
Konstanz STADELHOFEN

Vorbereitende Untersuchungen



Konstanz STADELHOFEN

**Vorbereitende
Untersuchungen**

KONSTANZ - VU »STADELHOFEN«

Stand: 11. August 2020



Auftraggeber

Stadt Konstanz

Baudezernat

Bürgermeister Karl Langensteiner-Schönborn

Bauverwaltungsamt

Klara Trummer, Daniel Knack, Isabell Rühl

Untere Laube 24

78462 Konstanz

Telefon: +49 7531 900-2508

E-Mail: Klara.Trummer@konstanz.de

www.konstanz.de

UmbauStadt

Urbane Konzepte . Stadtplanung . Architektur

Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen

UmbauStadt PartGmbB

Dr. Ulrich Wieler, Petja Huber, Vera Lenger

Steinergasse 8/6, A-1170 Wien

Telefon: +43 1 907 28 30

E-Mail: mail@umbaustadt.at

www.umbaustadt.de

Titelbild: Schrägluftbild, Stadt Konstanz

STETE PLANUNG

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

StetePlanung

Gisela Stete, Simon Bülow, Linus Neugebauer

Sandbergstraße 65, D-64285 Darmstadt

Telefon: +49 6151 65233

E-Mail: kontakt@steteplanung.de

www.steteplanung.de

Alle Bilder, Grafiken und Pläne, deren Urheberschaft und Urheberrecht nicht beim Büro UmbauStadt oder StetePlanung liegen, sind direkt im Text mit entsprechender Quellenangabe gekennzeichnet.

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG.....	4
1.1	VU und Verfahrensart	4
1.2	Herausforderungen in Stadelhofen und Ergebnisse der Untersuchung	6
2	UNTERSUCHUNGSGEBIET.....	8
2.1	Lage und Einbindung	8
2.2	Vorliegende Planungen und Konzepte	11
2.3	Historische Entwicklung und Bedeutung im Ortsgefüge	18
3	BETEILIGUNGSPROZESS.....	22
3.1	Bürgerbeteiligung	22
3.2	Eigentümerbefragung	27
3.3	Postkarten	29
3.4	TöB-Beteiligung	30
4	BESTANDSAUFNAHME UND BESTANDSANALYSE.....	32
4.1	Demografie und Sozialstruktur	32
4.2	Einzelhandel	37
4.3	Städtebauliche Struktur	41
4.4	Eigentümerstruktur	45
4.5	Umwelt, Klima und Konzepte	48
4.6	Öffentlicher Raum, Grün- und Freiflächen	54
4.7	Verkehr und Mobilität	58
4.8	Nutzungsstruktur	78
4.9	Soziale und kulturelle Infrastruktur	79
4.10	Stärken- und Schwächen-Analyse	82
5	ENTWICKLUNGSPOTENTIALE UND HANDLUNGSANSÄTZE.....	86
5.1	Leitlinien und Sanierungsziele	86
5.2	ISEK - Ergebnisübersicht der VU	89
5.3	Maßnahmen	93
6	VORLÄUFIGE KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT IM RAHMEN DER STBFÖ.....	124
7	SANIERUNGSVERFAHREN.....	128
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	134

VORWORT



Die Städtebauförderung in Baden-Württemberg ist seit fast 50 Jahren durch sogenannte Sanierungsgebiete der Motor für viele und vielfältige Vorteile für die Stadtentwicklung in den Kommunen. Die Zuschüsse aus diesen Förderprogrammen tragen auch in Konstanz seit 1979 zu einem wesentlichen Teil zur Verbesserung der Lebensqualität für uns alle bei.

Unsere städtischen Maßnahmen sind dabei nur erste Impulse für viele weitergehende Verbesserungen und Investitionen im ganzen Quartier. Die Wertschöpfung die durch Sanierungsgebiete ausgelöst wird, wozu private Haushalte und viele Firmen beitragen, erbringt ein Vielfaches. Somit dient die Städtebauförderung gerade in Zeiten von wirtschaftlichen Krisen auch der Stärkung von Unternehmen.

Die Vorbereitende Untersuchung (VU) als Vorstufe für ein neues Sanierungsgebiet für Stadelhofen hat der Gemeinderat im Juli 2018 beschlossen. Mit der Bevölkerung von Stadelhofen wurde während der Dauer der VU in verschiedenen Veranstaltungen die Notwendigkeiten von Verbesserungen in ihrem Quartier erörtert und gemeinsam Möglichkeiten aufgezeigt. Das Ergebnis dieser Untersuchungen wird in diesem Bericht zusammengefasst und die empfohlenen Maßnahmen näher erläutert. Nach der Aufnahme in ein Städtebauförderprogramm können diese erarbeiteten Lösungsansätze konkreter gemeinsam weiterentwickelt und auch umgesetzt werden.

In Stadelhofen wird unser primäres Ziel nicht die Schaffung von zusätzlichem, neuem Wohnraum sein. Vielmehr wird hier die Verbesserung des „Klimas im Quartier“ angestrebt. Durch die Gewährung von Zuschüssen können ganz gezielt viele der Wohnhäuser energetisch verbessert werden. In Stadelhofen befinden sich mehr als 950 Wohneinheiten und in der Eigentümerbefragung haben viele ihre Bereitschaft für eine Sanierung erklärt.

Zusätzlich können Kfz-Stellplätze als „Raum“ zur Begegnung und als Fahrradabstellanlagen zur Verfügung gestellt werden. Dieser kleine Raum auf der Straße, den die Bewohner selbst gestalten können (sogen. „Chill-Oasen“), werden das Quartier weiter begrünen, den Zusammenhalt stärken und das „Klima im Quartier“ verbessern. Dabei kann die Städtebauförderung beraten, unterstützen und begleiten. Die teilweise Herausnahme von Stellplätzen in einzelnen Gassen im Quartier, dient gleichzeitig der Vermeidung von Parkplatzsuchverkehr und kann erfolgreich vollzogen werden, sofern eine Kompensation stattfindet. Eine Verlagerung der Stellplätze kann durch den Bau einer Quartiersgarage ermöglicht werden, wobei finanzielle Mittel der Städtebauförderung helfen können.

Investieren und trotzdem sparen, um unsere liebenswerte Stadt zu erhalten, das wollen wir auch in Zukunft gemeinsam tun.



Uli Burchardt
Oberbürgermeister

1 EINLEITUNG

1.1 VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND VERFAHRENSART

In Stadelhofen wurden Vorbereitende Untersuchungen (VU) nach § 141 BauGB durchgeführt, deren Ergebnisse in der vorliegenden Broschüre präsentiert werden. Die Größe des Untersuchungsgebiets richtet sich nach der Aufgabenstellung und dem möglichen Untersuchungsaufwand. Der Umfang ist daher in der Regel größer als das künftige Sanierungsgebiet. Unter Einbeziehung dieses größeren Bereichs wurden für Stadelhofen die möglichen Sanierungsziele überprüft und Aufgaben für die nächsten Jahre definiert.

Der VU-Prozess dient dazu, zu prüfen, inwiefern im Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände vorliegen, ob Sanierungsbedarf im öffentlichen Raum nachgewiesen werden kann und ob im Bereich privater Immobilien Sanierungsbedarf besteht. Stadelhofen als südlichster Teil der Altstadt bedarf einer genaueren Nabsicht, zumal im Stadtteil in jüngerer Zeit keine übergeordnete Planung erfolgt ist, wie z.B. die Rahmenplanungen in der Altstadt oder im Stadtteil Paradies. Dies umso mehr, als dass Stadelhofen in jüngerer Zeit funktional mehr an die Kernstadt (Einkaufszentrum-Ansiedlung) und mit dem erleichterten Grenzübertritt in die Schweiz mehr in einen übergeordneten Stadtkontext gerückt ist.

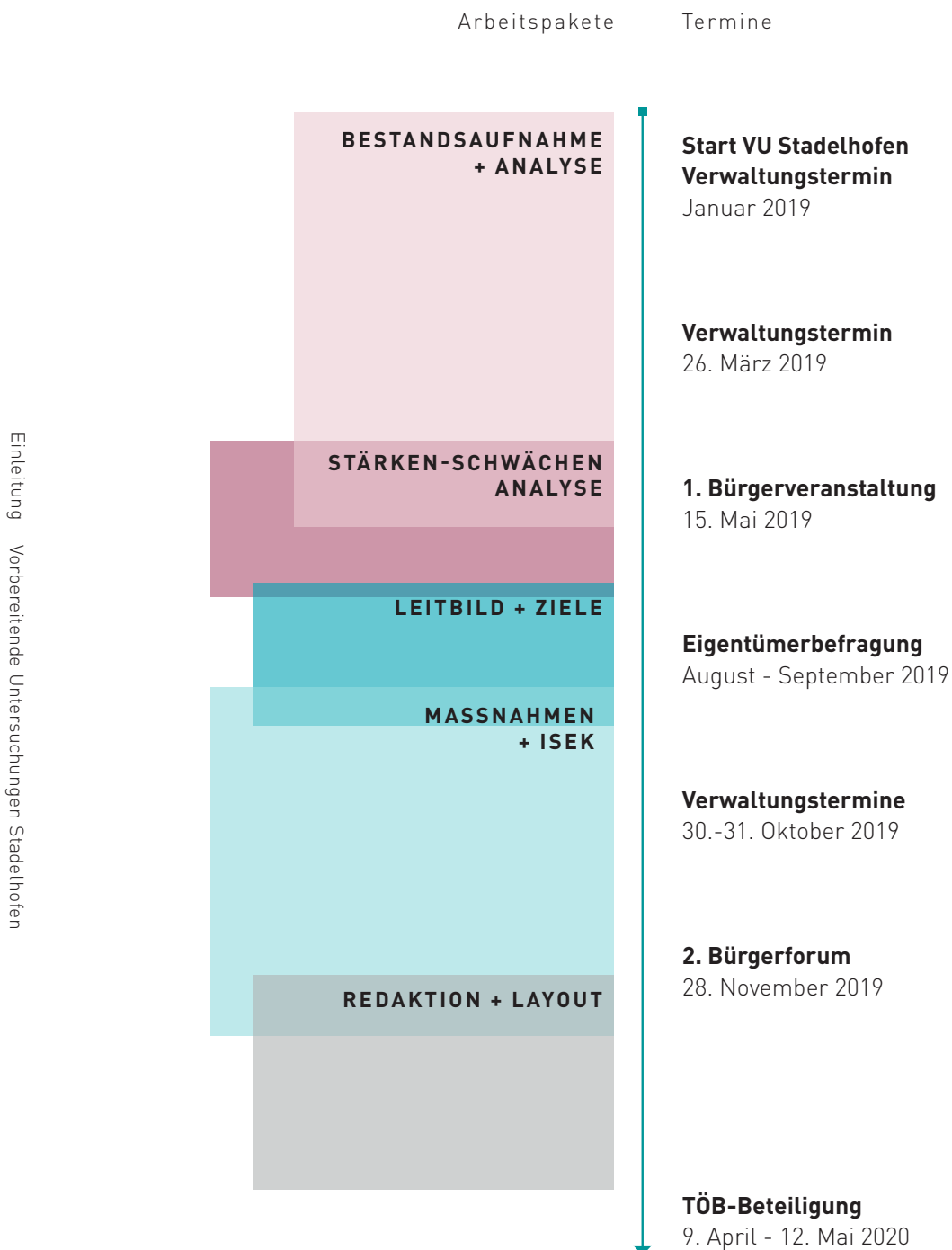
Ziel der VU ist es, Klarheit über die Notwendigkeit, den Umfang und die Art von Maßnahmen sowie zum Umgang mit dem Untersuchungsgebiet zu erhalten. Des Weiteren ist es Ziel der VU, eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Gebietes verbunden mit der Wahl eines geeigneten Verfahrens auf Grundlage der sanierungsrechtlichen Beurteilung zu erhalten. Nachstehend wird dokumentiert, dass zur Bewältigung der zahlreichen aufgezeigten Defizite die Voraussetzungen zur Ausweisung eines Sanierungsgebietes nach dem BauGB durch Satzung im Untersuchungsgebiet vorliegen.

Der Erstellungsprozess der VU beginnt mit einer Analyse und Bewertung des Status Quo des Quartiers. Diese Bestandsaufnahme basiert zum einen auf bereits vorliegenden Konzepten und Datengrundlagen, zum anderen auf der aktuellen städtebaulichen Situation. Missstände und Probleme werden aufgenommen, mögliche Entwicklungen prognostiziert. Mit der Festsetzung von Zielen entsteht für das Quartier ein Leitbild und mehrere Handlungsfelder, die die Entwicklung für die kommenden Jahre vorgeben. Daraus kristallisieren sich Projekte und Maßnahmen, die in weiterer Folge die Umsetzungsschritte konkret definieren und quantifizieren. Das gebietsbezogene integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) bringt die Maßnahmen im Überblick und zeigt auch Schwerpunkte der Quartiersentwicklung.

Neben der Bestandsanalyse und -bewertung (Stärken-Schwächen-Analyse) und dem kontinuierlichen Dialog mit der Verwaltung konnte die Bewohnerschaft des Quartiers den gesamten Prozess begleiten. Dies umfasste alle Schritte von der Analyse über die Konzeption bis hin zu den konkreten Maßnahmen. Zwei öffentliche Bürgerveranstaltungen und eine Eigentümerbefragung bildeten die Beteiligungsmöglichkeiten der Bürgerschaft im Prozess. Die öffentlichen Aufgabenträger wurden um

Abgabe einer Stellungnahme zu den beabsichtigten Sanierungsmaßnahmen geben. Somit erfüllen die Verfahrensschritte die Anforderungen des Baugesetzbuches (BauGB) zu den Vorbereitenden Untersuchungen.

Der Zeitstrahl stellt den Ablauf und das Zusammenspiel der beteiligten Akteure vereinfacht dar.





1 Schrägluftbild des VU-Gebietes in Stadelhofen

1.2 HERAUSFORDERUNGEN IN STADELHOFEN UND ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNG

Die Stadt Konstanz folgt den Leitbildern der Innenentwicklung sowie einer kompakten Stadt und des urbanen Wohnens in einer grünen Stadt. Dies bedeutet nicht nur, brachgefallene und untergenutzte Flächen einer Wiedernutzung zuzuführen, um Landschaftsverbrauch zu vermeiden, sondern auch, die Veränderungsprozesse bestehender und weitgehend bebauter Stadtteile planerisch zu begleiten. Damit soll sichergestellt werden, dass die Stadt ihre Qualität als Wohn- und Arbeitsort erhält. Das Dichtemodell (s. Stadtentwicklungsprogramm Zukunft Konstanz 2020) stellt ein wirksames Planungsinstrument dar, um innerstädtische Reserveflächen und Potenziale zu erkennen und gezielt zu aktivieren. Durch eine verträgliche Innenentwicklung der Siedlungsgebiete wird die vorhandene Infrastruktur ausgelastet und langfristig gesichert. Urbane Dichte und qualitätsvolle Freiräume schließen sich dabei nicht aus, sondern sollten sich sogar gegenseitig bedingen.

Die letzten Jahre rückte Stadelhofen durch große Einzelhandelsansiedlungen wie dem Einkaufszentrum oder das Kaufhaus an der Bodanstraße und durch den erleichterten Grenzübergang in die Schweiz immer stärker an die Mitte der Stadt Konstanz heran. Schon vor dem Abriss des Grenzzauns in den Jahren 2007 - 2009 war der Stadtteil mit drei Grenzübergängen speziell für Rad- und Fußgängerverkehr ein wichtiger Übergangspunkt in der deutsch-schweizerischen Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen.

