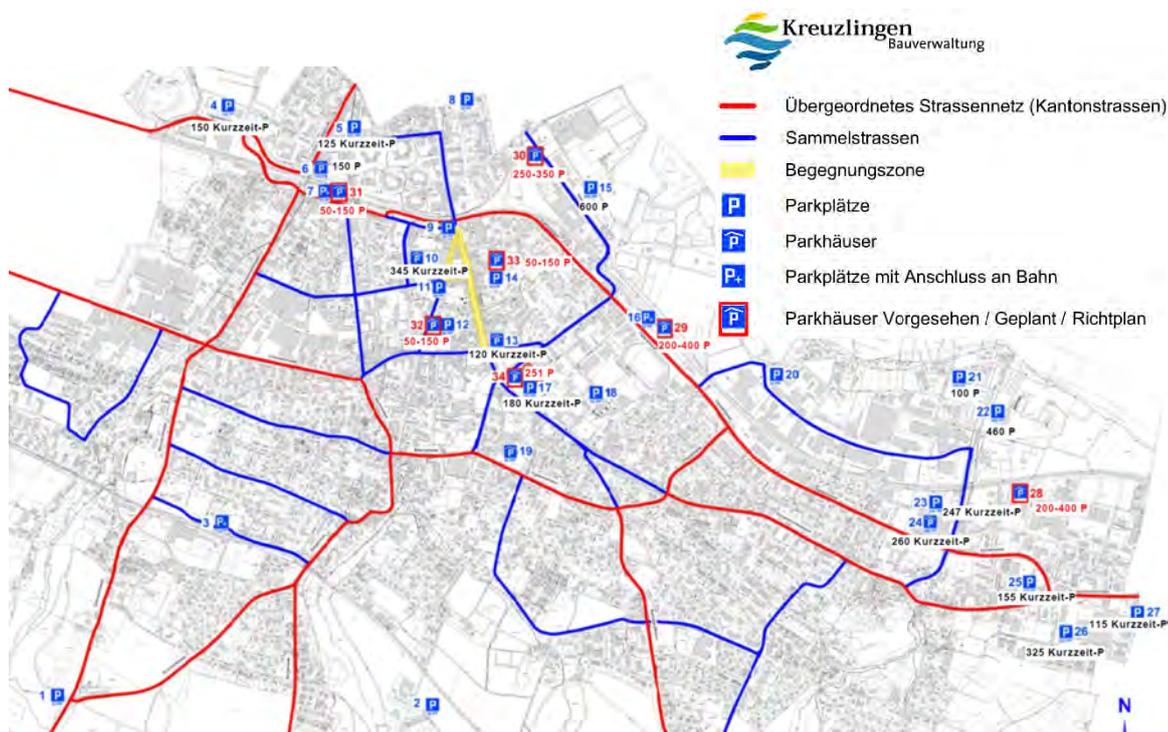


Abbildung 66: Übersicht Parkraumangebot Kreuzlingen; für Anlagen <100 Parkfelder wird das Angebot nicht ausgewiesen (Quelle: Parkierungskonzept Stadt Kreuzlingen, 2017)

Aufgrund der funktionalen Vernetzung der beiden Städte und insbesondere auch angesichts des grenzüberschreitenden Einkaufsverkehrs ist die Parkraumthematik als Ganzes zu betrachten. In beiden Städten wird der Parkraum im öffentlichen Raum konsequent bewirtschaftet. Insgesamt verfügen die beiden Städte über ein beachtliches Parkraumangebot für den MIV²⁷; allerdings ist darauf hinzuweisen, dass zwei Drittel der hier erfassten Stellplätze auf Kreuzlingen entfallen, das gemessen an der Einwohnerzahl nur ein Viertel von Konstanz ausmacht. Es stellt sich die Frage, ob die Bewirtschaftung zwischen den beiden Städten allenfalls noch besser koordiniert werden kann, beispielsweise durch eine abgestimmte Tarifierung. Weiter könnte auch die Einrichtung eines grenzüberschreitenden Parkleitsystems helfen, die Nachfragespitzen besser zu verteilen.

In den deutschen Agglomerationsgemeinden **Allensbach** und **Reichenau** wird der ruhende Verkehr im öffentlichen Raum bewirtschaftet. In Allensbach wurden vier Parkgebührenzonen eingerichtet, die Umsetzung von drei weiteren bewirtschafteten Parkflächen ist geplant. Reichenau hat im Jahr 2021 die Änderung der Parkgebührenordnung beschlossen, wodurch neben neuen bewirtschafteten Parkplätzen der Bewirtschaftungszeitraum auf das ganze Jahr ausgeweitet wurde. In den **Schweizer Gemeinden der Agglomeration** gibt es bezüglich Parkraumbewirtschaftung kein einheitliches Bild. Abgesehen von Kreuzlingen wird jedoch der Parkraum im öffentlichen Raum nur vereinzelt bewirtschaftet.²⁸

Park+Ride (P+R)

In den weniger dicht besiedelten Räumen ausserhalb der Zentren mit schlechter oder ohne ÖV-Anbindung kann P+R einen wertvollen Beitrag dazu leisten, einen Zugang zur Bahn zu schaffen. In den dichter besiedelten Räumen und Zentren konkurrieren Park+Ride-Angebote nachhaltigere Mobilitätsformen wie den Velo-, Fuss- oder Busverkehr und sind somit nicht im Sinne der übergeordneten

²⁷ Zum Vergleich: das Tiefbauamt der Stadt Zürich weist auf Stadtgebiet 13'000 weiss markierte – also öffentlich zugängliche – Parkfelder aus, bei etwa der vierfachen Einwohnerzahl von Kreuzlingen und Konstanz. Auch wenn das P-Angebot in Zürich bekanntermassen als tief empfunden wird: die zusammen rund 7'500 Parkfelder von Kreuzlingen und Konstanz stellen im direkten Vergleich ein beachtliches Angebot dar.

²⁸ Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz, 26.8.2024, EBP

Ziele aus dem Kantonalen Richtplan und dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept. Deshalb soll das Angebot in diesen Räumen und den Zentren nicht weiter ausgebaut werden.

Die nachfolgende Karte zeigt den Bestand an P+R Stellplätzen sowie den Zielzustand für das Angebot 2040 an Bahnhaltstellen im Schweizer Teil der Agglomeration. An den Bahnhaltstellen in der Schweiz entspricht das bestehende Angebot auch dem Ziel-Angebot für 2040 mit einer Ausnahme. Am Bahnhof Münsterlingen-Scherzungen besteht das Ziel für einen Angebotsausbau von heute 6 auf 25 bis 30 Stellplätze bis 2040. Die Park+Ride-Angebote in den schweizerischen Gemeinden sind alle kostenpflichtig, damit diese möglichst nicht von anderen Nutzern belegt werden.



Abbildung 67: Übersichtplan Ist- und Ziel-Angebot Park+Ride-Stellplätze an Bahnhaltstellen
(Datenquelle: Konzept Kombinierte Mobilität Kanton Thurgau, Stand Januar 2022)

In Konstanz gibt es mehrere grössere Parkieranlagen in Bahnhofnähe. Diese wurden für andere Zwecke gebaut und werden absichtlich nicht als Park+Ride-Anlagen gekennzeichnet. Aufgrund der innerstädtischen Lage des Bahnhofs Konstanz ist es nicht die Absicht, diese als Park+Ride-Standort zu nutzen. Auf deutscher Seite gibt es bei mehreren kleineren Bahnhöfen Park+Ride-Angebote. Jene in Allensbach und Reichenau sind kostenlos verfügbar.

2.9.5. Intermodalität

Unter dem Begriff der Intermodalität wird die Nutzung mehrerer unterschiedlicher Verkehrsmittel für einen bestimmten Weg verstanden. Das Ziel ist es dabei, die Schnittstellen zu stärken. So soll z.B. an Bahnhöfen das bequeme, hindernisfreie und direkte Umsteigen von Bahn auf Bus und Velo (und allenfalls Auto) und umgekehrt ermöglicht bzw. gestärkt werden.

Beim Bahnhof **Konstanz** ist die Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr grundsätzlich gut und wird zurzeit aufgewertet, indem der Bahnhofplatz umgestaltet, und befreit wird von der MIV-Durchfahrt. Sämtliche Buslinien verkehren über den Bahnhofplatz und ermöglichen so das schnelle Umsteigen auf die Bahn. Rund um den Bahnhof befinden sich zudem mehrere kleinere und grössere Veloabstellanlagen. Als Angebot für die «letzte Meile» gibt es eine konrad-Leihstation für Velos, e-Bikes und Lastenräder und Bird und Zeus als Anbieter von Leih-E-Trottinets. Zusätzlich sind in der Innenstadt auch verschiedene Car-Sharing-Standorte zu finden. Insgesamt sind in Konstanz 33 Standorte mit total 38 Car-Sharing-Fahrzeugen eingerichtet. Die Rahmenbedingungen in Konstanz für intermodale Transportketten können als gut bezeichnet werden.

Die Stadt Konstanz arbeitet weiter an der Umsetzung eines «Konzepts Mobilpunkte». Damit soll ein multimodales Verkehrsverhalten gefördert werden. Multimodalität wird so verstanden, dass je nach Wegezweck bzw. -ziel unterschiedliche Verkehrsmittel verwendet werden. Sie umfasst auch die Nutzung verschiedener Verkehrsträger für einen Weg. Die Mobilpunkte machen deshalb auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes aufmerksam. Sie dienen zudem zum Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Es handelt sich im Wesentlichen um eine Kommunikationsmassnahme für bereits bestehende Angebote, um diese damit besser ins Bewusstsein der Bevölkerung zu bringen. Ein Ausbau der Angebote ist damit nicht unmittelbar verknüpft.

Schliesslich hat die Stadt Konstanz im Februar 2020 eine Mobilitätsmanagerin eingestellt. Gemäss Webseite der Stadt ist sie verantwortlich «für die Verkehrswende in den Köpfen». Ihre Arbeitsschwerpunkte liegen bei Kampagnen, Projekten wie der Förderung des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements oder Bürgerbefragungen.

Der Bahnhof **Kreuzlingen** ist ebenfalls gut mit dem öffentlichen Nahverkehr verknüpft. Es verkehren jedoch nur sechs der neun Buslinien über den Bahnhofplatz. Die zweite wichtige Busdrehscheibe ist der Bärenplatz, über den insgesamt sieben Buslinien verkehren. Am Bahnhof Kreuzlingen ist Rent a Bike sowie ein Standort von regivelo.ch zur Benutzung von Mietvelos vorhanden. Drei grössere Veloabstellanlagen sind dezentral um den Bahnhof Kreuzlingen angeordnet. Im Gegensatz zu Konstanz stehen auf dem Bahnhofgelände Park+Ride-Parkfelder zur Verfügung, weitere beim Hafenbahnhof. Weiter sind am Bahnhof Kreuzlingen drei und an sechs weiteren Standorten im Schweizer Teil der Agglomeration Mobility-Car-Sharing-Fahrzeuge stationiert. In Kreuzlingen, Tägerwilen, Bottighofen, Münsterlingen und Lengwil gibt es 19 Standorte von regivelo.ch für die Nutzung Velosharing. Damit sind auch in Kreuzlingen die Rahmenbedingungen für intermodale Transportketten gut.

Weitere Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement oder Mobilitätsberatung gibt es in Kreuzlingen dagegen nicht. Allerdings hat der Kanton Thurgau im Jahr 2021 das **Konzept «Kombinierte Mobilität»** erarbeitet, im Rahmen dessen die wichtigen Schnittstellen der kombinierten Mobilität – d.h. insbesondere die Bahnhöfe – systematisch untersucht wurden. Es wurden Ziel-Angebote für P+R, B+R und K+R definiert. Daraus ergibt sich für die Agglomeration Kreuzlingen vor allem bei Bike+Ride-Anlagen grosser Ausbaubedarf. Die grössten Veränderungen für den Zeithorizont 2040 sind gemäss Konzept «Kombinierte Mobilität Kanton Thurgau» an folgenden Standorten angedacht:

- In Bottighofen soll das B+R-Angebot um rund das Doppelte ausgebaut werden, das P+R-Angebot soll gleichbleiben.
- In Kreuzlingen (Bahnhof) bleibt das P+R-Angebot ungefähr auf der aktuellen Kapazität von rund 40 Stellplätzen bestehen, das B+R-Angebot soll sich jedoch knapp verdreifachen. In Kreuzlingen Bernrain und Kreuzlingen-Hafen ist dagegen eine Reduktion der P+R-Stellplätze um gut einen Drittel des heutigen Bestands vorgesehen. In Bernrain soll das B+R-Angebot leicht, in Kreuzlingen-Hafen auf das Vier- bis Fünffache des heutigen Bestands ausgebaut werden.
- In Münsterlingen-Scherzigen ist ein deutlicher P+R-Ausbau auf bis zu 30 Stellplätze, d.h. ca. Faktor fünf gegenüber heute, vorgesehen.
- In Tägerwilen-Dorf und Tägerwilen-Gottlieben sind grosse B+R Angebotserweiterungen geplant (Faktor drei bis fünf).

2.9.6. Freizeitverkehr und Tourismus

In der Agglomeration hat wohl der Bodensee die grösste Bedeutung für den Tourismus. Neben diesem gibt es weitere Hotspots mit einem gewissen touristischen Potenzial. Hierzu gehören sicherlich die Inseln Mainau und Reichenau sowie die Konstanzer Altstadt. Weiter gibt es eine Reihe von Museen und anderen Sehenswürdigkeiten. Im Sinne seiner touristischen Bedeutung darf man wohl auch den Bodensee-Radweg als Hotspot bezeichnen.

Bezüglich Verkehrsaufkommen im Zusammenhang mit Freizeit und Tourismus steht klar der Einkaufstourismus im Vordergrund. Im samstäglichen Einkaufsverkehr oder bei sonstigen Hochlasttagen (z.B. 1. August oder Brückentage) kommt es in der Konstanzer Innenstadt immer wieder zu Verkehrsproblemen.

Mit verschiedenen Gästekarten im Bodenseeraum wird versucht, den Gästen mindestens während ihres Aufenthalts die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel anstelle des eigenen Autos schmackhaft zu machen. Bei diesen Karten ist stets mindestens die Nutzung des ÖPNV inkludiert.³⁰

2.9.7. Güterverkehr

Der Vollständigkeit halber wird im Folgenden kurz auf den Güterverkehr eingegangen. Es ist zu beachten, dass einerseits hierzu nur wenige spezifische Grundlagen verfügbar sind, andererseits der Güterverkehr mit Massnahmen auf Agglomerationsebene auch praktisch nicht beeinflusst werden kann. Schliesslich muss man sich auch der Relationen bewusst sein: Der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr ist in der Regel klein, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten.³⁰

Güterverkehr auf der Schiene

Entlang der Seelinie sind einzelne Bahntrassen für grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen Romanshorn – Konstanz und umgekehrt grundsätzlich verfügbar. Diese werden in geringem Umfang genutzt. Die Bedeutung dieser Verbindung ist im Vergleich zu anderen grenzüberschreitenden Verbindungen über Schaffhausen oder vor allem über Basel eher klein. Auf der Schweizer Seite der Agglomeration sind einzelne Gewerbe-Industrie-Areale mit Anschlussgleisen erschlossen. Diese sollen langfristig zur Verfügung erhalten bleiben. Im Kanton Thurgau wird z.B. der Kehrriech per Bahn zur Kehrriechverbrennungsanlage transportiert. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung des AP5 erarbeitet der Kanton Thurgau ein Güterverkehrskonzept. Das Ergebnis daraus ist zurzeit noch offen.

Grenzüberschreitender Strassengüterverkehr

Der Grenzübergang Konstanz-Kreuzlingen ist von grosser (über)regionaler Bedeutung. Im Jahr 2015 wurden werktäglich über 1'000 grenzquerende LW gezählt, ähnlich viele wie in Koblenz-Waldshut. Der für den Schwerverkehr mit Abstand wichtigste Übergang ist Basel-Weil am Rhein mit einem rund dreimal so hohen LW-Aufkommen wie in Konstanz-Kreuzlingen, danach folgen Rheinfeldern und Thayngen-Gottmadingen. Im Rahmen der Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee wurde für den Autobahnzoll Konstanz-Kreuzlingen, wie für fast alle der bedeutenderen Grenzübergänge, verschiedene Schwachstellen erkannt, die sich mit den prognostizierten Zunahmen im Strassen(-güter-)verkehr noch akzentuieren dürften. Entscheide und Massnahmen daraus werden auf Nationaler und internationaler Ebene beschlossen.

Da der Handlungsspielraum beim erkannten Handlungsbedarf im Güterverkehr der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz nicht auf Gemeinde- oder Agglomerationsebene liegt, wird das Thema Güterverkehr in den Teilstrategien des vorliegenden Agglomerationsprogrammes nicht weiter behandelt.

2.10. Verkehrssicherheit

Verkehrsunfälle

Die MOCA-Indikatoren des Bundes zeigen die Anzahl Verunfallten pro 1000 Personen für den Schweizer Teil der Agglomeration. Ausgenommen davon ist das Nationalstrassennetz. In den Jahren 2014 und 2017 lag die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz im Durchschnitt deutlich über vergleichbaren Agglomerationen und auch dem Gesamtdurchschnitt aller Agglomerationen. Zwischen 2017 und 2021 konnte ein erheblicher Fortschritt erzielt werden. Die Zahl der Verunfallten reduzierte sich um über 40%.

	Anzahl Unfälle pro 1'000 Einwohner		
	2021	2017	2014
Agglo Kreuzlingen-Konstanz	1.36	2.37	2.46
Agglo St. Gallen-Bodensee	1.27	1.34	1.46
Mittel-grosse Agglomerationen	1.48	1.64	1.78
Alle Agglomerationen	1.51	1.62	1.72

Table 15: MOCA-Indikator «Anzahl Verunfallte pro 1'000 Einwohner» (2014, 2017, 2021)

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Unfallauswertung

Bereiche mit erhöhter Unfalldichte finden sich in Kreuzlingen vorwiegend auf der Ost-West-Achse auf der Untersee- oder Bahnhofstrasse, der Hauptstrasse sowie rund um den Autobahnanschluss Kreuzlingen Nord. In Konstanz gibt es Unfalhäufungen insbesondere im rechtsrheinischen Stadtteil Petershausen sowie auf den Verbindungen in westlicher Richtung.²⁹

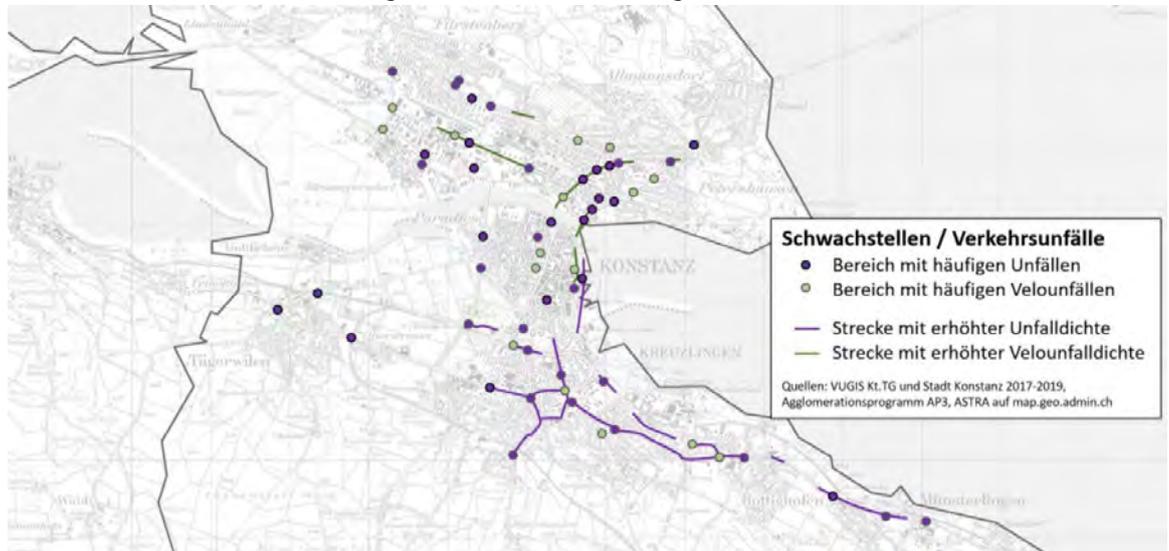


Abbildung 68: Bereiche und Strecken mit erhöhter Unfalldichte (Quelle: AP3G, ASTRA, VUGIS)

Zusätzlich zu den bereits 2015 im AP3 ausgewiesenen Strecken mit höherer Unfalldichte ist insbesondere auf der Bergstrasse und auf der Tägerwilerstrasse / Autobahnanschluss in Kreuzlingen sowie auf der autofreien Hafenstrasse in Konstanz eine erhöhte Unfalldichte zu erkennen. Auf der im Agglomerationsprogramm AP3 ausgewiesene Strecke zwischen Bottighofen und Lengwil ist in der Periode 2017-2019 dagegen keine erhöhte Unfalldichte erkennbar. In der Stadt Kreuzlingen gibt es zwar gemäss Langsamverkehrsprogramm auch betreffend Fuss- und Veloverkehr keine Unfallschwerpunkte, jedoch diverse Schwach- und Gefahrenstellen. Eine Häufung von Fussgängerunfällen war allerdings auf der Hauptstrasse im Bereich des Bärenkreisels und dem Löwenplatz zu beobachten. Schliesslich zeigt die Datenbank des ASTRA Unfalhäufungen mit Velobeteiligung an verschiedenen Kreiseln, was auf Mängel an der Kreiselgestaltung hindeutet.³⁰

²⁹ Inzwischen liegt das Network Safety Management (NSM) des Kantons Thurgau vor, welches eine Sicherheitsbewertung des Strassennetzes aufnimmt. Das NSM wurde während der Erarbeitungsphase dieses GVK/AP5 veröffentlicht. Aufgrund der zeitlichen Überschneidungen konnten die Inhalte des NSM nicht in die vorliegende Analyse aufgenommen werden.

³⁰ Quelle: GVK Kreuzlingen-Konstanz, 26.8.2024, EBP

3. Zukunftsbild

Das Zukunftsbild 2040 zeigt die abgestimmte Entwicklung von Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der landschaftlichen Themen in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz integral auf. Das Zukunftsbild basiert auf dem Zukunftsbild des AP3 und den übergeordneten Zielen und Strategien von Bund und Kanton auf der Schweizer Seite und des Bundeslandes Baden-Württemberg bzw. Landkreis Konstanz auf der deutschen Seite und wird für den Agglomerationsperimeter präzisiert. Die Kernbotschaften der künftigen räumlichen Entwicklungen zeigen auf, welche vorhandenen Qualitäten gestärkt und welche neuen Qualitäten geschaffen werden sollen. Sie bilden eine weitere wichtige Grundlage für das Zukunftsbild und werden räumlich konkret dargestellt.

3.1. Kernbotschaften der künftigen räumlichen Entwicklung

Die Kernbotschaften zeigen die Grundzüge der angestrebten Entwicklung auf und bilden die Grundlage für das aktualisierte Zukunftsbild. Mit den Kernbotschaften werden bestehende Qualitäten weiterentwickelt, Herausforderungen angepackt und neue Qualitäten geschaffen.

Kernbotschaft 1: Grüne Rücken pflegen und vernetzen

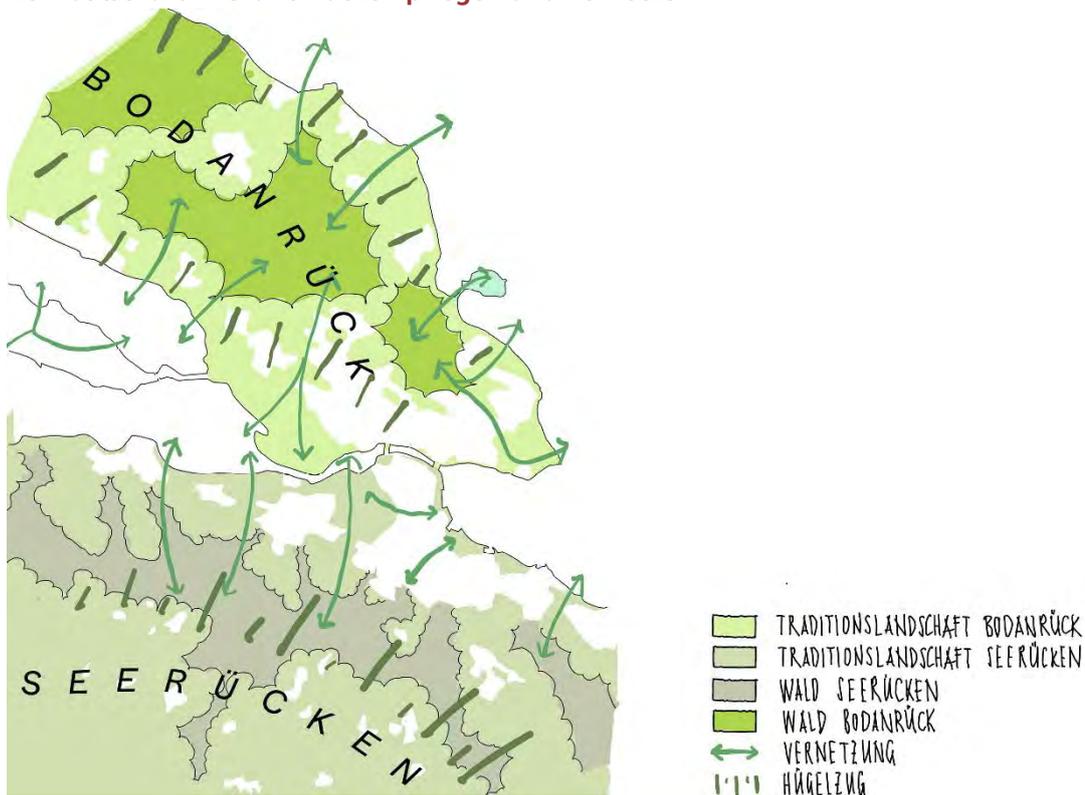


Abbildung 69: Kernbotschaft «Grüne Rücken pflegen und vernetzen»

Die verschiedenen Landschaftsräume sind nach ihrer Lage, Topografie und ihrem Charakter differenziert. Sie prägen das identitätsstiftende Landschaftsbild der Agglomeration und werden sorgsam gepflegt. Die kompakten Siedlungen werden mit einem naturnahen Siedlungsrand abgeschlossen und als selbstverständlicher Teil des Landschaftsbildes verstanden. Die ökologische Vernetzung ist von den grünen Rücken (bewaldeter Seerücken und Bodanrück) bis zum See gesichert. Die Grünverbindungen gewährleisten die Vernetzung zwischen den Siedlungsgebieten und bringen das Grün von der Landschaft in die Kernstadt Kreuzlingen-Konstanz und ermöglichen die Förderung der Biodiversität in der Stadt und auf dem Land.

Kernbotschaft 2: Ufer- und Seelandschaften differenziert weiterentwickeln

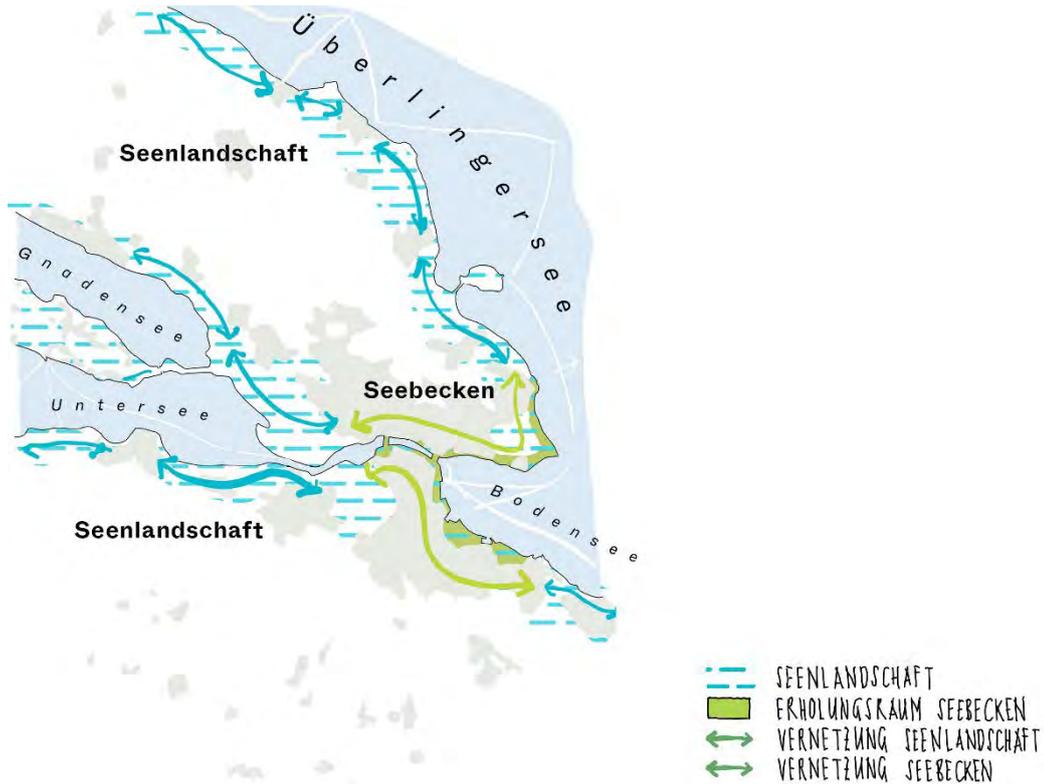


Abbildung 70: Kernbotschaft «Ufer- und Seelandschaften differenziert weiterentwickeln»

Bodensee und Rhein haben das Leben im Raum Kreuzlingen-Konstanz schon immer geprägt. Die Weiterentwicklung der blau-grünen Lunge ist mit der gebotenen Sorgfalt und spezifisch voranzutreiben. Entlang der Seeufer sind die landschaftliche Vernetzung und Verbindungen für die Bevölkerung sichergestellt. Darin eingebunden sind die Wasserwege mit ihren Schiffsanlegestellen als identitätsstiftende Verkehrsträger, Mobilitätsdrehscheiben und wichtige Verbindungen des öffentlichen Verkehrs. (Fähre Meersburg-Konstanz, Rheinschiffahrt, Kursschiffahrt, Katamaran Friedrichshafen).

Die Uferlandschaft ist nach ihrer Lage (städtisch, naturnah) und Funktion (Aufenthalt, Tourismus, Erholung, Freizeit, Naturschutz) differenziert und mit dem Bodenseeuferplan (Regionalverband Hochrhein-Bodensee) und der kantonalen Uferplanung abgestimmt. Das Ufer weist unter Berücksichtigung des Naturschutzes eine hohe öffentliche Zugänglichkeit auf und ist eine wichtige Erholungslandschaft im Kerngebiet der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz (Erholungsraum Seebecken). Eine durchgehende, seeufernahe Verbindung wurde unter Berücksichtigung der verschiedenen Interessen weiterentwickelt und ist eine der wichtigsten Freizeitverbindungen der Agglomeration.

Kernbotschaft 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft

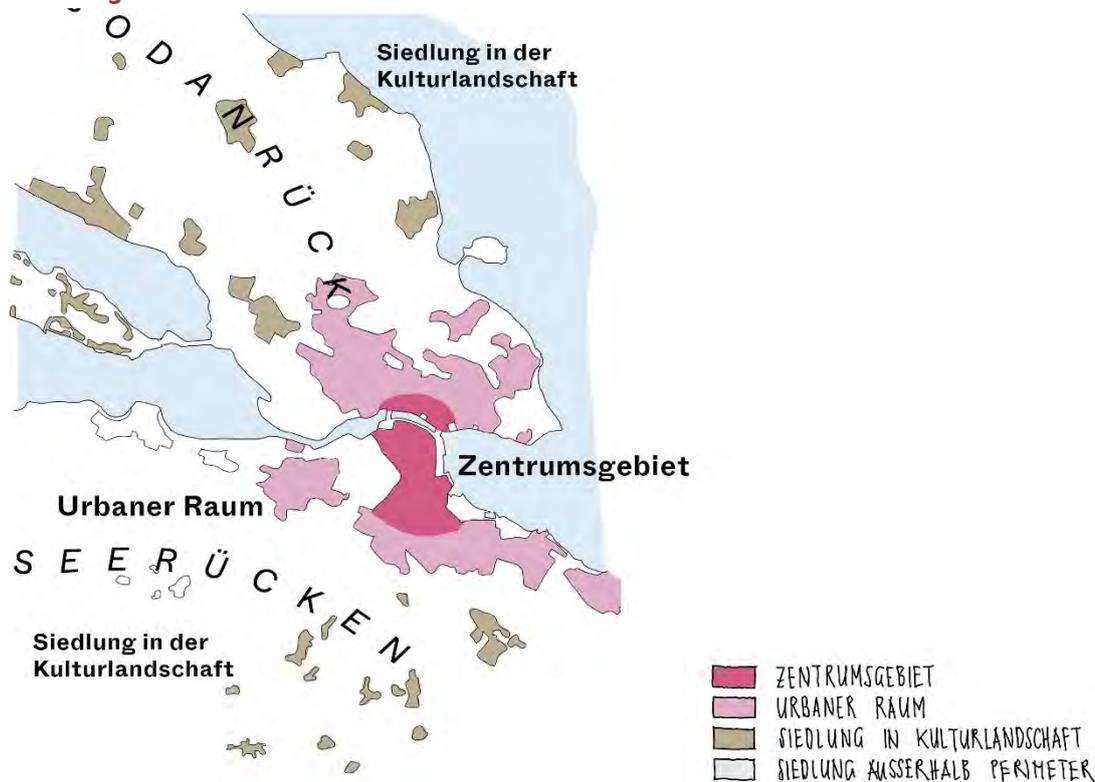


Abbildung 71: Kernbotschaft «Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft»

Das Siedlungswachstum findet fokussiert im urbanen Raum und dem darin liegenden Zentrumsgebiet Kreuzlingen-Konstanz im Sinne der Ein-Stadt-Strategie statt. Die Siedlungsentwicklung nach innen hat dabei stets Priorität. Der urbane Raum ist an durch den ÖV gut erschlossenen Lagen in hoher Dichte entwickelt. Die hohe Erreichbarkeit durch alle Verkehrsmittel, die lebendigen und durchmischten Quartiere, das feinmaschige Fuss- und Velowegnetz und die hohe Aufenthaltsqualität und klimagerechte Gestaltung der Freiräume zeichnen den urbanen Raum als attraktiven Wohn-, Bildungs-, Gesundheits- und Wirtschaftsstandort aus.

Die Kulturlandschaft wird mit ihren kompakten Siedlungen, den identitätsstiftenden Weilern und der durch die Landwirtschaft geprägten Landschaft gepflegt und mit besonderer Sorgfalt im Bestand in moderater Dichte weiterentwickelt. Der Vernetzung zwischen urbanem Raum und den umliegenden Siedlungsgebieten in der Kulturlandschaft wird auch in wirtschaftlicher Hinsicht genügend Beachtung geschenkt.

Kernbotschaft 4: Internationales Zentrumsg Gebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken

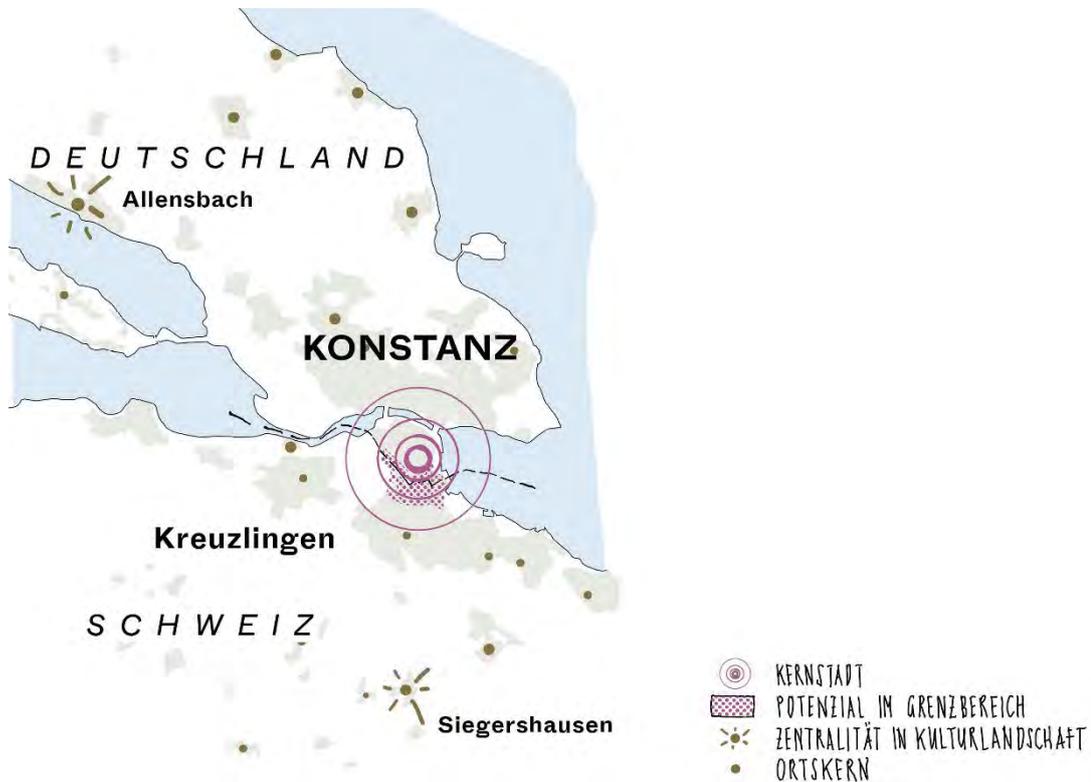


Abbildung 72: Kernbotschaft «Internationales Zentrumsg Gebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken»

Die Stadt Konstanz nutzt als grösste Stadt am Bodensee mit internationalem Charakter ihr Potenzial und ist gut über die Landesgrenze hinweg vernetzt. Die Städte Konstanz und Kreuzlingen bilden mit dem grenzüberschreitenden Stadtzentrum das Herz der Agglomeration.

Als Stadt der kurzen Wege ist die Kernstadt bestens mit dem Velo oder zu Fuss erreichbar. Verbindungen über den Rhein und entlang dem Bodenseeufer bieten attraktive grenzüberschreitende Wege. Insbesondere im Grenzbereich (Grenzbereich Kreuzlingen – Konstanz) der Kernstadt werden durch eine konsequente Innenentwicklung neue Qualitäten geschaffen.

Im spannenden Kontrast zur internationalen Kernstadt stehen die ländlich geprägten Ortskerne in der Kulturlandschaft. Sie werden in ihrer lokalen Bedeutung ortsbaulich und wirtschaftlich gestärkt und sind gut an die Kernstadt angebunden.

Kernbotschaft 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofsgebiete

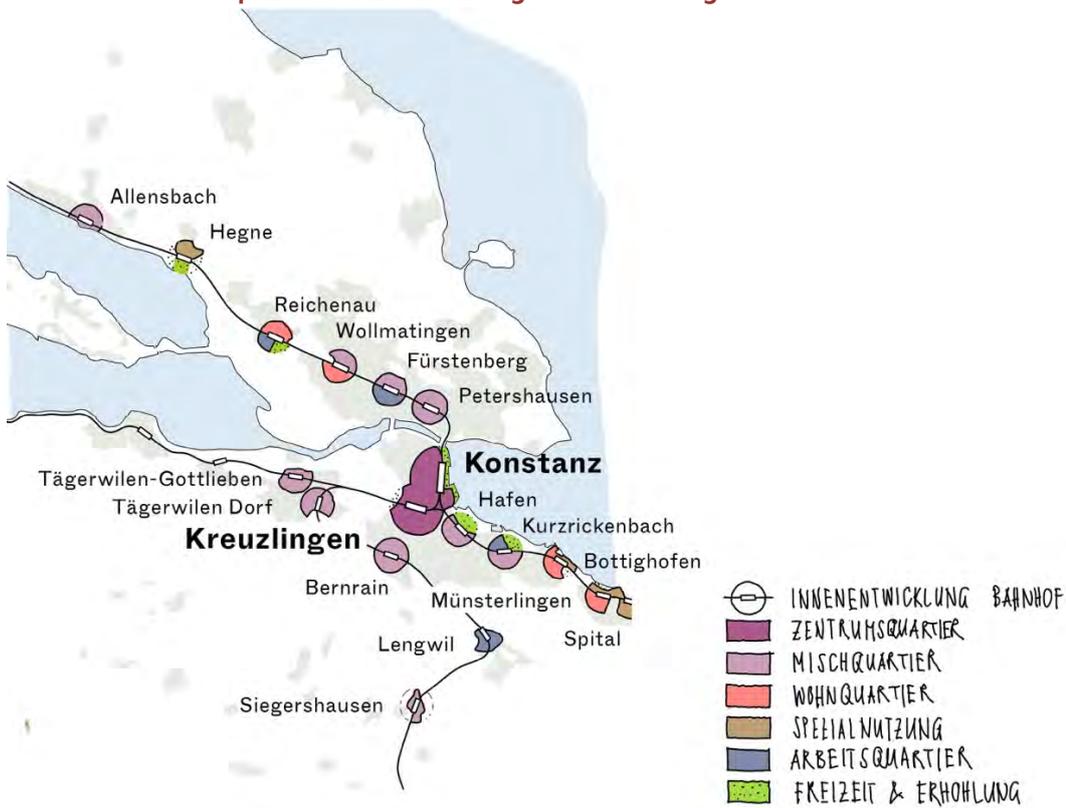


Abbildung 73: Kernbotschaft «Differenzierte Pole entlang dem S-Bahn-Netz»

Die Bahnhöfe Konstanz und Kreuzlingen sind bedeutende Fernverkehrshaltstellen und wichtige Anknüpfungsorte im Kern der Agglomeration. Das S-Bahn-System ist weiterentwickelt und verbindet den Agglomerationsraum. Die Siedlungsräume rund um die Haltestellen sind ortsbezogen dicht entwickelt. Die Haltestellen sind insbesondere mit dem Fuss- und Veloverkehr und dem ÖV optimal erreichbar. Die öffentlichen Freiräume um die Haltestellen sind von besonders hoher Qualität. Eine Vielzahl von Quermöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr vermindert die Trennwirkung der Bahnlinie.

Kernbotschaft 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat

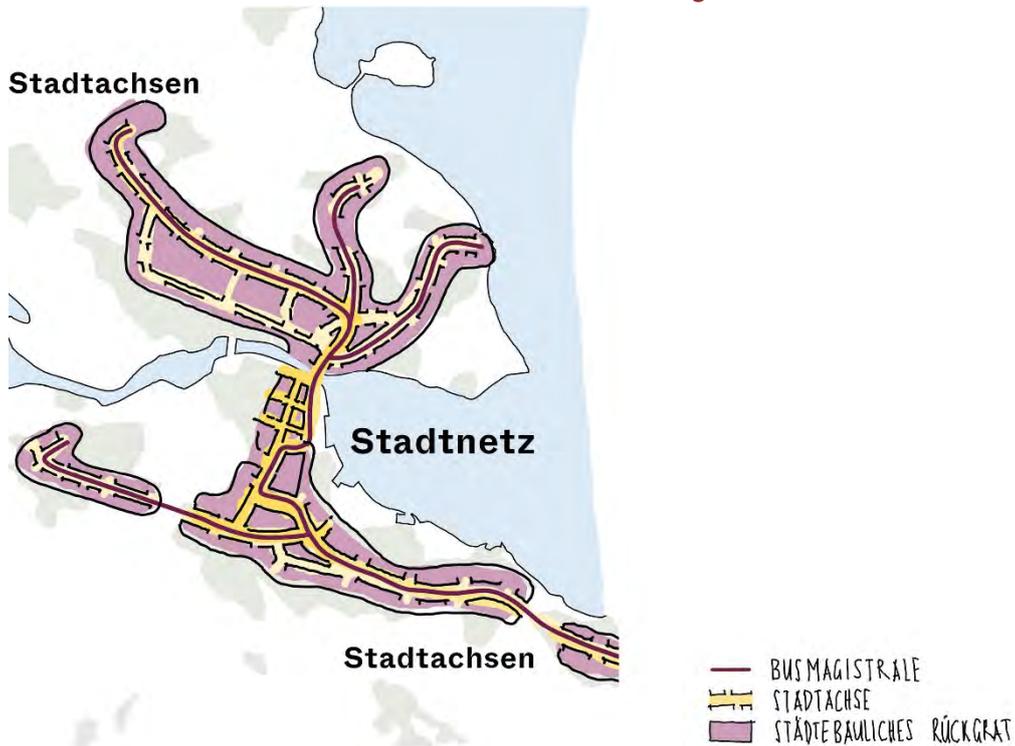


Abbildung 74: Kernbotschaft «Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat»

Die Stadtachsen sind das städtebauliche Rückgrat des urbanen Raumes. Darüber hinaus sind sie wichtige Träger des Busverkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs. Das Strassennetz ist als lesbares Freiraumgerüst mit hoher ortsbaulicher Qualität weiterentwickelt. Ein feinmaschiges Stadtnetz durchwebt das Zentrum von Konstanz und Kreuzlingen grenzübergreifend. Die Lesbarkeit und die Prägnanz der öffentlichen Stadträume sind gestärkt und strategische Knoten und Plätze aufgewertet.

3.2. Zukunftsbild 2040

Für das Jahr 2040 vereinbart die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz folgendes Zukunftsbild:

Das Zentrumsgebiet Kreuzlingen-Konstanz ist in hoher Dichte beidseits der Landesgrenze abgestimmt entwickelt. Hier pulsiert das Leben. Die wunderschöne Altstadt Konstanz und die aussergewöhnliche Lage von Kreuzlingen am See tragen zur Qualität des Zentrums bei. Hier befinden sich wichtige Zentrumsnutzungen sowie Einkaufs-, Bildungs- und Freizeitangebote für die umliegenden Gemeinden. Das Zentrumsgebiet ist damit der wichtige Anziehungspunkt in der Bodenseeregion. Mit allen Verkehrsmitteln ist man in der gesamten Agglomeration sicher unterwegs. Das Zentrum ist optimal erschlossen. Aufgrund der hohen Nutzungsdichte und dem dichten Fuss- und Velonetz sind die Wege kurz und die einzelnen Einrichtungen schnell und umweltverträglich erreichbar. Ein grüner Ring sorgt für ein hohe Aufenthaltsqualität und ein angenehmes Stadtklima.

Im urbanen Raum befinden sich wichtige Arbeitsstandorte sowie Einkaufs-, Gesundheits-, Bildungs-, Tourismus- und Freizeitangebote. Diese wichtigen Anziehungspunkte werden über strukturierende Stadtachsen untereinander verbunden.

Die strukturierenden Stadtachsen sind das Rückgrat des urbanen Raums und im direkten Umfeld in hoher Dichte entwickelt. Die Stadtachsen strukturieren das Freiraumnetz und es sind wichtige Funktionen darauf gebündelt. In Abstimmung mit den Busmagistralen sind sie gut erschlossene Stadträume und stellen die Erschliessung der Nutzungsschwerpunkte grenzüberschreitend sicher. Die vielfältigen grenzüberschreitenden Busverbindungen werden in den Schlüsselgebieten der Kernstadt Kreuzlingen-Konstanz zu Busmagistralen gebündelt und erschliessen die Nutzungs-Hotspots in hoher Qualität.

Die S-Bahnhaltestellen sind nach innen verdichtete Gebiete mit einer hohen städtebaulichen Qualität. Aufgezogen an den S-Bahnlinien einer Perlenkette gleich, zeichnen sie eine polyzentrische Struktur in der Agglomeration. Die S-Bahnhaltestellen sind besonders gut erreichbar und es bestehen attraktive und vielfältige Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Insbesondere die S-Bahnhaltestellen ausserhalb des urbanen Raums sind zentrale Orte mit Versorgungsfunktion für die Siedlungsgebiete in der Kulturlandschaft.

Die Ortschaften rund um den urbanen Raum liegen eingebettet in der wertvollen Kulturlandschaft. Sie sind für die Agglomeration identitätsstiftend und werden mit grosser Sorgfalt moderat im Bestand weiterentwickelt.

Die intakte Landschaft ist eine grosse Qualität der Agglomeration. Das identitätsstiftende Seeufer und die grünen Rücken werden durch grüne Verbindungen, die durch den Siedlungsraum verlaufen, vernetzt. Durch «grüne Pausen» zwischen der Kulturlandschaft und den Siedlungskörpern können die unterschiedlichen Landschaftstypen voneinander geschützt werden. Innerstädtische Grünräume bilden ein zusammenhängendes Freiraumsystem. Sie haben sowohl eine hohe Bedeutung für Aufenthalt und Erholung als auch für eine klimaresiliente Stadtstruktur. Das Seebecken ist ein wichtiger Erholungsraum und ein bedeutendes touristisches Ziel.



Abbildung 75: Zukunftsbild 2040

3.2.1. Siedlung

Das Siedlungsgebiet der Agglomeration wird im Sinne der Grundlagen (Raumordnungskonzept des Kantons Thurgau, Kantonaler Richtplan Thurgau, Landesentwicklungsplanes Baden-Württemberg, Regionalplan 2000 Region Hochrhein-Bodensee Strategiebericht «Grundlage für das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms AP5 Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz» (KEEAS, 2021)) vereinfacht in drei unterschiedliche Raumtypen gegliedert:

 Das **Zentrumsgebiet Kreuzlingen-Konstanz** umfasst die Zentren von Konstanz und Kreuzlingen sowie Petershausen West und ist grenzüberschreitend als urbaner Raum in hoher Dichte entwickelt. Bedeutende historische Strukturen wie die Altstadt Konstanz sind im Bestand erhalten und vorsichtig weiterentwickelt. Die Kernstädte Kreuzlingen und Konstanz bilden zusammen das pulsierende Herz der Agglomeration. Es ist das wirtschaftliche, touristische, politische, kulturelle und verkehrliche Zentrum der Agglomeration. Mit seiner vielfältigen Nutzungsstruktur (Verwaltung, Einkauf, Kultur, Politik, Gesundheit, Bildung, Arbeiten, Tourismus) hat das Zentrum Kreuzlingen-Konstanz eine bedeutende Versorgungsfunktion. Die Anziehung der Kernstadt Kreuzlingen-Konstanz strahlt über die Agglomerationsgrenze hinaus. Dank attraktiver Angebote und der wunderschönen Lage am Bodensee versprüht die Kernstadt internationales Flair.

 Der **Urbane Raum** umfasst die Stadtbereiche um das Zentrumsgebiet und die Gemeinden entlang der S-Bahn wie Tägerwilen, Bottighofen, Münsterlingen und Reichenau-Lindenbühl. Die Siedlungsdichte ist, abgestimmt auf die Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs, moderat bis hoch. Der urbane Raum übernimmt städtische Funktionen. Dank seiner vielfältigen Nutzungsstruktur versorgt er die umliegenden Gemeinden mit Angeboten, die über den täglichen Bedarf hinausgehen. Bedeutende Einrichtungen wie die Universität Konstanz und das Spital Münsterlingen in den Bereichen Bildung und Gesundheit liegen im urbanen Raum und sind über direkte und komfortable Angebote (Fuss- und Veloverkehr, ÖV) miteinander grenzübergreifend verbunden. Die Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen und die innovativen Arbeitsplatzangebote treiben die wirtschaftliche Entwicklung voran.

Das leistungsfähige System des öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus) und ein attraktives Netz für den Fuss- und Veloverkehr ermöglichen den Raumnutzenden eine nachhaltige städtische Mobilität. Multimodale Verkehrsdrehscheiben verknüpfen städtische Mobilitätsformen, ermöglichen eine flexible Nutzung und Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel (z.B. Sharingangebote, Mikromobilität, usw.).

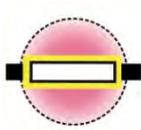
 Die **Siedlung in der Kulturlandschaft** ist, in Abstimmung auf die Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs, in moderater Dichte entwickelt. Der dörfliche Charakter, die charakteristische Lage am See, auf dem Seerücken oder auf dem Bodanrück sowie die Einbettung in die intakte Kulturlandschaft sind grosse Qualitäten dieses Raumes. Die Ortschaften und Weiler prägen das Bild der Kulturlandschaft und viele Ortschaften weisen ein wertvolles und identitätsstiftendes Ortsbild auf. Die Siedlungen in der Kulturlandschaft sind über die S-Bahn, den Busverkehr und Velorouten an den Urbanen Raum angebunden, wo neben den Zentralitäten im ländlichen Raum, die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen stattfindet.

Die Landwirtschaft spielt in diesem Raum eine bedeutende Rolle. Lokales Gewerbe hat an den geeigneten Standorten die Möglichkeit sich weiterzuentwickeln.

 **Zentrale Orte in der Kulturlandschaft** verfügen über die notwendigen öffentlichen Infrastrukturen (Verwaltung, Bildung, Gesundheit) und stellen mit einer attraktiven ÖV-Erschliessung die Anbindung an den Urbanen Raum sicher.

Die **Dorfkerne** sind oftmals historisch geprägt und identitätsstiftend für die jeweiligen Orte. Sie verfügen teilweise über kleinere Versorgungseinrichtungen und Treffpunkte für die lokale Bevölkerung (z.B. Kirche, Schule, Bushaltestelle, Dorfbrunnen, usw.).

 Auf den **strukturierenden Stadtachsen** werden wichtige Funktionen gebündelt. Sie sind wichtige Verkehrsträger der städtischen Mobilität, Stadträume mit einer hohen Aufenthaltsqualität, strukturieren das Freiraumgerüst und sind städtebauliche Entwicklungsachsen. Sie sind das Rückgrat / die Lebensadern des Urbanen Raums. Die erste Bautiefe entlang der Achsen ist mit Rücksicht auf die ortsbaulichen Qualitäten dicht entwickelt.



Die **verdichteten Bahnhofsgebiete** haben neben ihrer verkehrlichen Funktion eine grosse, je nach Lage differenzierte Bedeutung in ihrem näheren Umfeld. Aufgrund ihrer hohen Erschliessungsgüte durch den ÖV sind sie Impulsgeber der polyzentrischen Entwicklung. Abgestimmt auf ihre Lage (Zentrum, Quartier, Arbeiten, Landschaft) sind sie unterschiedlich entwickelt.

Die Bahnhofsgebiete sind attraktive Treffpunkte, Ankunfts- und Umsteigeorte. Der öffentliche Raum ist besonders sorgfältig gestaltet und ins Freiraumnetz eingebettet.



Bedeutende überregionale Publikumsmagnete sind Einrichtungen oder Orte von überregionaler Bedeutung für Tourismus, Freizeit, Naherholung, Bildung und Gesundheit. Sie tragen massgeblich zur Attraktivität der Agglomeration bei. Sie ziehen viele Besuchende, Arbeitskräfte, Studierende aber auch Bewohner*innen der Agglomeration selbst an und sind als wichtige Anfahrtspunkte sehr gut mit dem Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erreichbar.

3.2.2. Landschaft



Die **Traditionslandschaft** der grünen Rücken dient der Land- und Forstwirtschaft, dem Landschafts- und Naturschutz sowie der Funktion der Erholung. Die Landschafts- und Naturschutzgebiete sind untereinander und mit dem Seeufer ökologisch gut vernetzt. Die Traditionslandschaft ist ein besonders prägendes Merkmal der Agglomeration.



Der **Erholungsraum Seebecken** ist ein bedeutender Freiraum und ein wichtiges touristisches Ziel. Die Freiräume bieten eine hohe Aufenthaltsqualität und einen hohen Öffentlichkeitsgrad. Die Erreichbarkeit ist prioritär durch den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr gewährleistet. Das Grenzgebiet ist auch im Uferbereich länderübergreifend entwickelt.



Der **Grüne Ring im Zentrum** versorgt die Innenstadt als grüne Lunge mit ökologisch wertvollen Grünflächen. Die Freiräume im Grünen Ring sind besonders klimagerecht gestaltet, bieten wichtige ökologische Ausgleichsflächen und sorgen für ein angenehmes Stadtklima.

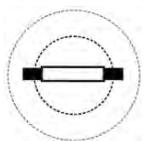


Grüne Pausen sind räumliche Pausen, die als erhaltenswerte Freiraumstrukturen einen klaren Übergang zwischen Siedlung und Landschaft bilden. Hier werden sowohl die Ansprüche einer produktiven Landwirtschaft bzw. Forstwirtschaft, als auch jene der Freizeit- und Erholungsnutzungen für die naheliegenden Siedlungen adressiert.



Wichtige Grünverbindungen zwischen See und Landschaft bieten ökologische und landschaftliche Vernetzungen. Die Vernetzungsräume umfliessen die Siedlungsgebiete oder bilden wichtige grüne Korridore durch den Siedlungsraum und zum See.

3.2.3. Mobilität



Die **S-Bahn dient als Rückgrat der polyzentrischen Siedlungsentwicklung**. Die Bahnhöfe werden in attraktiven Takten bedient und erschliessen die dichten Bahnhofsgebiete. Die Orte in der Kulturlandschaft erhalten mit der guten Erschliessung durch die Bahn die Möglichkeit sich zu entwickeln.



Die leistungsfähigen **Busmagistralen** erschliessen die strukturierenden Stadtachsen in einem dichten Takt. Sie erschliessen die Nutzungs-Hotspots grenzüberschreitend in hoher Qualität. Die vielfältigen grenzüberschreitenden Busverbindungen werden in den Schlüsselgebieten der Kernstadt Kreuzlingen-Konstanz gebündelt.



Multimodale Mobilitätsdrehscheiben ermöglichen verschiedene Verkehrsmittel einfach und effizient zu kombinieren. Kurze, sichere und direkte Wege ermöglichen ein attraktives Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln (Fussverkehr, Mikromobilität, Velo, Bus, Bahn und Schiff). Nebst attraktiven ÖV-Haltestellen, Veloabstellanlagen und Bikesharing bieten sie je nach Typ weitere Angebote wie Carsharing, Taxi, Lastenveloverleih, K+R, P+R sowie Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten. Im Zukunftsbild dargestellt sind **zentrale Drehscheiben der Agglomeration** (inkl. Fernverkehr) und **regionale Knoten** (inkl. Verbindung Regionalverkehr mit Ortsverkehr).



Die Ortschaften in der Kulturlandschaft verfügen über eine attraktive Anbindung an den urbanen Raum und dessen leistungsfähigen ÖV-Achsen. Die Anbindung findet über **bedeutende regionale ÖV-Verbindungen** und **bedeutende regionale Velorouten** statt. Ein grenzüberschreitend erkennbares und sicheres Netz an **Velo-Vorzugsrouten** innerhalb der dichten Siedlungsgebiete der Agglomeration ermöglicht breiten Bevölkerungsgruppen die Velonutzung.



Der motorisierte Verkehr spielt überall dort seine Vorteile aus, wo der flächendeckenden Erschliessung durch andere Verkehrsmittel aus Gründen der Kosteneffizienz und der Topografie Grenzen gesetzt sind. Zur Reduktion seiner negativen Auswirkungen wird die konsequente **Bündelung des motorisierten Verkehrs** auf den dafür ausgelegten Hauptachsen angestrebt. **Verkehrsmanagement** auf den stark belasteten Achsen steigert die Effizienz im Betrieb, sorgt für Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und unterstützt die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs, die innerhalb der Siedlungsgebiete auch mittels gestalterischer Massnahmen gefördert wird.

Das Trasse für eine künftige Oberlandstrasse (**OLS**) mit Spange Bättershausen ist freigehalten (allfällige Realisierung nach Horizont Zukunftsbild). Eine Realisierung wird begleitet von griffigen flankierenden Massnahmen, um den urbanen Raum, das Zentrumsgebiet und die Ortschaften spürbar von der Verkehrsbelastung zu entlasten.

Eine grenzüberschreitend koordinierte **Parkierungsstrategie** erreicht eine lenkungswirksame, kostendeckende Bewirtschaftung der öffentlich nutzbaren Stellplätze, eine Verlagerung von Parken in öffentlichen Räumen in Parkhäuser an verträglichen Lagen und Raumgewinn zugunsten Aufenthaltsqualität, Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr.



Die Wasserwege sind identitätsstiftende Verkehrsträger. Die Kursschiffahrt ist eine wichtige Attraktion für den Tourismus. Die Fähre Konstanz Staad – Meersburg, die Personen-Fährverbindung Wallhausen-Überlingen und die Direktverbindung mit dem Katamaran zwischen Konstanz Hafen – Friedrichshafen bieten ganzjährig vertaktete und schnelle Verbindungen und sind wichtige Alltagsverbindungen über den See.

Erläuterungen zum neu erarbeiteten Zukunftsbild 2040

Im Unterschied zum Zukunftsbild des AP3 wird im aktuellen Zukunftsbild die Raum- und Zentrenstruktur vereinfacht bzw. räumlich präzisiert abgebildet, steht aber nicht im Widerspruch zu übergeordneten Planungen. Die Vereinfachung dient in erster Linie einer besseren Verständlichkeit der Grundideen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Zudem mussten für die deutschen und schweizerische Definitionen ein einheitliches Verständnis geschaffen werden.

Das Zukunftsbild wird neu nach einer Gesamtschau anhand der einzelnen Legendenpunkte erörtert.

Umgang mit Raumtypen

Sowohl auf schweizerischer wie auch auf deutscher Seite wird der Raum in verschiedene Raumtypen mit unterschiedlichen Dichtezielen strukturiert. Zudem wird eine Hierarchisierung der Zentren vorgenommen.

Auf Schweizer Seite gibt es gemäss übergeordneten Vorgaben aus dem Kantonalen Richtplan drei verschiedene Raumtypen: "Urbaner Raum", "Kompakter Siedlungsraum" und "Kulturlandschaft". Kreuzlingen ist dabei als "Kantonales Zentrum" definiert.

Zum Urbanen Raum werden Kreuzlingen, Tägerwilen, Gottlieben und Bottighofen gezählt. Zum Kompakten Siedlungsraum wird die Gemeinde Münsterlingen gezählt. Die anderen Agglomerationsgemeinden Kemmental und Lengwil liegen in der Kulturlandschaft.

Auf deutscher Seite werden im Regionalplan 2000 folgende vier Raumtypen definiert: "Verdichtungsraum", "Randzone um den Verdichtungsraum", "Verdichtungsbereich im Ländlichen Raum" und "Ländlicher Raum im engeren Sinne". Die Gemeinden am See zwischen Konstanz und Radolfzell liegen zudem auf der "Landesentwicklungsachse" gemäss LEP. Konstanz ist als Oberzentrum festgelegt.

Das Stadtgebiet Konstanz und Allensbach liegen im Verdichtungsraum, während das Gemeindegebiet Reichenau in der Randzone um den Verdichtungsraum liegt. Die Strukturkarte des Regionalplans wird als eine grobe Einteilung der Räume verstanden. So sind beispielsweise als Stadtteile von Konstanz (Dingelsdorf, Wallhausen, Litzelstetten) dem Verdichtungsraum zugeordnet, obwohl sie eher ländlich geprägt sind. Im Zukunftsbild werden die Raumtypen ortsspezifischer typisiert.

Im Zukunftsbild werden folgende einheitliche Definitionen verwendet und das Siedlungsgebiet folgendermassen strukturiert:

Zentrumsgebiet Kreuzlingen-Konstanz: Zentrale Gebiete der Kernstadt Kreuzlingen (Kantonales Hauptzentrum) und der Kernstadt Konstanz (Oberzentrum Konstanz).

Urbaner Raum: Stadt Kreuzlingen, Konstanzer Stadtteile Altstadt, Paradies, Petershausen West, Petershausen Ost, Königsbau, Fürstenberg, Industriegebiet, Wollmatingen, Egg, Allmannsdorf und Staad, Gemeinden Tägerwilen, Gottlieben, Bottighofen und Münsterlingen, um Bahnstation Münsterlingen wird zum Urbanen Raum gezählt, da die Gemeinde gemäss Zukunftsbild über eine Stadtachse als Rückgrat des Urbanen Raums an die Kernstadt angebunden wird. Das Gebiet um die Bahnstation Reichenau wird aufgrund der neueren Entwicklungen, der Nähe zur Kernstadt und der Lage am Bahnhof zum Urbanen Raum gezählt.

Siedlung in der Kulturlandschaft: Kemmental, Lengwil, Allensbach, Reichenau, Stadtteile Dingelsdorf, Wallhausen, Dettingen, Litzelstetten

3.3. Quantitative Zielsetzungen MOCA-Indikatoren

Fünf Indikatoren werden für das "Monitoring und die Wirkungskontrolle der Agglomerationsprogramme" benutzt (MOCA-Indikatoren). In Abstimmung mit dem Zukunftsbild wurden quantitative Ziele für die fünf Indikatoren festgelegt.

3.3.1. Ziel MOCA-Indikator Modal-Split

Der MIV-Anteil im Schweizer Teil der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz ist mit 76% höher als in vergleichbar grossen Agglomerationen und auch höher als der Durchschnitt aller Agglomerationen. Wie in den anderen Agglomerationen ist auch in Kreuzlingen-Konstanz der MIV-Anteil zwischen 2015 und 2021 unter Einfluss der Verhaltensänderung während der COVID-Pandemie gestiegen, nachdem er zwischen 2010 und 2015 gesunken war.

	Anteil des motorisierten Individualverkehrs gemessen an der Tagesdistanz		
	2021	2015	2010
Agglo Kreuzlingen-Konstanz	76.0%	70.0%	73.7%
Agglo St. Gallen-Bodensee	66.5%	61.2%	63.1%
Mittel-grosse Agglomerationen	69.4%	65.7%	66.0%
Alle Agglomerationen	70.3%	66.0%	66.4%

Abbildung 76: Tabelle MOCA Anteil des MIV, gemessen an der Tagesdistanz (2010, 2015, 2021)

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Im Zusammenhang mit dem Modal-Split soll das Ziel verfolgt werden, die Zunahme der Mobilitätsnachfrage bis 2040 mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr aufzunehmen. Gelingt dies, wird der Anteil des MIV insgesamt sinken. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Anteil des MIV gemessen an der Tagesdistanz von 76% auf rund 62% sinken (wenn die durchschnittlich mit dem MIV zurückgelegte Länge pro Weg stagniert). Damit wäre der MIV-Anteil gemessen an der Tagesdistanz im Schweizer Teil der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz dort angelangt, wo er in der Agglomeration St.Gallen-Bodensee in den Jahren 2010 und 2015 lag.

Zielwert MIV Anteil 2040 Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz	62 %
---	-------------

3.3.2. Ziel MOCA-Indikator Unfälle

Die Anzahl der Verunfallten (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr (ausserhalb des Nationalstrassennetzes) pro 1000 (Einwohner + 0.5 Arbeitsplätzen) in den Jahren 2012, 2017 und 2022 zeigt sich, für den Schweizer Teil der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz und im Vergleich mit vergleichbaren Agglomerationen, wie folgt:

	Anzahl Unfälle pro 1'000 Einwohner		
	2021	2017	2014
Agglo Kreuzlingen-Konstanz	1.36	2.37	2.46
Agglo St. Gallen-Bodensee	1.27	1.34	1.46
Mittel-grosse Agglomerationen	1.48	1.64	1.78
Alle Agglomerationen	1.51	1.62	1.72

Abbildung 77: Tabelle MOCA Anzahl Verunfallte pro 1'000 Einwohner (2014, 2017, 2021)

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

In der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz hat die Anzahl Unfälle pro 1'000 Einwohner zwischen 2017 und 2021 markant abgenommen und war im Jahr 2021 mit 1.36 unter dem Schnitt aller Agglomerationen (1.51) und auch unter dem Schnitt der vergleichbar grossen Agglomerationen (1.48). In den Jahren 2014 und 2017 war die Anzahl Unfälle in Kreuzlingen-Konstanz noch deutlich höher im Vergleich mit anderen Agglomerationen.

Das Agglomerationsprogramm setzt sich als Ziel, die Sicherheit im Verkehrssystem weiterhin zu verbessern. Die Agglomeration legt den Zielwert für die Anzahl Unfälle pro 1'000 Einwohner für das Jahr 2040 wie folgt fest:

Zielwert Anzahl verunfallte Personen 2040 Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz	1.10
--	-------------

3.3.3. Ziel MOCA-Indikator Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklasse

Die Anteile der Einwohner pro ÖV-Güteklasse in den Jahren 2014, 2017 und 2022 zeigen sich, für den Schweizer Teil der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz und im Vergleich mit anderen mittel-grossen Agglomerationen, wie folgt:

Agglomeration	Jahr	Klasse A: sehr gute Erschliessung	Klasse B: gute Erschliessung	Klasse C oder niedriger: mittelmässige oder schlechtere Erschliessung
Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz	2014	8.2%	17.4%	74.4%
	2017	9.1%	16.2%	74.7%
	2022	8.6%	15.9%	75.5%
Agglomeration St. Gallen-Bodensee	2014	19.5%	29.6%	50.9%
	2017	20.1%	28.8%	51.1%
	2022	20.5%	31.8%	47.7%
Mittel-grosse Agglomerationen	2014	12.6%	26.9%	60.5%
	2017	13.1%	26.6%	60.3%
	2022	14.6%	26.7%	58.7%
Alle Agglomerationen	2014	15.3%	18.9%	65.8%
	2017	15.8%	19.1%	65.1%
	2022	17.1%	19.1%	63.8%

Abbildung 78: Tabelle MOCA Anteil der Einwohner pro ÖV-Güteklasse (2014, 2017, 2022)
Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Im Vergleich mit anderen Agglomerationen ist der Anteil der sehr gut mit dem ÖV erschlossenen (Güteklasse A) Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz gering. Von 2017 bis 2022 wurde dieser noch kleiner (von 9.1% auf 8.6%). Umso grösser ist dafür der Anteil der Bevölkerung, welcher nur mittelmässig oder noch schlechter erschlossen ist. Dieser lag im Jahr 2022 bei über 75%.