In einem zentralen, weitgehend bebauten und gemischt genutzten Viertel wie Stadelhofen sind die Nutzungsanforderungen hoch und sogar konfliktrüchtig, handelt es sich doch um einen im Kern jahrhundertealten, beständig um- und ausgebauten Gebäude- und Wegebestand. Einerseits erfüllt Stadelhofen eine vielfältige Rolle im Stadtgefüge - es ist Standort für Wohnen, Gastronomie, Handel, Dienstleistung und Vergnügung. Andererseits ist sein Potential vorgeprägt durch einen in Teilen sehr heterogenen Bestand an Gebäuden und uneindeutigen, „gewachsenen“ städtebaulichen Situationen. Beim Umbau des Bestandes, bei Nachverdichtungen und bei benachbarten Entwicklungen können bestehende Qualitäten verlorengehen und Potentiale ungenutzt bleiben, wenn es nicht gelingt, den Kontext im Blick zu halten.

Die Qualität des Stadtteils ist offensichtlich: stadtnah und in seinen Hoflagen dennoch grün, durchsetzt mit Gastronomie und Einzelhandel und dennoch als Wohnstandort beliebt. Ohne allzu starken Durchgangsverkehr und dennoch angebunden an wichtige Straßenverbindungen. Diese Doppelnatur weist jedoch auch auf die Nutzungs- und Interessenkonflikte hin, die in einem Stadtteil wie Stadelhofen vorprogrammiert sind.

2 UNTERSUCHUNGSGEBIET

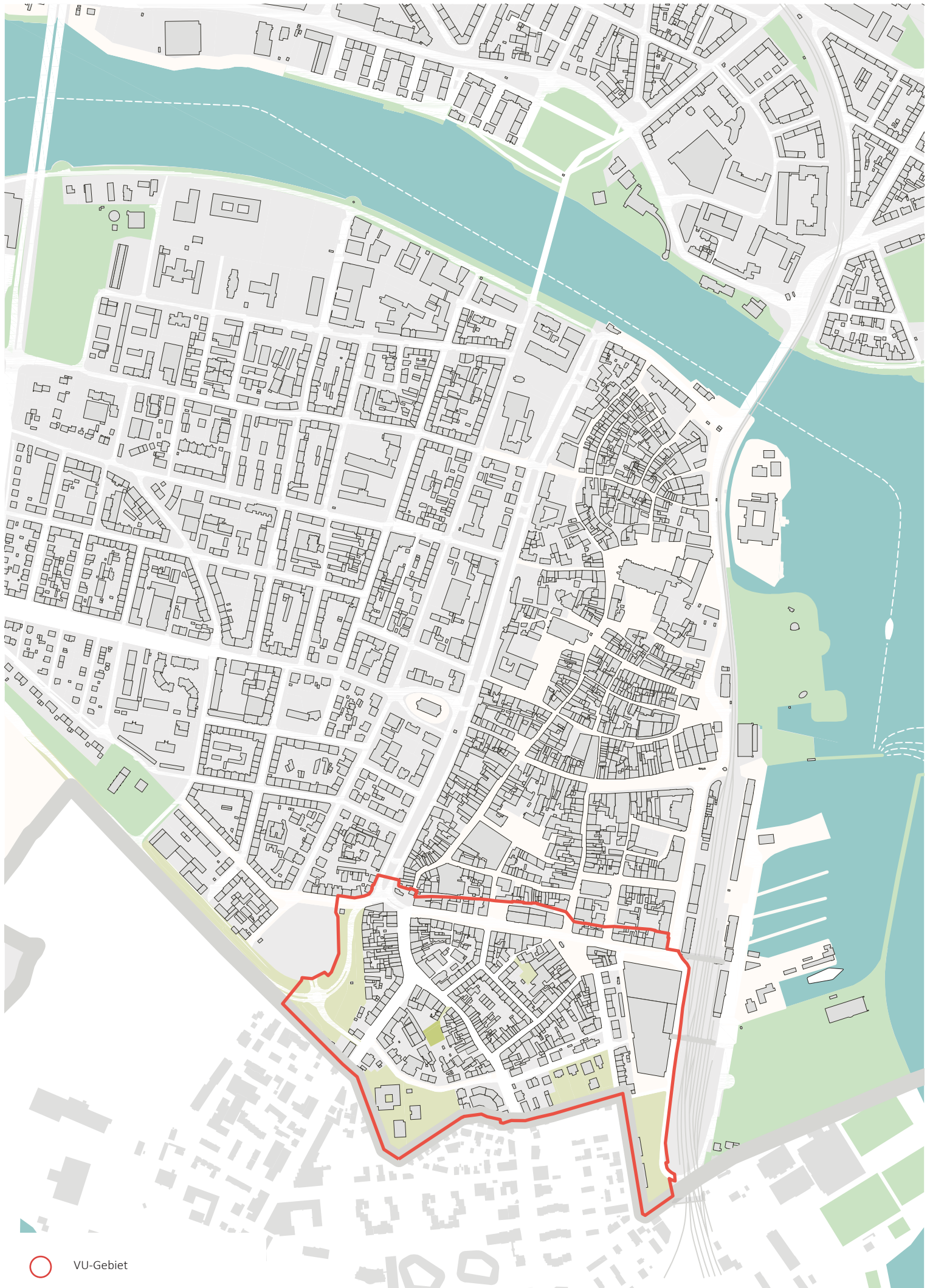
2.1 LAGE UND EINBINDUNG


Die Stadt Konstanz liegt am Bodensee und im gleichnamigen Landkreis. Das Oberzentrum Konstanz ist die größte Stadt am Bodensee und ist fest in der umliegenden Region verankert - insbesondere jegliche Grenzen überbrückend. Die Stadt Konstanz hat ihren Ausgangspunkt südlich des Rheinausflusses aus dem Bodensee, der wiederum in den Untersee übergeht. Heute hat sich die Stadt zu beiden Seiten des Rheins ausgebreitet. Der historische Teil mit der mittelalterlichen Altstadt liegt auf der südlichen Seite des Stadtgebiets, die neueren Stadtteile hingegen befinden sich auf der rechten (nördlichen) Rheinseite. In Konstanz sind zwei Hochschulen ansässig, die Universität Konstanz und die Hochschule Konstanz für Technik, Wirtschaft und Gestaltung (HTWG). Neben über eine Mio. Übernachtungen (2018) und Touristen die die Stadt und deren Angebot besuchen und nutzen, leben derzeit 86.190 Einwohner (2018) in Konstanz.

Das Untersuchungsgebiet „Stadelhofen“ bildet den südlichsten Teil der Altstadt und grenzt direkt an die Schweiz. Stadelhofen führt die Altstadt im Süden weiter und bildet ihren Abschluss. Das Quartier markiert den grenznahen Bereich der Stadt und geht in Richtung Kreuzlingen (Schweiz) in eine lockere Bebauung über. Das ca. 20,5 ha große Untersuchungsgebiet umfasst den Stadtbereich südlich der Bodanstraße, zwischen Döbele-Areal und Bahnanlagen des Hauptbahnhofs. Im Süden folgt die Quartiersgrenze der Landesgrenze zur Schweiz.

2 Lage und Topographie von Konstanz





 VU-Gebiet

VERKEHR

Stadelhofen ist der südlichste Teil des historischen Stadtgebiets und grenzt - getrennt durch die Bodanstraße als Teil des Altstadttrings - unmittelbar an die Innenstadt an. Von der Schweiz kommend bildet die Emmishofer Straße innerhalb des Quartiers die einzige Zufahrt für den Kfz-Verkehr, der über den Döbele-Kreisel in die Innenstadt und zu den dort liegenden Parkhäusern geführt wird. Von diesen Parkhäusern liegen das Einkaufszentrum-Parkhaus und das Döbele-Areal im Quartier bzw. grenzen direkt an. Die Kreuzlinger Straße ist wichtige Verbindungsachse für den Radverkehr zwischen Altstadt und der Schweiz. Des Weiteren liegen die Bahnhöfe Konstanz, Kreuzlingen und Kreuzlingen Hafen in fußläufiger Entfernung. Das Straßennetz im Quartier ist geprägt durch enge Gassen bzw. schmale Erschließungsstraßen, die weitestgehend verkehrsberuhigt geregelt sind.

STÄDTEBAULICHE STRUKTUR






Stadelhofen führt die Struktur der Altstadt weiter. Ganz im Gegensatz zu den Stadterweiterungsgebieten westlich der Oberen und Unteren Laube ist in Stadelhofen eine mittelalterlich geprägte Straßenführung und kleinteilige Blockstruktur ablesbar. Insbesondere die engen Straßen geben dem Quartier heute ein wohnliches und ruhiges Gepräge. Mit der Bodanstraße ist Stadelhofen durch eine boulevardartige Hauptachse vom Altstadtkern getrennt. Die Bodanstraße öffnet sich im Osten zu Bahnhof und See und jüngst auch zum Eingangsportal des Einkaufszentrums und zu dessen Parkhaus (ca. 936 Parkplätze). Somit sind im Quartier Qualitäten vorgegeben. Weitere Merkmale des Stadtteils sind die Grenzübergänge zur Schweiz, die seit jeher auf den darauf hinführenden Straßen für Verkehr, Handel und Dienstleistungen geführt haben.

NATUR UND UMWELT

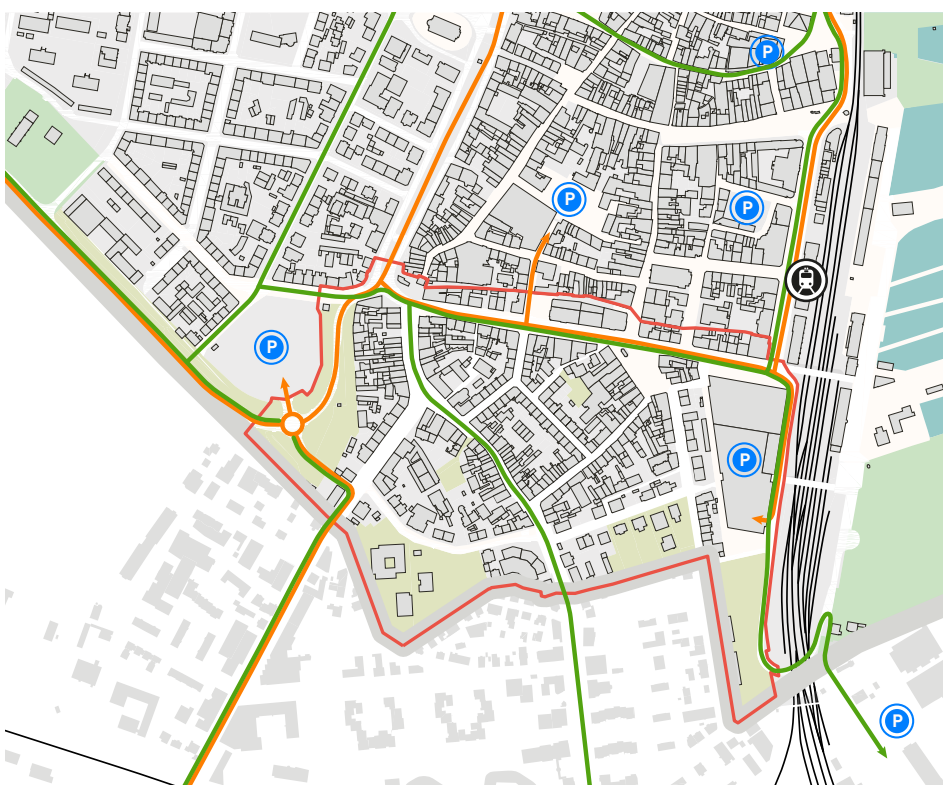
Das Untersuchungsgebiet liegt in Sichtweite zum Bodensee und somit nahe dem Übergang in den „nassen Landschaftsraum“. Eine räumlich trennende Wirkung zwischen dem See und dem Quartier ist die Bahnstrecke und das Einkaufszentrum. Stadelhofen zeichnet sich jedoch auch durch seinen dicht bebauten Charakter aus und weist in den Innenhöfen grüne Bereiche auf. Topografisch ist das Gebiet fast eben - innerhalb des Gebiets müssen nur geringe Höhenunterschiede überwunden werden.

Entlang der Schweizer Grenze im Südwesten verläuft der Grenz-bach, der einen kleinen Natur- und Erholungsraum in westliche Richtung begleitet.

Im Untersuchungsgebiet selbst gibt es verschiedene Grünbereiche im privaten (z.B. Park Wesenberstiftung, Innenhöfe) und öffentlichen Raum (z.B. Grenz-bach) sowie einige Einzelbäume im gesamten Gebiet (besonders im südlichen Bereich), einen Spielplatz in der Kreuzlinger Straße und den durchwegs grünen Parkplatz Döbele der bald neu-geordnet werden soll. Im gesamten Gebiet finden sich aber keine größeren öffentlichen Grünflächen.

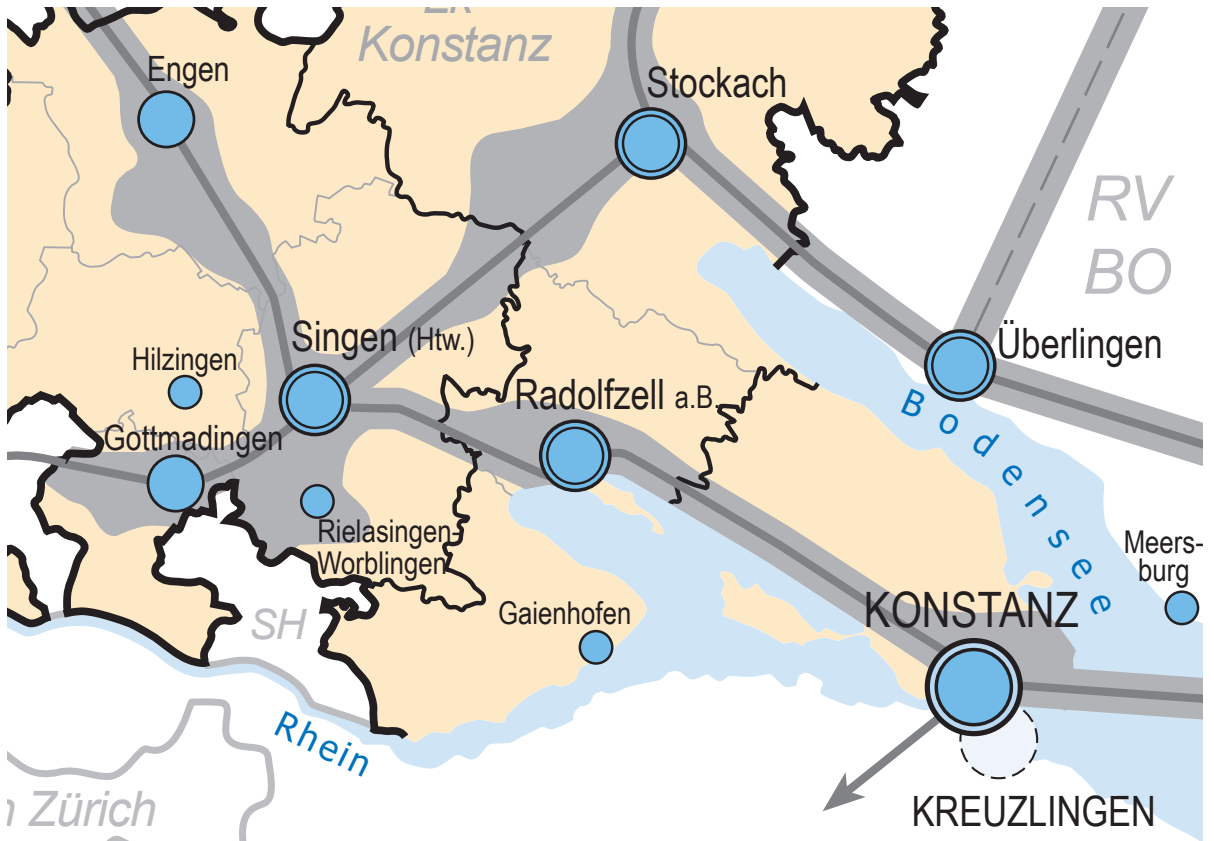
-  Bahnhof
-  Bahntrasse
-  Radnetz
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Parkplatz/-haus

4 Kommunales Netz rund um Stadelhofen



2.2 VORLIEGENDE PLANUNGEN UND KONZEPTE

Mehrere regionale und kommunale Pläne und Konzepte bilden den Rahmen für mögliche Entwicklungen im VU-Gebiet. Diese werden im Folgenden beschrieben.