Das Agglomerationsprogramm verfolgt eine deutliche Verbesserung des ÖV-Angebots innerhalb der Agglomeration (Bessere Vernetzung und Verknüpfungen über die Grenze und Synergien mit regionalen Linien, Bündelung der Angebote entlang der strukturierenden Achsen). Es setzt sich als Ziel, bis im Jahr 2040 die Erschliessungsqualität für die Bevölkerung in Güteklasse B in derselben Grössenordnung wie die mittelgrossen Agglomerationen in den Jahren 2014/2017/2021 zu erreichen. Bei der Güteklasse A ist die Steigerung schwieriger zu erreichen und wird daher tiefer angesetzt. Dies insbesondere, weil der angestrebte Angebotsausbau bei der Agglo-S-Bahn wohl länger dauert. Die Agglomeration legt den Zielwert für die Erschliessungsqualität der Bevölkerung für das Jahr 2040 wie folgt fest:

Zielwerte Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklasse 2040	A	B	C oder schlechter
	10 %	27 %	63 %

3.3.4. Ziel MOCA-Indikator Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse

Die Anteile der Beschäftigten nach ÖV-Güteklasse in den Jahren 2014, 2017 und 2021 zeigen sich, für den Schweizer Teil der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz und im Vergleich mit anderen mittelgrossen Agglomerationen, wie folgt:

Agglomeration	Jahr	Klasse A: sehr gute Erschliessung	Klasse B: gute Erschliessung	Klasse C oder niedriger: mittelmässige oder schlechtere Erschliessung
Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz	2014	14.2%	19.5%	66.3%
	2017	14.6%	15.6%	69.8%
	2021	14.8%	15.8%	69.4%
Agglomeration St. Gallen-Bodensee	2014	42.7%	24.3%	33.0%
	2017	42.8%	21.8%	35.4%
	2021	41.9%	25.6%	32.5%
Mittel-grosse Agglomerationen	2014	31.1%	24.7%	44.2%
	2017	31.6%	24.2%	44.2%
	2021	32.2%	25.3%	42.5%
Alle Agglomerationen	2014	33.0%	19.5%	47.5%
	2017	33.1%	20.0%	46.9%
	2021	34.1%	19.2%	46.7%

Abbildung 79: Tabelle MOCA Anteil der Beschäftigten pro ÖV-Güteklasse (2014, 2017, 2022)

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Wie bei der Bevölkerung ist auch bei der Erschliessungsqualität der Arbeitsplätze in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz der Anteil der sehr gut erschlossenen Arbeitsplätze (Güteklasse A) an der Gesamtzahl gering (14.8 %). Dies zeigt sich vor allem im Vergleich mit dem Durchschnitt der mittelgrossen Agglomerationen. Dort ist der Anteil sehr gut erschlossener Arbeitsplätze mehr als doppelt so gross (32.2 %).

Das Agglomerationsprogramm verfolgt eine deutliche Verbesserung des ÖV-Angebots innerhalb der Agglomeration (Bessere Vernetzung und Verknüpfungen über die Grenze und Synergien mit regionalen Linien, Bündelung der Angebote entlang der strukturierenden Achsen). Es setzt sich als Ziel, bis im Jahr 2040 die Erschliessungsqualität für die Beschäftigten in Güteklasse B in derselben Grössenordnung wie die mittelgrossen Agglomerationen in den Jahren 2014/2017/2021 zu erreichen. Bei der Güteklasse A ist die Steigerung schwieriger zu erreichen und wird daher tiefer angesetzt. Dies insbesondere, weil der angestrebte Angebotsausbau bei der Agglo-S-Bahn wohl länger dauert. Die Agglomeration legt den Zielwert für die Erschliessungsqualität der Bevölkerung für das Jahr 2040 wie folgt fest:

Zielwerte Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse 2040	A	B	C oder schlechter
	18 %	25 %	57 %

3.3.5. Ziel MOCA-Indikator Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

Die Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen in den Jahren 2012, 2017 und 2022 zeigt sich, für den Schweizer Teil der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz und im Vergleich mit anderen mittel-grossen Agglomerationen, wie folgt:

	Dichte der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (Einw. + VZA / ha)		
	2022	2017	2012
Agglo Kreuzlingen-Konstanz	75.7	73.6	72.0
Agglo St. Gallen-Bodensee	89.8	89.7	88.6
Mittel-grosse Agglomerationen	79.6	78.4	75.4
Alle Agglomerationen	83.0	81.3	77.6

Abbildung 80: Tabelle MOCA Anzahl Einwohner und Beschäftigte pro Hektar (2012, 2017, 2022)
Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Der Schweizer Teil der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz bewegt sich bezüglich Dichte deutlich unter dem schweizweiten Durchschnitt aller Agglomerationen sowie auch unter dem Wert der mittel-grossen Agglomerationen. In der Tendenz ist eine leichte Erhöhung der Dichte zu beobachten. Diese Tendenz soll aufrechterhalten werden.

Das Agglomerationsprogramm verfolgt eine weitere Verdichtung der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen. In Übereinstimmung mit dem Zukunftsbild legt die Agglomeration den Zielwert für das Jahr 2040 wie folgt fest:

Zielwert Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen 2040 Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz	82.0
---	-------------

4. Handlungsbedarf und Fokussierungen AP5

4.1. Handlungsbedarf Siedlung

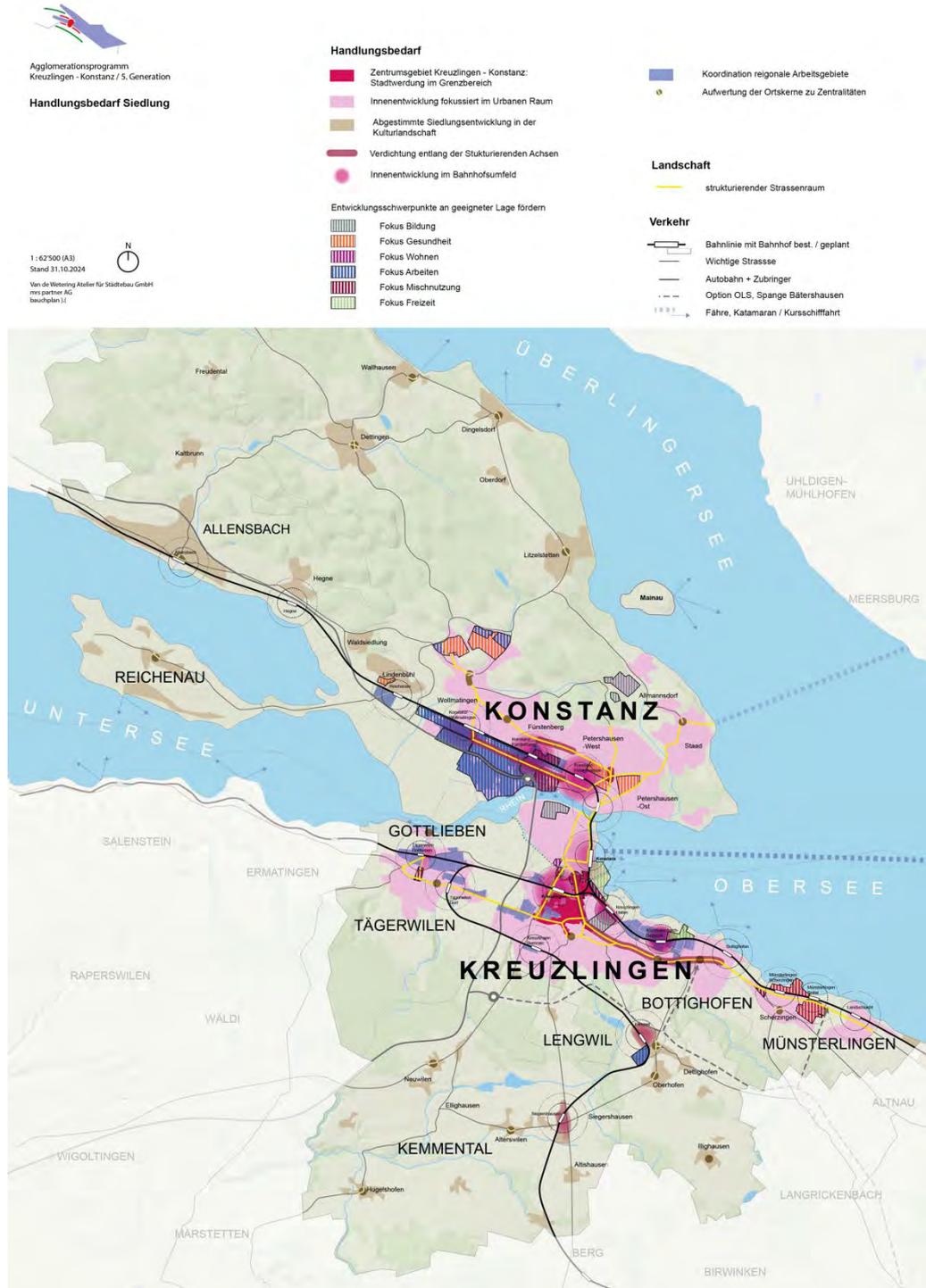


Abbildung 81: Handlungsbedarf Siedlung (Darstellung vdW)

Der Siedlungsdruck in der Agglomeration Kreuzlingen - Konstanz ist gross. Entsprechend schnell schreitet die bauliche Entwicklung voran. Die Gemeinden und Städte stehen vor der Herausforderung, trotz der rasanten Entwicklung die städtebaulichen Qualitäten zu sichern und das öffentliche Interesse zu wahren. Viele Areale an strategisch wichtigen Lagen sind noch unternutzt. Es gilt, diese gut geeigneten

Flächen vorrangig zu entwickeln. Mit der Revision der Nutzungsplanung wurden vielerorts die Grundlagen für eine Siedlungsentwicklung nach innen gelegt.

Innenentwicklung im Urbanen Raum

Das Siedlungswachstum hat gemäss übergeordneten Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan zu 65% im Urbanen Raum und dem darin liegenden Zentrumsgebiet Kreuzlingen stattzufinden. Die Analyse der Bevölkerungsdichte zeigt, dass die Entwicklung in die richtige Richtung geht. Gleichzeitig besteht an strategischen Lagen (Bahnhöfe, Zentrumsgebiet, Entwicklungsschwerpunkte, entlang der strukturierenden Achsen) Entwicklungspotenzial für eine abgestimmte Innenentwicklung. Handlungsbedarf besteht darin, im Zuge der Innenentwicklung dieser strategischen Gebiete, neue Qualitäten im Siedlungsraum zu schaffen. Dafür braucht es qualitätssichernde Planungsverfahren, die von den Gemeinden und Städten initiiert werden.

Stadtwerdung im Grenzgebiet

Die Absicht, das Zusammenwachsen der zwei Stadtzentren zu fördern, wird seit mehreren Generationen des Agglomerationsprogramms im Zukunftsbild und den Strategien festgehalten. Es haben einige Bemühungen stattgefunden, die Gebiete im Grenzbereich in der Bevölkerung zu thematisieren und aufzuwerten. Der Hauptzoll am ehemaligen Kreuzlinger Tor wurde im Jahr 2015 für den Autoverkehr gesperrt. Der Zollplatz wird seitdem von den beiden Städten Kreuzlingen und Konstanz regelmässig mit Ausstellungen und Kulturbeiträgen bespielt.

Im Grenzgebiet stehen seitens Kreuzlingen verschiedene Strassensanierungsprojekte (Hauptstrasse Nord, Freistrasse, Seestrasse) an. Das BGK zur Hauptstrasse Nord wurde in einer Volksabstimmung im Jahr 2023 äusserst knapp abgelehnt. Für die beiden anderen Strassen sind die Volksabstimmungen noch ausstehend. In Konstanz wird der Bahnhofplatz neugestaltet, für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und ein Kreisel vor dem Lago-Center realisiert. Ein weiteres Projekt in Grenznähe ist die Gesamtentwicklung des Döbele-Areals als neues Wohngebiet.

Konkrete grenzüberschreitende Projekte zur Entwicklung von brachliegenden Arealen im Grenzbereich gab es seit dem European12 nicht. Es sind konkrete Schritte erforderlich, um den Planungsprozess im Grenzgebiet wieder aufzunehmen und die Stadtwerdung im Sinne der Ein-Stadt-Strategie zu ermöglichen und die Bevölkerung in den komplexen Prozess einzubinden. Die Strategie dazu wird im Kapitel 0 ab Seite 133 beschrieben.

Innenentwicklung an strukturierenden Stadtachsen

Entlang der strukturierenden Achsen besteht insbesondere in der 1. Bautiefe Innenentwicklungspotenzial. Die strukturierenden Stadtachsen sind daher im Zukunftsbild der 5. Generation ein neues strategisches Element, um die Innenentwicklung abgestimmt voranzutreiben. Ansätze zur Aufwertung der Stadtachsen sind vorhanden. Beispielsweise wurde die Romanshorerstrasse in Kurzrickenbach neugestaltet und besser in den Siedlungskontext integriert. Andere Vorhaben wie die Umgestaltung der Hauptstrasse Nord oder der Löwenstrasse sind vor dem Volk gescheitert. Im Zusammenhang mit den Stadtachsen geht es nicht nur um die Gestaltung des Strassenraumes und die Bewältigung des Verkehrsaufkommens, sondern auch darum, die Verdichtung entlang dieser Achsen zu ermöglichen, neue räumliche Qualitäten zu schaffen und die Struktur der Freiräume/Stadträume zu klären.

Es besteht Handlungsbedarf, die strukturierenden Achsen unter Einbezug (mindestens) der angrenzenden 1. Bautiefe integral zu entwickeln.

Bahnhofsgebiete für die Innenentwicklung nutzen

Die Bahnhofsgebiete wurden mit der 5. Generation als strategische Entwicklungsgebiete neu ins Zukunftsbild aufgenommen. Hier besteht eine grosse Differenz zwischen dem angestrebten Zustand im Zukunftsbild und der Realität. Vereinzelt wurde das Potenzial der Bahnhöfe erkannt und genutzt (z. B. Entwicklung Bahnhof Reichenau und um den Bahnhof Petershausen). Es besteht der Handlungsbedarf, die Bahnhofsgebiete als durch den ÖV gut erschlossene Gebiete zu lebendigen Quartieren zu entwickeln.

Arbeitsgebiete sichern und entwickeln

Im Jahr 2019 hat der Regierungsrat das Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) beauftragt, das Konzept "Arbeitszonenbewirtschaftung Kanton Thurgau" zusammen mit dem Amt für Raumentwicklung (ARE) umzusetzen. Das Ziel der Arbeitszonenbewirtschaftung ist die Nutzung der Arbeitszonen im Sinne der haushälterischen und zweckmässigen Bodennutzung aus kantonaler und regionaler Sicht zu optimieren und die Bemühungen zu unterstützen, von der der Wirtschaft nachgefragte Flächen und Räumlichkeiten bereitzuhalten und Entwicklungspotenziale aktiv zu nutzen.

Die Entwicklung und regionale Koordination der Arbeitsplatzgebiete für Gewerbe und Industrie wurde in den vorhergehenden Generationen des Agglomerationsprogramms nicht behandelt. Es besteht Handlungsbedarf, die Gewerbe- und Industriegebiete standortgerecht zu nutzen und zu entwickeln.

Ortskerne stärken

Zentrale Orte im ländlichen Raum waren schon in vorhergehenden Generationen des Agglomerationsprogramms Thema. Sie sollen nach wie vor eine tragende Rolle für die ländlichen Siedlungsgebiete spielen. Im Zukunftsbild der 5. Generation wurde die räumliche Gliederung präzisiert und die zentralen Orte in der Kulturlandschaft auf die Lage der Bahnhöfe abgestimmt. Die Entwicklung der Gemeinden tendieren heute schon zu einer Stärkung der zentralen Orte, um die Versorgung der ländlichen Gebiete auf Gemeindeebene sicherzustellen.

Die Aufwertung der Ortskerne war schon in vorhergehenden Generationen des Agglomerationsprogramms als Strategie definiert. Dabei geht es insbesondere um die Aufwertung der Ortsdurchfahrten. Der Handlungsbedarf ist gross, die identitätsprägenden Ortskerne aufzuwerten und sie als Zentralitäten zu stärken.

Reservegebiete sichern

Es sind kantonale Richtplangebiete definiert, die eine Siedlungserweiterung ermöglichen. Diese sind teilweise an Lagen mit schlechter ÖV-Erschliessung. Insbesondere die Stadt Kreuzlingen verfolgt klar die Strategie der Innenentwicklung und verzichtete bei der aktuellen Revision der Nutzungsplanung auf eine Einzonung von Richtplangebieten. Es besteht der Handlungsbedarf, klare Anforderungen bezüglich Erschliessung zu definieren, die bei der Aktivierung der Reserve zum Zuge kommen.

Verkehrsintensive Nutzungen an integrierten Standorten

Standorte der Verkehrsintensiven Einrichtungen werden gemäss kantonalem Richtplan (Planungsgrundsatz 1.6 C) in der kommunalen Nutzungsplanung oder im Agglomerationsprogramm festgelegt. Sie sind primär im Zentrumsgebiet im Urbanen Raum anzusiedeln und nur in Ausnahmefällen ausserhalb dieses Gebietes zulässig. Gemäss Planungsgrundsatz 1.6 O des kantonalen Richtplans müssen die Standorte sowohl für den ÖV als auch für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbar und im Einzugsbereich leistungsfähiger Strassen mit genügender Kapazität liegen. Gemäss § 73 PBG und Erläuterungen zum PBG gelten Einrichtungen, die mehr als 2'000 Personenwagenfahrten pro Tag generieren können, als Verkehrsintensive Einrichtungen. Neben den Verkehrsintensiven Einrichtungen gibt es andere publikumsintensive Einrichtungen, die Verkehr generieren und gut an den ÖV und das Fuss- und Velonetz angebunden werden müssen. Es sind Standorte für Bildung, Gesundheit, Tourismus und Freizeit. Diese Einrichtungen sind wichtig für die Wirtschaft der Region. Insbesondere der Tourismus soll gemäss Planungsgrundsatz 1.6P des kantonalen Richtplans nachhaltig gefördert werden. Die Agglomerationsgemeinden erachten die Festlegungen im kantonalen Richtplan als ausreichend und sehen keinen Handlungsbedarf.

4.2. Handlungsbedarf Landschaft und Freiraum

4.2.1. Schwachstellen Landschaft

Die Landschaft steht vor grundlegenden Veränderungen. Der Klimawandel stellt zahlreiche neue Herausforderungen an die verschiedenen Landschaftsräume. Eine Zunahme an Dürre- und Hitzeperioden gefährdet Flora und Fauna und verursacht urbane Hitzeinseln mit gesundheitlichen Risiken. Starkregen- und Starksturmereignisse stellen zunehmend eine Gefahr für die Bewohner der Siedlungsbereiche dar. Neben dem Klimawandel gibt es auch gesellschaftliche sowie demografische Trends, die sich auf die Landschaft auswirken. Durch das Wachstum in der Agglomeration gerät die Landschaft zunehmend unter Druck - es werden unterschiedliche Anforderungen an die knappen Freiräume gestellt, die teilweise nur schwer miteinander vereinbar sind, wodurch Nutzungskonflikte entstehen. Diese äussern sich meist an einer Konkurrenz zwischen ökologischen, Freizeit- und Erholungsfunktionen sowie wirtschaftlichen Nutzungen. Zwischen den unterschiedlichen Interessen zu vermitteln und Freiraumnutzungen auszuhandeln, ist eine zentrale Aufgabe der Freiraumplanung.

Traditionslandschaft

Die Traditionslandschaft ist durch Landwirtschaft, Waldreservate, Naturschutzgebiete und Vernetzungskorridore geprägt. Zu diesen vielfältigen Funktionen kommen Freizeit- und Erholungsnutzungen durch Bewohner der Agglomeration sowie aus dem Tourismus hinzu. So entsteht ein hoher Nutzungsdruck, der zu Konflikten führen kann. Fehlende oder mangelhafte Orientierung durch Leitsysteme führen dazu, dass die Wander- und Radsportler in Konflikt mit den landwirtschaftlichen Betrieben kommen. Es fehlt an klaren Zuordnungen für Wirtschafts- und Freizeitwegen.

Diese Nutzungskonflikte finden vor allem an den Siedlungsrändern statt. Sie sind oft schwach ausgebildet und geben wenig Orientierung für die unterschiedlichen Nutzungen vor. Darüber hinaus sind seine vollen ökologischen Potenziale aktuell nicht ausgeschöpft.

Der Klimawandel nimmt einen erheblichen Einfluss auf die Traditionslandschaft. Durch die sich verändernden Wasserkreisläufe kommt es zu Wassermangel, die sowohl die Waldreservate als auch die Landwirtschaft betreffen und zu einem Wandel führen werden.

Wälder tragen zum Klimaschutz bei, indem sie grosse Mengen an CO₂ binden. Im Siedlungsraum wirken sie kühlend, fördern Frischluftschneisen und reduzieren Feinstaubbelastungen. Allerdings sind die Waldreservate im heutigen Zustand nicht an die zunehmenden Dürren angepasst. So hat beispielsweise der Wald im Landkreis Konstanz bereits erhebliche Schäden genommen. Ausgetrocknete Baumkronen und Käferschäden haben zu vielen Baumrodungen geführt.

Auch in der Landwirtschaft führt der Wassermangel zu Herausforderungen. Eine weitere Thematik ist die zunehmende Errichtung von Gewächshäusern. Ihre Zulässigkeit ist im Richt- und Zonenplan geregelt. Im Tägermoos sind beispielsweise südlich der Konstanzerstrasse Gewächshäuser zulässig, jedoch nicht im nördlichen Bereich der Strasse. Eine starke Zunahme an Gewächshäusern kann trotz der landwirtschaftlichen Vorteile auch kritisch betrachtet werden. Sie beeinträchtigen das Landschaftsbild, verhindern Verschattung durch Bäume und führen zu einem erhöhten Wasserverbrauch.

Seebecken

Das Seebecken bietet einen für die Stadt wertvollen Landschaftsraum und ist identitätsbildend. Entsprechend hoch sind die Erwartungen und Anforderungen, die an die Uferbereiche gestellt werden. Auch hier kommt es zu Nutzungskonflikten. Besonders hervorzuheben sind die Freizeit- und Erholungsnutzungen in den Freiräumen am Seebecken, die wichtigen Lebensräume in den semiaquatischen Uferbereichen (Lebensraum für Tiere die sowohl an Land als auch im Wasser leben) sowie der wirtschaftliche Nutzen durch Unternehmen, die von der Lage unmittelbar am See profitieren.

Als Schwachstelle können vor allem die Einschränkungen des Lebensraums identifiziert werden: Hafeneinfahrten beeinträchtigen die Flachwasserzonen, Bebauungen verstellen das Seeufer und es fehlt an naturnahen Uferbereichen. Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit des Seeufers durch

Verkehrsinfrastruktur beschränkt. Hervorzuheben ist hier die Bahnlinie durch Kreuzlingen und Konstanz, die aufgrund ihrer Barrierewirkung den Zugang zu ufernahen Freiräumen wie Klein-Venedig erheblich stört.

Nicht zuletzt sind zunehmende Dürreperioden und ausbleibender Niederschlag eine Herausforderung für das Seebecken. Immer öfter fallen Uferbereiche trocken. Hier ist noch keine adäquate Antwort formuliert worden.

Innerstädtische Freiräume

Das Wachstum der gesamten Region schlägt sich auch auf die innerstädtischen Freiräume nieder. Durch Neubau und Zuzug wächst der Flächenbedarf an Freizeit- und Erholungsflächen. Besonders die innerstädtischen Freiräume in Kreuzlingen und Konstanz werden hoch frequentiert. Gleichzeitig sind diese Räume besonders relevant für Klimaanpassungsmassnahmen. Doch abseits der grossen innerstädtischen Freiräume am Seeufer gibt es im Kreuzlinger Stadtgebiet einen Mangel an qualitativen Erholungsflächen. Dies ist besonders bei grösseren Wohngebieten der Fall.

Auch der Strassenraum weist einen Mangel an ökologischer und sozialer Qualität auf. Fehlende Strassenbegrünung und ein hoher Anteil an Stellplätzen prägen das aktuelle Bild. So gibt es beispielsweise in der Stadt Konstanz ungefähr 80 leere Baumquartiere. Den Folgen des Klimawandels, zunehmende Starkregenereignisse und Hitzeperioden kann nur schwer begegnet werden.

Als weiterer Mangel kann eine fehlende länderübergreifende Freiraumstruktur angeführt werden. Neben des durchgängigen Uferbereichs lässt sich nur schwer ein zusammenhängendes System ablesen. Dies erschwert die Orientierung und trägt nicht zur Sicherung einzelner Freiräume bei.

Ökologische Vernetzung

Die ökologische Vernetzung wird durch durchgängige Freiraumsysteme gewährleistet. Somit können Arten ohne Hindernisse und Barrieren zu ihren Lebensräumen gelangen, was die Biodiversität fördert. Die Durchgängigkeit ist in den Kernstädten aktuell nicht gewährleistet. Vernetzungen vom Seeufer in die Traditionslandschaft sind oftmals durch Verkehrsinfrastruktur zerschnitten. Darüber hinaus sind natürliche Vernetzungskorridore häufig nicht naturnah gestaltet. So sind Bachläufe verdolt und weisen keinen Grünsaum auf. Dies schränkt die ökologische Vernetzung ein und ist nicht förderlich für die Biodiversität.

4.2.2. Handlungsbedarf Landschaft

Aus den bisherigen Analysen und den zuvor formulierten Schwächen wird als wesentlicher Handlungsbedarf die Anpassung an den Klimawandel abgeleitet. Ebenfalls werden die Inhalte des vorangegangenen Agglomerationsprogramms aufgenommen und mit der aktuellen Situation abgeglichen. Zusammengefasst wird ein Handlungsbedarf formuliert, der die Leitlinien für eine zukunftsfähige Agglomeration vorgibt.

Traditionslandschaft stärken

Die wesentlichen Handlungsbedarfe in der Traditionslandschaft betreffen Wald- und Landwirtschaftsflächen sowie die klare Zuweisung von Funktionen. Um Waldökosysteme zu schaffen, die angesichts von zunehmenden Dürren stabil und zukunftsfähig sind, braucht es Struktureichtum. Dies bedeutet eine Vielfalt und Mischung an Baumarten, die gegen Hitze und Trockenheit tolerant sind. Auch heimischen Baumarten mit hoher Trockenheitstoleranz können dabei eine Bedeutung zugesprochen bekommen. Dadurch kann der Wald dem Richtplan entsprechend in seiner Nutz-, Schutz- und Wohlfahrtsfunktion gestärkt werden. Zukünftige Planungen sind darüber hinaus im Einklang mit dem regionalen Waldplan sowie Landschaftsentwicklungskonzept umzusetzen.

Auch in der Landwirtschaft besteht der Handlungsbedarf darin, Anpassungen an den Klimawandel zu etablieren und das Wassermanagement zu optimieren. So sollten bei landwirtschaftlichen Flächen naturräumliche Gegebenheiten berücksichtigt werden, um Standorte mit hohen Wasserrückhaltevermögen und geringer Verdunstung zu priorisieren.

Um den vielfältigen Anforderungen der Traditionslandschaft gerecht zu werden, sollte Nutzungskonflikten vorgebeugt werden. Eine Möglichkeit besteht darin, räumliche Trennungen von Nutzungen besser zu markieren. Durch Beschilderungen und Leitsysteme kann zwischen Wirtschafts- und Freizeitwegen differenziert werden, um somit Konflikte zu vermeiden.

Auch im Agglomerationsprogramm der 3. Generation fand die Traditionslandschaft Berücksichtigung. Dabei stand vor allem der Erhalt und die Vernetzung von Schutzgebieten im Vordergrund. Diese Ziele können in den Handlungsbedarf des aktuellen Agglomerationsprogramms übernommen und durch Klimaanpassungsmassnahmen ergänzt werden. Denn auch die Forst- und Landwirtschaft steht durch den Klimawandel vor vielfältigen Herausforderungen.

Innerörtliche Freiräume aufwerten

Die innerörtlichen Freiräume stehen durch vielfältige Anforderungen unter Druck. Aufgrund der aktuellen Schwachstellen sollten sie in verschiedener Hinsicht qualifiziert werden. Zum einen sollten sie in ihrer Funktion als Freizeit- und Erholungsräume gestärkt werden, um den gesteigerten Bedarf gerecht zu werden. Zum anderen sollten die Flächen klimaresilient umgebaut und ökologisch aufgewertet werden. Klimaanpassungsmassnahmen sind vor allem angesichts zunehmender Starkregenereignisse und Hitzeperioden relevant für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung.

Im AP3 werden die siedlungsinternen Freiräume in den Teilstrategien aufgegriffen. Sie sollen vernetzt und aufgewertet werden. Ergänzend wird in diesem Handlungsbedarf die Fokussierung auf ein vielfältiges Freizeit- und Erholungsangebot sowie Klimaanpassungsmassnahmen gesetzt.

Grenzübergreifendes Freiraumsystem etablieren

Ein grenzübergreifendes Freiraumsystem trägt zur Aufwertung und Sicherung der einzelnen Freiräume bei und schafft grossflächig eine bessere Orientierung im Siedlungsraum. Zur Ausbildung eines Freiraumsystems stehen zwei Freiraumtypen im Fokus: Einzelne Freiräume sowie der sie verbindende Strassenraum. Als besonders relevant werden die Freiräume um die Konstanzer und Kreuzlinger Innenstadt bewertet wie das Tägermoos, Klein-Venedig, Stadtgarten und das Schänzle. Zusammengenommen bilden sie einen grenzübergreifenden grünen Ring um die Kernstadt herum. Dieses Freiraumsystem kann wesentlich zu einer zukunftsfähigen Entwicklung der beiden Städte beitragen.

Der Strassenraum bietet das Potenzial, eine Blau-Grüne-Infrastruktur zu schaffen, die den Siedlungsraum durchzieht. Dadurch kann zum einen Extremwetterereignissen begegnet werden, zum anderen fördert es die ökologische Vernetzung. Um dieses Potenzial zu erschliessen, gibt es eine Reihe von Handlungsbedarfen. Dazu gehören die Anpassung des Parkraummanagement (insbesondere in der Unteren und Oberen Laube), leerstehende Baumquartiere zu erneuern, Baumneupflanzungen zu forcieren und Retentionsmöglichkeiten wie Schwammstadtprinzipien zur Anwendung zu bringen. Entwicklungen in diese Richtung wurden bereits angestossen, wie das Programm Strassenbegleitgrün der Stadt Kreuzlingen aus dem Jahr 2024 zeigt.

Darüber hinaus sollten auch (inter-) kommunale Strategien gefördert werden. Zu erwähnen sind hier die Konstanzer Initiative «Klimabäume» oder Bestrebungen nach einer grenzübergreifenden Baumliste oder Klimakarte. Eine umfassende Kooperation zwischen den Kernstädten Kreuzlingen und Konstanz könnte den Siedlungsraum besser vernetzen und Klimaanpassung voranbringen.

Das AP3 formuliert als Teilstrategie eine Vernetzung von siedlungsinternen Grünfreiräumen. Dafür soll ein feines Netz den Siedlungsraum mit dem Seeufer und der freien Landschaft verbinden. Dieses Netz soll im AP5 noch einmal präzisiert ausformuliert werden. Dafür wird der Handlungsbedarf eines grenzübergreifenden Freiraumsystems sowie die Etablierung einer Blau-Grünen-Infrastruktur angeführt.

Ökologische Vernetzung verbessern

Um die Artenvielfalt zu stärken, sollen Lebensräumen besser linear vernetzt werden. Wichtige Lebensräume stellen Seeufer, das Siedlungsgebiet, Weiher, Waldgebiete und sonstige Grünräume dar. Im Siedlungsraum lassen sich die durch gewässerbegleitendes Grün und entlang des Seeufers, der Bahntrassen, Siedlungsränder und im Strassenraum ausbilden. Ergänzend dazu können, wie im Kreuzlinger Ökologischen Vernetzungskonzept dargestellt, Trittsteinbiotope die ökologische Vernetzung

verbessern bzw. bereits vorhandene aufgewertet werden. Darüber hinaus kann Entsiegelung sowie die ökologische Aufwertung von Kleingartensiedlungen einen positiven Effekt auf die Biodiversität haben. Im Bereich der Kernstädte Kreuzlingen und Konstanz gilt es vor allem, Vernetzungskorridore vom Seeufer zum Hinterland zu entwickeln. In Kreuzlingen kann dies vor allem durch Bachoffenlegungen erfolgen. Dies ermöglicht eine naturnahe Strukturvielfalt, bietet standorttypische Lebensräume und gilt als Massnahme zum Hochwasserschutz.

Einen wichtigen Handlungsbedarf stellt die Aufwertung der Übergänge vom Siedlungs- zum Landschaftsraum dar. Sie bieten einen wertvollen Lebensraum und dienen der ökologischen Vernetzung. Durch grosszügige Pufferzonen können hier etwaigen Nutzungskonflikten zwischen landwirtschaftlicher und Freizeit- und Erholungsnutzung vorgebeugt werden.

Die ökologische Vernetzung zu verbessern, war ein zentrales Ziel des AP3. Dafür sollten Zersiedlungstendenzen und Barrierewirkungen durch Verkehrsinfrastruktur entgegengewirkt und Übergänge zwischen Siedlung und offener Landschaft aufgewertet werden. Um diesen Handlungsbedarf noch prägnanter zu fassen, soll insbesondere im Kreuzlinger Siedlungsraum an die lineare Vernetzung durch Bachoffenlegungen forciert werden. Dadurch kann zusätzlich zur ökologischen Vernetzung auch der Hochwasserschutz verbessert werden.

4.3. Handlungsbedarf Mobilität

Nachdem im Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm 3. Generation (AP 3G) das ARE-CH Schwächen bei der Beurteilung der Grundanforderungen und der Wirkungskriterien zu den Themen Mobilität, Parkierung (im MIV) und Mobilitätsmanagement festgestellt hat, erarbeitete die Agglomeration ein grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept Kreuzlingen-Konstanz. Dieses bildet nun eine wesentliche Grundlage für die weitere grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Im Bereich Mobilität besteht Handlungsbedarf bei der "klassischen" Palette der Entwicklung von öffentlichen Verkehrsmitteln und aktiver Mobilität. Dazu gehören vor allem der Ausbau der Angebote des öffentlichen Verkehrs, der kombinierten Mobilität, des Veloverkehrs und des Fussverkehrs (Pull-Massnahmen). Parallel dazu werden Push-Massnahmen angegangen. Hier geht es um Geschwindigkeitsreduzierungen, eine Parkraumstrategie zur Reduktion der Autonutzung sowie Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement.

Für die aktuelle Generation wurden folgende Handlungsfelder geortet:

Grenzübergreifend koordiniertes Verkehrsmanagement

Mit einem grenzüberschreitenden Verkehrsmanagement wird die Verbesserung des Betriebs auf der Strasse im Rahmen der bestehenden Verkehrsinfrastruktur verfolgt. Ein wichtiger Fokus liegt hierbei auf dem Einkaufsverkehr an Hochlasttagen (v.a. Samstage und Brückentage). Dazu soll der motorisierte Individualverkehr grenzübergreifend gesteuert und durch Informationen gezielt gelenkt werden.

Sowohl im Schweizer als auch im deutschen Teil der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz gibt es bereits verschiedene Bestrebungen, die unter den Begriff des Verkehrsmanagements fallen. In Kreuzlingen wurde ein Verkehrsmanagementkonzept zur Busbevorzugung entwickelt. Auf Konstanzer Seite wird ein digitales Verkehrsmanagement erarbeitet. Zur flächendeckenden Optimierung des Gesamtverkehrs über den gesamten Agglomerationsperimeter braucht es ein übergeordnetes, grenzüberschreitendes und koordiniertes Erschliessungs- und Verkehrslenkungskonzept. Wo nötig und zweckmässig soll der MIV gesteuert werden, um in erster Linie Behinderungen des strassengebundenen ÖV zu vermeiden oder zumindest zu reduzieren und die Rettungssicherheit zu gewährleisten. Zur Verbesserung von Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit sollen Stauräume soweit möglich ausserhalb der Siedlungsgebiete angeordnet werden.