REGIONALPLAN (2000)

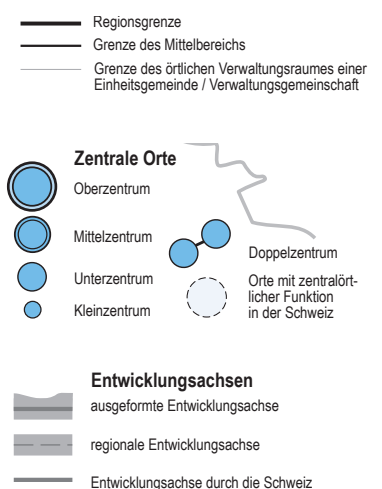
In der Region Hochrhein-Bodensee ist planerische Zusammenarbeit über die Grenze hinweg von großer Bedeutung. Wenn auch die Staatsgrenze Eigenentwicklungen in den Ländern voneinander abschirmt, so ist das Hochrhein-Bodenseegebiet beidseits der Grenze doch als einheitlicher Lebensraum zu betrachten. Viele Maßnahmen wirken sich in Folge der engen Verflechtungen direkt über die Grenze aus; beispielhaft seien hier nur Fragen der Siedlung und des Freiraumes, der Reinhaltung des Bodensees, des Schutzes der Flachwasserzone, des Arbeitsmarktes mit 35 000 Grenzgängern und des Fernverkehrs auf Schiene und Straßen genannt.

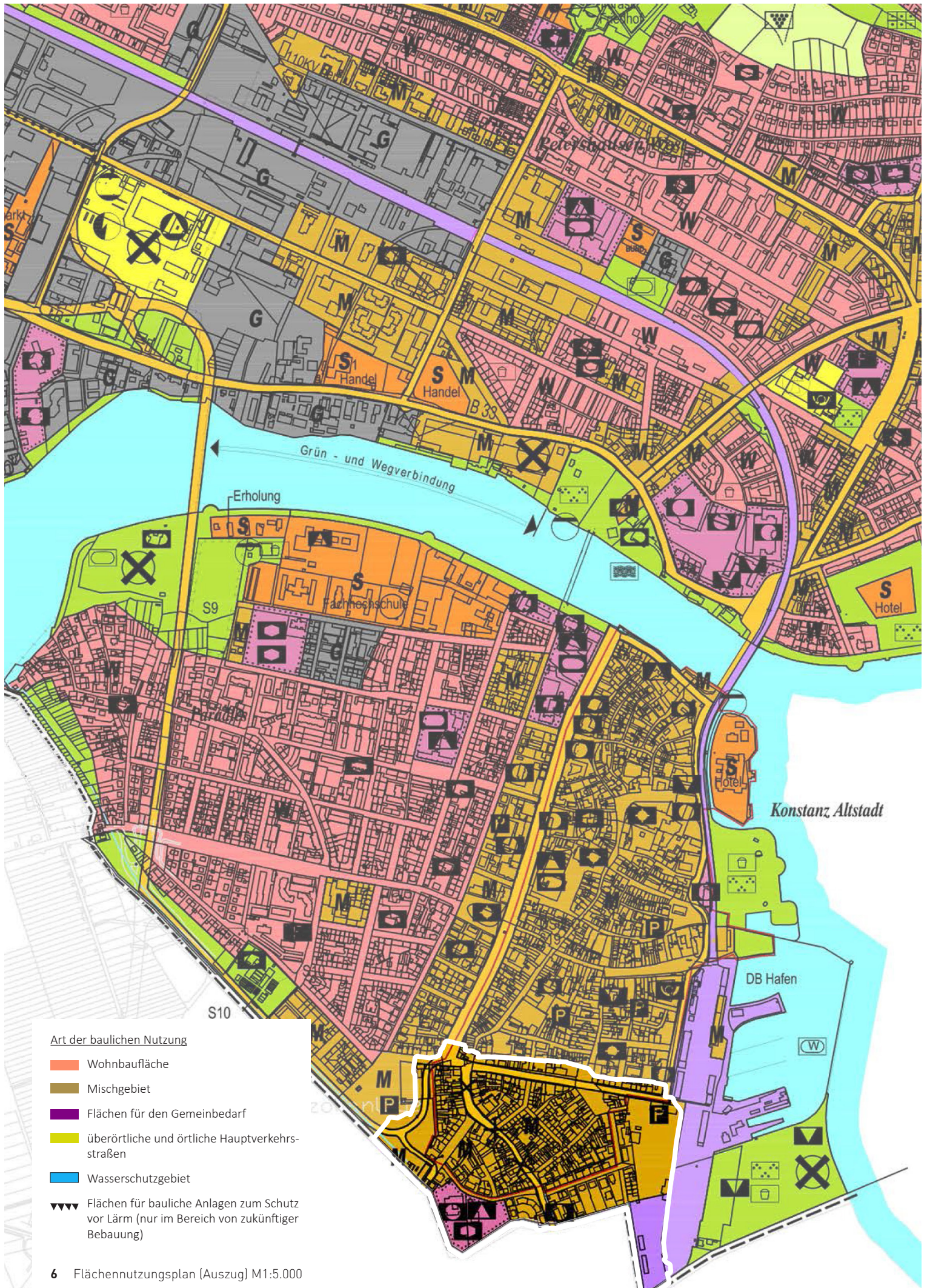
Der Regionalplan der Region Hochrhein-Bodensee trifft verschiedene regionalplanerische Festlegungen, die unter anderem die Stadt Konstanz als Oberzentrum betreffen. Eine ausgeformte Entwicklungsachse reicht von Konstanz, mit einem Schwerpunkt für Dienstleistungen, Industrie und Gewerbe, bis Singen (Hohentwiel) und im weiteren Verlauf Richtung Norden und Westen. Das in Bezug auf Luftqualität begünstigte Konstanz liegt zudem direkt angrenzend an die schweizer Stadt Kreuzlingen (Kanton Thurgau), welche auch eine zentralörtliche Funktion übernimmt.

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (2000)

Im Flächennutzungsplan (siehe Abbildung 6) ist der überwiegende Teil des Untersuchungsgebiets als gemischte Baufläche ausgewiesen. Südlich des Einkaufszentrums werden Flächen für Bahnanlagen und im Bereich der Kindertagesstätte als Gemeinbedarf (soziale Einrichtung, Verwaltung) gekennzeichnet. Zu erkennen ist außerdem

5 Strukturkarte Regionalverband Hochrhein-Bodensee (Ausschnitt, 2019)





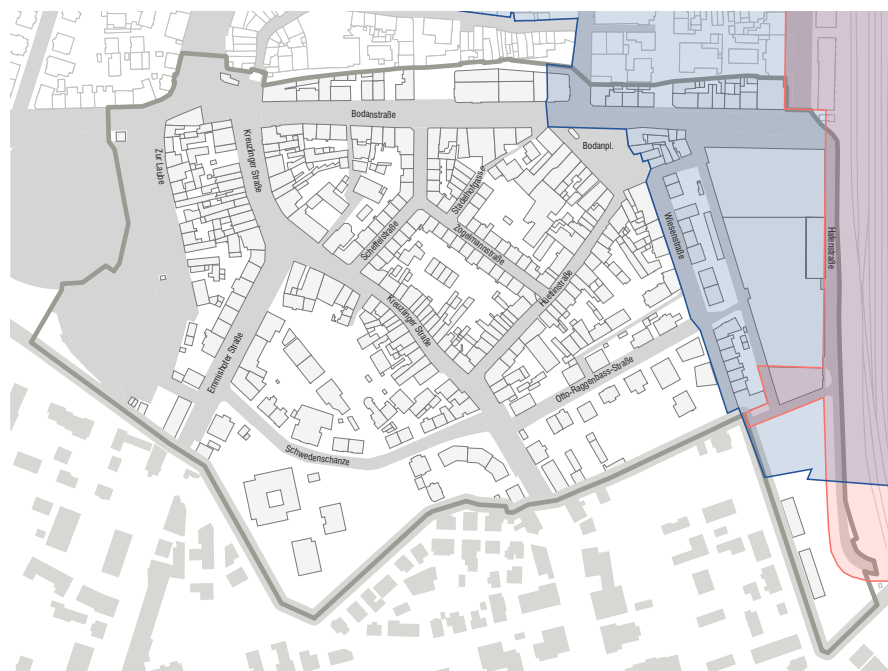
Art der baulichen Nutzung

- Wohnbaufläche
- Mischgebiet
- Flächen für den Gemeinbedarf
- überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen
- Wasserschutzgebiet
- Flächen für bauliche Anlagen zum Schutz vor Lärm (nur im Bereich von zukünftiger Bebauung)

das Kulturdenkmal (rote Linie) rund um die Altstadt und einem Teil von Stadelhofen. Außerdem gibt es mehrere Flächen, deren Böden mit umweltgefährdeten Stoffen belastet und somit im Altlastenkataster aufgenommen worden sind.

SANIERUNGSGEBIETE

Im Jahr 2008 wurden die Vorbereitenden Untersuchungen „Altstadt mit Niederburg“ erarbeitet. Das noch laufende Sanierungsgebiet umfasst die historische Altstadt, Klein Venedig und den Bereich Niederburg und ist größer als das Gebiet der heutigen VU (siehe Abbildung 7). In den Folgejahren wurde das Gebiet um die östliche Kernstadt, die Marktstätten Unterführung und das Konzil erweitert. Das ehemalige Sanierungsgebiet „Bahnhofplatz + Klein-Venedig“ umfasst die Hafensperrmauer vom Konzil bis „Klein Venedig“ an der Schweizer Grenze sowie Teile der Konstanzer Altstadt (Marktstätte - Rosgartenstraße - Bodanstraße - Wiesenstraße - Bahnhofplatz) mit insgesamt ca. 15 ha.

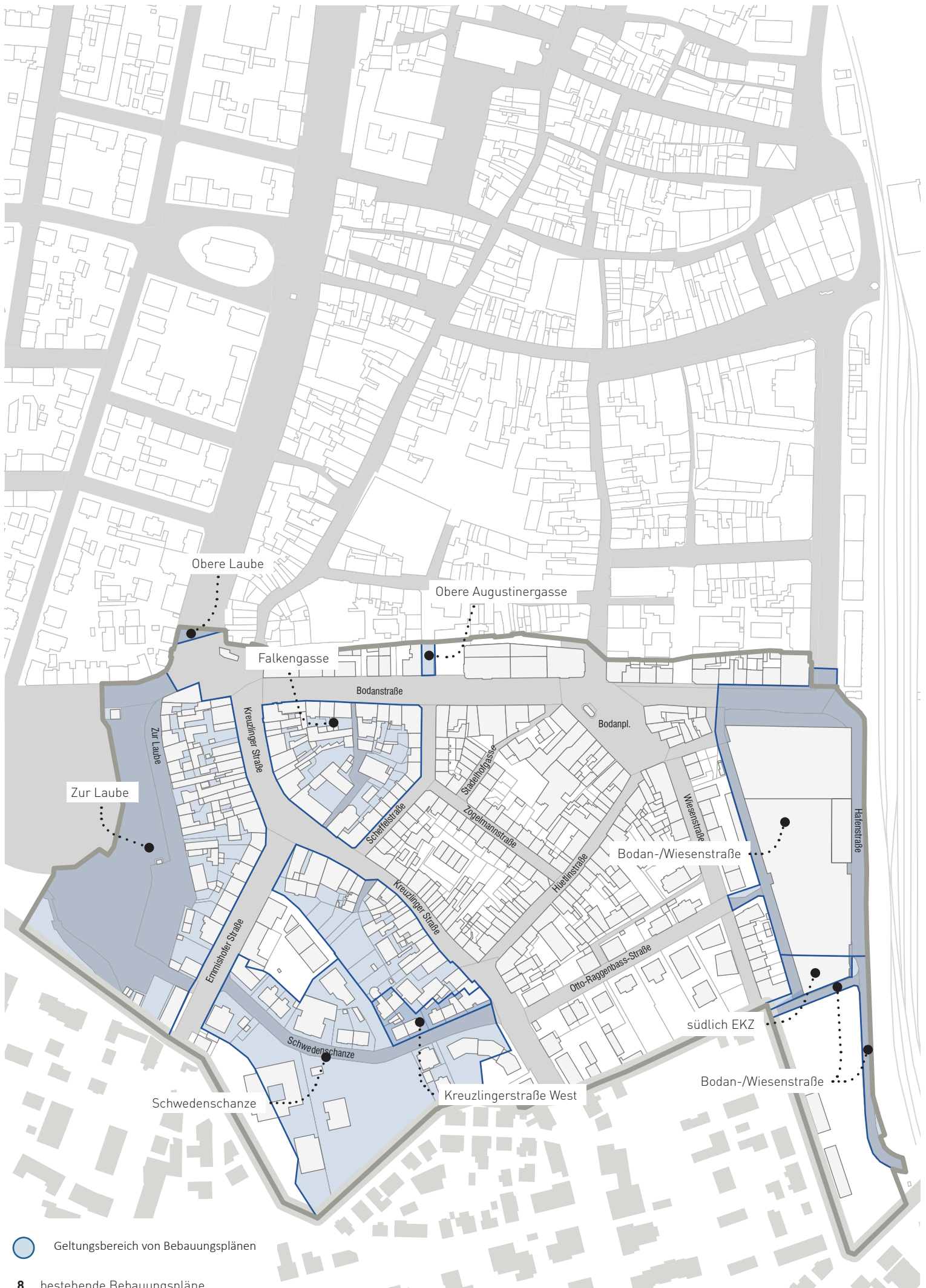


- Sanierungsgebiet „Altstadt mit Niederburg“
- Sanierungsgebiet „Bahnhofplatz + Klein-Venedig“
- 7** Abgrenzung des Sanierungsgebietes „Altstadt mit Niederburg“ und des ehemaligen Sanierungsgebietes „Bahnhofplatz + Klein-Venedig“

BEBAUUNGSPLÄNE

Im VU-Gebiet liegen derzeit sechs rechtsverbindliche Bebauungspläne vor (blau markiert in Abbildung 9) und für einen Bereich wurde ein Aufstellungsbeschluss gefasst. Diese treffen baurechtliche Festlegungen für die entsprechenden Gebiete im Hinblick auf die Art und Weise der möglichen Bebauung und die Nutzung der betroffenen Freiflächen. Im weiteren Verlauf der Planungen für konkrete Maßnahmen werden diese Festlegungen im Einzelnen zu berücksichtigen sein. Der zentrale Bereich rund um den Bodanplatz befindet sich nicht im Geltungsbereich von Bebauungsplänen.

- Bodan-/Wiesenstraße (Seeuferhaus), in Kraft getreten 2001
- Kreuzlinger Straße West, in Kraft getreten 2013
- Obere Augustinergasse, in Kraft getreten 1986
- Schwedenschanze, in Kraft getreten 1963
- südlich des Einkaufszentrums, in Kraft getreten 2011
- Zur Laube, in Kraft getreten 1951/1956
- Falkengasse, Aufstellungsbeschluss, 17.07.2019 durch den Gemeinderat gefasst



Obere Laube

Obere Augustinergasse

Falkengasse

Bodanstraße

Bodanpl.