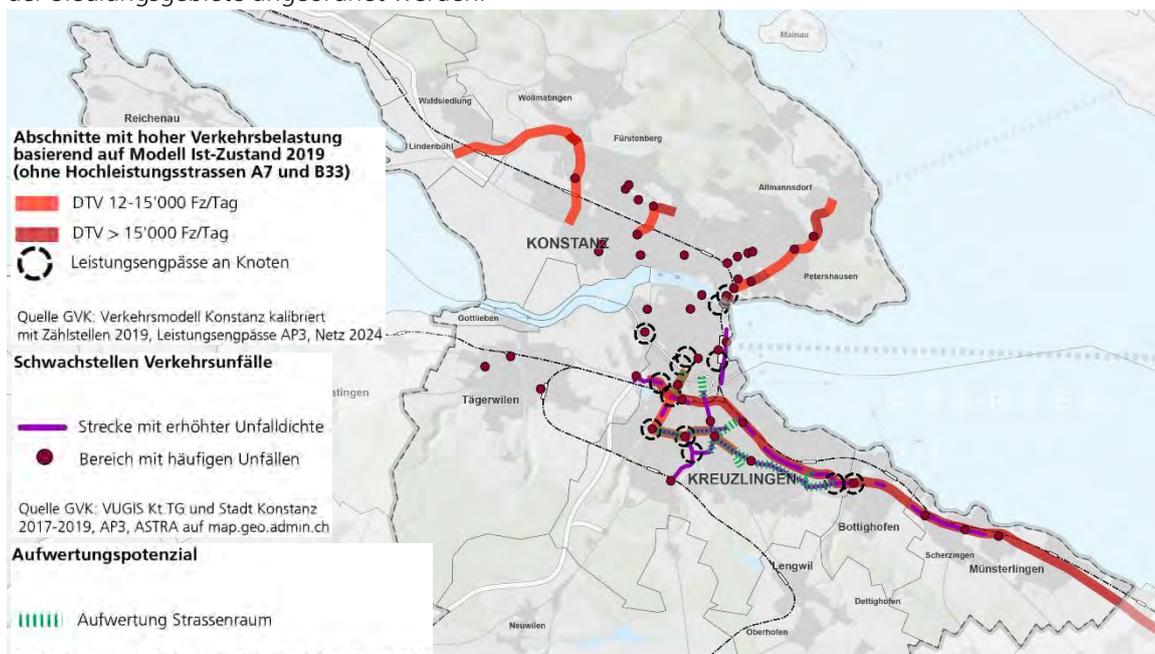


Abbildung 82: Handlungsbedarf motorisierter Individualverkehr

Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr

Angesichts der steigenden Bevölkerungszahlen in der Agglomeration und im Zusammenhang mit der Klimaschutzstrategie ist ein starker Ausbau des ÖV notwendig, um den angestrebten Modal-Shift zu erreichen. Das grösste ungenutzte Potenzial für die ÖV-Nutzung in der Agglomeration liegt beim grenzüberschreitenden Verkehr.

Die Agglo S-Bahn ist das langfristig angestrebte Ziel (Verlängerung der S14 von Weinfelden bis Radolfzell und Verlängerung der S6 von Engen bis Münsterlingen). Sie soll das Rückgrat des grenzüberschreitenden ÖV in der Agglomeration darstellen. Aufgrund der zentralen verkehrlichen Bedeutung der Agglo S-Bahn für die Agglomeration ist diese für das Gesamtverkehrssystem als Kernelement zu betrachten. Allerdings ist der Realisierungszeitpunkt zurzeit noch unsicher und wird ausserhalb des Umsetzungshorizontes des Agglomerationsprogramms der 5. Generation liegen.

Angesichts des ungewissen Realisierungshorizontes der Agglo S-Bahn ist es umso wichtiger, den ÖV auf der Strasse zu fördern und dessen Attraktivität insbesondere grenzüberschreitend zu steigern. Einerseits betrifft dies die Erschliessungsqualität (Taktintervall, Haltestellenabstand usw.), andererseits ist es insbesondere der grenzquerende Verkehr der Busbetriebe beider Städte, der ein Schlüsselement für die Attraktivitätssteigerung des ÖV darstellen soll, um insbesondere über die Grenze in das Nachbarland pendelnden Berufsverkehr sowie den Freizeitverkehr und kleinräumigen Einkaufsverkehr aufzunehmen. Bis anhin ist es lediglich die Linie 908, welche die Grenze auf der Strasse quert. In diesem Zusammenhang ist eine Überprüfung der Netzkonzepte erforderlich. Angestrebt wird eine grenzüberschreitende Verknüpfung der Systeme sowie Bündelung von städtischen und regionalen Angeboten zu Bus-Magistralen als Rückgrat der strukturierenden Stadtachsen.

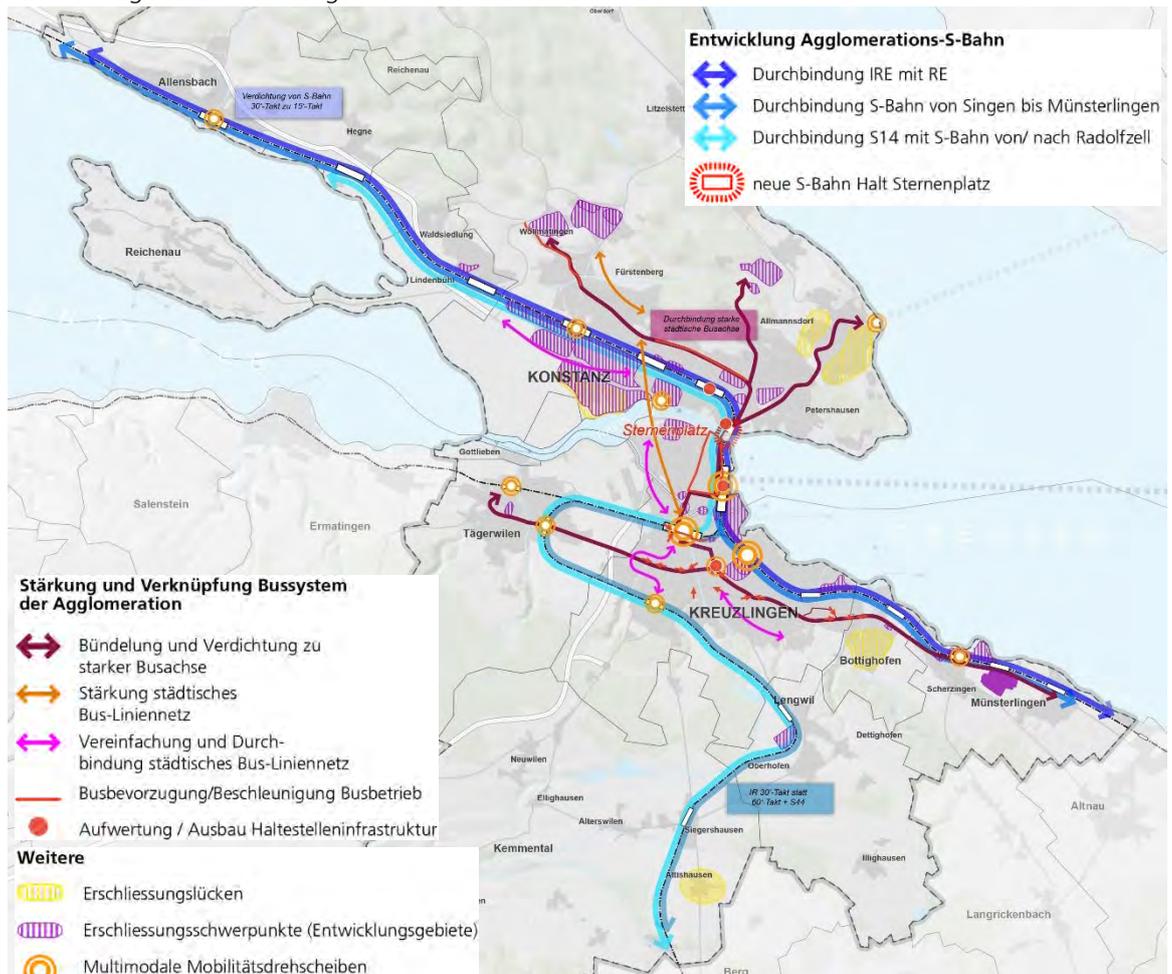


Abbildung 83: Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr

Grenzübergreifendes Parkraummanagement im Agglomerationskern

In Konstanz dient das Parkraummanagement der effizienteren Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Strassenraum: Derzeit werden die Konstanzer Stadtteile Altstadt, Paradies (links-rheinische Innenstadt) sowie Teile des rechtsrheinischen Stadtteils Petershausen bewirtschaftet. Mit dem dynamischen Parkleit- und Informationssystem werden die Fahrzeuglenker über die freien verfügbaren Parkplätze in den Parkzonen «Zentrum», «Petershausen» und auf dem «Parkplatz Bodenseeforum» informiert. In Kreuzlingen ist ein Parkleitsystem zur Reduktion des Parksuchverkehrs geplant, welches gemäss Parkierungskonzept 2017 erst nach Realisierung der Parkhäuser Hafnenbahnhof, Seestrasse und der Tiefgarage Bärenplatz installiert werden soll. Die vorhandenen Parkierungseinrichtungen reichen in Konstanz im Normalfall aus, um die Nachfrage zu decken, allerdings nicht an den Spitzentagen. An diesen bilden sich durch die hohe Stellplatznachfrage lange Staus vor den Einfahrten, was zu Überlastungen im gesamten Strassennetz führt. Von diesen Verkehrsüberlastungen sind alle Verkehrsträger (MIV, ÖV, FVV) betroffen. Der Handlungsbedarf besteht daher in der grenzüberschreitenden Abstimmung der Parkraumplanung, der Parkraumbewirtschaftung sowie des Parkraummanagements der bestehenden Parkflächen im Agglomerationskern. Insbesondere die Lenkung des parkraumsuchenden Einkaufsverkehrs ist ohne die grenzüberschreitende Abstimmung nur unzureichend möglich.

Alltags-Veloinfrastruktur «für Personen von 8 bis 80»

Die Wohnbevölkerung der Stadt Konstanz (Kernstadt und Ortsteile) legt mit 57%³¹ deutlich mehr Wege mit dem Velo oder zu Fuss zurück als im Agglomerationskern in der Schweiz mit 39%³¹ (Kreuzlingen und Bottighofen). Für die Bevölkerung der Kernstadt Konstanz ist das Velo das Verkehrsmittel Nr. 1 (33% aller Wege³¹). Der Klimamobilitätsplan 2024 der Stadt Konstanz zeigt, dass der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr auch in Konstanz noch gesteigert werden kann und soll auf 39%³². Das grössere ungenutzte Velopotenzial liegt auf der Schweizer Seite. Die angestrebten Qualitätsstandards für Veloverkehrsanlagen sind heute in Konstanz deutlich höher als in Kreuzlingen (z.B. Radstreifenbreite Radschnellverbindung in Konstanz 3.0m gegenüber Veloschnellroute in Kreuzlingen 1.5m³³). Um eine Verkehrsmittelverlagerung in Richtung umweltschonender und flächeneffizienter Verkehrsmittel gemäss den Modal-Split-Zielen zu erreichen, sind mit dem Velowegnetz im Alltag und der damit verbundenen Infrastruktur breite Nutzergruppen anzusprechen (Prinzip 8-80 Jahre). Die grössten ungenutzten Velonutzungspotenziale liegen bei Personengruppen, die auf den heutigen Anlagen aus Gründen der Unsicherheit nicht Velo fahren (rund 60% der gesamten Bevölkerung)³⁴.

Dafür sind auch aus den Umlandgemeinden und über die Grenze hinweg direkte, sichere und komfortable Veloverbindungen sowie zweckmässige und benutzungsfreundliche Veloabstellanlagen notwendige Voraussetzungen. Im Agglomerationskern sind die Netze für den Veloverkehr abgesehen von wenigen Lücken gut aufeinander abgestimmt; die qualitativ hochwertigen Routen könnten mit einem eigenen Label gekennzeichnet werden, beispielsweise gemäss den deutschen Vorgaben für die Gestaltung von Radschnellverbindungen. Im Alltagsverkehr in Kreuzlingen werden die Bedingungen für Veloverkehr so verbessert, dass er eine ähnliche Bedeutung erlangt wie bereits heute in Konstanz. Neben dem systematischen und grenzüberschreitenden Ausbau des Netzes ist eine Aktivierung des Velo-Potentials durch Imagekampagnen zu fördern. Nicht zuletzt trägt die Einrichtung grenzüberschreitender Mietradstationen zur Förderung eines grenzüberschreitenden Veloverkehrs bei.

³¹ Modal-Split nach Anzahl Wegen für Konstanz (Gesamtverkehr; Mobilität in Städten, SrV TU Dresden 2018) und die Schweizer Seite der Agglomeration Kreuzlingen (Mikrozensus 2015)

³² Klimamobilitätsplan Konstanz 2024, Anteil Wege Veloverkehr am Gesamtverkehr bis 2035 im angestrebten Klimaschutz-Szenario

³³ Gemäss Handlungsprogramm Radverkehr Konstanz 2016 und Langsamverkehrsprogramm der Stadt Kreuzlingen 2015

³⁴ Handbuch Veloverkehr in Kreuzlingen, ASTRA 2021, S. 12

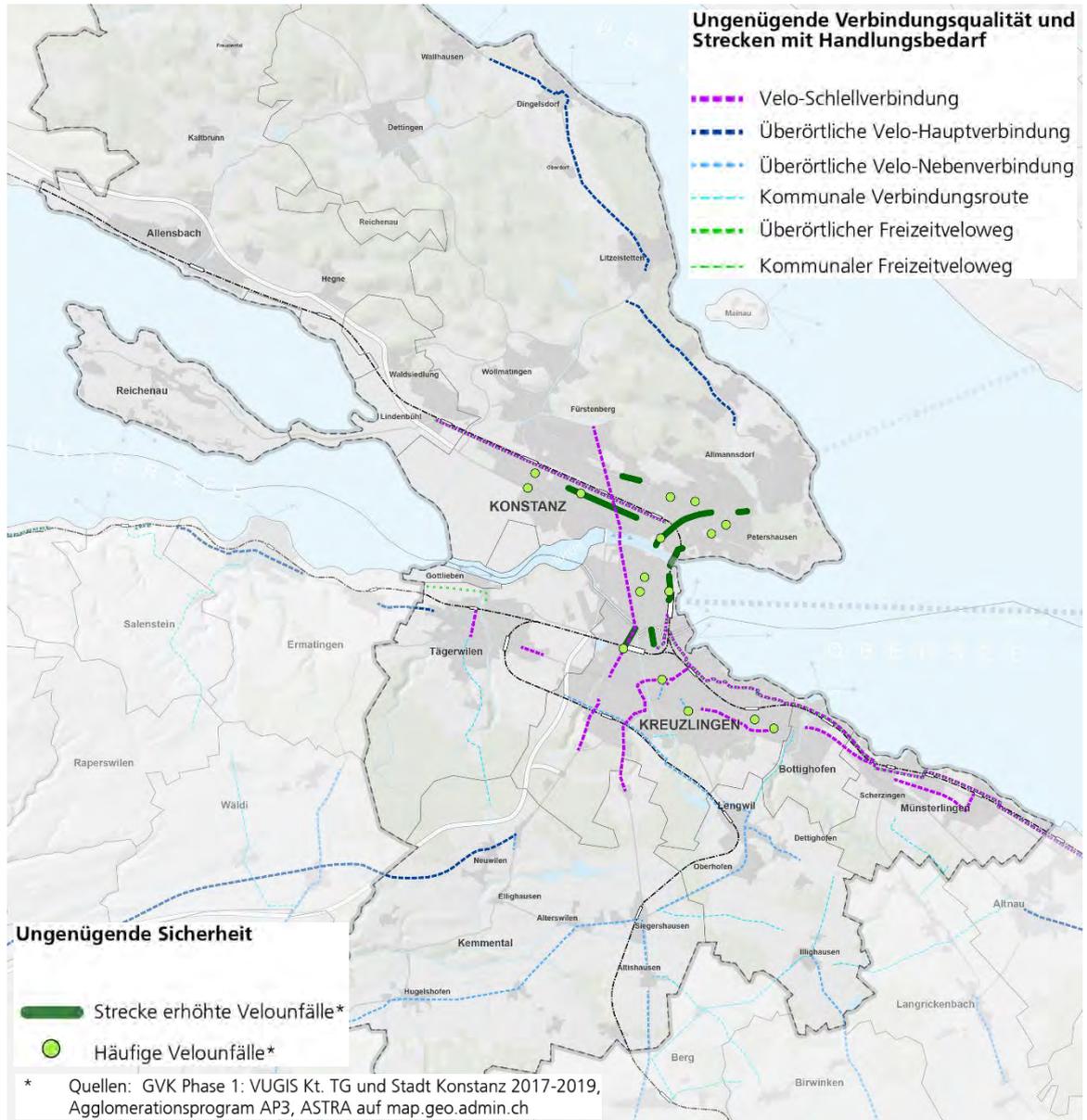


Abbildung 84: Handlungsbedarf Veloverkehr

Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

In der Förderung des Fussverkehrs liegt ebenfalls Potential für den Modal-Shift weg vom MIV. Dafür reicht es aber nicht, geeignete Infrastruktur bereit zu stellen, sondern zentraler Einflussfaktor für die Nutzung des öffentlichen Raums und somit letztlich auch für das Aufkommen im Fussverkehr ist auch die Aufenthaltsqualität. Die Bedeutung dieses Aspekts geht weit über die Mobilität hinaus; es geht auch um die Schaffung von Begegnungsräumen und damit das soziale Leben im weiteren Sinn³⁵. Es besteht ein direkter Querbezug zu den Themen Verkehrs- und Parkraummanagement, mit welchen einerseits die Belastungen des motorisierten Individualverkehrs resp. dessen negative Auswirkungen reduziert, andererseits Flächen insbesondere in den Zentren freigespielt und dadurch für alternative Nutzungen verfügbar gemacht werden sollen. Im Übrigen wird die Aufenthaltsqualität auch massgeblich durch das Mikroklima bzw. den Anteil an Grünflächen und -volumen bestimmt, weshalb weitere Querbezüge etwa zu Themen wie Hitzeminderung und Schwammstadt³⁶ bestehen (Klimawandelanpassung).

³⁵ vgl. dazu Jan Gehl: Städte für Menschen

³⁶ Schwammstadt ist ein Konzept der Siedlungs- und Städteplanung. Die Schwammstadt ist ganz auf das Aufnehmen und Speichern von Wasser, welches insbesondere durch anfallenden Regen und Oberflächenwasser anfällt, angelegt.

Attraktive öffentliche Räume sind durch das gesteigerte Personenaufkommen auch für das Gewerbe interessant (insbesondere Handel, Dienstleistung und Gastronomie), wodurch eine Entwicklung in Richtung der «Stadt der kurzen Wege» begünstigt wird. Entscheidend ist allerdings, dass die «kurzen Wege» wirklich kurz sind (< 300 m). Es sind deshalb die planungs-rechtlichen Rahmenbedingungen für eine systematische und engmaschige Durchnetzung zu schaffen. Je höher die Verdichtung, desto wichtiger ist die Durchlässigkeit für den Fussverkehr, insbesondere bei Überbauungen mit grosser Grundfläche. Hierbei geht es um die «Abstimmung von Siedlung und Verkehr» im wörtlichen Sinn und damit die Schnittstelle von der Gesamtverkehrsplanung zur Siedlungsplanung. Zur Sicherung dieser Netze braucht es deren grundeigentümergebundene Instrumente wie Bauordnung, Gestaltungs- und Bebauungspläne.

In der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz liegt der Handlungsbedarf bei Fussverkehr und Aufenthaltsqualität auf verschiedenen Ebenen: Entwicklung von Qualitätsstandards für siedlungsverträgliche Strassenräume (vgl. Zukunftsbild Kap. 3.2.1, Seite 108, strukturierende Stadtachsen und verdichtete Bahnhofgebiete), Planung und Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten mit hoher Priorität bei den strukturierenden Stadtachsen, Verfeinerung der Durchwegung im Siedlungsgebiet, Reduktion der Trennwirkung von stark befahrenen Strassen (u.A. Förderung von stadt-/siedlungsumfeldverträglichen Geschwindigkeiten, Verkürzung der Wartezeiten an LSA für Fussverkehr, Schaffung von sicheren Querungen).

Mobilitätsmanagement und Intermodalität

Zur Erreichung der Modal-Split-Ziele ist über Angebots- und Infrastrukturmassnahmen hinaus ein umfassendes Mobilitätsmanagement erforderlich, das seinerseits Wechselwirkungen zu intermodalen Angeboten aufweist. Mit dem Mobilitätsmanagement sollen alle Zielgruppen erfasst werden, also sowohl das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und der Schul- und Arbeitspendelnden im Agglomerations-Perimeter als auch der touristischen Besucher und des Freizeitverkehrs. Das Mobilitätsverhalten im privaten Bereich kann zwar nur indirekt über Vorgaben zur Auto- und Veloparkierung in den Bauordnungen beeinflusst werden, dies ist aber dennoch essenziell. Das Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmenden ist über ein betriebliches Mobilitätsmanagement direkter steuerbar, insbesondere in grösseren Betrieben; hierzu sollen zur Unterstützung von Unternehmen Beratungsangebote bereitgestellt und finanziert werden. Der touristische Verkehr soll sowohl bei der An- und Abreise als auch während des Aufenthalts in der Region zum Verzicht auf das private Fahrzeug bewegt werden, beispielsweise – wie in Konstanz bereits vorhanden – durch die Integration des ÖV-Tickets und von Sharing-Angeboten in die Gästekarte oder auch die Bereitstellung von Gepäckservices etc. durch die Gastbetriebe. Mit der Förderung von intermodalen Angeboten werden die Rahmenbedingungen für ein wirksames Mobilitätsmanagement verbessert, indem bei den Alternativen zum MIV die Lücken in den Wegeketten geschlossen werden. Neben allen Arten von Sharing-Angeboten umfasst dies auch die Verbesserung der Effizienz und des Komforts beim Umsteigen an den Haltestellen des ÖV. Hierzu gehören beispielsweise direkte Zugänge mit guter Anbindung an die umliegenden FVV-Netze, gedeckte und sichere Abstellanlagen für Velos sowie P+R-Plätze vorwiegend am Rand des Agglomerationsgebietes für Pendelnde und Besuchende aus Gebieten mit ungenügender ÖV-Anbindung.

4.4. Prioritärer Handlungsbedarf für die 5. Generation

Der Handlungsbedarf für die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz leitet sich ab aus:

- den Ergebnissen der Situations- und Trendanalyse
- dem Zukunftsbild 2040
- der Wirkung früherer Generationen und den Erkenntnissen des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts

Mit den Massnahmen der 5. Generation sollen die folgenden Herausforderungen prioritär angegangen werden.

Abgestimmte Siedlungsentwicklung und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten

Die Entwicklung soll an zentralen, gut erschlossenen Lagen gefördert werden, insbesondere in der Kernstadt und entlang der Strukturierenden Achsen im urbanen Raum. Die Potenziale in der Kulturlandschaft sind mit Augenmass zu nutzen (Funktionserhaltung der Dörfer im ländlichen Raum). Die Entwicklungsschwerpunkte sind zentral, um zusätzliches Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum aufzunehmen. Sie sind so zu entwickeln, dass neue räumliche Qualitäten im Siedlungsgebiet geschaffen werden können.

Die Bahnhofsgebiete sind als Schlüsselgebiete zu nutzen. Sie bieten an durch den öV erschlossenen Lagen Potenzial für Verdichtung und können gleichzeitig die Rolle als Orts-, Quartier-, oder Stadtteilzentrum übernehmen. Mit gut gestalteten Freiräumen bieten sie Platz für Aufenthalt. Gut an alle Verkehrsmittel angebunden können sie je nach Lage als multimodale Drehscheibe ihren Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätbewältigung leisten.

Entwicklung eines Städtebaulichen Rückgrats und Stadtwerdung im Grenzgebiet

Die Strukturierenden Achsen bieten die Chance das Siedlungswachstum konzentriert entlang der Achsen zu bündeln und mit der Erschliessung des öffentlichen Verkehrs (starke Busachsen) abzustimmen. Dabei kann auch die Qualität des Strassenraumes als öffentlicher Freiraum verbessert werden. Das Grenzgebiet bietet die Chance eine attraktive Kernstadt Kreuzlingen-Konstanz zu entwickeln. Insbesondere auf Kreuzlinger Seite birgt das Siedlungsgebiet Entwicklungspotenzial an hocherschlossener Lage. Eine Verbesserung der Vernetzung stärkt das Verständnis des Grenzgebietes als funktionaler Raum.

Grenzübergreifend koordiniertes Verkehrsmanagement

Durch ein grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement soll der motorisierte Individualverkehr im Agglomerationskern gesteuert und der Busverkehr bevorzugt werden, um Überlastungen vorzubeugen oder siedlungsverträglich ausserhalb des Siedlungsgebiets abzuwickeln. Davon sollen auch Fuss- und Veloverkehr profitieren und somit ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert werden. Das Parkraummanagement muss in die grenzüberschreitende Verkehrslenkung miteingebunden werden.

Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs soll weiter vorangetrieben und grenzüberschreitend vernetzt werden, um den Modal-Split in Richtung des ÖV zu verschieben. Die Agglo S-Bahn wird künftig das Rückgrat des ÖV in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz darstellen. Bestrebungen der unterschiedlichen ÖV-Anbieter sollen aufeinander abgestimmt werden und nach dem Grundsatz eines funktionalen Raums sinnvoll über Grenzen hinweg weiterentwickelt werden.

Grenzüberschreitende Qualitätssteigerung des Velowegnetzes

Im gesamten Agglomerations-Perimeter ist die Attraktivität des Veloverkehrs weiter zu fördern, indem die Bedingungen für den Veloverkehr, für breite Nutzergruppen von 8 bis 80 Jahren, verbessert werden. Lücken im Netz sind systematisch zu schliessen. Für die grenzüberschreitenden Hauptverbindungen sind einheitliche Standards anzustreben.

Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Förderung des Fussverkehrs bedeutet neben der Bereitstellung geeigneter Infrastruktur die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Engmaschige Netze bedingen eine hohe Durchlässigkeit im Siedlungsraum; deren Sicherung ist eine planungsrechtliche Aufgabe. Die Planung und Umsetzung erfolgt schrittweise, insbesondere im Rahmen von Strassenraumgestaltungen.

5. Teilstrategien und Herleitung der Massnahmen

Das Zukunftsbild der Agglomeration und dessen Bausteine sind im Kapitel 4 dargestellt. Sie zeigen die Grundprinzipien auf, die die Agglomeration mit dem Agglomerationsprogramm erreichen will. Die Teilstrategien präzisieren, wie die Bausteine des Zukunftsbildes umzusetzen sind. Sie zeigen jeweils eine räumlich konkretere Darstellung der Prinzipien und identifizieren konkrete Aktionen und Massnahmen für die nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms (A-, B- und C-Horizont).

5.1. Teilstrategie Siedlung

Die konsequente Abstimmung von Siedlung und Verkehr fördert ein umweltverträgliches Mobilitätsverhalten und schont die knappe Ressource Boden. Die Siedlungsentwicklung ist auf die Landschaft, den See, die Zentren und die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr abzustimmen. Die Teilstrategie Siedlung unterstützt die Erreichung des Zukunftsbildes des Agglomerationsprogramms mit folgenden Zielen:

- Das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum konzentriert sich auf den Urbanen Raum;
- In den Ortschaften der Kulturlandschaft werden die Siedlungsreserven an gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standorten genutzt;
- Das Zentrumsgebiet wird grenzübergreifend in hoher Dichte entwickelt;
- Die Bahnhofsgebiete und die Strukturierenden Achsen im Urbanen Raum sind dicht bebaute und nutzungsgemischte Siedlungsräume mit attraktiven Freiräumen;
- Entwicklungsschwerpunkte (ESP) werden an geeigneten Standorten vorwiegend im Urbanen Raum gepflegt und deren Entwicklung vorangetrieben;
- Industrie- und Gewerbegebiete im Urbanen Raum werden gesichert und standortgerecht genutzt;
- Die Ortskerne werden als identitätsstiftende Merkmale der Agglomeration aufgewertet und in ihrer Funktion gestärkt;
- Die Aussenentwicklungen erfolgt bedarfsgerecht und in qualitätssichernden Planungsprozessen;
- Verkehrsintensive Einrichtungen befinden sich im Zentrumsgebiet an verkehrsgünstigen Standorten.

5.1.1. TS S-1: Innenentwicklung abstimmen

Das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum findet zu 65% (Orientierungswert gemäss kantonalem Richtplan) an zentralen, gut mit dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr erschlossenen Lagen fokussiert im Urbanen Raum statt. Die Verdichtung erfolgt unter Berücksichtigung der ortbaulichen und landschaftlichen Qualitäten. Erhaltenswerte Strukturen wie die Altstadt, Ortskerne, Struktur-/Quartiererhaltungsgebiete oder schützenswerte Einzelobjekte werden bei der Innenentwicklung berücksichtigt. Mit der Innenentwicklung werden neue freiräumliche Qualitäten in Siedlungsraum geschaffen.

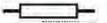
Folgende Entwicklungsstrategien sollen verfolgt werden:

- Der **Urbane Raum in hoher Dichte** umfasst das Zentrumsgebiet (Kernstadt) Kreuzlingen-Konstanz und wird grenzübergreifend entwickelt. Die hohe Nutzungsdurchmischung und das engmaschige Wegnetz führen im Sinne der «Stadt der kurzen Wege» zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten. Grenzüberschreitende Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV sind zu pflegen und zu stärken.
- Der **Urbane Raum in mittlerer Dichte** beinhaltet das Verdichtungsgebiet gemäss AP3. Das Verdichtungsgebiet liegt im Einzugsgebiet der S-Bahn und von diversen Buslinien. Die Erhaltung und Fortentwicklung der Nutzungsmischung und die Verdichtung nach innen stehen auch hier im Vordergrund.
- Der **Urbane Raum in moderater Dichte** umfasst das Gebiet an den Randlagen ausserhalb des Verdichtungsraumes. Der Schaffung einer hohen Wohnqualität mit entsprechendem Angebot an Freiräumen und Quartierinfrastruktur ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Eine gute Anbindung an das Fuss- und Velonetz mit schnellen und komfortablen Routen in das Zentrumsgebiet ist zu gewährleisten.
- **Die Siedlung in der Kulturlandschaft** wird an durch den ÖV gut erschlossenen Lagen in **mittlerer Dichte** und in den übrigen Siedlungsgebieten in **niedriger Dichte** entwickelt. Die Ortschaften in der Kulturlandschaft sind mit der Agglomeration vielfältig verbunden. Sie profitiert von den Dienstleistungen des Zentrumsgebiets, welches wiederum den ländlichen Erholungsraum nutzt.

Raumtypen und Dichten

- Urbaner Raum in hoher Dichte entwickeln (Zentrumsgebiet)
- Urbaner Raum in mittlerer Dichte entwickeln (Verdichtungsraum)
- Urbaner Raum in moderater Dichte entwickeln
- Siedlung in der Kulturlandschaft in mittlerer Dichte entwickeln
- Siedlung in der Kulturlandschaft in niedriger Dichte entwickeln

Verkehr

-  Bahnlinie mit Bahnhof best. / geplant
-  Busmagistrale
-  Wichtige Strasse
-  Autobahn + Zubringer
-  Option OLS, Spange Bättershausen
-  Fähre, Katamaran / Kursschiffahrt

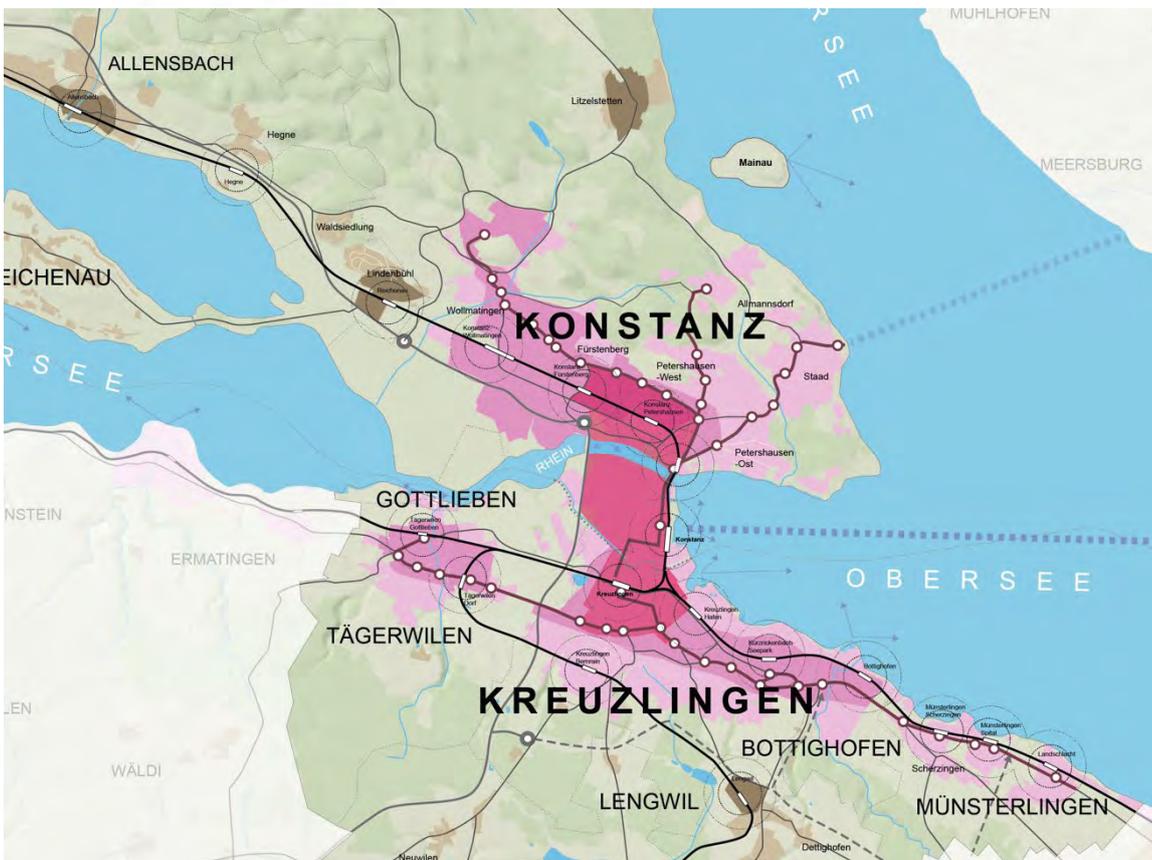


Abbildung 86: Teilstrategie Siedlung 1 "Innenentwicklung abstimmen"

Die Stadt Kreuzlingen hat im Rahmen der Revision der Ortsplanung (in Kraft seit September 2023) bereits verschiedene Massnahmen zur Innenentwicklung des Grenzgebietes getroffen: Aufzonungen, Umzonungen, Erweiterung der Zentrumszone in der 2. bis 3. Bautiefe, Abschaffung von Mehrlängenzuschlägen, Einführung von kleinem und grossem Grenzabstand, Erhöhung der Nutzungsziffern, in der Zentrumszone: neu geschlossene Bauweise, teilweise Überlagerung der Zentrumszone mit "Zone für Höhere Häuser bzw. Hochhäuser" etc.

Die Stadt Konstanz hat mit dem «Storyboard Innenstadt Entwicklung eines Zukunftsbildes für die Innenstadt von Konstanz» eine wichtige Grundlage für die Aufwertung und Weiterentwicklung der grenznahen und grenzübergreifenden Freiräume geschaffen. In einem weiteren Schritt werden konkrete Projekte abgeleitet und erste Ideen im Stadtraum erprobt.

Die Städte Konstanz und Kreuzlingen beabsichtigen im Rahmen der kommenden Generation des Agglomerationsprogramms ein Planungsverfahren über den Grenzbereich zu initiieren. Dabei soll das stadträumliche Zusammenwachsen zu einer Kernstadt auf verschiedenen Ebenen vertieft werden.

5.1.2. TS S-2: Strukturierende Achsen etablieren

Die Strukturierenden Achsen werden als Daueraufgabe grenzübergreifend und in Abstimmung mit den leistungsfähigen Busachsen entwickelt und gepflegt. Sie sind die Lebensadern im Urbanen Raum und dienen als wichtige Achsen für eine wiedererkennbare Innenentwicklung. Die ersten Bautiefen werden integral abgestimmt auf den Strassenraum, die Nutzungs- und Freiraumstruktur entlang der Achsen entwickelt. Die Entwicklung der Strukturierenden Achsen erfolgt nach integralen (Städtebau, Verkehr, Freiraum, Sozialraum, Stadtklima) Konzepten. Darauf aufbauend sind die Rahmenbedingungen in den kommunalen Planungsinstrumenten zu schaffen.

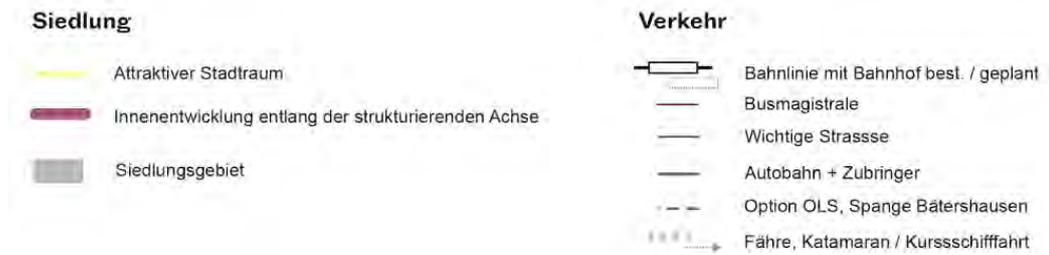


Abbildung 87: Teilstrategie Siedlung 2 "Strukturierende Stadtachsen etablieren"

Massnahmen AP5G:

- S-5.3.1 Strukturierende Achse Hauptstrasse Nord und Romanshornerstrasse
- S-5.3.2 Strukturierende Achse Zähringerplatz, Konstanz
- S-5.3.3 Strukturierende Achse Max-Stromeyerstrasse - Riedstrasse, Konstanz
- S-5.3.4 Strukturierende Achse Wollmatingerstrasse, Konstanz
- S-5.3.5 Strukturierende Achse Hauptstrasse, Bottighofen
- S-5.1.23 ESP Hauptzoll, Fokus Mischnutzung
- S-5.1.25 ESP Oberlohn, Fokus Arbeit
- S-5.1.24 ESP Emmishofer Zoll, Fokus Mischnutzung
- S-5.1.19 ESP Klein-Venedig, Fokus Mischnutzung und Freizeit

5.1.3. TS S-3: Bahnhofsgebiete zu Quartieren verdichten

Bahnhofsgebiete bieten an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten Potenziale für zusätzliche Nutzungen (Wohnen/Arbeiten sowie Dienstleistungen und Einkaufen) und bilden damit Schwerpunkte für die Entwicklung neuer dicht bebauter und gemischt genutzter Quartiere. Mit geeigneten Arealentwicklungsprozessen werden die Verdichtungs- und Transformationsgebiete im Einzugsgebiet der Bahn gezielt entwickelt und das Freiraumnetz aufgewertet. Durch die Schaffung von geeigneten Projektorganisationen und Durchführung von Planungsschritten seitens der öffentlichen Behörden wird die Entwicklung der Gebiete vorangetrieben. Diese Planungsschritte sind den eigentlichen Realisierungsphasen (= Siedlungsmassnahmen) vorgelagert, die dann häufig in den Händen privater Investoren liegen. In den Bahnhofsgebieten der Agglomeration können folgende Potenziale zum Tragen kommen:

Bahnhof	Potenzial
Kreuzlingen	Fokus Zentrumsnutzung Entwicklung Bahnhofstrasse Südseite (privat) in Kombination mit Vergrösserung Bushof und Entwicklung Bahnhof SBB mit neuem Perron und ev. Hochbauten (mögliche Aufzoning Verkehrsfläche Bahn bei nächster Ortsplanungsrevision OPR)
Kreuzlingen Hafen	Fokus Freizeit und Bildung Entwicklung Hafenstrasse Südseite (privat) in Kombination mit Vergrösserung Bus-terminal / Parkhaus und ev. Entwicklung Bahnhof SBB langfristig mit Hochbau anstelle Lagergebäude, Entwicklung ESP CAMPUS
Kurzrickenbach-Seepark, Kreuzlingen	Fokus auf Arbeitsnutzung Potenzial in der Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes. Mit der Revision der Rahmennutzungsplanung im Jahr 2023 wurden diverse Änderungen vorgenommen, um das Arbeitsgebiet zu stärken und dessen bessere Ausnutzung zu fördern. Chance zur Entwicklung Parkplatz zwischen Bahnhof und Migros Seepark zur besseren Integration und Nutzung des Bahnhofs
Bernrain, Kreuzlingen	Fokus Mischnutzung Entwicklung Seeblickstrasse Nordseite Wohnen / Mischnutzung, Südseite Arbeiten mit Einbezug des ehemaligen Stationsgebäudes
Tägerwilen Dorf	Fokus Wohn- und Arbeitsnutzung Weitgehend entwickelt

Tägerwilen-Gottlieben	Fokus auf Wohn- und Arbeitsnutzung Weitgehend entwickelt, kleinere Reserven in der Misch- und Arbeitszone
Bottighofen	Fokus Wohnen Südlich der Bahn weitgehend entwickelt, nördlich der Bahn noch unüberbaute Bauzone in der Mischzone
Münsterlingen-Scherzingen	Fokus Gesundheit Starke Entwicklung Spital und Psychiatrische Klinik bis ins Jahr 2050 zu erwarten.
Münsterlingen Spital	Fokus Gesundheit Starke Entwicklung Spital und Psychiatrische Klinik bis ins Jahr 2050 zu erwarten.
Landschlacht, Münsterlingen	Fokus Wohnen Weitgehend entwickelt
Kemmental-Siegershausen	Fokus Ortszentrum Momentan kaum absehbares Entwicklungspotenzial, jedoch Potenzial zur Stärkung des Ortszentrums
Lengwil	Fokus Arbeiten ESP Langfeld Fokus Arbeiten
Konstanz	Fokus auf Zentrumsnutzung Weitgehend entwickelt. Umgestaltung Bahnhofplatz in Realisierung.
Konstanz Petershausen	Fokus Wohnen und Bildung Weitgehend entwickelt. Potenzial im erweiterten Einzugsgebiet Städtebauliche Neuordnung Gebiet Wollmatinger-/Steinstrasse Petershausen West und Telecomareal.
Konstanz Fürstenberg	Fokus Mischnutzung Grosses Entwicklungspotenzial in Zusammenhang mit ESP Bücklepark und ESP Oberlohn
Konstanz-Wollmatingen	Fokus Arbeiten Grosses Entwicklungspotenzial südlich der Bahnlinie mit ESP Oberlohn und Verkehrslandeplatz
Reichenau	Fokus Arbeits- und Freizeit Weitgehend entwickelt
Hegne, Allensbach	Fokus Freizeit Weitgehend entwickelt

5.1.4. TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern

Um das Wachstum von Bevölkerung und Beschäftigten verträglich zu bewältigen, sind grosse Anstrengungen notwendig. Insgesamt herrscht ein grosser Entwicklungsdruck. Neben der sorgfältigen Weiterentwicklung der bestehenden Quartiere sind gezielte Schwerpunkte an geeigneter Lage zu setzen. Sie helfen dabei die verschiedenen Teilstrategien (vgl. Abgestimmte Innenentwicklung, Entwicklung Bahnhofsgebiete, Entwicklung Zentrumsgebiet, Strukturierende Achsen) umzusetzen und damit dem angestrebten Zukunftsbild näher zu kommen. Zu den Entwicklungsschwerpunkten zählen auch wichtige Institutionen von überregionaler Bedeutung in den Bereichen Bildung und Gesundheit. Sie sind zu stärken und allfällige Entwicklung zu ermöglichen. Die im Agglomerationsprogramm festgelegten ESPs sind mehrheitlich Innenentwicklungsgebiete. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung werden keine Aussenreserven aktiviert. Eine Ausnahme bildet das Gebiet Hafner in Konstanz. Dieses wird ganzheitlich entwickelt. Insbesondere die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wurde mit besonderer Sorgfalt geplant.

Folgende Entwicklungsschwerpunkte werden als **Massnahmen AP5G** festgelegt:

- S-5.1.1 ESP Molki-/Schliessereiareal, Fokus Mischnutzung (Kultur, Gewerbe und Wohnen)
- S-5.1.2 ESP CAMPUS Hoch- und Mittelschule, Fokus Bildung
- S-5.1.3 ESP Seezälg, Fokus Freizeit und Tourismus
- S-5.1.4 ESP Paradies, Fokus Bildung
- S-5.1.6 ESP Klinikum Konstanz, Fokus Gesundheit
- S-5.1.7 ESP Universität Konstanz, Fokus Bildung
- S-5.1.8 ESP Döbele, Fokus Wohnen
- S-5.1.9 ESP Hafner, Fokus Wohnen und Arbeit
- S-5.1.10 ESP Bücklepark, Fokus Mischnutzung
- S-5.1.11 ESP Telescomareal, Fokus Wohnen
- S-5.1.12 ESP Wollmatinger-/Steinerstrasse Petershausen West, Fokus Wohnen
- S-5.1.14 ESP Moosfeld, Fokus Wohnen
- S-5.1.15 ESP Langfeld, Fokus Arbeit
- S-5.1.16 ESP Spital Münsterlingen, Fokus Gesundheit
- S-5.1.17 ESP Lake View Münsterlingen, Fokus Mischnutzung
- S-5.1.18 ESP Lindenbühl West, Fokus Wohnen
- S-5.1.19 ESP Klein-Venedig, Fokus Mischnutzung und Freizeit
- S-5.1.20 ESP Südlich Lago, Fokus Mischnutzung
- S-5.1.21 ESP Bahnhofstrasse Süd Tägerwilen, Fokus Mischnutzung
- S-5.1.22 ESP Seestrasse, Fokus Mischnutzung (Freizeit, Tourismus und Bildung)
- S-5.1.23 ESP Hauptzoll, Fokus Mischnutzung
- S-5.1.24 ESP Emmishofer Zoll, Fokus Mischnutzung

5.1.5. TS S-5 Regionale Industrie- und Gewerbegebiete standortgerecht nutzen

An gut geeigneten Lagen, vorzugsweise im Urbanen Raum, mit optimaler Erschliessung und vorhanden Flächenreserven sind die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete effizient weiterzuentwickeln. Ergeben sich klare Standortvorteile in Orten in der Kulturlandschaft, ist auch dort eine angemessene Entwicklung der Arbeitsgebiete zu ermöglichen. Zur Steuerung der räumlichen Auswirkungen sollen die Industrie- und Gewerbegebiete standortgerecht nach arbeitsplatzintensiven und flächenintensiven Arbeitsnutzungen differenziert werden. Kriterien für die Entwicklung von Arbeitsplatzgebieten sind u.a. die Erschliessung durch den ÖV, Anschlüsse an das Güterverkehrsnetz (insbesondere Schiene), die Integration in das bestehende Umfeld, und die Verträglichkeit mit den umgebenden Nutzungen. Die Strategie zur Differenzierung der Entwicklungsschwerpunkte Fokus Arbeit wird zurzeit vom Kanton erarbeitet. Die kantonale Strategie ist in der nächsten Generation des Agglomerationsprogramms zu berücksichtigen.

Folgende Gebiete werden als strategisch wichtig erachtet.

- Kreuzlingen Seepark

- Kreuzlingen Irsee/Ribi
- Kreuzlingen Amcor
- Kreuzlingen Tägerwilerstrasse
- Tägerwilen Gleisbogen
- Tägerwilen Gewerbegebiet
- Lengwil Arbeitsgebiet Langfeld (Standortvorteil: Möglicher Gleisanschluss)
- Konstanz Gewerbegebiet (Oberlohn, Unterlohn, Verkehrslandeplatz)

Folgende Entwicklungsschwerpunkte werden als **Massnahmen AP5G** festgelegt:

- S-5.1.13 ESP Unterlohn und Stromeyersdorf, Fokus Arbeit, Konstanz
- S-5.1.15 ESP Langfeld, Fokus Arbeit, Lengwil
- S-5.1.25 ESP Oberlohn, Fokus Arbeit, Konstanz
- S-5.1.26 ESP Verkehrslandeplatz, Fokus Arbeit, Konstanz

5.1.6. TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten

Die Ortskerne übernehmen als Zentralität vielfach die Grundversorgungsfunktionen vor Ort oder im Verbund mit den umliegenden Ortskernen. Die Erreichbarkeit für die immobilen Bevölkerungsgruppen wird durch die Stärkung der Zentrumsfunktion erhalten und das motorisierte Verkehrsaufkommen reduziert. Die zahlreichen intakten Ortskerne sind darüber hinaus identitätsstiftend für die Kulturlandschaft und die Quartiere im Urbanen Raum. Insgesamt soll mit der gestalterischen Aufwertung der Ortsdurchfahrten die Trennwirkungen minimiert, Immissionen reduziert und die Aufenthaltsqualität in den Ortskernen gestärkt werden.

Massnahmen AP5G:

- S-5.2.1 Entwicklung Ortsmitte Dettingen
- BGK-5.1.1 BGK Aufwertung Löwenstrasse zur neuen Fussgängerpromenade
- BGK-5.1.2 BGK Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz
- BGK-5.1.3 BGK Schützenstrasse
- BGK-5.1.5 BGK Umgestaltung Zähringerplatz/ Allmannsdorfer-/ Jahnstrasse
- BGK-5.1.6 BGK Umgestaltung Martin Schleyer-Strasse Litzelstetten
- BGK-5.1.8 BGK Hauptstrasse Abschnitt Kreisel Löwenstrasse bis Kreisel Blauhausplatz
- BGK-5.1.10 BGK Konstanzerstrasse Nord
- BGK-5.1.12 BGK Umgestaltung Konzilstrasse Abschnitt Hofhalde bis Konzil
- BGK-5.1.13 BGK Bahnhofstrasse Süd

5.1.7. TS S-7: Strategische Reserven für eine koordinierte Aussenentwicklung sichern

Die Strategischen Reserven dienen der langfristigen bedarfsgerechten Aussenentwicklung. Die Entwicklung an peripheren Lagen soll nur im Rahmen einer gezielten Strategie (z.B. Handlungsprogramm Wohnen) und gestützt auf die kantonale Richtplanung erfolgen. Bei einer Aktivierung sind die Gebiete ganzheitlich zu entwickeln (vgl. Planungsprozess Hafner) und mit dem öffentlichen Verkehr in guter Frequenz an das Zentrumsgebiet anzubinden.

In der Schweiz werden in der Regel die Richtplangebiete als strategische Reserve in der Strategie dargestellt. In Deutschland sind es grössere Entwicklungsgebiete, die erst langfristig aktiviert werden sollen.

Grössere Gebiete sind:

- Leubere Fokus Wohnen, Kreuzlingen
- Geissbärg Süd Fokus Wohnen, Kreuzlingen
- Gerstäcker, Konstanz

5.1.8. TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren

Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) wie Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen sind an dafür geeigneten Standorten, die mit allen Mobilitätsformen gut erschlossen sind, zu realisieren. VE, gemäss Planungs- und Baugesetz des Kantons Thurgau (PBG) ab 2'000 erzeugten Fahrten / Tag, sind nur in kantonalen oder regionalen Zentren gemäss kantonalem Richtplan zulässig. Neue VE sind an möglichst gut integrierten Standorten im Zentrumsgebiet mit entsprechendem Kundenpotenzial und guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu realisieren. Die touristischen Standorte Altstadt Konstanz, Seebecken, Inseln Mainau und Reichenau sind mit dem LV und ÖV von den Zentren und untereinander gut zu erschliessen. Die Fuss-, Velo- und ÖV-Konzepte sind auf die Naherholungseinrichtungen abzustimmen.

5.2. Teilstrategie Landschaft

Als wesentlicher Handlungsbedarf im Bereich Landschaft wurde die Anpassung an den Klimawandel identifiziert. In Folge zunehmender Trockenheitsperioden und Extremwetterereignisse braucht es sowohl in der Traditionslandschaft als auch im Siedlungsbereich entsprechende Strategien zur Anpassung. Aufgrund von zunehmender Versiegelung und hoher baulicher Dichte kommt dem siedlungsinternen Freiräumen eine besondere Bedeutung zu. Freiräume wie Plätze und Parks können wesentlich zur Kühlung als auch zur Freizeitnutzung beitragen. Um diese Flächen zu vernetzen und zu sichern, kann der Strassenraum als Blau-Grüne-Infrastruktur ausgebaut werden, um ein grenzübergreifendes Freiraumsystem zu etablieren. Hierdurch kann Hitzebelastungen und Starkregenereignissen begegnet werden. Zusammengenommen bilden Freiräume ein stabiles Gerüst für eine klimafitte Stadtentwicklung.

Ein zusätzlicher Handlungsbedarf entsteht durch den zunehmenden Druck, den die Freizeitnutzung auf die Natur- und Kulturlandschaft ausübt. Dies erfordert Massnahmen für ein konfliktarmes Nebeneinander insbesondere auch durch akkordierte Leitsysteme und Aufklärungsstrategien. Die Aufwertung der Siedlungsränder kann hier einen wesentlichen Beitrag leisten.

- Die Traditionslandschaft wird in ihren bisherigen Funktionen gestärkt
- Die ökologische Vernetzung wird im Sinne der Biodiversität gefördert
- Die öffentlichen Räume werden klimafit gemacht
- Freiräume werden miteinander vernetzt
- Schwellenräume zwischen Siedlung und offener Landschaft werden qualifiziert



Abbildung 88: Teilstrategie Landschaft (Darstellung bauchplan)

5.2.1. TS L-1: Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken

Die verschiedenen Landschaftsräume und Schutzgebiete wirken identitätsstiftend für die Region und sind für eine nachhaltige Entwicklung der Region besonders wichtig. Sie strukturieren den Siedlungsraum und wirken einer ausufernden Flächeninanspruchnahme sowie -versiegelung entgegen. Gleichzeitig bieten sie einen strukturreichen Lebensraum für unterschiedliche Arten und dienen als Erholungs- und Freizeitraum für die Bewohnenden der Agglomeration sowie der Touristen. Dieser besondere Charakter soll aufrechterhalten und weiter gefördert werden.

Dafür bedarf es einer langfristigen Erhaltung und Vernetzung der Landschaftsräume und ihrer Schutzgebiete durch gemeinsame überörtliche Raumplanung im Rahmen der kantonalen Richtplanung, bzw. Regionalplanung. Für eine lückenlose Vernetzung sollten grenzübergreifende Abstimmungsprozesse gefördert werden. Dies gilt insbesondere für die Schutzgebiete zum Ziele von ökologischen Vernetzungskorridoren.

Eine weitere Aufgabe ist es, Nutzungskonflikten in der Traditionslandschaft vorzubeugen. Durch den Druck von Freizeit, Tourismus und Wirtschaft kann es zu Konflikten kommen. Eine grenzübergreifende akkordierte Informations- und Aufklärungsstrategie kann dazu beitragen, konkurrierende Nutzungen voneinander zu trennen und so ein konfliktfreies Nebeneinander zu ermöglichen.

	Naturschutz und Landschaftspflege
	Riedlandschaft
	Gewässer
	Landwirtschaftsgebiet
	Wald

Abbildung 89:

Legende Teilstrategie L-1:

Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken

(siehe Gesamtkarte Teilstrategie Landschaft Abbildung 88)

Massnahmen AP5G

- L-5.1 Förderung Kulturlandschaft
- L-5.5 Aufbau Naturfachstelle Gemeinde Tägerwilen
- L-5.7 Hochwasserschutz und Gewässeraufwertung

5.2.2. TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume

Innerstädtische Freiräume erfüllen im verdichteten Siedlungskörper eine grundlegende Funktion für Aufenthalt, Erholung und Klimaresilienz. Um die Freiräume vor Umwidmungen zu sichern, sollen sie in ein Freiraumsystem integriert werden. In Betracht kommen hier insbesondere die Freiräume um das Zentrum der Städte Kreuzlingen und Konstanz (Tägermoos, Klein-Venedig, Stadtgarten, Schänzle). Zusammengenommen bilden sie einen Grünen Ring um die Stadt herum, der als grenzübergreifendes Freiraumsystem verstanden werden kann.

Zusätzlich soll das innerstädtische Strassennetz als blau-grüne Infrastruktur aufgewertet werden, die klimafit gestaltet ist und sanfte Mobilitätsformen bevorzugt. Der Strassenraum selbst sorgt für Regenwasserrückhalt, Verdunstung und Versickerung im Sinne eines naturnahen Wasserkreislaufs. Dafür sollten Baumneupflanzungen, Retentionsmöglichkeiten sowie ein zeitgemässes Parkraummanagement vorangetrieben werden.



Abbildung 90: Teilstrategie L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume (Darstellung bauchplan)

Massnahmen AP5G

- L-5.3 Grenzübergreifendes Freiraumentwicklungskonzept
- L-5.6 Entwicklungskonzept Schlosspark Gottlieberstrasse

5.2.3. TS L-3: Seebezug stärken

Der Bodensee und seine Uferbereiche prägen das Bild der Region massgeblich. Freiräume entlang des Ufers unterschieden sich in ihrem Charakter und weisen so unterschiedliche Qualitäten auf: Es gibt hochfrequentierte und ruhigere Uferbereiche, Tourismus-, Freizeit-, Sport- und Erholungsnutzungen sowie naturnahe Uferzonen. Diese Vielfalt ist eine besondere Qualität, die gestärkt werden soll.

Darüber hinaus soll im Sinne einer ökologischen Vernetzung das Seeufer mit dem Landschaftsraum verbunden werden. Lineare Vernetzungskorridore verbinden unterschiedliche Lebensräume miteinander und tragen zum Artenschutz bei. Dazu können beispielsweise verdolte Bachläufe offengelegt werden und mit einem begleitendem Grünraum aufgewertet werden. Neben einer ökologischen Vernetzung trägt diese Strategie auch dem Hochwasserschutz bei. Angesichts zunehmender Starkregeneignisse ist dies besonders wichtig. So befinden sich allein in Kreuzlingen ungefähr 25 % des Baugebiets in Überflutungsbereichen.



Abbildung 91: Teilstrategie L-3: Seebezug stärken (Darstellung bauchplan)

Massnahmen AP5G

- L-5.4 Aufwertung Seeufer
- L-5.7 Hochwasserschutz und Gewässeraufwertung

5.2.4. TS L-4: Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren

Ein kompakter Siedlungsrand bildet den Übergang zwischen den Siedlungskörpern und der Traditionslandschaft. Durch seine den Siedlungskörper umschliessende Lage wirkt er einer Zersiedelung entgegen und begrenzt den Flächenverbrauch. Als grüner Schwellenraum nimmt er auch eine wichtige ökologische Funktion ein. Wird er durchgängig ausgebildet, fördert er die Vernetzung von Lebensräumen und schafft einen ökologischen Mehrwert.

Gleichzeitig bietet er die Möglichkeit, charakteristische und identitätsstiftende Kulturlandschaft erlebbar zu machen. Innerhalb des kompakten Siedlungsrandes können Freizeit- und Erholungsnutzungen stattfinden, ohne die Landwirtschaft zu beeinträchtigen.



Abbildung 92: Teilstrategie L-4: Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren (Darstellung bauchplan)

Massnahmen AP5G

- L-5.2 Aufwertung Schwellenräume Siedlung – offene Landschaft

5.3. Strategie Gesamtverkehr

Das Agglomerationsprogramm strebt eine gut aufeinander abgestimmte, nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung an, um die im Zukunftsbild beschriebenen Entwicklungen und Qualitäten zu erreichen (Kapitel 3 ab Seite 100). Bezüglich der Entwicklung des Verkehrssystems sind folgende Herausforderungen zu erkennen:

- Etwa ein Drittel des Gesamtenergiebedarfs und fast 40 Prozent der CO₂-Emissionen der Schweiz sind auf den Verkehrssektor zurückzuführen. Der Verkehrssektor muss einen entsprechenden Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten und seine Emissionen sehr deutlich senken.
- Verkehrssicherheit ist ein übergeordnetes Ziel. Die Reduktion der Unfälle, der Schwerverletzten und der Toten ist eine Daueraufgabe und jede Intervention oder jedes Projekt im Verkehrsbereich muss eine Verkehrssicherheitskomponente beinhalten.
- Trotz zunehmender Mobilitätsnachfrage gilt es die gute multimodale Erreichbarkeit zu erhalten und damit die Standortattraktivität sicher zu stellen. Die Flächeneffizienz des Verkehrs ist dabei zu erhöhen.
- Die negativen Folgen (Lärm, Platzbedarf, Feinstaub, Flächenversiegelung, usw.) des Verkehrs sind für die Menschen / Lebensqualität in den Siedlungsräumen zu minimieren. Ebenso die Auswirkungen in den Bereichen Energie und Umwelt.
- Die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur soll so effizient wie möglich erfolgen (Kosten / Nutzen optimieren). Ein aktives digitales Verkehrsmanagement (Verkehrssteuerung) ist dafür notwendig.
- Die neuen Technologien bieten weitere Potenziale, um die Effizienz der Mobilität zu erhöhen, insbesondere durch die Erleichterung der Fahrzeugs-Pooling und -Sharing.
- Neben dem Personenverkehr ist die Funktionalität des Güterverkehrs weiterhin zu gewährleisten.

Um diese Herausforderungen anzugehen, verfolgt die Agglomeration eine konsequente und bereits weit verbreitete Strategie im Bereich der Mobilität: die 5V-Strategie.

Die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz verfügt über ein effizientes, sicheres und klimaschonendes Verkehrssystem, welches sich am 5V-Prinzip «Vermeiden, Verlagern, Vernetzen, Verträglich gestalten und Verkehrsgerechtigkeit herstellen» orientiert. Das gesamte Verkehrssystem, die Infrastruktur sowie das Mobilitätsangebot sind grenzübergreifend geplant und aufeinander abgestimmt, sodass die Landesgrenzen in der täglichen Mobilität nicht spürbar sind. Die räumliche Erreichbarkeit der Agglomeration wird – mit Berücksichtigung der Anforderungen der jeweiligen Raumtypen – gewährleistet. FVV, ÖV und MIV respektive die verschiedenen Mobilitätsformen stellen dabei gleichberechtigte Säulen der Mobilität und des Gesamtverkehrssystems dar.

- **Vermeiden:** Durch eine optimale Abstimmung von Verkehrsinfrastruktur und -angebot auf die Siedlungsentwicklung werden Distanzen reduziert oder Wege ersetzt. Unter der Annahme, dass sich die Mobilitätsbedürfnisse über die Zeit nicht wesentlich verändern, kommt hierbei insbesondere der Raumplanung eine zentrale Rolle zu. Die unmittelbare Nähe von Wohn- und Arbeitsorten und Einkaufsmöglichkeiten tragen massgeblich zur Vermeidung von Verkehr bei. Mobilitätsmanagementmassnahmen haben tendenziell eher Einfluss auf das Mobilitätsverhalten als das Mobilitätsbedürfnis an sich, können jedoch auch zur Reduktion des Verkehrsaufkommens führen (z.B. Home-Office, Pooling). Im Wirtschaftsverkehr werden Ver- und Entsorgungsfahrten gebündelt, wodurch der Transport von Gütern effizienter erfolgt.
- **Verlagern:** Hiermit ist nicht eine räumliche Verlagerung gemeint, beispielsweise durch Umfahrungsstrassen, sondern die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel, d.h. der Modal-Shift weg vom MIV. Die Anteile des ÖV und des Fuss- und Veloverkehr (FVV) am Gesamtverkehrsaufkommen werden erhöht. Dafür werden die Angebote im ÖV und FVV ausgebaut sowie flankierende Massnahmen zugunsten des ÖV und des FVV realisiert. Verkehrsplanerische Massnahmen wie Parkraumplanung und -bewirtschaftung sollen dazu führen, dass MIV-Fahrten vermieden und stattdessen andere Verkehrsmittel benutzt werden. Durch

gezieltes Mobilitätsmanagement wird das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sowie der Beschäftigten und Besuchenden aktiv gesteuert und auf ÖV und FVV gelenkt. Durch die Verlagerung vom MIV auf ÖV und FVV werden Mobilitätsbedürfnisse zunehmend durch flächensparende und umweltschonende Verkehrsmittel abgewickelt. Weiter wird dadurch die Funktionsfähigkeit des Strassenverkehrsnetzes trotz Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum weiterhin gewährleistet. Dies hat wiederum positive Auswirkungen auf den strassengebundenen ÖV.

- **Vernetzen:** Die intermodale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel und Mobilitätsarten ist optimiert und grenzüberschreitend gewährleistet. Dadurch zeichnet sich die Agglomeration sowohl innerhalb der Agglomeration als auch zu umliegenden Wirtschaftsräumen durch ein grenzüberschreitend vernetztes Verkehrssystem aus. Dabei ist die Perspektive eines zusammenhängenden funktionalen Raums mit einem Zentrum im Sinne der Ein-Stadt-Strategie weiterzuerfolgen. Die Vernetzung ermöglicht eine grenzüberschreitende multimodale Mobilität und fördert somit eine Verkehrsverlagerung.
- **Verträglich gestalten:** Eine siedlungs- und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung wird gewährleistet und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gestärkt. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs, welcher nicht vermieden oder auf flächensparende und umweltschonende Verkehrsmittel verlagert werden kann, sind auf ein Minimum reduziert. Personen- und güterverkehrsintensive Gebiete werden von negativen Verkehrsauswirkungen entlastet, der MIV wird möglichst direkt auf Strassen des übergeordneten Netzes gelenkt.
- **Verkehrsgerechtigkeit herstellen:** Nebst dem ökologischen Aspekt hat die Ausrichtung und Entwicklung von Verkehr und Mobilität auch eine sozial-gesellschaftliche Komponente. Die Teilnahme am Verkehr resp. die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse soll für alle Personen möglich sein, ungeachtet ihres sozialen Status' und ihrer finanziellen Möglichkeiten. Dies impliziert die Förderung von kostengünstigen Mobilitätsformen, soweit dies im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts möglich und sinnvoll ist. Im Fokus sind hier somit in erster Linie Fuss- und Veloverkehr, in zweiter Linie der öffentliche Verkehr. Insofern weist «Verkehrsgerechtigkeit herstellen» Gemeinsamkeiten mit den beiden Vs «Verlagern» und «Verträglich gestalten» auf. Nebst dem gerechten Zugang zu Mobilität sollen auch die negativen Auswirkungen insbesondere von motorisiertem Verkehr und Mobilität im Rahmen einer Verkehrsgerechtigkeit berücksichtigt werden (Gerechtigkeit bei der Finanzierung der ungedeckten Kosten des Verkehrs).

Diese 5-V Strategie bildet die Grundlage für die folgenden Teilstrategien im Bereich Verkehr.

5.4. Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr

Ein zentrales Ziel des Agglomerationsprogrammes ist es, zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegte Wege am Gesamtverkehr zu vergrössern (Verkehr vermeiden, verlagern sowie Verkehrsgerechtigkeit herstellen). Dazu braucht es sichere Wege, durchgehende Fuss- und Velowegnetze und eine städtische Umgebung, die Lust darauf macht, zu gehen und Velo zu fahren. Mit folgenden Zielsetzungen unterstützt die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms:

- Die **Kernstadt** Kreuzlingen-Konstanz und der **Erholungsraum Seebecken** werden als Bedeutungsräume mit **1. Priorität für den Fussverkehr** gesichert und weiterentwickelt.
- Die Ortskerne, Zentralitäten in der Kulturlandschaft, Publikumsmagnete und verdichteten Bahnhofgebiete verfügen über ein **lückenloses und qualitativ hochstehendes Fuss- und Velowegnetz**. Die Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheiten, Schattierung, Bepflanzung, Wasser) ist dabei ein wichtiger Faktor.
- **Strukturierende Stadtachsen** werden ins Fuss- und Velowegnetz eingebunden und mit hoher Qualität gestaltet. Ein engmaschiges Fusswegnetz ermöglicht kurze Wege zu den Zielgebieten.
- **Fussverkehrs-Zugänge** und **Velo-Zufahrten** zu öV-Haltestellen, insbesondere zu verdichteten Bahnhofgebieten, sind von hoher Bedeutung für den Fuss- und Veloverkehr. Diese sind durch gut gestaltete, hochqualitative Infrastruktur (direkte Wege, hohes Sicherheitsempfinden) ausgestattet.
- Die Bedingungen des Fuss- und Veloverkehr im Strassenraum sind grossflächig verbessert durch eine **systematische Aufwertung** im Rahmen von Strassenraumgestaltungsprojekten (BGK).
- Das **Velopotenzial** wird mit einem differenzierte Routennetz **grenzüberschreitend** ausgeschöpft (velofahrende Menschen **von 8 bis 80** als Massstab für die Projektierung): Schnellrouten (hoher Fahrfluss, sehr direkt und sicher) entlang der Verkehrsachsen mit hohem Velopotenzial, Haupt- und Nebenverbindungen für den Alltagsverkehr sowie Komfortrouten (Fokus Naherholung und Sicherheit) wo möglich auf separaten oder verkehrsberuhigten Trassen. Die Linienführungen sind logisch und intuitiv erkennbar.
- Geeignete **Temporegime** tragen wesentlich zur objektiven und subjektiven Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr bei (T30 / Koexistenz).
- **Querungsstellen** über Verkehrsachsen sind für den Fuss- und Veloverkehr sicher gestaltet (Übergänge an Achsen mit hohem Verkehrsaufkommen und Abbiegemöglichkeiten).
- Die gesamte Agglomeration verfügt über ein ausreichendes Angebot an **Veloabstellanlagen**. Dabei werden die Bedürfnisse spezieller Fahrzeuge (Veloanhänger, Cargobikes, usw.) mitberücksichtigt.
- Der **Bodenseeradweg** ist attraktiv und entsprechend dem hohen Verkehrsaufkommen ausgebaut.

Im Siedlungsgebiet soll man überall hin zu Fuss gehen oder mit dem Velo fahren können. Um alle Ziele gut erreichbar zu machen und die Wege direkt zu halten, müssen die Fuss- und Velonetze vor allem in den Zentren sehr engmaschig sein. Es benötigt eine hohe Dichte an Fusswegen und Velorouten. Dafür müssen an vielen Orten die bestehenden Infrastrukturen ergänzt werden bzw. neue Infrastrukturen müssen geschaffen werden. Zu diesem Handlungsschwerpunkt gehören auch Veloabstellplätze und Beschilderungen für den Fuss- und Veloverkehr.

5.4.1. TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken

Die bestehenden Schwachstellen und Sicherheitslücken im Fusswegnetz werden eliminiert. Dadurch werden in der gesamten Agglomeration flächendeckende hochqualitative Bedingungen für den Fussverkehr sichergestellt.

Um den Anteil Fussverkehr am Gesamtverkehr zu erhöhen, soll das Fusswegnetz weiterentwickelt, ergänzt und attraktiver werden, sodass alle wichtigen Quell- und Zielpunkte direkt, attraktiv und sicher miteinander verbunden sind. Ausserdem soll die Aufenthaltsqualität auf den Strassen für den Fussverkehr erhöht und die Sicherheit sowie das Sicherheitsempfinden gesteigert werden.