Zur Laube

Zur Laube

Kreuzlinger Straße

Scherfeldstraße

Stadelhofgasse

Zogelmannstraße

Wiesenstraße

Hafenstraße

Bodan-/Wiesenstraße

Kreuzlinger Straße

Heilmannsstraße


Otto-Raggenbass-Straße

südlich EKZ

Bodan-/Wiesenstraße

Schwedenschanze

Kreuzlingerstraße West

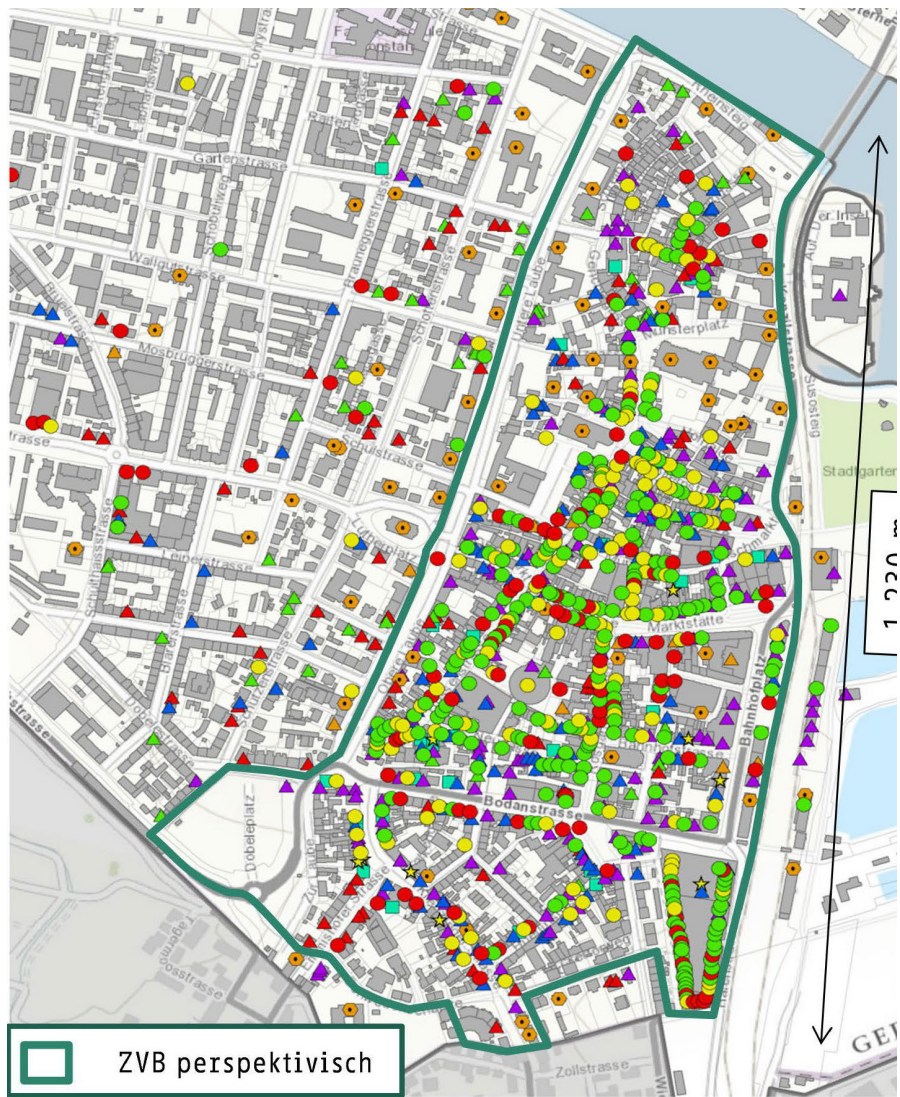
 Geltungsbereich von Bebauungsplänen

8 bestehende Bebauungspläne

EINZELHANDELSKONZEPT (2015, REDAKTIONELL ÜBERARBEITET JULI 2018)

Die Stadt Konstanz hat im Jahr 2015 ein Entwicklungskonzept für den Einzelhandel erarbeiten lassen. Der Haupteinkaufsbereich der Stadt Konstanz liegt im Bereich „Altstadt“ - zu dessen Gebiet auch ein Teil des Untersuchungsgebiet dieser VU zählt. Der Zentrale Versorgungsbereich (ZVB) umfasst ganz Stadelhofen mit Ausnahme des Bereichs südlich der Schwedenschanze und der Otto-Raggenbass-Straße. Gerade das Einkaufszentrum und die Ladenlokale entlang der Kreuzlinger und Bodanstraße sind prägend. Die Plandarstellung des ZVB (s. Abb. 9) zeigt das Einzelhandelsangebot Stadelhofens. Der Stadtteil zieht trotz des Versorgungsschwerpunktes Altstadt kaum die Laufkundschaft der zentralen Altstadt an. Das Einzelhandelskonzept empfiehlt keine weitere räumliche Ausdehnung des ZVBs, sondern Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der bestehenden Abgrenzung. Insbesondere verweist das Konzept auf den Bereich südlich der Bodanstraße (Empfehlung: Nachverdichtung und städtebauliche Aufwertung) und die Entwicklung der Fläche des Döbele-Parkplatzes. Damit wird eine Einzelhandelsentwicklung auch in Stadelhofen angeregt.

Untersuchungsgebiet Vorbereitende Untersuchungen Stadelhofen



9 Zentraler Versorgungsbereich aus dem Einzelhandelskonzept

- Einzelhandel**
- kurzfristiger Bedarf
 - mittelfristiger Bedarf
 - langfristiger Bedarf
- Dienstleistungen**
- ▲ einzelhandelsnahe
 - ▲ Gastronomie/ Freizeit
 - ▲ Post
 - ▲ Bank
 - ▲ Wirtschaft/ Recht
 - ▲ medizinischer Bereich
 - soziale/ öffentliche Einrichtung
 - ★ Vergnügungsstätte
 - Leerstand

KLIMASCHUTZKONZEPT (2016)

Das Klimaschutzkonzept der Stadt Konstanz (IKSK) ist ein integriertes Planungskonzept, das sowohl eine strategische Ausrichtung der kommunalen Klimaschutzpolitik als auch Zielstellungen, Planungs- und Entscheidungshilfen für kommunale Entscheidungsträger generieren soll. Nähere Details dazu in Kapitel 4.5

ENERGIENUTZUNGSPLAN (2018)

Der im Jahr 2018 erstellte Energienutzungsplan baut auf das IKSK auf und macht Aussagen zur Wärme- und Strombilanz und zur Nutzung von erneuerbaren Energien in Konstanz. Er beschreibt außerdem Einsparungs- und Entwicklungsziele die bis 2050 erreicht werden können. Nähere Details dazu in Kapitel 4.5

MASTERPLAN MOBILITÄT 2020+ (2013)

Der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ - im Dezember 2013 politisch beschlossen - trifft Aussagen, in welcher Weise sich Konstanz verkehrlich entwickeln will. Es werden konkrete Ziele aufgezeigt und Maßnahmen beschrieben, die zu deren Erreichung beitragen. Die Maßnahmen sind 12 Handlungsfeldern zugeordnet, deren Rahmen ein konsequentes Mobilitätsmanagement bildet. Hohe Priorität mit Bezug zu Stadelhofen haben Nahmobilität, die Vernetzung multimodaler Angebote, die Förderung des Umweltverbundes sowie stadtverträgliche Parkraumkonzepte. Das Integrierte Verkehrskonzept behandelt alle Verkehrsarten im Einzelnen und „auf Augenhöhe“ und regelt das Zusammenspiel untereinander.

C-KONZEPT (2014)

Der Bahnhofplatz bildet für Besuchende, die mit dem Zug anreisen, das Entree in die Stadt. Zusammen mit dem angrenzenden Hafen ist der gesamte Bereich ein touristischer Schwerpunkt. Um diesen wichtigen öffentlichen Raum entsprechend seiner Bedeutung aufzuwerten, hat die Stadt Konstanz das sogenannte „C-Konzept“ beschlossen. Damit soll die Verkehrsführung auf dem Altstadtring neu geordnet und der Bahnhofplatz für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt werden. Ziel ist es, den Busverkehr am Altstadtring ohne Störung fahren zu lassen, den Ring vom Kfz-Verkehr / MIV zu entlasten und eine weitgehende Verkehrsberuhigung um Bahnhof und Hafen zu erreichen. Dies hat - bezogen auf Stadelhofen - insbesondere Auswirkungen in der Bodanstraße, wo die Kfz-Verkehrsströme zukünftig durch einen Kreisverkehr in Höhe des Bahnhofplatzes geregelt werden.

NAHVERKEHRSPLAN STADT KONSTANZ (2015)

Der 2015 beschlossene Nahverkehrsplan (NVP) bildet die Grundlage zur Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt Konstanz. Im Focus der Betrachtungen steht dabei der Busverkehr. Weitere Aspekte (z. B. Seilbahn, Umweltticket) werden aufgezeigt, sollen jedoch separat untersucht werden. Ziel ist es, eine hohe Qualität im ÖPNV-Angebot zu sichern und den Bedürfnissen anzupassen bzw. auf aktuelle Erfordernisse zu reagieren, um die Attraktivität des Umweltverbundes in der Stadt Konstanz weiter zu erhöhen. Stadelhofen betreffend sind Maßnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Busangebotes und der Umbau des Grenzübergangs Hafenstraße – Seestraße (Kreuzlingen) aufgeführt.

STADTENTWICKLUNGSPROGRAMM ZUKUNFT KONSTANZ STEP 2020 (2008)

Der Stadtentwicklungsplan gibt die gesamtstädtische Strategie für Konstanz vor und erfasst auch Stadelhofen. Für den Stadtteil wurden im STEP folgende Aussagen getroffen:

Eine innerstädtische Freizeit- und Erholungsachse soll das Gebiet auch weiterhin mit dem Norden (im Bereich Döbele) verbinden. Im Siedlungsbereich wird stark auf die interkommunale Zusammenarbeit mit Kreuzlingen gesetzt, ein Entwicklungsstand-

ort mit hoher Priorität wird im östlichen Bereich (Bahnhof/Einkaufszentrum) von Stadelhofen gesehen sowie am Emmishofer Zoll / Kreuzlinger Tor wo eine gemeinsame Aktionsfläche entstehen soll. Ein weiterer räumlicher Handlungsschwerpunkt liegt auf dem Döbele Areal und der Bodanstraße. Eine ergänzende Radwegeachse wird im Bereich Kreuzlinger Straße und Wiesenstraße gesehen.

ZUKUNFTSSTADT KONSTANZ 2030

„Smart Wachsen: Qualität statt Quadratmeter! Wie lassen sich eine hohe Wohn- und Lebensqualität und gesteigerte Flächeneffizienz in Einklang bringen?“ Basierend auf dieser Fragestellung wurde der Wettbewerb „ZukunftsStadt“ vom Bund ins Leben gerufen. Eine Gestaltung nachhaltiger und zukunftsfähiger Quartiere ist in Konstanz längst keine Zukunftsfrage mehr, sondern ein substanzieller Gegenstand aktueller städtischer Maßnahmenkataloge. Ganz unter dem Motto: Konstanz braucht mehr bezahlbaren Wohnraum und wird wachsen - jedoch unter den speziellen Konstanzer Bedingungen: gemeinsam, smart und flächensparend. Auf dem Zukunftsstadt-Modellquartier Christiani-Wiesen wurde in mehreren Phasen und mit Einbindung von Experten und Bürgern ein nachhaltiger Entwurf entwickelt.

AGGLOMERATIONSPROGRAMM KREUZLINGEN-KONSTANZ 2016

Das Agglomerationsprogramm trägt dem Umstand Rechnung, dass Konstanz und die Schweizer Stadt Kreuzlingen als funktionale Einheit über eine Staatsgrenze hinweg funktionieren sollten. Dazu sind gemeinsame Vorsätze entwickelt worden, die auch für Stadelhofen entsprechende Empfehlungen geben.

- Aufwertung der wichtigen grenzüberschreitenden Langsamverkehrsachse zwischen dem Schnetztor (Stadt Konstanz) via Hauptzoll bis Helvetiaplatz (Stadt Kreuzlingen).
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Reduktion der Trennwirkung der Straße.
- Aufwertung des Straßenbildes und Schaffung hochwertiger Aufenthaltsräume für die gemeinsame Begegnung.
- Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende.
- Umgestaltung des Hauptzolls zu einem Ort der Begegnung und einem Raum für grenzüberschreitende Projekte.

VERGNÜGUNGSTÄTTENKONZEPTION

Für Stadelhofen und damit das Gebiet der VU Stadelhofen greift das vom Gemeinderat am 25.10.2018 (Sitzungsvorlage 2018-3555) beschlossene Vergnügungstätttenkonzept (VSK). Unter Vergnügungstättten sind Gewerbebetriebe zu verstehen, die auf verschiedenste Weise unter Ansprache des Sexual-, Spiel oder Geselligkeitstriebs bestimmte Freizeitangebote vorhalten. Während das VSK für den Bereich Altstadt zwischen Bodanstraße und Inselgasse Vergnügungstättten ausnahmsweise zulässt, ist der Bereich südlich der Bodanstraße und damit das Gebiet der VU Stadelhofen auf Grund seiner spezifischen funktionalen und städtebaulichen Situation als Zulässigkeitsbereich für Vergnügungstättten aus dem zentralen Versorgungsbereich Innenstadt heraus genommen (vgl. S.71 VSK bzw. Karte 11 VSK). Begründet wird dies mit der Tatsache, dass der Bereich heute bereits Trading-Down-Aspekte aufweist und städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes erforderlich sind.

2.3 HISTORISCHE ENTWICKLUNG UND BEDEUTUNG IM ORTSGEFÜGE

Das VU-Gebiet umfasst den Stadtteil Stadelhofen in der Stadt Konstanz. Die Konstanzer Vorstadt Stadelhofen war seit dem 15. Jahrhundert von einem geschlossenen Mauerring umgeben - jene Verteidigungsanlagen markierten die Grenze zum Nachbarland Schweiz. Das heutige Tor am Emmishofer Zoll wurde 1838 geöffnet nachdem es seit 1552 zugemauert worden war. Wogegen das Kreuzlinger Tor (300 Jahre der einzige Zugang zur Stadt Konstanz von Süden) und ein Großteil der Wehrmauer allerdings erst im Jahr 1865 abgerissen wurden.

STADELHOFEN UND DIE KIRCHE

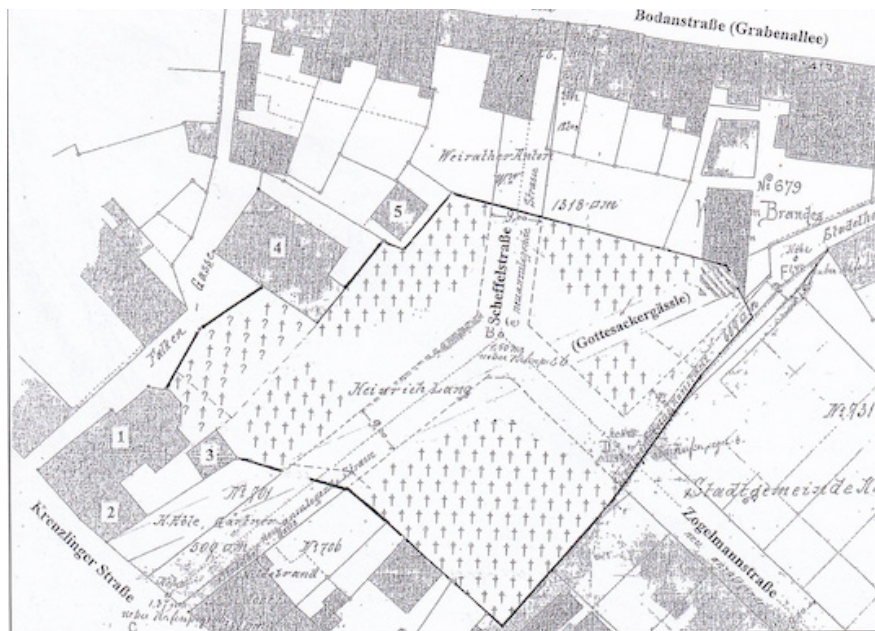
Die ersten Aufzeichnungen über Bauten in Stadelhofen stammen aus dem 10. Jahrhundert als Bischof Konrad I. eine Kapelle beim bischöflichen Fronhof Stadelhofen errichten ließ. Leider fiel diese einer Feuersbrunst im Jahre 1398 zum Opfer - daraufhin wurde eine neue Kapelle im Jahr 1399 errichtet und dem Heiligen Jodok geweiht. Der damals stark frequentierte Jakobspilgerweg („Schwabenweg“) führte direkt am Gotteshaus Richtung Einsiedeln vorbei. Seit Mitte des 14. Jahrhunderts wurden Konstanzer Pestkranke im Seelhaus neben der St. Jodokkirche (Falkengasse 5) und somit außerhalb der Stadtmauern (damals heutige Bodanstraße) untergebracht. Auch einen sogenannten „Elenden Friedhof“ muss es dort laut Stadtforschung rund um die Kirche gegeben haben, wo Verstorbene (meist Kranke, Durchreisende und Ausgeschlossene) bis 1495 beigesetzt wurden. Nachdem die Kirche im gleichen Jahr zur Pfarrkirche erhoben wurde, reichte der Pfarrsprengel vom Eckhaus „Schnetzbrugg“ und endete mit dem Haus „Zum schwarzen Stern“ am Rindermarkt (Bodanplatz). Um Verstorbene aus diesem neuen Pfarrbezirk beisetzen zu können, wurde der Elenden Friedhof als Kirchhof herangezogen.

Die Geschichtsschreibung bestätigt, dass Stadelhofen in den Jahren rund um 1548 als Hochburg der Handwerker gesehen wurde. Bereits zu dieser Zeit gab es die Falken- und Stadelhofgasse (=Gottesackergrässle), die als öffentliche Wege quer über das Gräberfeld zur Kirche St. Jodok verliefen. Als das Gräberfeld 1785 geschlossen werden musste, erstreckte es sich bereits vom Seelhaus nach Südosten über die heutige Scheffelstraße hinweg, bis zu jener Stelle der Zogelmannstraße, an der die Stadelhofgasse in sie einmündet. Nachdem auf dem gesamten Gelände des „Seelhausackers“ alle Grabsteine entfernt waren, wechselte die Fläche mehrmals ihren Besitzer bis sie 1810 an das Spital gelangte. In dieser Zeit wurde die Fläche als Jugendspielplatz und Auslauf für Federvieh genutzt. Um das Gelände nutzbar zu machen, musste es zu einem geschlossenen Gesamtgrundstück vereint werden, das durch viele Wege und eine Frischwasserleitung durchzogen war, und auf dem ein neuer Weg angelegt werden musste. Dies ist auch der Grund, warum die Stadelhofgasse, von der Bodanstraße kommend mit einem Knick nach Süden abbiegt.

Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts scheint das Gebiet durch die Anlage der Scheffel- und Zogelmannstraße erschlossen und anschließend überbaut worden zu sein. Die Kirche St. Jodok ging an die städtische Spitalsstiftung über, die das Haus 1817 an den Meistbietenden versteigerte. Sie wurde zu einem Wohnhaus umgebaut in dessen Erdgeschoss sich jetzt ein Nachtclub befindet.



10 Kreuzlinger Tor und Turm von der Kreuzlinger Seite, wenige Jahre vor dem Abbruch, um 1861.
Quelle: Stadtarchiv Konstanz



11 Der Situationsplan zeigt die umfangreiche Ausdehnung des ehem. Begräbnisplatzes hinter der St. Jodokkirche in der Stadelhofer Vorstadt, zwischen der heutigen Bodan- und der Kreuzlinger Straße
 1) Kirche, 2) Messnerhaus, 3) Beinhaus, 4) Seelhaus, 5) Remise; 1888
 Quelle: Stadtarchiv Konstanz

DIE SCHWEDENSCHANZE

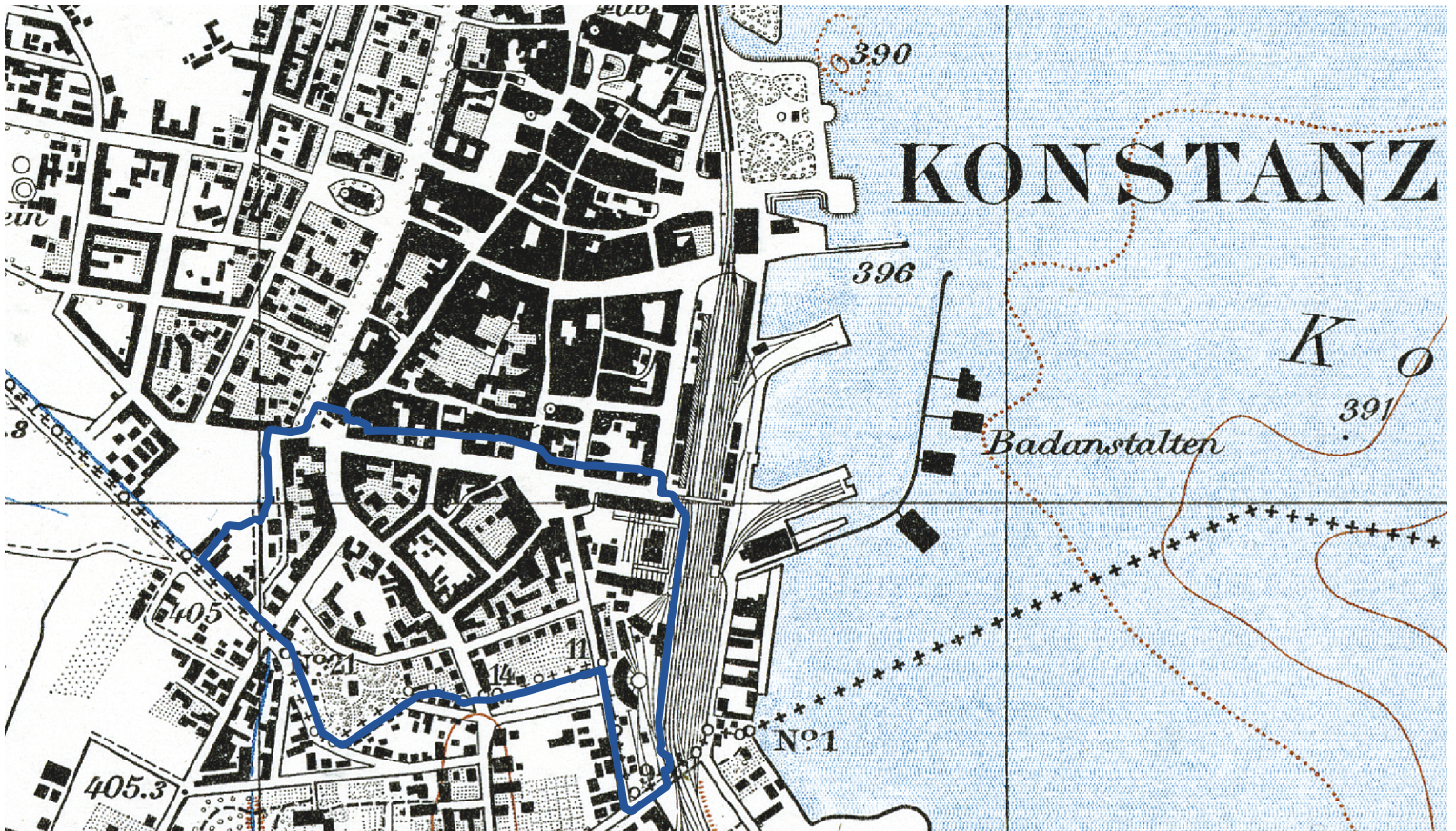
Im Dreißigjährigen Krieg drangen schwedische Truppen bis zum Bodensee vor. Unter Missachtung der eidgenössischen Neutralität überquerten sie 1633 bei Gottlieben den Rhein und griffen Konstanz auch von Westen und Süden an. Erst als die Umklammerung durch ein kaiserliches Heer und heranrückende Innerschweizer drohte, zogen die Schweden ab. Der Konstanzer Straßename «Schwedenschanze» zwischen Emmishofer- und Hauptzoll verweist auf die Wallanlagen vor der Stadtmauer, die allerdings erst nach der überstandenen Belagerung ausgebaut wurden. Die mittelalterliche Stadtbefestigung hatte keinen ausreichenden Schutz gegen die schwedischen Kanonen geboten.

DIE LANDESGRENZE

Die 1499 gezogene Grenze war noch keine moderne Staatsgrenze. Mit dem Westfälischen Frieden 1648 schieden die Eidgenossen zwar aus dem Heiligen Römischen Reich aus. Niedere Gerichtsbarkeiten im Thurgau verblieben aber bis 1798 u.a. bei Konstanz (Stadt, Bistum, Stifte). Im Tägermoos besitzt die Stadt Konstanz noch heute besondere Rechte auf Schweizer Territorium. Kirchlich gehörten die Katholiken im Thurgau bis 1815 zum Bistum Konstanz (seit 1829 zu Basel). Im 19. Jahrhundert war die Staatsgrenze vorübergehend keine Zollgrenze – die Vorstadt Stadelhofen und das Paradies waren zollfreies Gebiet. Sprachlich verfestigte sich die Grenze erst im 20. Jahrhundert.



12 Das deutsche Zollamt in den 1950er-Jahren.
 Quelle: Stadtarchiv Konstanz



13 Sulzbergerkarte 1834-1837 aus dem ThurGIS 2019

14 Siegfriedkarte 1870-1926 aus dem ThurGIS 2019



- 15 Der Bodanplatz (um 1950)
- 16 Zogelmannstraße mit Blick in die Huetlinstraße
- 17 Bodanstraße mit Bodanplatz
- 18 Kreuzlinger Str. Ecke Huetlinstraße

Quelle: Stadtarchiv
Konstanz

3 BETEILIGUNGSPROZESS

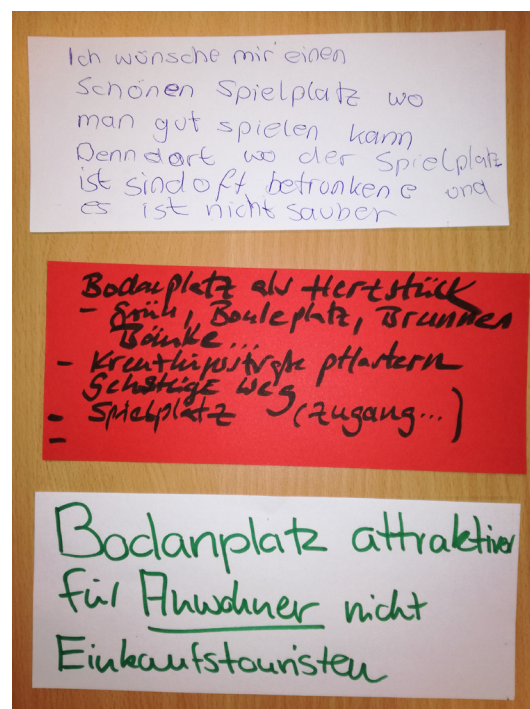
Die Vorbereitenden Untersuchungen für das Untersuchungsgebiet „Stadelhofen“ in Konstanz wurden von vielfältigen Beteiligungsformaten begleitet und bereichert. Im Zuge dessen erhielten alle Beteiligten und Interessierten die Gelegenheit, Stellung zu den von der Stadt Konstanz geplanten Sanierungsmaßnahmen und zu eigenen Sanierungsvorhaben zu beziehen, sowie Stärken, Schwächen und spezifische Themenstellungen für das VU-Gebiet zu benennen. Die Beteiligung im Rahmen des VU-Prozesses hat in allen Formaten vielfältige Anregungen und Hinweise ergeben, die in die vorliegenden Untersuchungen eingeflossen sind. Im Folgenden werden die einzelnen Beteiligungsformate näher beschrieben und die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst.

3.1 BÜRGERBETEILIGUNG

INFORMATIVE INFORMATIONS- UND DISKUSSIONSVERANSTALTUNG JANUAR 2019

Am 26. Januar 2019 hatten alle Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, während einer Informationsveranstaltung im Kinderhaus Heilige Dreifaltigkeit ihre Meinung zu äußern, sowie Prioritäten des künftigen Handelns im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen zu setzen. Die Veranstaltung wurde von der Bürgerinitiative Stadelhofen organisiert und die Stadtverwaltung als Referentin eingeladen - mithilfe der örtlichen Presse, durch Aushänge sowie mithilfe von Flyern wurde sie und alle weiteren Veranstaltungen beworben.

Neben dem direkten Gespräch mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung war es möglich, Anregungen, Ideen und Wünsche auf Karten zu formulieren und zu notieren.



Eine positive Rückmeldung erhielt insbesondere das Untersuchungsgebiet als überschaubares Wohn- und als Mischquartier. Negative Bewertungen wurden vor allem dem Bodanplatz, der Lärmbelästigung durch die Gastronomie und dem Spielplatz in der Kreuzlinger Straße gegeben. Insbesondere die Dominanz des ruhenden und fließenden Verkehrs wurde negativ bewertet.

Bürgerinitiative Stadelhofen
für ein attraktives & lebendiges
Stadelhofen

KONSTANZ
Die Stadt zum See



2018 hat der Konstanzer Gemeinderat beschlossen, eine Vorbereitende Untersuchung (VU) für den Stadtteil Stadelhofen durchführen zu lassen.

**DIE BÜRGERINITIATIVE
STADELHOFEN MÖCHTE SIE FÜR
SAMSTAG, DEN 26.01.2019,
UM 13:30 – 15:30 UHR**

in das **Kinderhaus Hl. Dreifaltigkeit**,
Stadelhofgasse 7 zu einer ersten,
informellen Informations- und Diskussions-
Veranstaltung mit Beteiligung der Stadt
Konstanz einladen.

20 Öffentlichkeitsarbeit:
Aushang zur öffentlichen
Veranstaltung im Januar
2019

BÜRGERVERANSTALTUNG MAI 2019

Im Rahmen der ersten offiziellen Bürgerveranstaltung am 15. Mai 2019 in der Kita ‚Arche‘, wurden neben einer Einführung in den Gesamtprozess, schwerpunktmäßig erste Projektideen vorgestellt und weiterentwickelt. In den Projektteil des vorliegenden Berichtes wurden die wesentlichen Aspekte der Veranstaltungshinweise mit eingearbeitet.

Rund 80 Bürger haben sich an diesem Abend über die Zukunft Stadelhofens Gedanken gemacht. Nach einem informativen Interview zwischen den Planern und der Stadt Konstanz konnten Vorschläge und Meinungen an drei Thementischen kundgetan werden.

21 Mai 2019: Rege Beteiligung bei der Bürgerveranstaltung



Die Themen der Tische waren:

- Bauen/Wohnen/Nahversorgung,
- öffentlicher Raum/Plätze/Freizeit/Grün
- Mobilität.

Zu den wichtigsten Forderungen gehörten:

- den Verkehr noch besser aus den Wohnstraßen zu halten
- den Bodanplatz und andere Plätze weiter zu entwickeln
- das Stadtviertel nur so sanft zu modernisieren, dass die Struktur der Läden und der Bewohner erhalten bleibt.