Neben einem flächendeckenden und sicheren Fusswegnetz ist es wichtig, dass zentrale und für das Stadt- und Dorfleben wichtige Achsen für den Fussverkehr aufgewertet werden. Der öffentliche Raum soll auf diesen Achsen mehr sein als eine blosse Verbindung. Diese Räume sollen so gestaltet werden, dass man sich hier gerne aufhält, begegnet und auch austauschen kann. Dementsprechend sollen die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassenräume und des öffentlichen Raumes insgesamt insbesondere für den Fussverkehr erhöht werden. Im Rahmen dieser Aufwertungen sollen ausreichend Aufenthalts- und Sitzgelegenheiten, Begrünung, Schatten und Zugang zum Wasser angeboten werden.

Strukturierende Stadtachsen (siehe Netzkonzept Fussverkehr Seite 153) werden ins Fusswegnetz eingebunden und mit hoher Qualität gestaltet. Ein engmaschiges Fusswegnetz ermöglicht kurze Wege zu den Zielgebieten.

Die Kernstadt Kreuzlingen-Konstanz und der Erholungsraum Seebecken werden als Bedeutungsräume mit 1. Priorität für den Fussverkehr gesichert und weiterentwickelt. Die Ortskerne, Zentralitäten in der Kulturlandschaft, Publikumsmagnete und verdichteten Bahnhofgebiete verfügen über ein lückenloses und qualitativ hochstehendes Fusswegnetz (siehe Netzkonzept Fussverkehr Seite 153).

Die Zugänge zu den Bahnhöfen als wichtige Umsteigeknoten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie das Umfeld von öV-Haltestellen sollen ebenfalls aufgewertet werden, sodass Räume mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Orientierungsmöglichkeit entstehen.

Massnahmen AP5G

- S-5.2.1 Entwicklung Ortsmitte Dettingen
- S-5.3.1 Strukturierende Achse Hauptstrasse Nord und Romanshorerstrasse
- S-5.3.2 Strukturierende Achse Zähringerplatz
- FVV-5.1 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Netzergänzung (Priorität A)
 - FVV-5.1.3 Stadt Kreuzlingen Fusswegverbindung Überbauung Bernrain (Breitenrain-strasse) bis Bergstrasse
 - FVV-5.1.5 Stadt Konstanz Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradies – Döbeli
 - FVV-5.1.8 Gemeinde Bottighofen Ausbau und Aufwertung Natur und Kulturweg
- FVV-5.3 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Sanierung Strassenquerungen (Priorität A)
 - FVV-5.3.1 Gemeinde Tägerwilen Ausbau Strassenquerung Wäldistrasse
 - FVV-5.3.2 Agglomeration CH-Teil Sanierung Strassenquerungen
 - FVV-5.3.3 Stadt Konstanz Sanierung Strassenquerungen Stadt Konstanz
- FVV-5.1 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Netzergänzung (Priorität B)
 - FVV-5.1.16 Stadt Kreuzlingen Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse; Neubau Brücke über Gleisdreieck
 - FVV-5.1.17 Stadt Kreuzlingen Fusswegverbindung Bleichstrasse REKA-Areal - Bahnhof Kurzrickenbach
- FVV-5.1.1 Neue Rad- und Fussverkehrsbrücke über den Seerhein
- FVV-5.1.13 Ausbau Fuss- und Radwegnetz, Stadt Konstanz
- BGK-5.1.1 BGK Aufwertung Löwenstrasse zur neuen Fussgängerpromenade
- BGK-5.1.2 BGK Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz
- BGK-5.1.3 BGK Schützenstrasse
- BGK-5.1.4 BKG Umgestaltung Hafenaerial
- BGK-5.1.5 BGK Umgestaltung Zähringerplatz/ Allmannsdorfer-/ Jahnstrasse
- BGK-5.1.7 BGK Ortsdurchfahrt Scherzingen
- BGK-5.1.10 BGK Konstanzerstrasse Nord
- BGK-5.1.11 BGK Umgestaltung Bärenplatz in Festwiese
- BGK-5.1.12 BGK Umgestaltung Konzilstrasse Abschnitt Hofhalde bis Konzil
- BGK-5.1.13 BGK Bahnhofstrasse Süd

5.4.2. TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden

Die bestehenden Schwachstellen und Sicherheitslücken im Velowegnetz werden eliminiert und bestehende Lücken mit Netzergänzungen behoben. Dadurch wird in der gesamten Agglomeration ein direktes und sicheres Netz geschaffen.

In Konstanz besteht mit dem Handlungsprogramm Radverkehr seit Jahren ein griffiges Instrument mit Qualitätsstandards, das erfolgreich dazu beigetragen hat, dass der Veloverkehr im Modal-Split nach Wegen das wichtigste Verkehrsmittel der Stadt geworden ist. Die Erfolgsgeschichte wird fortgeschrieben und mit dem Klimamobilitätsplan 2024 werden weitere Verbesserungen verfolgt.

Auf schweizerischer Seite der Agglomeration werden zurzeit neue Grundlagen geschaffen. Der Kanton überarbeitet die kantonale Velonetzplanung gemäss Bundesgesetz über Velowege. Die Stadt Kreuzlingen wird anschliessend ihre Velonetzplanung überarbeiten. Die Ergebnisse liegen bis zur Abgabe des AP5 noch nicht vor. In der 6. Generation des Agglomerationsprogrammes braucht es voraussichtlich einen Handlungsschwerpunkt zum Veloverkehrsnetz, wenn die neuen Konzepte des Kantons Thurgau sowie der Stadt Kreuzlingen gemäss dem Veloweggesetz des Bundes vorliegen.

Für das Agglomerationsprogramm 5. Generation hat die Agglomeration eine Prinzipskizze (siehe Abbildung 94 Seite 156) und einen Konzeptentwurf des Velowegnetzes (siehe Abbildung 95 Seite 157) erstellt. Die beiden Pläne zeigen, wie das erfolgreiche Velowegnetz von Konstanz über die Grenze wachsen soll. Damit können Verbesserungsmassnahmen und Lückenschliessungen auf Schweizer Seite bereits mit dieser Generation des Agglomerationsprogramms erfolgen.

Das Velopotenzial wird mit einem differenzierte Routennetz grenzüberschreitend ausgeschöpft. Velofahrende **Menschen von 8 bis 80** sollen **als Massstab für die Projektierung** gelten. Geeignete Temporegime tragen wesentlich zur objektiven und subjektiven Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr bei (T30 / Koexistenz). Querungsstellen über Verkehrsachsen sind für den Fuss- und Veloverkehr sicher gestaltet (insbesondere Übergänge an Achsen mit hohem Verkehrsaufkommen und Abbiegemöglichkeiten). Bei signalisierten Geschwindigkeiten über 50 km/h und hohem Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs wird der Veloverkehr in der Regel baulich abgesetzt vom motorisierten Verkehr geführt. Innerorts und bei hohem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen wird der Veloverkehr in der Regel vom Fussverkehr separat geführt.

Ein differenziertes Netzangebot mit entsprechenden Qualitätsstandards soll den Anteil des Veloverkehrs am Modal-Split deutlich anwachsen lassen. Das Netzkonzept (siehe Abbildung 95 Seite 157) beinhaltet ein differenziertes Routennetz:

- Überörtliche **Schnellverbindungen** für den Alltagsverkehr sind qualitativ hochwertige Verbindungen, welche Räume mit hohem Potenzial über längere Distanzen verknüpfen und überwiegend ein flüssiges und komfortables Befahren ermöglichen. Sie weisen einen hohen Ausbaustandard auf und führen vorzugsweise über baulich abgesetzte Radwege oder motorfahrzeugarme Strassen. Mit Schnellverbindungen wird eine Bündelung von Veloalltagsbeziehungen angestrebt.
- Überörtliche **Hauptverbindungen** für den Alltagsverkehr bilden zusammen mit den Schnellverbindungen das starke Gerüst des Velowegnetzes. Sie verbinden alle regional bedeutenden Zentren und Zielorte. Hauptverbindungen sind weitgehend zügig und unterbruchsarm befahrbar und verlaufen möglichst direkt. Aufgrund ihrer Bedeutung sollen Hauptverbindungen mit einem hohen Ausbaustandard ausgestaltet werden.
- Überörtliche **Nebenverbindungen** vervollständigen das Alltagsnetz durch lokale Verbindungen zu kommunal wichtigen Zielorten. Mit Nebenverbindungen können auch kleinere, ländliche Gemeinden in das Velowegnetz integriert werden. In den Siedlungsräumen werden durch Nebenverbindungen oft auch tangentielle Beziehungen sichergestellt.
- Kommunale **Verbindungsrouen** ergänzen das Alltagsnetz mit ergänzenden Angeboten mit örtlichem Charakter.
- Das Freizeit-Velowegnetz ist im Netzkonzept mit überlagernden Symbolen dargestellt. Als **überörtlicher Freizeitveloweg** sind die markierten Veloland-Schweiz Routen sowie der stark befahrene Bodensee-Radweg dargestellt. Beim **Bodensee-Radweg** ist aufgrund des hohen Veloverkehrsaufkommens eine ausreichende Dimensionierung und Entflechtung vom Fussverkehr zentral. Als kommunaler Freizeitveloweg sind ergänzende Routen mit eher lokalem Charakter für die Naherholung dargestellt. Freizeitvelowege sind Komforttrouten zum Velowandern mit dem Fokus Erlebnis, Erholung und Sicherheit. Sie verlaufen wo möglich auf separaten oder verkehrsberuhigten Trassen. Die Linienführungen sind logisch und intuitiv erkennbar.

Das Veloverkehrsnetz soll sich grenzüberschreitend wie folgt weiterentwickeln:



Abbildung 94: Prinzip Veloverkehrsnetz der Agglomeration

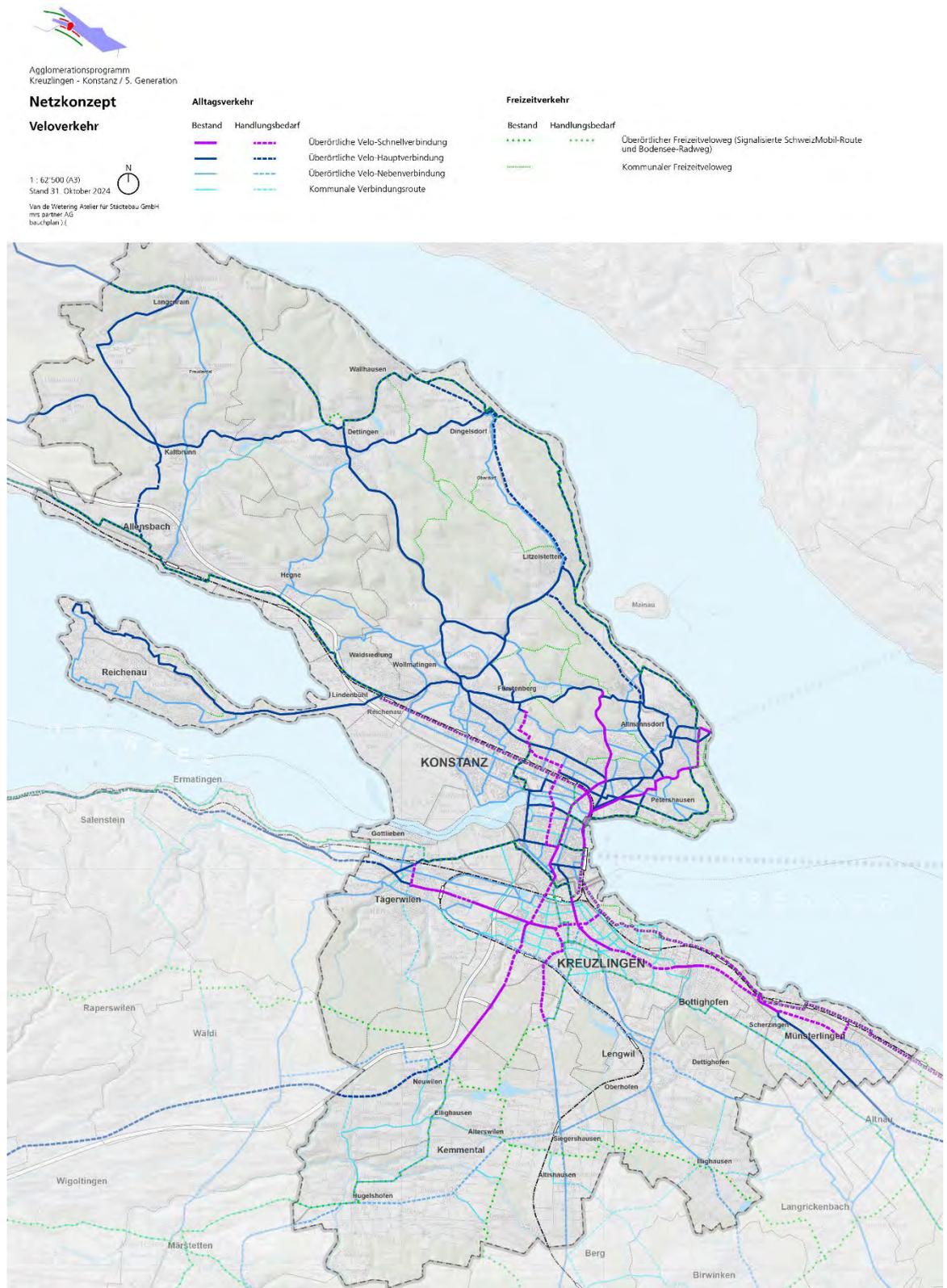


Abbildung 95: Konzept Veloverkehrsnetz der Agglomeration

5.4.3. TS FVV-3: Veloabstellanlagen an Quell- und Zielorten

Die wichtigen Ziel- und Quellorte der Agglomeration werden mit zweckmässigen, sicheren Veloabstellanlagen mit Witterungsschutz in angemessener Zahl ausgestattet.

Eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen in guter Qualität ist auch an den Wohn- und Arbeitsorten sowie den Einkaufs- und Freizeitanlagen für die Attraktivität des Veloverkehrs entscheidend. Dabei werden die Bedürfnisse spezieller Fahrzeuge (Veloanhänger, Cargobikes, usw.) mitberücksichtigt.

Aktionen AP5G

- Überarbeitung kantonale Velonetzplanung gemäss Bundesgesetz über Velowege
- Überarbeitung städtische Velonetzplanung Kreuzlingen in Abstimmung mit der kantonalen Velonetzplanung sowie dem Handlungsprogramm Radverkehr Konstanz

Massnahmen AP5G

- FVV-5.1 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Netzergänzung (Priorität A)
 - FVV-5.1.2 Stadt Kreuzlingen Sanierung und Ausbau Bodenseeradweg
 - FVV-5.1.4 Gemeinde Kreuzlingen Kantonale Veloroute Kreuzlingen – Müllheim, Abschnitt Bernrain – Anschluss Kreuzlingen Süd
 - FVV-5.1.5 Stadt Konstanz Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradies – Döbeli
 - FVV-5.1.6 Stadt Konstanz Ausbau Velovorzugsroute Konstanz – Allensbach von Stadtgrenze bis Schneckenburgstrasse
 - FVV-5.1.7 Stadt Konstanz Ausbau Radverbindung Döbele – Schwaketenstrasse
 - FVV-5.1.8 Gemeinde Bottighofen Ausbau und Aufwertung Natur und Kulturweg
 - FVV-5.1.9 Gemeinde Kemmental Veloweg Hugelshofen – Dotnacht – Alterswilen
 - FVV-5.1.10 Gemeinde Münsterlingen Veloweg Spital Münsterlingen entlang H13
 - FVV-5.1.11 Gemeinde Tägerwilen Ausbau Seeradweg Triboltingen – Tägerwilen
 - FVV-5.1.12 Gemeinde Tägerwilen Veloweg Tägerwilen – Triboltingen entlang H13
- FVV-5.2 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Veloabstellanlagen (Priorität A)
 - FVV-5.2.1 Stadt Kreuzlingen Massnahme Neue Velostation Bahnhof Hafen
 - FVV-5.2.2 Agglomeration Erstellung Veloabstellanlagen an zentraler Lage
- FVV-5.3 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Sanierung Strassenquerungen (Priorität A)
 - FVV-5.3.1 Gemeinde Tägerwilen Ausbau Strassenquerung Wäldistrasse
 - FVV-5.3.2 Agglomeration CH-Teil Sanierung Strassenquerungen
 - FVV-5.3.3 Stadt Konstanz Sanierung Strassenquerungen Stadt Konstanz
- FVV-5.1 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Netzergänzung (Priorität B)
 - FVV-5.1.15 Stadt Kreuzlingen Sanierung und Ausbau Bodenseeradweg
 - FVV-5.1.16 Stadt Kreuzlingen Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse; Neubau Brücke über Gleisdreieck
 - FVV-5.1.17 Stadt Kreuzlingen Fusswegverbindung Bleichstrasse REKA-Areal - Bahnhof Kurzrickenbach
 - FVV-5.1.18 Stadt Konstanz Ausbau grenzüberschreitendes Netz von Velovorzugsrouten

- FVV-5.1.19 Gemeinde Kemmental Kantonale Veloroute Kreuzlingen – Müllheim, Abschnitt Schwaderloh – Stockwies
- FVV-5.1.20 Gemeinde Kemmental Veloweg Berg – Siegershausen
- FVV-5.1.21 Gemeinde Münsterlingen Direkte Wegführung Bodenseeradweg Spital Campus
- FVV-5.1.22 Stadt Kreuzlingen/Gemeinde Tägerwilen Veloweg Tägerwilen - Kreuzlingen entlang H13.
- FVV-5.2 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Veloabstellanlagen (Priorität B)
 - FVV-5.2.3 Stadt Kreuzlingen Erstellung Velostation Bahnhof Kreuzlingen Stadtbahnhof)
- FVV-5.1.1 Neue Rad- und Fussverkehrsbrücke über den Seerhein
- S-5.2.1 Entwicklung Ortsmitte Dettingen

5.5. Teilstrategie Öffentlicher Verkehr

Rückgrat der Siedlungsentwicklung ist das grenzüberschreitende Angebot im öffentlichen Verkehr, welches die Angebote von Bahn, Bus und getaktete Schiffsverkehre untereinander optimal verknüpfen und im Verbund mit dem Fuss- und Radverkehr eine urbane Verkehrsqualität ermöglicht. Aufbauend auf den Verbesserungen im überregionalen Zugverkehr und der bestehenden S-Bahn Bodensee soll mittelfristig mit Verlängerungen bestehender S-Bahn-Linien als Agglo-S-Bahn das grenzüberschreitende Angebot auch im regionalen Bahnverkehr verbessert werden.

Aufgrund der langen Umsetzungsdauer einer Agglo-S-Bahn steht im Rahmen dieses Agglomerationsprogrammes die Entwicklung und der Aufbau eines grenzüberschreitenden Busangebotes im Vordergrund. Damit sollen die erforderlichen Transportkapazitäten für die erwartete Siedlungsentwicklung, und die durch Push- und Pull-Massnahmen erreichte Verlagerung bereitgestellt werden.

- Die Bahn stellt eine **hervorragende Verbindung** der Agglomeration mit den Nachbaragglomerationen und den benachbarten Wirtschaftsräumen sicher.
- Künftig optimale **Verbindungen innerhalb und durch den Agglomerationskern** werden durch die Agglo-S-Bahn sichergestellt.
- Das Busnetz nimmt die Rolle des **Mittel- und Feinverteilers** im Stadt- und Agglomerationsverkehr auf den **strukturierenden Achsen** ein. Es verbindet mit grenzüberschreitenden Buslinien die Agglomerationsgemeinden direkt mit den Zentren und sichert, wo dies die Bahn nicht kann, schnelle und häufige Verbindungen zwischen den Zentren.
- Die **erforderlichen Transportkapazitäten** für die erwartete Siedlungsentwicklung und die gewünschte Verlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs werden zur Verfügung gestellt.
- Das **Busnetz** erschliesst, ergänzend zur Bahn, die gewichtigen Siedlungsgebiete in guter Qualität und vermittelt einen direkten Zugang zur Bahn.
- Das Busnetz ist mit schlanken Übergangszeiten und gut gestalteten **Umsteigepunkten** optimal mit dem Bahnangebot verknüpft.
- Die **Bushaltestellen** inkl. ihrer Zugänge sind auf einem hohen Qualitätsniveau.
- Die Takte der städtischen und regionalen Linien sind harmonisiert angepasst und so die **Lesbarkeit des Netzes** benutzerfreundlich.
- Im Agglomerationskern sind die Buslinien, wo möglich und sinnvoll, zu **Durchmesserlinien** verknüpft. Im Durchflusssystem ermöglichen sie so umsteigefreie grenzüberschreitende Verbindungen. Durch die Stärkung der grenzüberschreitenden Busverbindungen wird der stark ausgelastete Bahnhofplatz in Konstanz optimiert und entlastet.
- Im Agglomerationskern spielt das Busangebot entlang der strukturierenden Stadtachsen die entscheidende Rolle als Treiber und **verkehrlicher Träger der Innenentwicklung**. Der öV und dessen Haltepunkte spielen eine wesentliche Rolle für attraktive Stadträume entlang der Hauptachsen.

5.5.1. TS ÖV-1 Entwicklung Agglomerations-S-Bahn

Das überregionale Netz im Bahnangebot wird im Zeitraum 2027 bis 2035 mit dem IC-Halbstundentakt zwischen Zürich und Konstanz sowie der Umsetzung der Hochrheinbahn mit dem zweistündlichen Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) zwischen RE Basel – Waldshut – Schaffhausen – Konstanz und Durchbindung auf den bestehenden RE Konstanz – St.Gallen – Herisau ausgebaut.

Künftig sollen die beiden Agglomerationsteilräume auch durch eine grenzüberschreitende ÖV-Verbindung im Regionalverkehr – die Agglo-S-Bahn – als Teil der S-Bahn Bodensee miteinander verbunden sein.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen-Konstanz 2. Generation wurde eine «Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie Agglo-S-Bahn» ausgelöst. Deren Ergebnis zeigt, dass eine Agglo-S-Bahn den ÖV im Raum Kreuzlingen-Konstanz deutlich stärken würde. Zudem zeigte eine vereinfachte Kosten-Nutzen-Analyse in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung (Stand 2016+), welche Ende 2023 veröffentlicht wurde, dass zwei Varianten einen positiven volkswirtschaftlichen Nutzen von über 1,0 aufweisen. Das Projekt soll weiterverfolgt und umgesetzt werden. Im Juli 2023 hatte das Verkehrsministerium Baden-Württemberg die Mitfälle der Agglo-S-Bahn als Mengengerüst beim Deutschlandtakt angemeldet. Der Kanton Thurgau möchte den Schweizer Teil beim nächsten STEP-Ausbauschnitt ebenfalls anmelden.

Ziel ist die Realisierung einer durchgehenden S-Bahn-Verbindung zwischen Engen-Singen-Konstanz-Münsterlingen bzw. Radolfzell-Konstanz-Weinfelden. Zu den angestrebten Angebotsausbauten gehören:

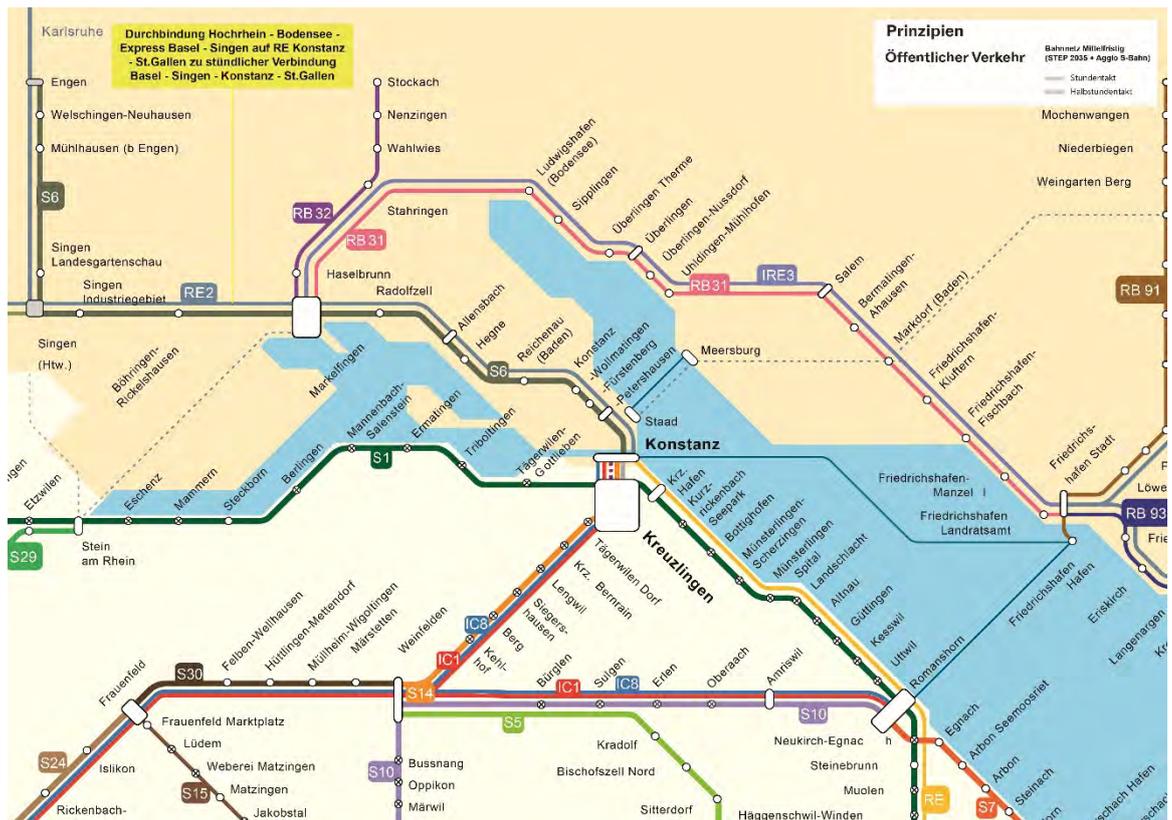


Abbildung 96: Bahnliniennetz mit Ausbauschnitt STEP AS2035 sowie angestrebtem Agglo-S-Bahn-Ausbau mitelfristig (gelb hinterlegte Angebotsausbauten der Agglo-S-Bahn)

Mittelfrist-Ausbau (siehe Abbildung 96):

- Durchbindung Hochrhein-Bodensee-Express von Basel-Singen auf den RE Konstanz-St.Gallen zu einer stündlichen Verbindung Basel-Singen-Konstanz-St.Gallen



Abbildung 97: Bahnliniennetz mit Ausbauschrift STEP AS2035 sowie angestrebtem Agglo-S-Bahn-Ausbau mit mittelfristig (grau hinterlegte Angebotsausbauten) sowie langfristig (gelb hinterlegte Angebotsausbauten der Agglo-S-Bahn)

Langfrist-Ausbau (Zielzustand Agglo-S-Bahn, siehe Abbildung 97):

- Neue S-Bahn-Haltestelle Konstanz-Sternenplatz
- Durchbindung des Seehas (S6) über Konstanz hinaus nach Münsterlingen Spital oder Münsterlingen-Scherzungen (erfordert neue Kreuzungsstelle Kurzrickenbach Seepark und zweites Gleis Münsterlingen-Scherzungen – Münsterlingen Spital inkl. 2 Wendegleisen).
- Neue halbstündliche Verbindung aus Radolfzell über Konstanz-Petershausen hinaus nach Weinfelden (Verknüpfung mit S14) und somit Erreichen einer Verdichtung zu einem Viertelstundentakt zwischen Konstanz und Radolfzell (erfordert zweigleisigen Ausbau der Strecke Konstanz-Petershausen bis Bahnhof Konstanz).

Zur massgebenden Verbesserung der grenzüberschreitenden ÖV-Erschliessung in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz wird das langfristige Zielkonzept verfolgt (siehe Abbildung 97).

Aktionen AP5G

- Weiterentwicklung der Langfristvariante der Agglo-S-Bahn zu einem fahrbaren Konzept (Auftragsausschreibung zusammen mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg ist erfolgt), plus Eingabe in die staatlichen Ausbauprogramme.
- Konkretisierung Planungen für die Infrastrukturprojekte inkl. Einbettung der neuen Haltestelle in das verkehrliche und ortsbauliche Umfeld.

5.5.2. TS ÖV-2 Stärkung und Verknüpfung Bussystem der Agglomeration

Aufgrund der langen Planungs- und Realisierungszeiträume für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Angebotes der Agglo-S-Bahn ist in einem ersten Schritt das grenzüberschreitende Busangebot gemeinsam zu entwickeln und weiter auszubauen. Mit den steigenden Bevölkerungszahlen in der Agglomeration und im Zusammenhang mit der Klimaschutzstrategie ist ein starker Ausbau des ÖV notwendig, um den gewünschten Modal-Shift zu erreichen. Dies betrifft einerseits die Erschliessungsqualität (Taktintervall, Haltestellenabstand usw.), andererseits ist es aber insbesondere der grenzquerende Verkehr der Busbetriebe beider Städte, der ein Schlüsselement für die Attraktivitätssteigerung des ÖV darstellen soll. Dadurch soll der ÖV den über die Grenze in das Nachbarland pendelnden Berufsverkehr sowie den Freizeitverkehr und kleinräumigen Einkaufsverkehr aufnehmen. Bis anhin ist es lediglich die Linie 908, welche die Grenze quert. In diesem Zusammenhang ist eine Überprüfung der Netzkonzepte mit dem Ziel einer besseren grenzüberschreitenden Abstimmung erforderlich. Hierzu gehört auch eine Abstimmung der Tarifierung bzw. der Möglichkeit, Fahrtickets in der jeweiligen Währung kaufen zu können.

Das städtische und regionale Busangebot in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz soll als ein zusammenhängendes Netz entwickelt werden, welches möglichst mit attraktiven grenzüberschreitenden Durchmesserlinien die wichtigsten Ziele beidseits der Grenzen umsteigefrei verknüpfen. Die exakten Linienführungen sowie konzessionsrechtliche Fragen sind zu klären. Das Potenzial der Verknüpfung der Stadtbusnetze sollte ganzheitlich und gemeinsam geplant werden.

- Die überlagernden regionalen Angebote und die städtischen Busangebote sind auf den strukturierenden Achsen zu bündeln und hinsichtlich Linienführung, Haltepolitik und Taktfamilie gegenseitig abzustimmen.
- Die städtischen Busnetze sind systematisch grenzüberschreitend zu verknüpfen und mit Priorität auf den strukturierenden Achsen (starke Bus-Achsen) durchzubinden (grosses grenzüberschreitendes Fahrgastpotenzial abholen).
- Die städtischen Busnetze sind durch Taktverdichtungen und Vereinfachung der Linienführungen zu stärken, um die Attraktivität zu erhöhen und die erforderlichen Kapazitäten bereitzustellen zu können.
- Vorhandene Angebotslücken bei der Bedienung des Siedlungsgebietes sind zu schliessen. Dazu sind die Linienführungen und die Standorte der Haltestellen zu überprüfen.
- Das ländliche Umland soll mit dem ÖV besser an die Zentren angeschlossen werden. Neben Weiterentwicklungen der Buslinien oder auch Taktverdichtungen sind auch neuartige Lösungen wie beispielsweise flexiblere On-Demand-Angebote zu prüfen.



Abbildung 98: Weiterentwicklung grenzüberschreitende Verknüpfung der Stadtbusnetze und Bündelung der Angebote auf strukturierenden Stadtachsen

Aktionen AP5G

- Als Massnahme des Agglo-GVK soll zur Vertiefung ein grenzüberschreitendes ÖV-Buskonzept Konstanz/Kreuzlingen erstellt werden.

Massnahmen AP5G

- ÖVB-5.1 Erstellung Busdepot am Bahnhof Hafen, integriert in Neubau Parkierungsanlage
- ÖVB-5.2 Massnahmenpakete Bus- / ÖV-Infrastruktur, Ausbau Infrastruktur
- ÖVB-5.2 Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen Agglomeration CH-Teil
- ÖVB-5.3 Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen Stadt Konstanz

- ÖVB-5.3 Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen Stadt Konstanz
- ÖVB-5.4 Grenzüberschreitendes ÖV-Buskonzept Konstanz/Kreuzlingen
- ÖVB-5 Massnahmenpakete Bus- / ÖV-Infrastruktur, Ausbau Infrastruktur
- ÖVB-5.5 Stadt Konstanz Aufwertung und Aufwertung Bus-Haltestellen (B)
- VM-5.1 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz
- VM-5.4 Busbeschleunigung grenzüberschreitende starke Busachsen

5.5.3. TS ÖV-3 Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll attraktiv und insbesondere gegenüber dem MIV konkurrenzfähig sein. Dazu sind die Reisezeiten möglichst zu reduzieren, die Zugänglichkeit der Haltestellen zu verbessern. Der öffentliche Verkehr wird auch hinsichtlich der Kommunikation grenzüberschreitend gedacht.

- Der strassengebundene ÖV wird gegenüber dem MIV priorisiert und damit die Reisezeiten verkürzt.
- Der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit wird mit Blick auf ungebrochene Transportketten hoher Stellenwert beigemessen. Dazu werden Massnahmen wie die Priorisierungen an den LSA-Knoten, Busspuren und Fahrbahnhaltestellen umgesetzt.
- Attraktive Gestaltung von Bushaltestellen:
Direkte, hindernisfreie Zugänge für Fuss- und Veloverkehr, Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, digitale Echtzeit-Anzeigen und weitere attraktivitätssteigernde Massnahmen sollen umgesetzt werden.
- Optimierung der Information grenzüberschreitender Linienpläne an Haltestellen und digital:
Zur Förderung von grenzüberschreitenden ÖV-Fahrten sollen die ÖV- und Buslinienpläne der beiden Verkehrsverbunde für das Zentrum kombiniert dargestellt werden, sodass ÖV-Fahrten einfach planbar sind.
- Optimierung des grenzüberschreitenden Ticketing, der Tarife und Informationen:
Es gibt bereits heute verbandsübergreifende Tickets (Kombi-Ticket VHB-OSTWIND als Einzelfahrkarten, Tages-Tickets, Monats- und Jahresabos). Bei den verantwortlichen Verbänden ist darauf hinzuwirken, dass die Tarifstruktur vereinfacht und das Angebot (Ticketing, Ticketbezug, Preise) kontinuierlich optimiert werden. Für die Kunden sollen die unterschiedlichen ÖV-Verbunde bei der Nutzung des ÖV nicht bemerkbar sein. Dafür sind insbesondere die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen. Apps und Homepages mit Echtzeitinformationen sollen zur Information dienen. In den Bussen beider Städte sollen Tickets für das jeweils andere Stadtgebiet lösbar sein.