Besonders intensiv wurde über die Fragestellungen des Lieferverkehrs in Stadelhofen und über die Idee, in vielen Straßen nur Anwohnern das Durchfahren zu gestatten, konstruktiv beraten.

Bauen/Wohnen/Nahversorgung

Stadelhofen hat seinen eigenen Charakter, der unter anderem durch kleine Läden und Handwerksbetriebe geprägt ist, und der sollte erhalten bleiben, da sind sich die Anwohnerinnen und Anwohner einig. Mit der Nahversorgung zeigen sie sich weitgehend zufrieden. Manche fürchten, dass Sanierungen zu Preissprüngen bei den Mieten führen. Sie plädieren, die soziale Mischung im Quartier nicht zu zerschlagen.

öffentlicher Raum/Plätze/Freizeit/Grün

Der Spielplatz an der Kreuzlinger Straße sollte attraktiver und grüner werden, forderten Bürgerinnen und Bürger. Im Bodanplatz als Treffpunkt für die Quartiersbewohner sehen sie großes Potenzial. Dazu müsse der Platz aber anders gestaltet sein, und die Verkehrswege anders geregelt werden. Zur Bodanstraße sollte es nur mehr wenige Öffnungen geben, dafür viel Grün und öffentliche Sitzplätze. Die Straßen im Quartier, sollen nicht nur pro Forma zu Spielstraßen werden, sondern das Spielen dort tatsächlich wieder zulassen. Tatsächlich sei dies wegen des vielen Verkehrs kaum möglich.

22 Mai 2019: an drei Stationen wird diskutiert



Mobilität

Es ist das Thema, zu dem fast jede Besucherin und jeder Besucher Beiträge leistete. Obwohl schon heute der Großteil Stadelhofens verkehrsberuhigt oder Tempo-30-Zone ist, und obwohl das Kreuzlinger Tor für den Autoverkehr geschlossen ist, werden vor allem die vielen Schleichwegfahrer, die teilweise gegen alle Vorschriften durchs Quartier fahren, als Belastung wahrgenommen. Bürger schlagen für fast alle der kleineren Straßen im Quartier Vollsperrungen mit Pfosten oder Schranken vor, die sich nur von Anwohnern öffnen lassen. Der Knotenpunkt Emmishofer Straße und Schwedenschanze wird als besonders gefährlich wahrgenommen, unter anderem versperren viele Transporter, die die Geschäfte beliefern, die Sicht. Auch den Paketservice in der Hütelinstraße betrachten einige als Ärgernis, weil er viel Verkehr anzieht, und manche Paketkunden noch vor Ort die Lieferung öffnen und die Verpackungen auf der Straße liegen lassen. Die Post könne gern an dieser Stelle bleiben, aber der Paketservice gehöre ins Industriegebiet, so die Meinung aus der Bürgerschaft. In der Frage, ob die Kreuzlinger Straße Fußgängerzone werden, oder verkehrsberuhigte Sackgasse bleiben soll, gehen die Meinungen weit auseinander. Ein Bürger schlug vor, Stadelhofen zum Pilotprojekt für ein vorwiegend autofreies Quartier zu machen. Ein Bürger schlug eine Begehung vor, um beispielsweise durch bessere Beschilderungen sofort etwas für die Anwohner zu verbessern.

23 Mai 2019: rund 80 Personen sind zur Veranstaltung erschienen



Nach dem intensiven und direkten Gespräch wurden die Inhalte der drei Thematische kurz präsentiert und ein kleiner Ausblick für die nächsten Arbeitsschritte und die nächsten Monate gegeben. Neben einer Eigentümer-Befragung der Immobilienbesitzer gibt es immer die Möglichkeit Ideen und Anregung im Bauverwaltungsamt zu deponieren (siehe auch 3.3 Postkarten, S. 27). Im Herbst 2019 sollen erste Ergebnisse der Untersuchungen wiederum mit den Anwohnern diskutiert werden.

BÜRGERVERANSTALTUNG UND AUSSTELLUNG NOVEMBER 2019

Die zweite und abschließende Bürgerveranstaltung im Zuge des VU-Prozesses thematisierte die Leitziele, Handlungsfelder und Maßnahmen für Stadelhofen. Die Bürgerschaft wurde dazu eingeladen, am 28. November 2019 im Kinderhaus Hl. Dreifaltigkeit die aktuellen Zwischenergebnisse der Untersuchungen und die daraus entstandenen Maßnahmen und Projekte kritisch anhand von Maßnahmensteckbriefen zu begutachten.

Mit einführenden Worten wurde die Herangehensweise und die Struktur der Leitziele und Handlungsfelder erläutert. Die Handlungsfelder gliedern sich nach unterschiedlichen städtebaulichen Gesichtspunkten. „Wohnen und Versorgen“ widmet sich der nachhaltigen und zeitgemäßen Entwicklung von Stadelhofen als Wohnstandort mit Versorgungsfunktion. Der Erhalt des historischen Stadtbilds, die behut-



24 November 2019: Die ca. 70 Besucher informieren sich zu den Maßnahmen und Projekten und geben weitere Anmerkungen.

same Sanierung des Gebäudebestands und der Erhalt des urbanen Mischgebiets und seiner zahlreichen Angebote sind maßgebende Zielsetzungen. Das Handlungsfeld „Stadträume und Grün“ beleuchtet die öffentlichen Räume und Aufenthaltsorte im Stadtquartier und setzt auf eine qualitätvolle Gestaltung und Stärkung der Freiflächen und Platzflächen. Die freiräumliche Entwicklung muss immer unter Berücksichtigung barrierefreier Bedürfnisse und Ansprüche der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen passieren. Das Handlungsfeld „Mobilität im Quartier“ bringt einige neue Aspekte in die Verkehrsdiskussion ein. Die vielen Benutzergruppen und Nutzungsansprüche im Raum heißt es gerecht zu moderieren und die Mobilitätsangebote für die Bewohnerschaft aber auch für Gebietsfremde auszubauen. Mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen und Regelungen werden zusätzlich freiräumliche Qualitäten gestärkt.

Die VU sieht für den Betrachtungsbereich 20 Maßnahmen vor, wobei man zwischen konkreten und übergeordneten Maßnahmen unterscheidet. Ein Großteil wird sich mit konkreten Hochbaumaßnahmen bzw. Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Raums und der Mobilität beschäftigen. Die übergeordneten Maßnahmen sind strategischer Natur. Einzelne Projekte wurden aus den Ideen und Anmerkungen der vorherigen Bürgerveranstaltung weiterentwickelt.

Die rund 70 Besucher konnten im Rahmen einer Ausstellung alle Maßnahmen studieren, begutachten und prüfen. Das Planungsteam und die Vertreterinnen und Vertreter aus der Verwaltung standen während dieser Zeit für Fragen zur Verfügung. Zusätzlich wurden an jeden Besucher vier Klebepunkte ausgehändigt. So durften die Anwesenden während des selbstständigen Rundgangs mit den Klebepunkten die Projekte auswählen, die sie besonders wichtig für Stadelhofen halten. Diese Auswahl ist bereits der erste Schritt in die Priorisierung der Maßnahmen.

Eine abschließende Fragerunde zeigte den noch vorhandenen Diskussionsbedarf bei einzelnen Themen aus dem Bereich Verkehr, Wohnen und Infrastruktur. Die Idee eines gemeinsamen Spaziergangs zusammen mit der Bürgerschaft, dem Planungsteam und der Stadtverwaltung, wo Schlüsselstellen nochmals genau und mit Hinweisen aus der Bevölkerung unter die Lupe genommen werden können, wird für die Phase unmittelbar nach Abschluss der VU aufgegriffen.

3.2 EIGENTÜMERBEFRAGUNG

Um den Sanierungsbedarf der sich im Untersuchungsgebiet befindlichen Immobilien genauer einschätzen und darstellen zu können, wurde im Zuge der Bestandsaufnahme eine Eigentümerbefragung zum Sanierungsbedarf von Immobilien durchgeführt. Im Sommer 2019 hat die Stadt Konstanz insgesamt 740 Fragebögen an die Immobilieneigentümerinnen und -eigentümer verschickt, mit der Bitte, diese ausgefüllt zurückzusenden. Bis Ende September 2019 sind bei der Stadtverwaltung 204 verwertbare Fragebögen eingegangen – das entspricht einer Rücklaufquote von 27,6%. Für die Auswertung wurden die 204 Fragebögen durchgehend als Gesamtzahl zugrunde gelegt. In diesen sind sowohl Aussagen zu gesamten Gebäuden als auch zu Teileigentum (z.B. einer Wohnung) enthalten. Ca. 140 der 321 Hauptgebäude des Untersuchungsgebiets mit eingetragener Hausnummer wurden im Zuge der Befragung bewertet – das entspricht einem Anteil von ca. 45 %.

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Befragung sowie die daraus gezogenen Schlüsse dargelegt.

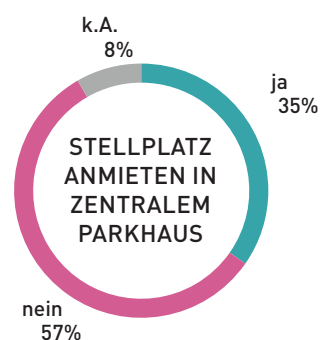
ALLGEMEINE STATISTISCHE ERHEBUNG

Wie zuvor angemerkt, waren die Adressaten der Eigentümerbefragung einerseits die Gesamteigentümerinnen und Gesamteigentümer der einzelnen Immobilien im Untersuchungsgebiet Stadelhofen sowie andererseits auch Teileigentümerinnen und Teileigentümer (etwa bei Eigentumswohnungen). Die Gesamtsumme an Teilnehmenden mit gültigem, bei der Stadt Konstanz eingelangtem Fragebogen setzt sich zu rund 56% (114) aus Teileigentümerinnen und Teileigentümern zusammen und zu rund 44% (90) aus Eigentümerinnen und Eigentümern der jeweils gesamten Immobilie. Mit einem Wert von rund 63,5% konnte für eine deutliche Mehrheit dieser Gebäude im Untersuchungsgebiet eine Mischnutzung festgestellt werden. Eine alleinige Wohnnutzung besteht bei rund 33%. Die restlichen Prozent verteilen sich auf gewerbliche Nutzung, Einzelhandel, Dienstleistungsnutzung, Ferienwohnungen sowie Leerstand. Anhand dieser Befragungsergebnisse kann Stadelhofen als klassisches städtisches Mischgebiet mit überwiegender Wohnnutzung und zahlreichen gewerblich oder anderweitig genutzten Teilflächen (etwa in den Erdgeschoßzonen) beschrieben werden.

ERHEBUNG ZUR PKW- UND FAHRRADINFRASTRUKTUR AN DER IMMOBILIE

Im Zuge der Eigentümerbefragung wurden spezielle Fragen zum Themenfeld der lokalen Verkehrsmittelinfrastruktur an der Immobilie der jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümer gestellt. Die Frage nach der Stellplatzverfügbarkeit für PKWs und Fahrräder im jeweiligen Gebäude bzw. auf dessen Grundstück ergab hierbei kein klares Bild. PKW-Stellplätze, Carports und/oder Garagen einerseits sowie Fahrradabstellplätze, Fahrradkeller und/oder Fahrradbügel sind von Immobilie zu Immobilie in unterschiedlicher Anzahl und Ausführung vorhanden.

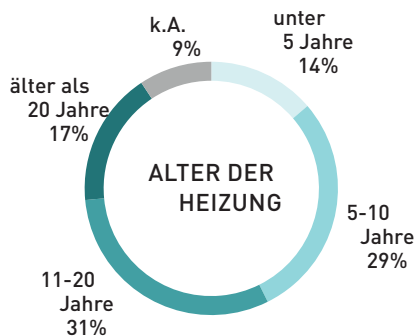
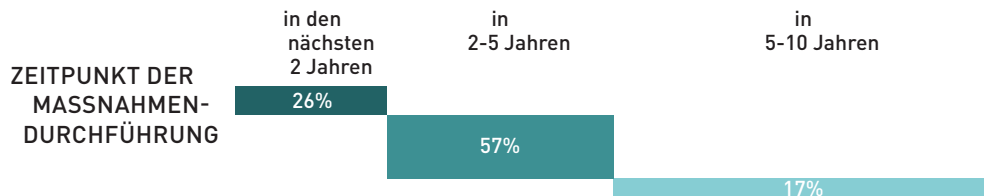
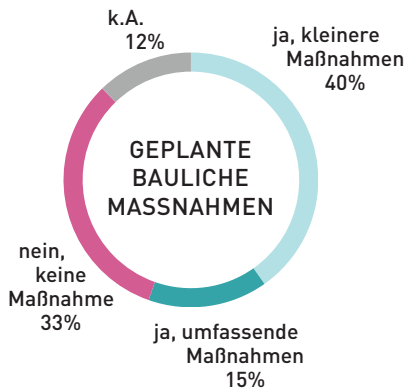
Im Sinne eines gesamtheitlichen Blickes auf die lokale Mobilität im Untersuchungsgebiet wurde der Thematik der PKW-Stellplätze in der Befragung besonderer Raum geboten, um mögliche Planungsansätze für die Zukunft auszuloten. Hierbei sei die Frage nach einem hypothetischen zentralen Parkhaus und der Bereitschaft der Eigentümer, dort gegebenenfalls einen Stellplatz anzumieten, erwähnt. Bei diesem Szenario können sich der Befragung zufolge rund 35% eine Anmietung vorstellen. Rund 57% verneinen dies. Die restlichen 8% wollten keine Angabe machen oder würden eine Entscheidung für bzw. gegen einen solchen Mietstellplatz beispielsweise von den Kosten abhängig machen.



Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Fragestellung zum zentralen Parkhaus nur die Eigentümerinnen und Eigentümer und nicht ggf. Mieterinnen und Mieter der Liegenschaften antworten konnten. Eine Abweichung des Ergebnisses ist daher möglich und denkbar.

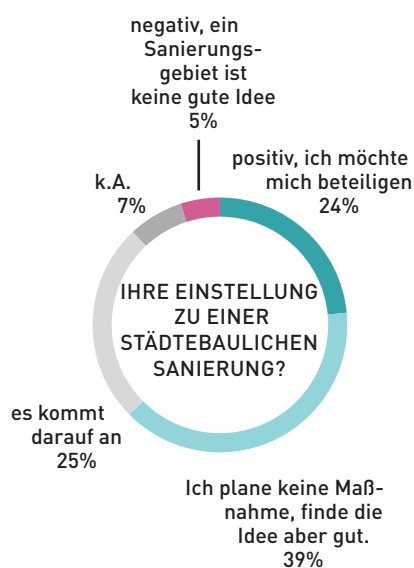
ERHEBUNG ZUR GEBÄUDEBEHEIZUNG UND ZUM BAULICHEN GEBÄUDEZUSTAND

Die Eigentümerinnen und Eigentümer in Stadelhofen wurden in weiterer Folge zu baulichen Sanierungsmaßnahmen befragt. Unter allen eingegangenen, gültigen Rückmeldungen geben rund 40% der Befragten an, kleinere Sanierungsmaßnahmen zu planen. Rund 15% planen darüber hinaus umfassende Maßnahmen an ihrer Immobilie bzw. ihrem Teileigentum. Rund 33% dagegen planen aktuell keine Sanierungsmaßnahmen. Den Eigentümerinnen und Eigentümern wurde hierbei zusätzlich eine Liste an denkbaren baulichen Maßnahmen vorgelegt, aus der die jeweils primär angedachte(n) Maßnahme(n) ausgewählt werden konnten. In der Befragung wurde weiters der Zeithorizont vorgesehener Maßnahmen thematisiert. Eine Mehrheit von rund 57% (64) jener Befragten, die Maßnahmen vorsehen, möchte diese in 2-5 Jahren in Angriff nehmen. Auf Basis dieser Zahlen ergibt sich einerseits eine Mehrheit, die Sanierungsmaßnahmen prinzipiell andenkt bzw. wünscht sowie andererseits eine noch deutlichere Mehrheit, die jene Maßnahmen zeitnah umsetzen möchte.