Aktionen AP5G

- Schaffung eines gemeinsamen Auftritts des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen

Massnahmen AP5G

- VD-5.1 Umsetzung Mobilpunkte
- VM-5.4 Busbeschleunigung grenzüberschreitende starke Busachsen
- ÖVB-5.2 Ausstattung und Aufwertung Bushaltestellen Agglomeration CH-Teil
- ÖVB-5.3 Ausstattung und Aufwertung Bushaltestellen Stadt Konstanz

5.6. Teilstrategie Multimodale Mobilität

Ziel des Agglomerationsprogrammes ist es, den Anteil von öV, Velo- und Fussverkehr am Gesamtverkehr zu steigern (Verkehr verlagern, Vernetzen und Verkehrsgerechtigkeit herstellen). Dazu sind die Umsteigeorte und damit der Zugang zum öV zu verbessern und Wegeketten physisch und digital besser zu verknüpfen. Mit folgenden Zielsetzungen unterstützt die Teilstrategie Multimodale Mobilität das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms:

- Die **Bahn- und Bushöfe** sind für optimale Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ausgestaltet.
- Wichtige ÖV-Haltestellen in der **Kernstadt** und im **urbanen Raum** werden als **multimodale Mobilitätsdreh scheiben** weiterentwickelt. Sie sind auf die Umsteigebeziehung zwischen ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr und Sharing-Angeboten ausgerichtet und ermöglichen Serviceangebote und Einkaufsmöglichkeiten in ihrem Umfeld.
- **Veloabstellanlagen** werden an **allen Bahnhaltstellen** sowie an **ausgewählten Bushaltstellen** in ausreichender Zahl und guter Ausstattung zur Verfügung gestellt. Der Veloverkehr ist damit auch in der Zubringerfunktion zum ÖV gestärkt (**Bike & Ride**).
- **Park & Ride**-Angebote dienen in der Agglomeration der dezentralen Anbindung von schlecht mit ÖV erschlossenen Gebieten an die nächstliegende ÖV-Haltestelle. Damit sind die richtigen Anreize für die Nutzung von kombinierten Wegeketten gesetzt.
- Die Mobilitätsangebote sind **digital vernetzt** und kundenfreundlich zugänglich.

5.6.1. TS VD-1: Multimodale Dreh scheiben ermöglichen situationsgerechte Mobilitätswahl

Die Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln und der Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote wird durch das Zusammenwirken funktionierender Netze und deren Vernetzung in der gesamten Agglomeration ermöglicht. Die Bahnhöfe der Agglomeration werden als attraktive multimodale Dreh scheiben weiterentwickelt. Die Benutzbarkeit des ÖV-Systems wird durch einfache Lesbarkeit und gute Zugänge (Fuss- und Veloverkehrsnetz) gezielt verbessert.

Multimodale Wegketten im Agglomerationskern werden durch die Förderung grenzübergreifender Sharing-Angebote bzw. durch ein situationsgerechtes Fahrzeugangebot der Sharing-Dienstleister erleichtert.

Über die gesamte Agglomeration ist das ÖV-System auf einem Grundgerüst von multimodalen Dreh scheiben aufgebaut (siehe Abbildung 100 Seite 168). Die Hauptbahnhöfe Konstanz und Kreuzlingen bilden zusammen mit dem Bahnhof Kreuzlingen Hafen mit ihrer zentralen Lage in der Kernstadt und am Knotenpunkt der Bahnlinien ein Dreieck der Hauptknotenpunkte von nationaler und interregionaler Bedeutung mit allen Angebotsstufen und allen Fortbewegungsarten.

Die Bahnhöfe in der Kernstadt sowie an zentralen Lagen im urbanen Raum verknüpfen primär die Bahn-Angebote mit regionalem und städtischem Busverkehr, Veloverkehr und Fussverkehr. Diese Bahnhöfe und erfordern eine hochwertige Infrastruktur (Lesbarkeit, Zugänglichkeit). Sie bieten auch eine breite Palette an Mobilitätsdienstleistungen.

Bahnhöfe in peripheren Lagen des urbanen Raumes verknüpfen primär Bahn-Angebote mit Velo- und Fussverkehr, Mobilitätsdienstleistungen und gegebenenfalls Regionalbuslinien. Nur diese Bahnknoten verfügen über ein ausgebautes, bedarfsgerechtes Angebot an Park & Ride Stellplätzen (Münsterlingen-Scherzingen, Wollmatingen, Reichenau).

Bahnhöfe in Siedlungen der Kulturlandschaft verknüpfen primär Bahn-Angebote mit Velo- und Fussverkehr, Mobilitätsangeboten und lokalem Zubringerverkehr. Sie verfügen über ein bedarfsgerechtes Grundangebot an Park & Ride Stellplätzen.

Neben den Bahnknoten beinhaltet das Gesamtsystem der kombinierten Mobilität weitere wichtige Drehscheiben: Städtische Bus-Hubs (Kreuzlingen Bärenplatz, Konstanz Zähringerplatz), Fernbus-Hub (Fernbusbahnhof Europabrücke Konstanz) und Fähren-Hub (Konstanz Staad).

Gewisse Bushaltestellen werden gezielt mit Bike&Ride – Angeboten ausgestattet, um deren Erschließungswirkung und Erreichbarkeit zu erweitern.

Drehscheiben / Hubs

-  Nationaler Bahnknoten; Zentrale Lage in Kernstadt (verknüpft Fernverkehr, Regionalverkehr, städtischen Busverkehr und Mobilitätsangebote)
-  Regionaler Bahnknoten; Lage in urbanem Raum nahe Kernstadt (verknüpft Regionalverkehr, städtischen Busverkehr und Mobilitätsangebote)
-  Regionaler Bahnknoten; Lage in Peripherie des urbanen Raums wo die regionale MIV-Nachfrage gut gebündelt werden kann. (verknüpft Regionalverkehr, ggf. Regionalbuslinien und Mobilitätsangebote mit regionalem Zubringerverkehr)
-  Lokaler Bahnknoten; Lage in Siedlungen der Kulturlandschaft (verknüpft Regionalverkehr mit Mobilitätsangeboten und lokalem Zubringerverkehr)
-  Städtischer Bushub (Verknüpft städtische Buslinien untereinander und mit städtischen Mobilitätsangeboten)
-  Fernbus-Hub (Verknüpft Fernbusse mit städtischen Mobilitätsangeboten)
-  Fähren-Hub (verknüpft Fähre mit MIV und städtischen Mobilitätsangeboten)
-  Bushaltestelle mit Bike+Ride Angebot

Parkierungsanlagen

-  Park & Ride (ausgebautes Angebot / Grundangebot / Minimalangebot)
-  Kiss & Ride (ausgebautes Angebot / Grundangebot / Minimalangebot)
-  Carsharing (ausgebautes Angebot / Grundangebot / minimales Angebot)
-  Carpooling- Stellplätze
-  P + Shopping (verknüpft Parking mit städtischen Mobilitätsangeboten)
-  Bike & Ride (ausgebautes Angebot / Grundangebot)
-  Velostation (ausgebautes Angebot)
-  Sharing Bike / E-FäG (ausgebautes Angebot / Grundangebot)

Abbildung 99: Legende Prinzip Drehscheiben und Parkierungsanlagen der kombinierten Mobilität (Karte Abbildung 100 Seite 168)

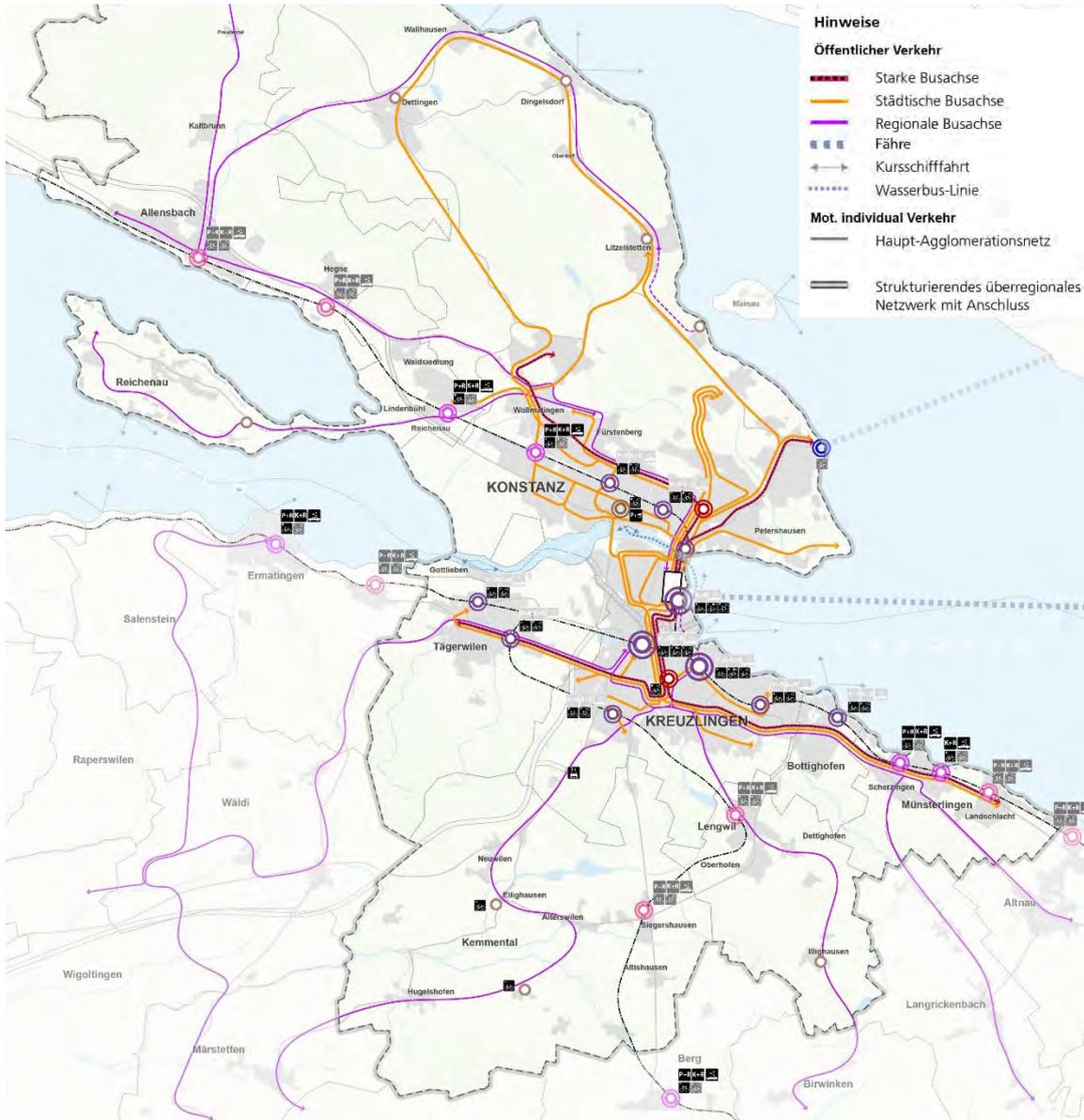


Abbildung 100: Prinzip Multimodale Drehscheiben (Legende siehe Abbildung 99)

Massnahmen AP5G

- VD-5.1 Umsetzung Mobilpunkte
- VD-5.2 Ausbau/Neuorganisation Bushof Bahnhof Kreuzlingen Stadtbahnhof
- VD-5.3 Ausbau/Neuorganisation Bahnhof Kreuzlingen Hafen
- VD-5.4 Umgestaltung Mobilpunkt Sternenplatz

5.6.2. TS VD-2: Bike & Ride – Stärkung Veloverkehr als Zubringer zum ÖV

Wichtiges Element bei der Stärkung des Veloverkehrs als Zubringer zum ÖV sind attraktive und sichere Velo-Abstellanlagen (abschliessbar, gedeckt, beleuchtet) an ÖV-Haltestellen in ausreichender Kapazität.

Eine optimale Schnittstelle von Veloverkehr und ÖV bedingt ein attraktives Angebot an Veloabstellanlagen. Das heisst, die Abstellanlagen sind nahe bei der Haltestelle und gut auffindbar platziert, gedeckt sowie mit einem komfortablen Parksystem bzw. einem Anlehnbügel (Velo anschliessbar) ausgestattet. Mit dem immer grösseren Anteil von E-Bikes gewinnen dabei abschliessbare Anlagen an Bedeutung. Bei grösseren Bahnhöfen sind daher vermehrt überwachte Velostationen mit Zutrittssystem und Ladinfrastruktur (für E-Bikes) vorzusehen. Der Handlungsbedarf im schweizerischen Teil der Agglomeration wurde im Konzept Kombinierte Mobilität inkl. Massnahmenblättern (AÖV Kanton Thurgau 2022) erfasst und im Leitfaden zur kombinierten Mobilität an Bahnhöfen und Busshaltestellen beschrieben. Entsprechende Massnahmen für das vorliegende Agglomerationsprogramm sind in der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (Kapitel 0, ab Seite 151) integriert.

5.6.3. TS VD-3: Park & Ride – Angebot für die Nutzung kombinierter Wegekett

Mit möglichst **quellnahen P+R – Angeboten** an geeigneten Bahnhöfen werden die Voraussetzungen für einen bequemen Umstieg vom MIV auf den ÖV in die Zentren geschaffen. Das Angebot und die Bewirtschaftung sind so zu optimieren, dass Park & Ride primär der ÖV-Erreichbarkeit von schlecht erschlossenen Gebieten dient und das regionale und lokale Bus-Angebot nicht konkurrenziert, sondern ergänzt.

Die Strategie der Park & Ride – Angebote (siehe Abbildung 101 Seite 170) basiert im schweizerischen Teil der Agglomeration auf dem Konzept Kombinierte Mobilität inkl. Massnahmenblättern (AÖV Kanton Thurgau 2022).

In der Kernstadt und an zentralen Lagen des urbanen Raumes ist auf ein Angebot an P&R Stellplätzen zu verzichten oder das Angebot minimal zu halten, damit es den ÖV nicht konkurrenziert. Ein angemessenes Angebot ist an der Peripherie des urbanen Raumes vorzusehen, wo die regionale MIV-Nachfrage aus (Streu-)Siedlungsgebieten mit tiefer ÖV-Güteklasse gut gebündelt werden kann. An Bahnhaltstellen in den Siedlungen der Kulturlandschaft wird ein angemessenes Angebot an P&R-Stellplätzen für ÖV-Kunden mit ungenügender ÖV-Erschliessungsqualität bereitgestellt.

Ein Spezialfall von P&R ist die Parkierungsanlage P&R Bodenseeforum Konstanz (**Park & Shopping**). Situier am Rand der Kernstadt und direkt an der Bundesstrasse B33 (Europabrücke) soll es insbesondere an Hochlasttagen (v.a. Samstag und Brückentage) MIV-Einkaufsverkehr aufnehmen und auf die innerstädtischen Verkehrsmittel umsteigen lassen (Stadtbus, Wasserbus Bodenseeforum-Konstanz Hafen, Sharing-Angebote (FäG und Velo) und Fussverkehr). Unterstützt wird deren Nutzung mittels grenzüberschreitendem Verkehrsmanagement.

Die Zufahrt zu den Bahnhöfen zum Bringen und Abholen von Personen (**Kiss & Ride**) soll grundsätzlich an allen Bahnhöfen möglich sein.

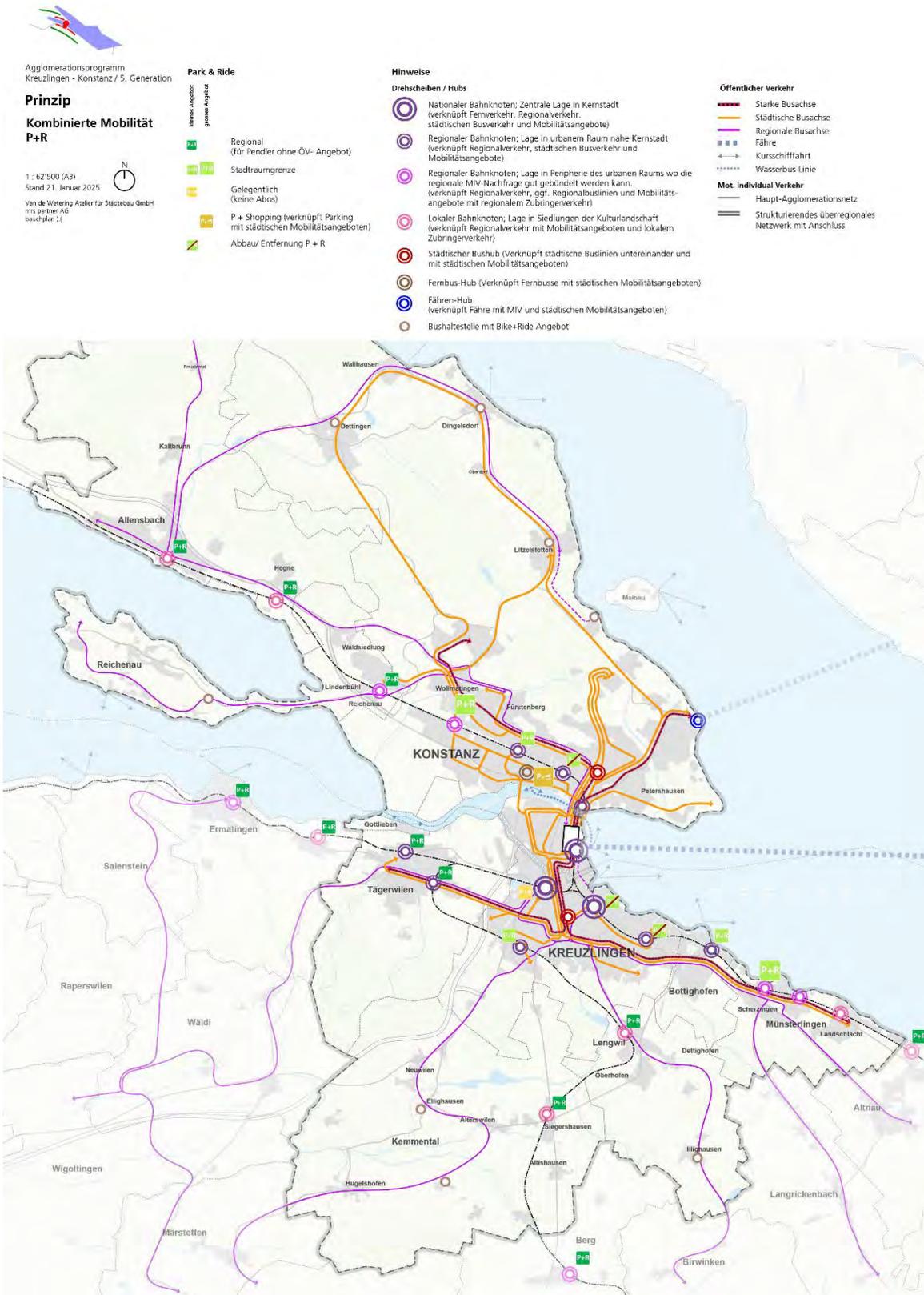


Abbildung 101: Prinzip Park & Ride

In der Teilstrategie Multimodale Mobilität umfasst der Handlungsschwerpunkt insbesondere infrastrukturelle Massnahmen, um den Zugang zum ÖV an den Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen zu verbessern.

Massnahmen AP5G

- FVV-5.2.1 Stadt Kreuzlingen Massnahme Neue Velostation Bahnhof Hafen
- FVV-5.2.2 Agglomeration Erstellung Veloabstellanlagen an zentraler Lage
- VD-5.1 Umsetzung Mobilpunkte
- VD-5.3 Ausbau/Neuorganisation Bahnhof Kreuzlingen Hafen
- VD-5.4 Umgestaltung Mobilpunkt Sternenplatz

5.7. Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr, Strasse und Parkierung

Ziel des Agglomerationsprogrammes ist es, den Verkehr möglichst verträglich und sicher abzuwickeln. Mit folgenden Zielsetzungen unterstützt die Teilstrategie MIV und Strasse das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms:

- Das Landes-, Bundes- bzw. National- und Hauptstrassennetz stellt eine hohe **grossräumige Erschliessung** der Agglomeration sicher.
- **Innerörtliche Haupt- und Nebenstrassen** entlang dicht besiedelter Gebiete und Ortszentren werden **siedlungsverträglich** gestaltet, so dass der Verkehr konsequent auf das übergeordnete Netz gelenkt und für die Anwohnende bezüglich Lärm und Luftschadstoffen verträglich ist. Sie weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Hierfür sind auch Tempobeschränkungen und Verbote – temporär oder permanent – in Betracht zu ziehen. Die Priorität liegt bei der Kernstadt und den urbanen Räumen.
- In Gebieten mit gesättigtem Strassennetz wird mittels **grenzüberschreitend koordiniertem digitalen Verkehrsmanagement** das stabile und verlässliche Funktionieren des Verkehrssystems sichergestellt. Die Fahrzeuglenkenden informiert, die Belastung des Agglomerationskerns und der angrenzenden Siedlungsgebiete reduziert sowie die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit für alle erhöht. Der Parksuchverkehr wird dadurch reduziert. Wo notwendig wird der ÖV bevorzugt.
- Die **Funktionsfähigkeit des Strassennetzes** (Fokus zuverlässiger ÖV) wird unabhängig von möglichen übergeordneten Infrastrukturausbauten (OLS/BTS) gewährleistet. Primär werden dazu Verkehrsmanagementmassnahmen sowie die Verlagerungspotenziale auf den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr genutzt respektive gefördert.
- Das untergeordnete (Gemeinde-)Strassennetz ist in seiner **Struktur und im Ausbaustandard** für die Bedürfnisse aller Nutzergruppen optimiert.
- Zur Erhöhung der **Sicherheit**, Reduktion der Lärm- und Luftbelastung sowie einer erhöhten Aufenthaltsqualität wird **im Siedlungsgebiet** auf dem Strassennetz des Kantons, der Gemeinden und Städte das **BFU-Modell 30/50** angewendet. In den Wohnquartieren und in Zentrumsbereichen wird auf dem untergeordneten Netz die Einrichtung von **Begegnungszonen** geprüft.
- Es wird angestrebt, die Fahrten im MIV auf jene Wege zu beschränken, die aus zwingenden Gründen nicht mit anderen Verkehrsmitteln bewältigt werden können. Die **Weiterentwicklung der Infrastruktur erfolgt angebotsorientiert**.
- Die **Verkehrssicherheit** ist für alle Verkehrsteilnehmenden flächendeckend auf einem sehr hohen Niveau.

5.7.1. TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten

Das Strassennetz wird nach den **Erschliessungsprinzipien** (Abbildung 102 Seite 174) und dem **Konzept der Hierarchisierung** (Abbildung 104 Seite 176), gemäss folgenden Darstellungen betrieben und gestaltet werden.

Um das Zukunftsbild mit den **strukturierenden Stadtachsen im Zentrumsgebiet und im urbanen Raum** und den **verdichteten Bahnhofsgebieten** in der Realität umsetzen zu können, muss die Gestaltung und der Betrieb des Strassennetzes schrittweise angepasst werden. Seit der zweiten Generation des Agglomerationsprogrammes wurde eine Reihe von Strassengestaltungsmassnahmen ergriffen. Solchen Massnahmen werden in den kommenden Generationen des Agglomerationsprogrammes weiterhin eine wichtige Rolle übernehmen.

Auch in den weiteren **Räumen des urbanen Raumes und den Siedlungen in der Kulturlandschaft** mit hohen Verkehrsbelastungen ermöglichen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung, den Strassenverkehr verträglich mit dem Umfeld abzuwickeln, das heisst unter Gewährleistung einer hohen Lebensqualität, einer guten Verkehrssicherheit und einer Koexistenz der Nutzungen.

Zur **Erhöhung der Sicherheit**, Reduktion der Lärm- und Luftbelastung sowie einer erhöhten Aufenthaltsqualität wird im Siedlungsgebiet auf dem Strassennetz des Kantons, der Gemeinden und Städte das **BFU-Modell 30/50** angewendet. Das Modell 30/50 sieht vor, das **untergeordnete Netz** gemeindegeweit **als Tempo-30-Zone** zu signalisieren. Zusätzlich sollen **beidseits dicht bebaute, verkehrsorientierte Strassen ebenfalls mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h signalisiert werden**. Die konsequente Anwendung des Modells 30/50 ermöglicht es, das Rettungspotenzial (Potenzial zur Vermeidung von Unfällen) von Geschwindigkeitsreduktionen innerorts weitestgehend auszuschöpfen. Dieser Ansatz kommt insbesondere der Sicherheit der besonders verletzlichen Verkehrsteilnehmenden zugute, zum Beispiel den Fussgängerinnen und Fussgängern und den Velofahrenden.

Auf folgenden **verkehrsorientierten Strassen** wird die übliche Höchstgeschwindigkeit von **50 km/h** beibehalten bleiben: Strassen mit nur einseitiger dichter Bebauung, Ausgeprägte Transitachsen mit oftmals mehr als einem Fahrstreifen pro Richtung sowie Strassen in Industriegebieten.

Auf **verkehrsorientierten Strassenabschnitten** mit beidseitig dichter Bebauung wird **Tempo 30** signalisiert. Auf Strassen mit vielen Geschäften, Restaurants, Schulen oder öffentlichen Gebäuden und Plätzen gibt es viel Fuss- und Veloverkehr. In diesen Strassenräumen spielt sich das soziale Leben ab. Entsprechend wichtig ist eine hohe Aufenthaltsqualität. Zugleich muss auch dem Durchgangsverkehr Rechnung getragen werden. Die verkehrsorientierten Strassen werden an Knoten weiterhin vortrittsberechtigt geführt.

Auf Strassen des **untergeordneten Netzes** sind innerorts agglomerationsweit **Tempo-30-Zonen** die Norm. In den Wohnquartieren und in Zentrumsbereichen wird auf dem untergeordneten Netz die Einrichtung von **Begegnungszonen** geprüft und wo sinnvoll deren Umsetzung angestrebt.

Hinweis zu Umgang mit kant. Richtplaneintrag Oberlandstrasse Amriswil-Kreuzlingen (OLS): Die kantonale Hauptverkehrsstrasse OLS ist im kantonalen Richtplan als Trassensicherung enthalten. Die Finanzierung ist nicht gesichert (Finanzierung OLS vom Thurgauer Stimmvolk 2012 klar abgelehnt und Bund übernimmt die OLS nicht). Die weitere Planung und ein allfälliger Realisierungshorizont ist abhängig vom weiteren Vorgehen des Bundes (ASTRA) mit der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS). Aus heutiger Sicht ist nicht mit einer Realisierung der OLS bis zum Zeitpunkt des Zukunftsbildes 2040 zu rechnen. Im Zukunftsbild 2040 ist die OLS als Trassensicherung, jedoch nicht als realisierter Teil des Strassennetzes enthalten. Um die Aufwärtskompatibilität der Massnahmen des Agglomerationsprogrammes mit einem Strassennetz mit OLS zu prüfen, wurden die Erschliessungsprinzipien (Abbildung 103 Seite 175) und ein Konzept der Strassenhierarchisierung mit OLS (Abbildung 105 Seite 177) entworfen. Die wichtigste Erkenntnis daraus ist, dass sämtliche Massnahmen zur siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung im Zentrumsgebiet und im urbanen Raum sowie ein grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement erforderliche flankierende Massnahmen bei einer Realisierung der OLS unterstützen und damit aufwärtskompatibel sind.



Abbildung 102: Erschliessungsprinzip motorisierter Individualverkehr (Netzstatus ohne OLS)



Abbildung 103: Erschliessungsprinzip motorisierter Individualverkehr (Netzzustand mit OLS)

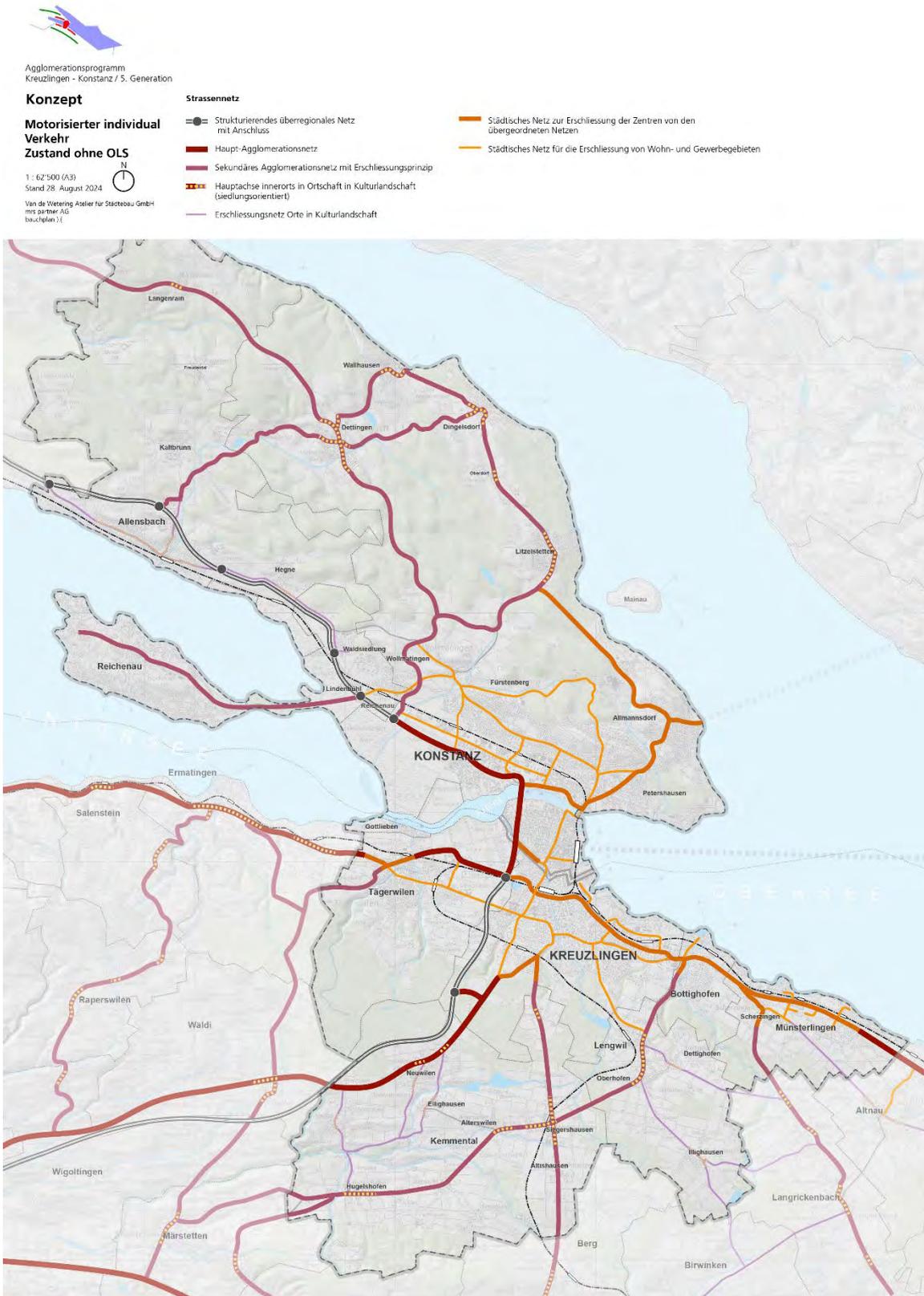


Abbildung 104: Konzept Strassenhierarchie (Netzstatus ohne OLS)

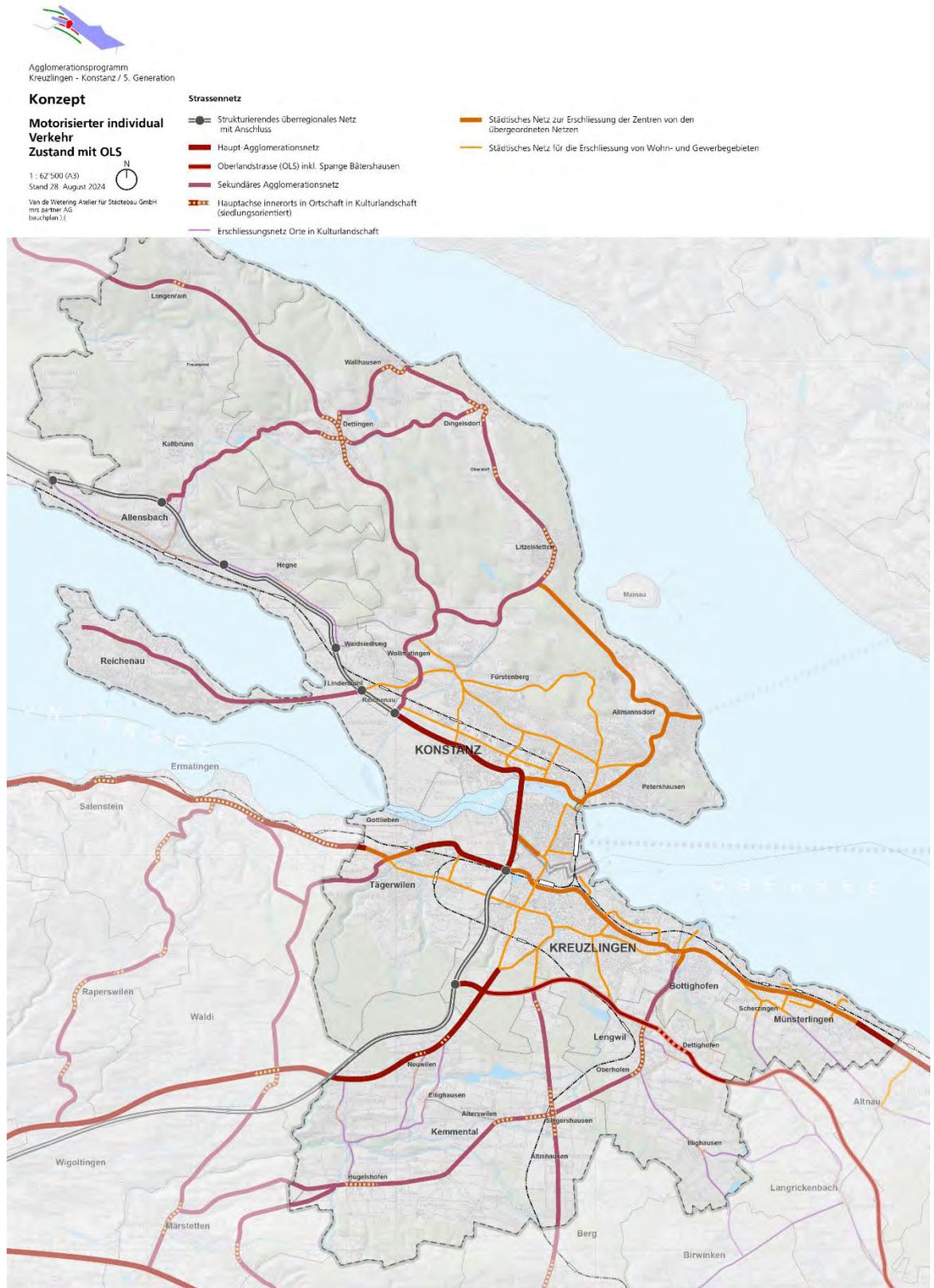


Abbildung 105: Konzept Strassenhierarchie (Netzzustand mit OLS)

Aktionen AP5G

- Erarbeitung regionales Konzept zur Temporeduktion auf untergeordneten Kantonsstrassen (Regionalverbindungs- und Lokalverbindungsstrassen) und Gemeindestrassen 1. Klasse (CH-Gemeinden)

Massnahmen AP5G

- VM-5.1 Agglomeration CH-Teil: ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil (A-Massnahmenpaket)
- VM-5.2 Stadt Kreuzlingen: Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Kreuzlingen
- VM-5.3 Stadt Konstanz: Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Konstanz
- VM-5.4 Stadt Konstanz: Busbeschleunigung grenzüberschreitende starke Busachsen
- VM-5.7 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil (B-Massnahmenpaket)
- BGK-5.1.2 BGK Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz
- BGK-5.1.3 BGK Schützenstrasse
- BGK-5.1.7 BGK Ortsdurchfahrt Scherzingen
- BGK-5.1.8 BGK Hauptstrasse Abschnitt Kreisel Löwenstrasse bis Kreisel Blauhausplatz
- BGK-5.2.1 Sanierung USP Kreisel Löwenplatz
- BGK-5.2.2 Sanierung USP Kreisel Seepark
- BGK-5.2.4 Sanierung USP Kreisel Hafenbahnhof
- BGK-5.2.6 Sanierung USP Kreisel Remisberg

5.7.2. TS MIV-2: grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems

Durch ein grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement soll der motorisierte Individualverkehr im Agglomerationskern Kreuzlingen-Konstanz gesteuert und der **Busverkehr wo erforderlich bevorzugt** werden, um Überlastungen vorzubeugen oder siedlungsverträglich ausserhalb des Siedlungsgebiets abzuwickeln (**Netzüberlastungsschutz**). Davon sollen auch Fuss- und Veloverkehr profitieren und somit ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert werden. Das Parkraummanagement wird in die grenzüberschreitende Verkehrslenkung miteingebunden.