In Hinblick auf die Ermittlung konkreter Sanierungsbedürfnisse und -potenziale in Stadelhofen wurden in der Eigentümerbefragung mehrere Fragen zu den Themenfeldern Gebäudebeheizung sowie baulicher Gebäudezustand gestellt. Rund 72% der erfassten Gebäude werden mit einer Gasheizung beheizt, rund 12% mit einer Ölheizung, die restlichen Prozentpunkte verteilen sich auf sonstige Heizformen sowie Kombinationen verschiedener Anlagen. Als relevante Zusatzinformation erscheint hierbei das Alter der jeweiligen Heizungsanlage. Rund 14% der erfassten Heizungsanlagen sind seit weniger als 5 Jahren in Betrieb, rund 29% zwischen 5-10 Jahren, rund 31% zwischen 11-20 Jahren und rund 17% seit mehr als 20 Jahren. 9% der Befragten machten keine Angabe.

Betreffend der konkreten Art notwendiger bzw. in Betracht zu ziehender Sanierungsmaßnahmen an ihrer Immobilie wurde den Befragten eine Liste an möglichen Maßnahmen vorgelegt, aus der ein oder mehrere ausgewählt werden sollten. Hierbei waren die beiden Kategorien „Erneuerung Putz/Anstrich“ sowie „Sanierung (historische) Fassade“ mit insgesamt rund 35% unter den am häufigsten gewählten Maßnahmen.



ERHEBUNG BEZÜGLICH DER EINSTELLUNG ZUM SANIERUNGSGEBIET

Für die weitere Vorgehensweise betreffend eines Sanierungsgebietes Stadelhofen ist die Akzeptanz eines solchen Gebietes bei den betroffenen Anrainern und Eigentümern ein zentraler Aspekt. Dementsprechend wurde in der Befragung die prinzipielle Einstellung zum Sanierungsgebiet erfasst. Eine derartige Fragestellung lässt zudem gewisse Rückschlüsse auf die Bereitschaft zur tatsächlichen Umsetzung der von den Eigentümerinnen und Eigentümern geplanten Sanierungsmaßnahmen zu. Die Frage „Wie sind Sie der städtebaulichen Sanierung gegenüber eingestellt?“ beantworteten demnach rund 24% mit der Auswahlmöglichkeit „positiv, ich möchte mich beteiligen“. Rund 39% wählten „Ich plane keine Maßnahme, finde die Idee aber gut“. Unter den Unentschlossenen wählten rund 25% die Antwort „ich habe noch keine

Ahnung, es kommt darauf an“, welche eine potenzielle Offenheit und Akzeptanz gegenüber der städtebaulichen Sanierung bei entsprechender Informationsgrundlage signalisiert. Rund 7% dagegen machten gar keine Angabe. Nur rund 5% der Befragten stehen einem Sanierungsgebiet von vornherein negativ gegenüber und meinen, es sei keine gute Idee. Somit ergibt sich wiederum eine deutliche Mehrheit zugunsten eines Sanierungsgebietes, wenngleich die relative Mehrheit aktuell noch keine konkreten Maßnahmen geplant hat.

3.3 POSTKARTEN

Mithilfe von Postkarten wurde zu Beginn des VU-Prozesses eine Öffentlichkeitskampagne organisiert. Die Postkarten lagen bei der ersten offiziellen Bürgerversammlung im Mai 2019 aus. Auf diesem Wege wurden auch Anwohnerinnen und Anwohner angesprochen, die keine Zeit hatten teilzunehmen oder nicht in ein direktes Gespräch bei der Veranstaltung eingestiegen sind. Die Postkarte konnte vor Ort ausgefüllt, aber auch mitgenommen, weitergereicht und im Nachhinein bei der Stadt abgegeben werden - auch eine digitale Übermittlung war möglich. Die Postkarten waren letztlich eine Flyer-Kampagne vor der ersten Bürgerversammlung. Sie trugen Erläuterungen zum Verfahren und die Kontaktdaten zu den Planern und Verantwortlichen der Verwaltung.

25 Postkarte / Flyer zur Bürgerversammlung am 15.05.2019



3.4 TÖB-BETEILIGUNG

Vom 09.04.2020 bis 15.05.2020 fand die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf der VU (Stand April 2020) statt. Es haben sich dabei keine grundsätzlichen Einwände gegen den Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen oder die darin beschriebenen Sanierungsziele ergeben. Von den 23 angeschriebenen öffentlichen Aufgabenträgern haben sich 14 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange geäußert.

Im Folgenden werden alle Stellungnahmen in tabellarischer und zusammengefasster Form beschrieben und die gegebenenfalls erfolgte inhaltliche Einarbeitung in den VU-Bericht dargestellt. Ausgenommen sind redaktionelle Hinweise, die in den VU-Bericht übernommen wurden.

TRÄGER	RÜCKMELDUNG	ANMERKUNGEN	WEITERGABE BZW. VERWENDUNG IN DER VU	EMPFEHLUNG FÜR DEN STADTRAT
Bund für Umwelt- und Naturschutz e. V.	13.05.2020	keine Einwände mit Hinweis auf: Stadtgrün (Bäume, Fassadenbegrünung) und Umwandlung von Autoparkplätzen zu Fahrradstellplätzen wichtig	Mitteilung an die Stadt Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen	Kenntnisnahme und Zustimmung
Deutsche Telekom, Technik GmbH	14.04.2020	keine Einwände mit Hinweis auf: Kabellagen lt. Lagepläne	Mitteilung an die Stadt Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen	Kenntnisnahme und Zustimmung
Einzelhandelsverband e.V. Südbaden, Geschäftsstelle Konstanz	11.05.2020	keine Einwände mit Hinweis auf: Geplante Maßnahmen in Stadelhofen sind nicht oberste Priorität für Konstanz, Parkhaus Döbele wird als wichtig aufgefasst	Mitteilung an die Stadt Priorisierung bei der Umsetzung von Projekten wird stattfinden	Kenntnisnahme
Handwerkskammer Konstanz, Starter-Center und Standortförderung	14.05.2020	keine Einwände mit Hinweis auf: 59 Handwerksbetriebe im Gebiet; Zu berücksichtigen ist, dass durch das Konzept zum Wirtschaftsverkehr keine Beeinträchtigung der Betriebsabläufe entstehen. weitere Verfahrensbeteiligung gewünscht.	Mitteilung an die Stadt Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen	Kenntnisnahme und Zustimmung
Landratsamt Konstanz, Amt für Baurecht und Umwelt	05.05.2020	keine Einwände mit Hinweis auf: Empfehlung bei Überschreitung von Lärmgrenzwerten (Bodanstraße, Wiesenstraße) Schallschutzfenster einbauen; Berücksichtigung von artenschutzrechtlichen Belangen bei der Sanierung; Prüfung ob im öffentlichen Bereich mehr Bäume gepflanzt werden können; Laut Hochwassergefahrenkarte liegt der östliche Bereich im Extremhochwasser des Bodensees und demnach in einem Risikogebiet. Gleiches gilt auch für über das HQ100 hinausgehende Überflutungen des Grenzbachs -> Der Schutz von Leben und Gesundheit und die Vermeidung erheblicher Sachschäden ist zu berücksichtigen.	Mitteilung an die Stadt Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen	Kenntnisnahme und Zustimmung
Marketing und Tourismus Konstanz GmbH	18.05.2020	keine Einwände mit Hinweis auf: Berücksichtigung der Erreichbarkeit des Hotels Constantia mit dem PKW; Aufenthaltsqualität verbessern / Grünflächen etablieren - Patenschaften forcieren; ggf. Spielstrassen errichten	Mitteilung an die Stadt Berücksichtigung bei Umsetzung der Maßnahmen	Kenntnisnahme und Zustimmung
Netze BW GmbH	11.05.2020	keine Einwände	Mitteilung an die Stadt	Kenntnisnahme

TRÄGER	RÜCKMELDUNG	ANMERKUNGEN	WEITERGABE BZW. VERWENDUNG IN DER VU	EMPFEHLUNG FÜR DEN STADTRAT
Polizeidirektion Konstanz, Führungs- und Einsatzstab	15.04.2020	keine Einwände mit Hinweis auf: Planungen zu Verkehr und Stellplätzen (Geschwindigkeit Kreuzlinger Straße, Erreichbarkeiten im Quartier / Parken, Verkehrsabwicklung rund um das Einkaufszentrum)	Mitteilung an die Stadt Berücksichtigung bei Umsetzung der Maßnahmen	Kenntnisnahme
Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege	12.05.2020	keine Einwände mit Hinweis auf: Ein großer Teil des geplanten Sanierungsgebietes liegt im Bereich der Altstadt Konstanz, die seit 1982 mit einer Satzung gemäß §19 DSchG als Gesamtanlage ausgewiesen ist. Planungen bzw. Maßnahmen, die die Kulturdenkmale betreffen, sind möglichst frühzeitig mit den Denkmalbehörden abzustimmen. Durch die hohe Wertigkeit des historischen Stadtkerns Konstanz halten wir Vorgespräche zur Abstimmung der Sanierungsmaßnahme mit dem Landesamt für Denkmalpflege für sinnvoll.	Mitteilung an die Stadt Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen Übernahme gemäß Vorschlag	Kenntnisnahme und Zustimmung
Regierungspräsidium Freiburg, Ref. 21 Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz	12.05.2020	keine Einwände mit Hinweis auf: MN „Entwicklungsbereich Südlich Lago“ - falls für die Fläche eine gemischte oder gewerbliche Nutzung vorgesehen ist, bedarf es einer Änderung des FNP	Mitteilung an die Stadt Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen	Kenntnisnahme und Zustimmung
Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	11.05.2020	keine Einwände mit Hinweis auf: Geotechnik: Hasenweiler-Becken-sedimenten (quartäre Lockergesteinsablagerungen) vorhanden, kann zu bautechnischen Erschwernissen führen	Mitteilung an die Stadt Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen	Kenntnisnahme und Zustimmung
Stadtwerke Konstanz GmbH, Betriebsbüro Energienetze	13.05.2020	keine Einwände mit Hinweis auf: Netzausbau wegen Ausbau der Elektromobilität im Quartier und Netzausbau wegen Energiewende (erneuerbare Energien) nicht absehbar. Trafostation Falkengasse, Grundstück nicht im Eigentum der SWK und Eigentümr hat Bauabsichten für sein Grundstück	Mitteilung an die Stadt Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen	Kenntnisnahme und Zustimmung
von Wessenbergsche Vermächtnisstiftung, Spitalstiftung Konstanz	13.05.2020	keine Einwände mit Hinweis auf: Garten des Gebäudes Schwedenschanze 10 (von Wessenbergsche Vermächtnisstiftung) soll weiter wie bisher eine „öffentliche“ Nutzung erfahren.	Mitteilung an die Stadt Berücksichtigung bei zukünftigen Planungen	Kenntnisnahme und Zustimmung
Stadt Kreuzlingen, Bauverwaltung	07.05.2020	keine Einwände	Mitteilung an die Stadt	Kenntnisnahme und Zustimmung

4 BESTANDSAUFNAHME

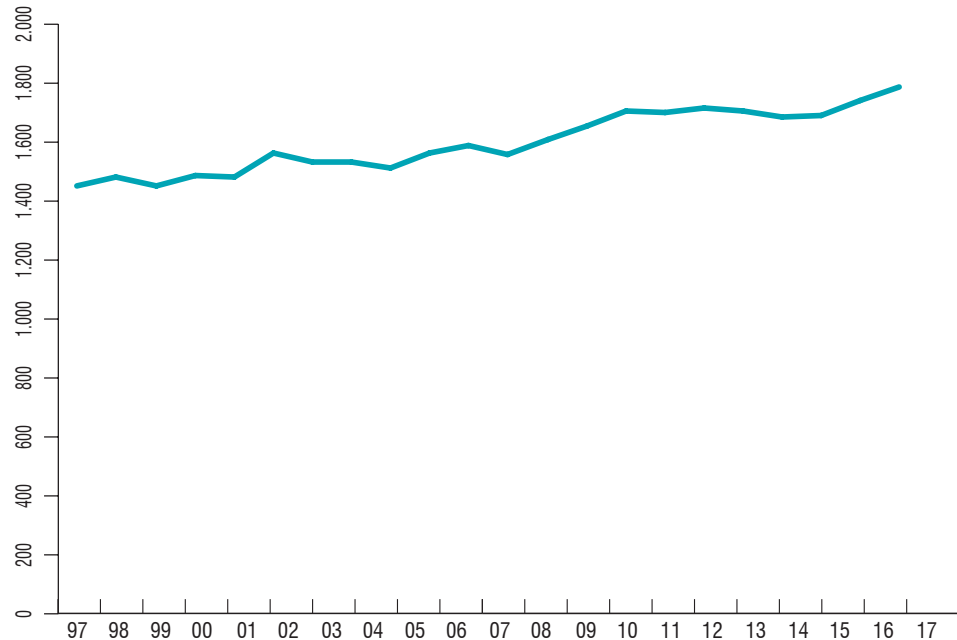
4.1 DEMOGRAFIE UND SOZIALSTRUKTUR

DATENGRUNDLAGE

Die Analyse der demographischen Entwicklung und Sozialstruktur basiert auf der Datengrundlage der eigenen Einwohnerfortschreibung der Stadt Konstanz. Für das Sanierungsgebiet Stadelhofen liegen größtenteils Daten und statistischen Blöcke für Teilbereiche vor. In manchen Fällen (z.B. Bevölkerungsvorausberechnung) kann das Untersuchungsgebiet nur auf Datengrundlage für das Gesamt-Stadtgebiet analysiert und bewertet werden.

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

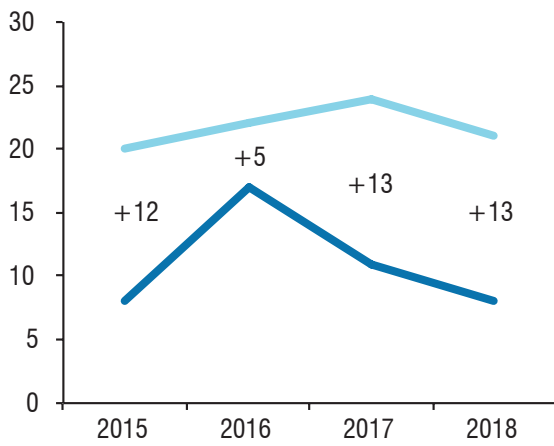
Die Bevölkerungszahl Stadelhofens hat in der Langzeitbetrachtung eine positive Entwicklung genommen. Die Bevölkerung steigt seit den 90er Jahren kontinuierlich an. Im Untersuchungsgebiet wohnten im Jahr 2018 1.787 Personen (davon 27 mit Nebenwohnsitz). Die untenstehende Grafik zeigt die Bevölkerungsentwicklung in der Betrachtung von 1997 bis heute.