Um eine Nutzung des Strassennetzes gemäss den zuvor dargestellten Erschliessungsprinzipien (Abbildung 104 Seite 176: die Autobahn A7 und die Europastrasse-Reichenaustrasse B33 in Konstanz als Träger des grossen Verkehrsvolumens Nord-Süd; die kantonale Hauptverkehrsstrasse H13 und die B33 vom Sternenplatz Richtung Ost als städtisches Netz zur Erschliessung der Zentren von den übergeordneten Netzen) sicherzustellen, ist bei hoher Verkehrsbelastung (Hauptverkehrszeiten) eine konsequente Pfortnerung des Strassennetzes bei der Einfahrt in den Koordinationsperimeter des Agglomerationskerns erforderlich. Das Konzept des grenzüberschreitenden Verkehrsmanagements ist in der folgenden Abbildung 106 (Seite 180) dargestellt. An geeigneten Stellen werden die Kapazitäten beschränkt und die Netzauslastung wird entsprechend hoch sein, primär im Umfeld der städtischen Autobahn- und Bundesstrassenausfahrten, aber auch auf Haupteinfallachsen, z.B. H13 bei Landschlacht und Münsterlingen, H1 bei Bernrain, H1.2 und H470 bei Friedberg). Die Umsetzungsplanung stellt sicher, dass das Stauraummanagement die erforderliche Wirkung entfalten kann (kein unerwünschter Umgehungsverkehr). Dafür sind bei Bedarf flankierende Massnahmen umzusetzen (z.B. zum Netzüberlastungsschutz auf der H13 beim Spital Münsterlingen sowie vor Landschlacht als flankierende Massnahme eine zusätzliche Steuerung oder Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Achse K114 Güttingen-Altneu-Scherzingen). Ziel ist es, mit der Einführung eines flächendeckenden, auf einem Gesamtkonzept beruhenden Verkehrsmanagements ein verlässliches und stabiles Gesamtverkehrssystem zu gewährleisten. Zudem wird der Stau in Gebiete verlegt, die weniger sensibel sind (Stauraummanagement). Damit kann der Verkehr insgesamt verträglicher abgewickelt und der Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden, ohne dass die Kapazität des Systems reduziert wird.

In Gebieten mit hohen Netzauslastungen wird zur Sicherung eines verlässlichen und stabilen ÖV-Systems der **ÖV wo notwendig bevorzugt**. Auch mit dem Verkehrsmanagement, welches auf die Haupt-Einfallachsen des Zentrumsgebietes inkl. Autobahn/Bundesstrasse fokussiert, werden wegen des Binnenverkehrs der Agglomeration punktuell weitere Problempunkte bestehen bleiben und Massnahmen zur ÖV-Bevorzugung erfordern, welche im urbanen Raum bereits seit dem AP2 schrittweise umgesetzt werden. In erster Priorität geht es um betriebliche Massnahmen (LSA-Priorisierung), in zweiter Priorität sind bauliche Massnahmen notwendig (separate Busspuren).



Abbildung 106: Konzept grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement Kreuzlingen-Konstanz

Aktionen AP5G

- Weiterentwicklung der Verkehrsmanagement-Konzepte von Kreuzlingen und Konstanz zu einem regional abgestimmten Steuerungskonzept für die Spitzenstunden Werktags (Pendlerverkehr) und Samstags (Einkaufsverkehr). Ableitung von Massnahmenpaketen nach Prioritäten zur vertraglichen Verkehrsführung und ÖV-Beschleunigung

Massnahmen AP5G

- VM-5.1 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil
- VM-5.2 Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Kreuzlingen
- VM-5.3 Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Konstanz
- VM-5.4 Busbeschleunigung grenzüberschreitende starke Busachsen
- VM-5.6 Bus-Beschleunigung Gemeinde Tägerwilen
- VM-5.7 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil (B-Massnahmenpaket)
- ÖVB-5 Massnahmenpakete Bus- / ÖV-Infrastruktur, Ausbau Infrastruktur (Priorität B)
- ÖVB-5.5 Stadt Konstanz: Aufwertung und neue Bus-Haltestellen im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Buskonzeptes (Priorität B)
- ÖVB-5.4 Grenzüberschreitendes ÖV-Buskonzept Konstanz/Kreuzlingen

5.7.3. TS MIV-3: Parkierungskonzepte werden grenzüberschreitend abgestimmt

Die Optimierung der Organisation des ruhenden MIV durch grenzüberschreitend abgestimmtes Parkraummanagement unterstützt die Verkehrsreduktion im MIV. Freigewordene Flächen werden zur Förderung von FVV und ÖV oder zur Begrünung genutzt und fördern die Verkehrsverlagerung sowie eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung im Sinne der 5V-Strategie.

Der Flächenbedarf durch den ruhenden MIV im öffentlichen Raum ist gegenüber heute zu reduzieren, insbesondere zugunsten des Fuss- und Radverkehrs.

Die sektorale Strategie für das öffentliche und private Parken auf Ebene der Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen und ihrer verschiedenen regionalen Einheiten basiert auf den Grundlagen des GVK der Agglomeration und den darin formulierten Zielen:

- Die **Parkraumpolitik beeinflusst die Wahl des Verkehrsträgers**, insbesondere im Hinblick auf Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr und unterstützt dadurch die Verlagerung auf den ÖV sowie den Fuss- und Radverkehr (Parkplatzverfügbarkeit und Bewirtschaftung).
- **Das Angebot** an privaten und öffentlichen Parkplätzen wird vor allem im Zentrumsgebiet Kreuzlingen-Konstanz und entlang der strukturierenden Stadtachsen **gesenkt** oder/und aus dem Strassenraum in **Sammelparkierungsanlagen** an verträgliche Standorte **verlagert**. Das Angebot von Stellplätzen im öffentlichen Raum wird im gesamten Siedlungsgebiet gesenkt.
- **Qualität der öffentlichen Räume** wird durch die reduzierte Flächenbeanspruchung für Parkierung verbessert. Das Image und die Identität von Städten und Dörfern sowie das Kulturerbe werden aufgewertet und klimagerechte Umgestaltungen der Strassenräume ermöglicht.
- Eine **grenzüberschreitend koordinierte Parkraumbewirtschaftung** durch die Gemeinden der Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen verhindert Fehlanreize.
- Eigentümer **privater Parkierungsanlagen** werden zur **Optimierung der Stellplatznutzung** beraten. Die Anzahl Pflichtparkplätze bei Neubauten und grösseren Umbauten wird gesenkt und autoarmes / autofreies Wohnen ermöglicht.
- In den Innenstädten von Kreuzlingen und Konstanz werden **keine neuen Parkierungsanlagen** für zusätzlichen Besucherverkehr errichtet. Der Bau von neuen Parkierungsanlagen erfolgt in Verbindung mit der Umlagerung von bestehender Parkierung im öffentlichen Raum (z.B. Parkhaus Kreuzlingen Hafen mit Befreiung Hafenbereich Seestrasse von offenen Parkierungsflächen).

In Konstanz dient das **Parkraummanagement** der effizienteren Nutzung der Stellplätze im öffentlichen Strassenraum: Derzeit werden die Konstanzer Stadtteile Altstadt, Paradies (links-rheinische Innenstadt) sowie Teile des rechtsrheinischen Stadtteils Petershausen bewirtschaftet. Mit dem dynamischen Parkleit- und Informationssystem werden die Fahrzeuglenker über die freien verfügbaren Parkplätze in den Parkzonen «Zentrum», «Petershausen» und auf dem «Parkplatz Bodenseeforum» informiert. In Kreuzlingen ist ein Parkleitsystem zur Reduktion des Parksuchverkehrs geplant, welches gemäss Parkierungskonzept 2017 erst nach Realisierung der Parkhäuser Hafenbahnhof, Seestrasse und der Tiefgarage Bärenplatz installiert werden soll; dieses soll auch über die Stellplatzanlagen in Konstanz informieren. Der Handlungsbedarf besteht in der grenzüberschreitenden Abstimmung der Parkraumplanung, der Parkraumbewirtschaftung sowie des Parkraummanagements der bestehenden Parkflächen im Agglomerationskern. Insbesondere die Lenkung des parkraumsuchenden Einkaufsverkehrs ist ohne die grenzüberschreitende Abstimmung nur unzureichend möglich.

Parkraumplanung und -erstellung im Agglomerationskern sowie die Parkraumbewirtschaftung sind grenzübergreifend abzustimmen. Zudem ist ein flächendeckendes und ebenfalls grenzübergreifend abgestimmtes Parkraummanagement erforderlich.

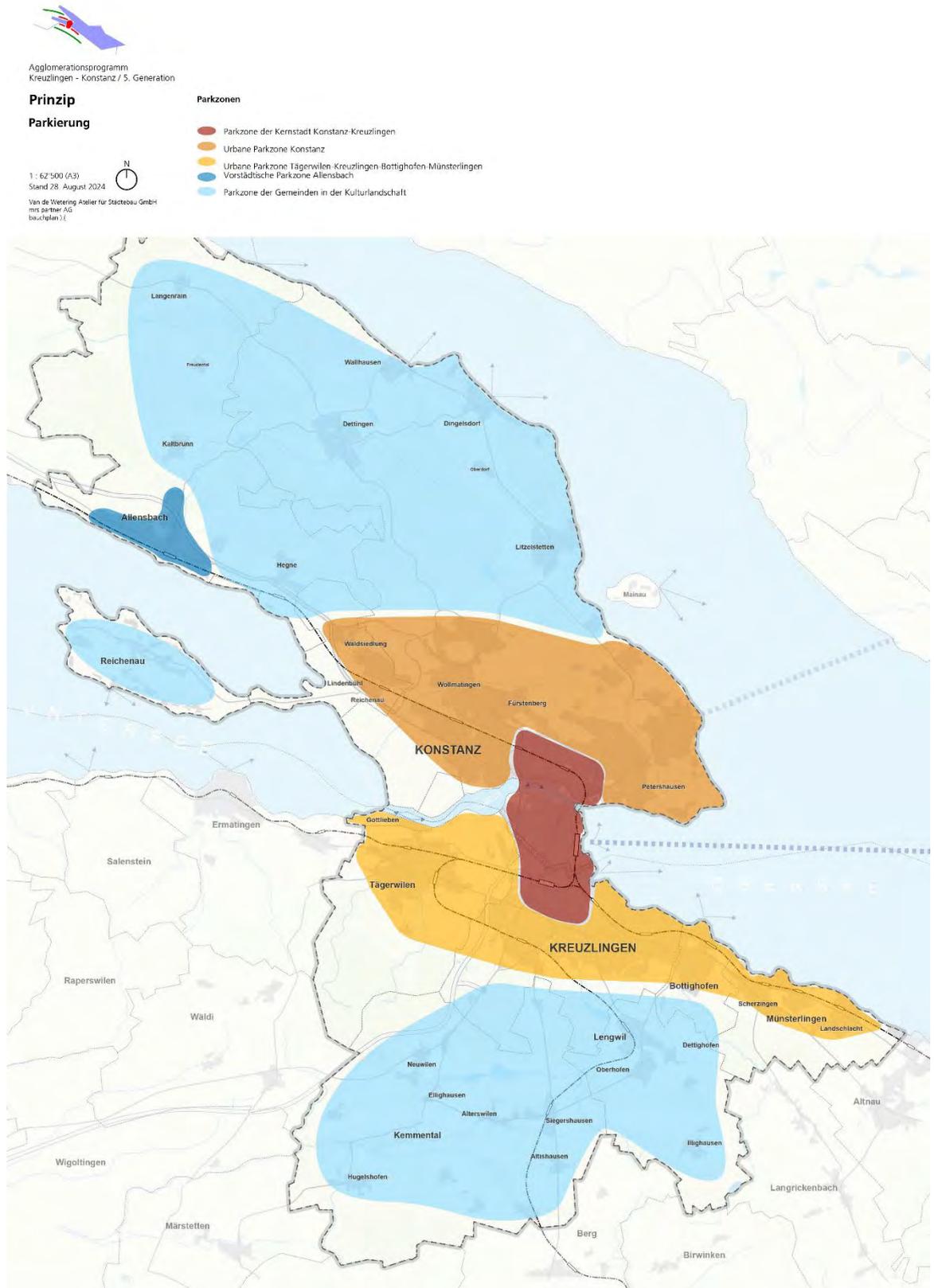


Abbildung 107: Prinzip Koordination der Parkzonen

Die **Begrenzung und Bewirtschaftung von öffentlichen und privaten Parkplätzen** soll in den Gemeindeordnungen vorgesehen werden. Die Gemeinden koordinieren ihre Parkraumbewirtschaftung, um unerwünschte Verlagerung des Verkehrs von einer Gemeinde auf die andere zu vermeiden. Eine Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftungspolitik innerhalb der Agglomeration ist schrittweise zu erreichen.

Die richtige Lage, die richtige Dimensionierung, die richtige Bewirtschaftung (Dauer, Tarife) und eine wirksame Kontrolle des öffentlichen Parkens sind die wichtigsten Aktionshebel einer Politik zur Verkehrsverlagerung (Aktivierung des Hebels „Verlagerung“). Um die Fahrgewohnheiten zu ändern und den Modal Split zu beeinflussen, wird die Anzahl der PW-Stellplätze begrenzt und schrittweise reduziert sowie Massnahmen zur Parkraumbewirtschaftung (Gebühren, Parkzonen mit Vignette oder Plakette, Leitsysteme usw.) ergriffen werden. Ausgehend von den beiden Stadtkernen, soll die Parkraumbewirtschaftung in den umliegenden Ortskernen und schrittweise im gesamten Agglomerationsgebiet ausgedehnt werden. Gebiete, die gut an den öffentlichen Verkehr angebunden sind, haben das grösste Potenzial und sollten vorrangig behandelt werden. In den dichten Ortskernen besteht auch der höchste Druck durch parkierte Fahrzeuge auf den Strassenraum bei gleichzeitig hohem Bedarf an einen klimagerechten Umbau der Strassenräume, Nutzungsansprüchen aus den anliegenden Bebauungen sowie gut gestalteten Flächen für Aufenthalt sowie den Fuss- und Radverkehr.

In den Stadtkernen ermöglicht eine deutliche Verringerung des Parkplatzangebots im Strassenraum auch eine bessere Nutzung der Parkhäuser in den Zentren. Die folgenden **Massnahmen** sind daher **bis zum AP6** zu ergreifen:

- **Grenzüberschreitend koordinierte Parkraumbewirtschaftung**

Eine grenzüberschreitend koordinierte und gebietsspezifisch ausgestaltete Parkraumbewirtschaftung berücksichtigt den Nutzungsdruck auf den Strassenraum und alternativen Angebote (öV-Erschliessungsqualität) innerhalb der Agglomeration. Umsetzungshilfen für die Gemeinden der Agglomeration sowie die Einsichtnahme und Stellungnahme der jeweiligen Parkplatznutzungsordnungen durch die Agglomeration unterstützen die harmonisierte Umsetzung.

- **Reduziertes Angebot unterstützt Verkehrsverlagerung**

Das Angebot an Oberflächenstellplätzen wird insgesamt reduziert und Gehwegparken konsequent entfernt. Es ist zu prüfen, inwieweit mit zentralen Parkanlagen überlastete Strassenräume ersetzt werden sollen.

In den Innenstädten von Kreuzlingen und Konstanz werden keine neuen Parkieranlagen für zusätzlichen Besucherverkehr errichtet. Neue öffentliche Parkieranlagen werden nur im Zusammenhang mit der Aufhebung und Aufwertung von bestehenden Parkierungsflächen im öffentlichen Raum realisiert.

- **Entwicklung eines grenzüberschreitenden Parkleitsystems und Implementierung in das Verkehrsmanagement**

Der MIV wird zu den Parkhäusern gelenkt, das Strassennetz vom Parksuchverkehr entlastet. Die digitale Verkehrslenkung vermeidet Überlastungen im Strassennetz der Innenstädte. Rückstaus werden nach ausserhalb des Siedlungsgebiets verlagert, damit die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems im Agglomerationskern gewährleistet ist (vgl. Kapitel Mobilitätsmanagement).

- **Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Raum (kostendeckend)**

Der öffentliche Raum ist knapp und wertvoll – insbesondere in den Kernstädten und dichten Wohngebieten. Eine Erhöhung der Parkgebühr im öffentlichen Raum soll die Parkierung in dafür vorgesehenen Parkieranlagen fördern. Künftig soll eine Gebührenstrategie sicherstellen, dass das Parken im öffentlichen Raum teurer und damit unattraktiver ist als in Parkieranlagen. Die Bewirtschaftung resp. die Parkgebühren sollen grenzüberschreitend aufeinander abgestimmt und festgelegt werden.

- **Anreize für eine schrittweise Umstrukturierung und Harmonisierung der Parkzonen** schaffen, indem die Anzahl der Zonen mit (sehr) kurzer und mittlerer Parkdauer erhöht wird und das Angebot an Langzeitparkplätzen und unbegrenzten Parkplätzen insgesamt reduziert wird. Auch durch die Einführung neuer gebührenpflichtiger Parkzonen in den Zentren und deren Umgebung.

Aktionen AP5G

Ausarbeitung eines grenzüberschreitend koordinierten Konzeptes zur Parkplatzbewirtschaftung nach einheitlichen Grundsätzen mit Umsetzungshilfen zur einheitlichen Realisierung.

Erarbeitung regionale Empfehlung für Gemeinden zur Abstimmung der kommunalen Parkierungsregelungen für Realisierung privater Pflichtparkplätze und Gebührenregelung für öffentlich nutzbare Stellplätze

Massnahmen AP5G

- BGK-5.1.4 BKG Umgestaltung Hafenaerial
- ÖVB-5.1 Erstellung Busdepot Bahnhof Hafen, integriert in Neubau Parkierungsanlage
- FVV-5.2.1 Neue Velostation Bahnhof Hafen
- VM-5.2: Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Kreuzlingen
- VM-5.3: Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Konstanz

5.8. Teilstrategie Mobilitätsmanagement

Zur Erreichung der Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms soll das Umlagerungspotential hin zum öffentlichen Verkehr und zum Fuss- und Veloverkehr ausgeschöpft werden. Unternehmen und Bauträger spielen dabei als Multiplikatoren im Hinblick auf das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden bzw. Raumnutzenden eine zentrale Rolle. Ein gezieltes Mobilitätsmanagement innerhalb der Agglomeration (zielgruppenspezifisch und anlassbezogen) fördert ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten von Bevölkerung, Beschäftigten sowie des touristischen und Besucherverkehrs entsprechend dem übergeordneten Ziel und der 5V-Strategie.

Dank der zunehmenden Digitalisierung entstehen laufend neue Mobilitätslösungen und Dienstleistungen für Private, aber auch für Unternehmen.

Mit folgenden Zielsetzungen unterstützt die Teilstrategie Mobilitätsmanagement das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms:

- **Unternehmen** (inkl. öffentliche Verwaltung und Schulen) bieten optimale Bedingungen für die Nutzung von effizienten Verkehrsmitteln.
- **Areale und Siedlungen** verfügen über clevere Mobilitätskonzepte und -angebote.
- Eine **Mobilitätsplattform** bietet vielfältige Informationen zu nachhaltiger Mobilität in Unternehmen, Gemeinden und Siedlungen.
- **Mobilitätsangebote** profitieren vom technologischen Fortschritt. Neue Angebote werden getestet, weiterentwickelt und bei Erfolg implementiert.
- Durch **starke Öffentlichkeitsarbeit** (Information und Kommunikation) sind Bevölkerung und Besuchende betreffend nachhaltigem Mobilitätsverhalten sensibilisiert
- Der umweltschonende und sanfte Tourismus sowie **nachhaltige Freizeitaktivitäten profitieren** von gezielten Angeboten.

5.8.1. TS MM-1 Installierung und Etablierung von Mobilitätsmanagement

Mit Mobilitätsmanagement wird versucht, auf das Mobilitätsverhalten direkt Einfluss zu nehmen. Es geht hierbei vor allem um die beiden Bereiche betriebliches und touristisches Mobilitätsmanagement:

- **Unterstützung von betrieblichem Mobilitätsmanagement:**
Beratung für bereits ansässige wie zuziehende Firmen sowie Unterstützung bei der Einführung und Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen (Kreuzlingen, in Konstanz bereits vorhanden).
- **Weiterentwicklung des touristischen Mobilitätsmanagements:**
Verkehrsmittelbeeinflussung zum Beispiel im Rahmen von Werbekampagnen, ÖV in Gästekarten inkludieren, Zusammenarbeit mit den Tourismusbetrieben für die Bereitstellung/Zugänglichkeit von Sharing-Angeboten, Shuttle-Dienste bei An- und Abreise, etc.
- **Schaffung von Anreizen für dezentrales Parkieren für Einkaufende:**
Mögliche Ideen wären beispielsweise, dass Parktickets (von bestimmten Parkhäusern) als ÖV-Tickets gültig sind, der Transport der eingekauften Waren zu dezentral gelegenen Parkhäusern/Zoll kostenlos angeboten wird etc.
- **Ausarbeitung und Umsetzung von Kommunikations- und Sensibilisierungskampagnen mit Fokus Einkaufsverkehr:**
Die Einkaufenden sollen durch gezielte Kampagnen betreffend ihres Mobilitätsverhalten sensibilisiert und zum Umsteigen auf den ÖV oder mindestens zum dezentralen Parken motiviert werden. Dabei soll beispielsweise proaktiv über das ÖV-Angebot sowie über die neuartigen Parkraummanagement-Massnahmen und die damit verbundenen Vorteile informiert werden).

6. Massnahmenlisten

6.1. Massnahmen Verkehr A-Horizont mit Kostenschätzung

Zusammenstellung der Kosten der Mobilitäts-Massnahmen A-Horizont.

Massnahmen Mobilität A-Horizont	Kosten [Mio. CHF]
Verkehrsmanagement (VM)	6.55
Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum (BGK)	20.00
Verkehrsdrehscheiben (VD)	0.10
Fuss- und Veloverkehr (FVV)	25.34
Bus-/ÖV-Infrastruktur (ÖVB)	6.65
Total Kosten A-Liste	58.64

6.1.1. Massnahmen Verkehrsmanagement A-Horizont

Zusammenstellung der Massnahmen Verkehrsmanagement A-Horizont.

Massnahme	Teilmassnahmen VM A-Horizont	Kosten [Mio. CHF]
VM-5.1	ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil	1.70
VM-5.2	Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Kreuzlingen	1.85
VM-5.3	Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Konstanz	1.75
VM-5.4	Busbeschleunigung grenzüberschreitende starke Busachsen	1.25
Total Kosten VM A-Liste		6.55

6.1.2. Massnahmen Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum A-Horizont

Zusammenstellung der Massnahmen Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum A-Horizont.

Massnahme	Teilmassnahmen BGK A-Horizont	Kosten [Mio. CHF]
BGK-5.1.1	BGK Aufwertung Löwenstrasse zur neuen Fussgängerpromenade	4.20
BGK-5.1.2	BGK Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz	3.80
BGK-5.1.3	BGK Schützenstrasse	0.95
BGK-5.1.4	BKG Umgestaltung Hafenaerial	0.30
BGK-5.1.5	BGK Umgestaltung Zähringerplatz/ Allmannsdorfer-/ Jahnstrasse	1.50
BGK-5.1.6	BGK Umgestaltung Martin Schleyer-Strasse Litzelstetten	1.00
BGK-5.2.1	Sanierung USP Kreisel Löwenplatz	1.00
BGK-5.2.2	Sanierung USP Kreisel Seepark	1.40
BGK-5.2.3	Sanierung USP Kreisel Kolosseumplatz	1.75
BGK-5.2.4	Sanierung USP Kreisel Hafenbahnhof	2.50
BGK-5.2.5	Sanierung USP Kreisel Spital West	1.60
Total Kosten BGK A-Liste		20.00

6.1.3. Massnahmen Verkehrsdrehscheiben A-Horizont

Zusammenstellung der Massnahmen Verkehrsdrehscheiben A-Horizont.

Massnahme	Teilmassnahmen VD A-Horizont	Kosten [Mio. CHF]
VD-5.1	Umsetzung Mobilpunkte	0.10
Total Kosten VD A-Liste		0.10

6.1.4. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr A-Horizont

Zusammenstellung der Massnahmen Fuss- und Veloverkehr A-Horizont.

Massnahme	Teilmassnahmen FVV A-Horizont	Kosten [Mio. CHF]
FVV-5.1.1	Neue Rad- und Fussverkehrsbrücke über den Seerhein	8.00
FVV-5.1.2	Sanierung und Ausbau Bodenseeradweg	2.30
FVV-5.1.3	Fusswegverbindung Überbauung Bernrain (Breitenrainstrasse) bis Bergstrasse	0.15
FVV-5.1.4	Kantonale Veloroute Kreuzlingen - Müllheim, Abschnitt Bernrain - Anschluss Kreuzlingen Süd	1.50
FVV-5.1.5	Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradies - Döbeli	0.30
FVV-5.1.6	Ausbau Velovorzugsroute Konstanz-Allensbach von Stadtgrenze bis Schneckenburgstrasse	0.95
FVV-5.1.7	Ausbau Radverbindung Döbele - Schwaketenstrasse	1.00
FVV-5.1.8	Ausbau und Aufwertung Natur und Kulturweg	0.80
FVV-5.1.9	Veloweg Hugelshofen - Dotnacht - Alterswilen	2.40
FVV-5.1.10	Veloweg Spital Münsterlingen entlang H13	0.90
FVV-5.1.11	Ausbau Seeradweg Triboltingen - Tägerwilen	2.20
FVV-5.1.12	Veloweg Tägerwilen - Triboltingen entlang H13	0.75
FVV-5.2.1	Neue Velostation Bahnhof Hafen	0.80
FVV-5.2.2	Erstellung Veloabstellanlagen an zentralen Lagen	1.20
FVV-5.3.1	Ausbau Strassenquerung Wäldistrasse	0.14
FVV-5.3.2	Sanierung Strassenquerungen	1.20
FVV-5.3.3	Sanierung Strassenquerungen Stadt Konstanz	0.75
Total Kosten FVV A-Liste		25.34

6.1.5. Massnahmen Bus-/ÖV-Infrastruktur A-Horizont

Zusammenstellung der Massnahmen Bus-/ÖV-Infrastruktur A-Horizont.

Massnahme	Teilmassnahmen ÖVB A-Horizont	Kosten [Mio. CHF]
ÖVB-5.1	Erstellung Busdepot Bahnhof Hafen, integriert in Neubau Parkierungsanlage	5.60
ÖVB-5.2	Ausstattung und Aufwertung Bushaltestellen Agglomeration CH-Teil	0.35
ÖVB-5.3	Ausstattung und Aufwertung Bushaltestellen Stadt Konstanz	0.70
Total Kosten ÖVB A-Liste		6.65

6.2. Massnahmen Verkehr B-Horizont mit Kostenschätzung

Zusammenstellung der Kosten der Mobilitäts-Massnahmen B-Horizont.

Massnahmen Mobilität B-Horizont	Kosten [Mio. CHF]
Verkehrsmanagement (VM)	1.90
Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum (BGK)	14.60
Verkehrsdrehscheiben (VD)	5.50
Fuss- und Veloverkehr (FVV)	17.15
Bus-/ÖV-Infrastruktur (ÖVB)	0.80
Total Kosten B-Liste	39.95

6.2.1. Massnahmen Verkehrsmanagement B-Horizont

Zusammenstellung der Massnahmen Verkehrsmanagement B-Horizont.

Massnahme	Teilmassnahmen VM B-Horizont	Kosten [Mio. CHF]
VM-5.7	ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil	1.90
Total Kosten VM B-Liste		1.90

6.2.2. Massnahmen Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum B-Horizont

Zusammenstellung der Massnahmen Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum B-Horizont.

Massnahme	Teilmassnahmen BGK B-Horizont	Kosten [Mio. CHF]
BGK-5.1.8	BGK Hauptstrasse Abschnitt Kreisel Löwenstrasse bis Kreisel Blauhausplatz	2.50
BGK-5.1.9	BGK Paulistrasse zwischen Hauptstrasse und Seetalstrasse	2.50
BGK-5.1.10	BGK Konstanzerstrasse Nord	1.80
BGK-5.1.11	BGK Umgestaltung Bärenplatz in Festwiese	3.30
BGK-5.1.12	BGK Umgestaltung Konzilstrasse Abschnitt Hofhalde bis Konzil	1.50
BGK-5.1.13	BGK Bahnhofstrasse Süd	1.50
BGK-5.2.6	Sanierung USP Kreisel Remisberg	1.50
Total Kosten BGK B-Liste		14.60

6.2.3. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr B-Horizont

Zusammenstellung der Massnahmen Fuss- und Veloverkehr B-Horizont.

Massnahme	Teilmassnahmen FVV B-Horizont	Kosten [Mio. CHF]
FVV-5.1.15	Sanierung und Ausbau Bodenseeradweg	1.00
FVV-5.1.16	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse; Neubau Brücke über Gleisdreieck	4.50
FVV-5.1.17	Fusswegverbindung Bleichestrasse REKA-Areal - Bahnhof Kurzrickenbach	0.35
FVV-5.1.18	Ausbau grenzüberschreitendes Netz von Velovorzugsrouten	0.50
FVV-5.1.19	Kantonale Veloroute Kreuzlingen - Mülheim, Abschnitt Schwaderloh - Stockwies	1.50
FVV-5.1.20	Veloweg Berg - Siegershausen	2.60
FVV-5.1.21	Direkte Wegführung Bodenseeradweg Spital Campus	4.50
FVV-5.1.22	Veloweg Tägerwilen - Kreuzlingen entlang H13.1	1.20
FVV-5.2.3	Erstellung Velostation Bahnhof Kreuzlingen Stadtbahnhof	1.00
Total Kosten FVV B-Liste		17.15

6.2.4. Massnahmen Verkehrsdrehscheiben B-Horizont

Massnahmen Verkehrsdrehscheiben B-Horizont.

Massnahme	Teilmassnahmen VM B-Horizont	Kosten [Mio. CHF]
VD-5.2	Ausbau/Neuorganisation Bushof Bahnhof Kreuzlingen Stadtbahnhof	2.50
VD-5.3	Ausbau/Neuorganisation Bahnhof Kreuzlingen Hafen	3.00
Total Kosten VD B-Liste		5.50

6.2.5. Massnahmen Bus-/ÖV-Infrastruktur B-Horizont

Zusammenstellung der Massnahmen Bus-/ÖV-Infrastruktur B-Horizont.

Massnahme	Teilmassnahmen ÖVB B-Horizont	Kosten [Mio. CHF]
ÖVB-5.5	Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen	0.80
Total Kosten ÖVB B-Liste		0.80

6.3. Massnahmen Siedlung

Zusammenstellung der Siedlungsmassnahmen.

Horizont	Massnahme	Massnahmen Siedlung
A	S-5.1.1	ESP Molki-/Schliessereiareal, Fokus Mischnutzung (Kultur, Gewerbe und Wohnen)
A	S-5.1.2	ESP CAMPUS Hoch- und Mittelschule, Fokus Bildung
A	S-5.1.3	ESP Seezälg, Fokus Freizeit und Tourismus
A	S-5.1.4	ESP Paradies, Fokus Bildung
A	S-5.1.5	ESP Europaquartier, Fokus Mischnutzung
A	S-5.1.6	ESP Klinikum Konstanz, Fokus Gesundheit
A	S-5.1.7	ESP Universität Konstanz, Fokus Bildung
A	S-5.1.8	ESP Döbele, Fokus Wohnen
A	S-5.1.9	ESP Hafner, Fokus Wohnen und Arbeit
A	S-5.1.10	ESP Bücklepark, Fokus Mischnutzung
A	S-5.1.11	ESP Telekomareal, Fokus Wohnen
A	S-5.1.12	ESP Wollmatinger-/Steinstrasse Petershausen West, Fokus Wohnen
A	S-5.1.13	ESP Unterlohn und Stromeyersdorf, Fokus Arbeit
A	S-5.1.14	ESP Moosfeld, Fokus Wohnen
A	S-5.1.15	ESP Langfeld, Fokus Arbeit
A	S-5.1.16	ESP Spital Münsterlingen, Fokus Gesundheit
A	S-5.1.17	ESP Lake View Münsterlingen, Fokus Mischnutzung
A	S-5.1.18	ESP Lindenbühl West, Fokus Wohnen
A	S-5.2.1	Entwicklung Ortsmitte Dettingen
B	S-5.1.19	ESP Klein-Venedig, Fokus Mischnutzung und Freizeit
B	S-5.1.20	ESP Südlich Lago, Fokus Mischnutzung
B	S-5.1.21	ESP Bahnhofstrasse Süd Tägerwilen, Fokus Mischnutzung
C	S-5.1.22	ESP Seestrasse, Fokus Mischnutzung (Freizeit, Tourismus und Bildung)
C	S-5.1.23	ESP Hauptzoll, Fokus Mischnutzung
C	S-5.1.24	ESP Emmishofer Zoll, Fokus Mischnutzung
C	S-5.1.25	ESP Oberlohn, Fokus Arbeit
C	S-5.1.26	ESP Verkehrslandeplatz, Fokus Arbeit
C	S-5.3.1	Strukturierende Achse Hauptstrasse Nord und Romshornerstrasse
C	S-5.3.2	Strukturierende Achse Zähringerplatz
C	S-5.3.3	Strukturierende Achse Max-Stromeyerstrasse - Riedstrasse
C	S-5.3.4	Strukturierende Achse Wollmatingerstrasse
C	S-5.3.5	Strukturierende Achse Hauptstrasse Bottighofen

6.4. Massnahmen Landschaft

Zusammenstellung der Landschaftsmassnahmen.

Horizont	Massnahme	Massnahmen Landschaft
A	L-5.1	Förderung Kulturlandschaft
A	L-5.2	Aufwertung Schwellenräume Siedlung – offene Landschaft
A	L-5.3	Grenzübergreifendes Freiraumentwicklungskonzept
A	L-5.4	Aufwertung Seeufer
A	L-5.5	Aufbau Naturfachstelle Gemeinde Tägerwilen
B	L-5.6	Entwicklungskonzept Schlosspark Gottliebstrasse
AvE	L-5.7	Hochwasserschutz und Gewässeraufwertung

6.5. Handlungsschwerpunkte für künftige Generationen von Agglomerationsprogrammen

- Etablierung und weitere Umsetzung grenzüberschreitende Strukturierende Achsen
- Umsetzung Grenzüberschreitendes ÖV-Buskonzept Konstanz/Kreuzlingen
- Adaptierung Velo-Netzkonzept an neue kantonale Velo-Netzplanung gemäss Bundesgesetz über Velowege und Umsetzung Konzept grenzüberschreitendes überörtliches Velowegnetz der Agglomeration
- Etablierung und weitere Umsetzung grenzüberschreitend abgestimmtes Parkraummanagement
- Realisierung Agglo-S-Bahn und Umsetzung/Ausbau von Verkehrsdrehscheiben (Sternenplatz Konstanz)

Anhänge

- Massnahmenblätter
- Abbildungen (A3-Dokumentation Karten und Darstellungen)
- Tabellen Umsetzungsreporting