26 Bevölkerungsentwicklung Stadelhofens von 1997 bis 2018
Quelle: Stadt Konstanz, 2019

NATÜRLICHE ENTWICKLUNG UND WANDERUNGSENTWICKLUNG

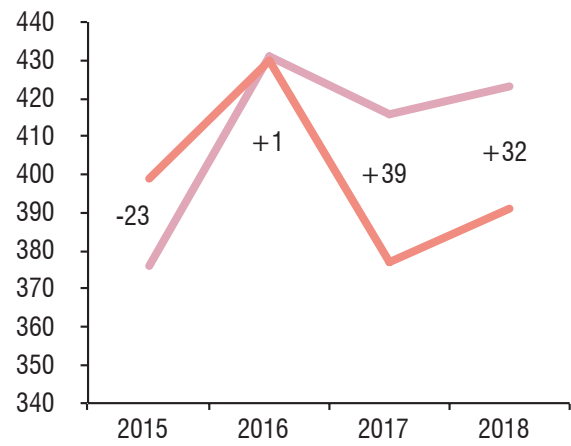
Die Bevölkerungsentwicklung ergibt sich aus den Komponenten „Geburten“ und „Sterbefälle“ (natürliche Bevölkerungsentwicklung) sowie „Zuzug“ und „Wegzug“ (Wanderungsentwicklung). Die Differenz zwischen Geburten und Sterbefällen ergibt den Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung; die Differenz aus Zu- und Fortzügen ergibt das Wanderungssaldo. Die Aufrechnung beider Saldi ergibt das Gesamtsaldo, das – in Übereinstimmung mit der positiven Einwohnerentwicklung – bis auf 2015 (-11) immer positiv ausgefallen ist.



— Geburten
— Sterbefälle

29 Natürliche Bevölkerungsentwicklung Stadelhofen

Quelle: Stadt Konstanz, 2019



— Zuzüge
— Wegzüge

28 Wanderungen Stadelhofen (innen + außen)

Quelle: Stadt Konstanz, 2019

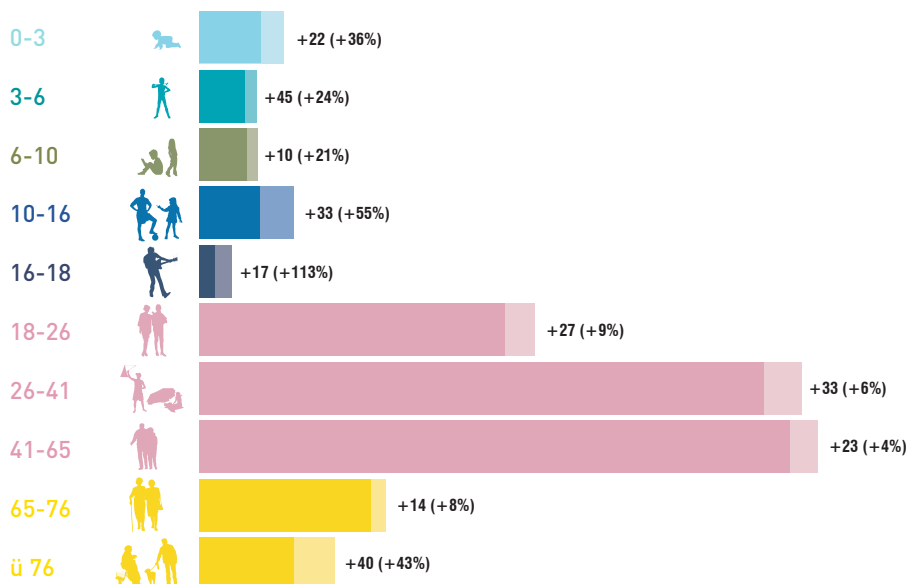
Die beiden Grafiken zeigen darüber hinaus, dass das Bevölkerungswachstum der letzten Jahre durch einen erheblichen Zuwachs an Zugezogenen erzielt werden konnte.

BEVÖLKERUNGSPROGNOSE

Für die Zukunft geht die Prognose von einer positiven Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Konstanz aus. Bis zum Jahr 2035 wird die Bevölkerung im höchsten Szenario von 85.476 Personen (2016) auf 98.520 Personen ansteigen. Ein weiteres Szenario berechnet die Bevölkerung 2030 auf 93.284. Die Vorausberechnung ist als Modellrechnung zu verstehen, die die demographische Entwicklung unter bestimmten Annahmen zu den Geburten, Sterbefällen und Wanderungen in die Zukunft fortschreibt. Die Annahmen beruhen überwiegend auf einer Analyse der bisherigen Verläufe dieser Parameter.

ENTWICKLUNG DER ALTERSSTRUKTUR

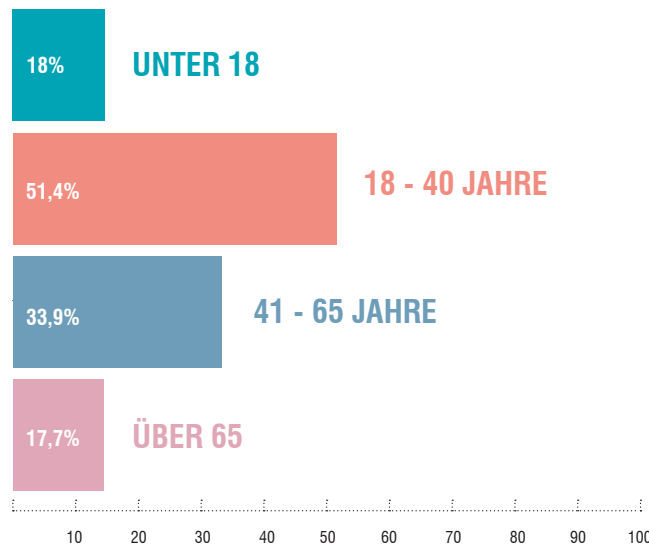
Der generelle Trend des demografischen Wandels mit einer Abnahme des Anteils der jüngeren Bevölkerungsgruppen zugunsten eines wachsenden Anteils älterer Bevölkerungsgruppen ist in Stadelhofen nicht eindeutig erkennbar.



27 Wohnbevölkerung nach Altersklassen von 2007 bis 2018, Quelle: Stadt Konstanz, 2019

Die steigende Bevölkerungszahl führt dazu, dass sich keine Altersgruppe verkleinert, jedoch wachsen die einzelnen Altersgruppen unterschiedlich stark. Die Gruppe der 16- bis 18-Jährigen ist um 113% im Vergleich zum Jahr 2007 angewachsen, während die anderen Altersgruppen wesentlich weniger anwachsen.

30 Verteilung der Altersgruppen innerhalb der Bevölkerung in Stadelhofen 2018; insgesamt 1.787 Einwohner; Quelle: Stadt Konstanz, 2019



Alte und junge Bevölkerung halten sich die Waage - die meisten Personen sind zwischen 18 und 65 Jahren. Ein Teil der erwerbstätigen Personen (40-65 Jährige) wird in den kommenden 20 Jahren in das Pensionsalter eintreten und dieses Bild stark verändern. So wird Stadelhofen dann von einer Veralterung der Bevölkerung betroffen sein, wenn auch nicht so stark wie bei vielen anderen Gemeinden und Stadtteilen.

SOZIALSTRUKTUR

Die Sozialstruktur gibt Aufschlüsse über Bevölkerungsgruppen, die gerade diesen Stadtteil bewohnen und prägen. Hinweise auf die Sozialstruktur in Stadelhofen kann wiederum die Statistik der Arbeitslosenzahlen oder auch der Anteil an Bewohnern mit Migrationshintergrund geben. Die Altstadt, die als Größe erfassbar ist, weist gegenüber der Gesamtstadt einen leicht höheren Anteil an Arbeitslosen (SGB II und SGB III) auf (2,8% / 2,4%) und liegt mit der Kaufkraft etwas unter dem Niveau der Gesamtstadt (99,6% / 100%). Damit sind kaum Abweichungen sichtbar, die eine besondere oder gar prekäre Situation für den Stadtteil belegen würden. Der Anteil an Bürgern mit ausländischem Pass (EU-Bürger, Nicht-EU-Bürger) liegt in Stadelhofen mit 22% (2019) höher als in der Gesamtstadt mit 16% (2019). Es ist zudem leichte Steigerung in den vergangenen Jahren festzustellen (20%, 2012; 21%, 2018) (Quelle: Datengrundlage der Stadt Konstanz, Konstanzer Stadtteilprofile 2019). Daraus lassen sich ggf. Erwartungen an das Umfeld, an der Sprache in Bildungseinrichtungen, an die kulturelle Vielfalt etc. ableiten. Für Stadelhofen ist angesichts des immer noch kleinen prozentualen Unterschieds keine Entmischung der Bevölkerung zu erwarten. Als Universitäts- und Grenzstadt ist Konstanz als Wohn- und Lebensort mit internationalem Bewusstsein eingeübt. Die Stadt ist überdies mit zahlreichen Integrationsprojekten engagiert.

Grundlage: Konstanzer Stadtteilprofile 2019 - Statistik-Bericht 5-2019, Stadt Konstanz

WOHNUNGSBESTAND UND WOHNUNGSBEDARF

In Kapitel 4.8 wird die Nutzungsverteilung in Stadelhofen mit ca. 1.000 Wohnungen detaillierter ausgeführt. Dabei fällt auf, dass die Anzahl der Wohnhaushalte steigt, was mit der steigenden Bevölkerungszahl korreliert und auch mit der Tendenz zu Single-Haushalten. Es wird abgeleitet, dass daraus und aus der geringer werdenden Haushaltsgröße sich tendenziell ein steigender Wohnflächenbedarf pro Person bei geringerem Bedarf an Quadratmeter je Wohneinheit ergibt. In Stadelhofen wird ein großer Anteil an 3-4 -Zimmer-Wohnungen beschrieben.

Das Handlungsprogramm Wohnen (2014/aktualisiert 2018) benennt u.a. einen „Verbesserungsbedarf vor allem hinsichtlich der Wohnsituation für junge Familien, für Studierende, aber auch für ältere Menschen“. Das Handlungsprogramm bildet unter dem Motto „Wohnen für Alle“ den Rahmen für die wohnungspolitischen Ziele und Maßnahmen der Stadt Konstanz. Ziel ist es (basierend auf einer Wohnungsbedarfsprognose des Instituts empirica) im Zeitraum 2016 bis 2035 insgesamt 7.900 Wohnungen zu bauen.

Das Wohnbauprogramm thematisiert als Neubaubereiche auch das Döbele-Gelände. Damit ist Stadelhofen in diese Wohn-Neubaustrategie der Stadt eingebunden. Ebenso wichtig ist jedoch für Stadelhofen die Anpassung des Wohnungsbestandes an den heutigen Bedarf.

Stadelhofen hat mit seiner kleinteiligen Grundstücksstruktur von jeher eine vielfältige Eigentümerstruktur auf Parzellen, die größtenteils als Wohnhaus mit Garten funktionieren. Die hohe Lebensqualität dieser Mischung wird im Kapitel 4.3. zur städtebaulichen Struktur unterstrichen.

Der Stadtteil ist ein traditionelles Wohnquartier und hat sich jüngst mit einzelnen Neubauprojekten dahingehend weiter profiliert. Wichtig ist im Sinn eines Sanierungsgebietes die Qualität des Wohnens zu sichern und zu verbessern. Dies ist auch in den Sanierungszielen (Kap. 5.1 ‚Wohnen und Versorgen‘) verankert. Somit kann man in Stadelhofen auch im und mit dem Bestand die Ziele des Handlungsprogramm Wohnen der Stadt Konstanz stützen. Das Handlungsprogramm berücksichtigt ‚Bestandsentwicklungen‘ von 1.440 Wohneinheiten, was 18% der zu realisierenden 7.900 Wohneinheiten bis 2035 betrifft.

Der Wohnbedarf in Stadelhofen lässt sich von der Gesamtstadt nicht trennen. Die Wohnbedarfsprognose der empirica AG benennt u.a. zwei Kernthesen für eine Wohnbedarfsentwicklung in Konstanz:

- Die Zukunft von Konstanz ist mehr als studentisch, alt und reich!
- Konstanz will familienfreundlich sein!

Das hat auch für Stadelhofen zu gelten, das sich infrastrukturell auf alle Alters- und Gesellschaftsgruppen einstellen soll. Das soll diese VU in den zu integrierenden Bereichen formulieren. Insbesondere um der Suburbanisierung der Stadt Einhalt zu gebieten, sind attraktive Wohnangebote auch in der Altstadt wichtig. Ebenso ist die gesellschaftliche Mischung in Stadelhofen Anlass genug, um diese Mischung nicht zu gefährden.



31 Handlungsprogramm Wohnen Quelle: Stadt Konstanz



- 32 Typische Mischnutzung eines Wohn- und Geschäftshauses am Bodanplatz, einschließlich Leerstand

STADELHOFEN · WOHNQUARTIER DER ZUKUNFT

Mit dem Begriff eines ‚Wohnquartiers der Zukunft‘ werden auch in Konstanz neue Quartiere entwickelt, z.B. die Christiani-Wiesen oder das Hafner-Quartier in Wollmatingen. Der Anspruch, der an Neubauquartiere geknüpft wird, ist hoch. Er erstreckt sich auf neue gemeinschaftliche Lebensweisen und Investitionsmodelle, auf neuartige Bauweisen, energetische und mobile Innovation und ökologische Einbindung. Ein Altstadtquartier kann in vielen Kriterien einem solchen Idealzustand nicht nahe kommen. Dennoch ist es als Wohnstandort genauso gefordert, sich um modellhafte Eigenschaften zu bemühen, die letztlich über die Anziehungskraft und Bleibequalität entscheiden.

Deshalb sei in der VU vorgeschlagen, auch auf ein bestehendes Wohnquartier, welches Stadelhofen innerhalb der Altstadt am ehesten repräsentiert, einen Modellcharakter anzuwenden, der sich auf die Zusammensetzung und auf das Zusammenleben der Stadelhofener Bewohner positiv auswirkt. Dies zu erreichen wird z.B. in einem Prozess möglich sein, der sich am Wohnbauprogramm aber auch am Klimaschutzkonzept orientiert. Diese Arbeitsrichtung hat die vorliegende VU in den Maßnahmen übersetzt.

4.2 EINZELHANDEL

Der Einzelhandel spielt für Stadelhofen eine wichtige Rolle für die Untersuchungen, nicht nur weil der Einkaufsbereich entlang der Bodanstraße und das Einkaufszentrum im VU-Gebiet liegen. Der Stadtteil gehört zum zentralen Versorgungsbereich der Kernstadt (siehe EHK 2015). Dies zeigt auch die Verteilung von Einzelhandelsnutzungen, wie sie im Plan (Abb. 33) dargestellt ist, wovon hauptsächlich das Einkaufszentrum mit seinen Geschäften beiträgt. Gleichwohl verfügt Stadelhofen über verteilte kleine und kettenunabhängige Geschäfte. Der Plan (Abb. 33) stellt alle im Rahmen des VU-Prozesses erhobenen Nutzungen im Erdgeschoss dar, die die Bodanstraße, die Hütlinstraße und die Kreuzlinger Straße prägen.

Zum Kerneinzugsgebiet von Konstanz als Einzelhandelsstandort gehören nicht nur die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt selbst, sondern auch viele Tagestouristen aus angrenzenden Regionen und Ländern. Eindeutiges Gewicht liegt dabei bei den Einkaufsbesuchern aus der Schweiz. Preisunterschiede zwischen den Ländern führen seit Jahren dazu, dass der Einkauf für einige Produktgruppen in Deutschland attraktiv ist. Dieser Umstand, der noch vor 20-30 Jahren umgekehrt der Fall war, prägt und stabilisiert die Angebotsstruktur im deutschen Einzelhandel und begründet eine Kundenfrequenz, die sich nicht zuletzt in begleitenden Auswirkungen (z.B. Nutzung von Dienstleistungen und Gastronomie, Verkehrsaufkommen, Stellplatzbedarf) niederschlägt. Außerdem gibt es ein Kundenpotential durch Übernachtungsgäste.

AUS DEM EINZELHANDELSKONZEPT 2015

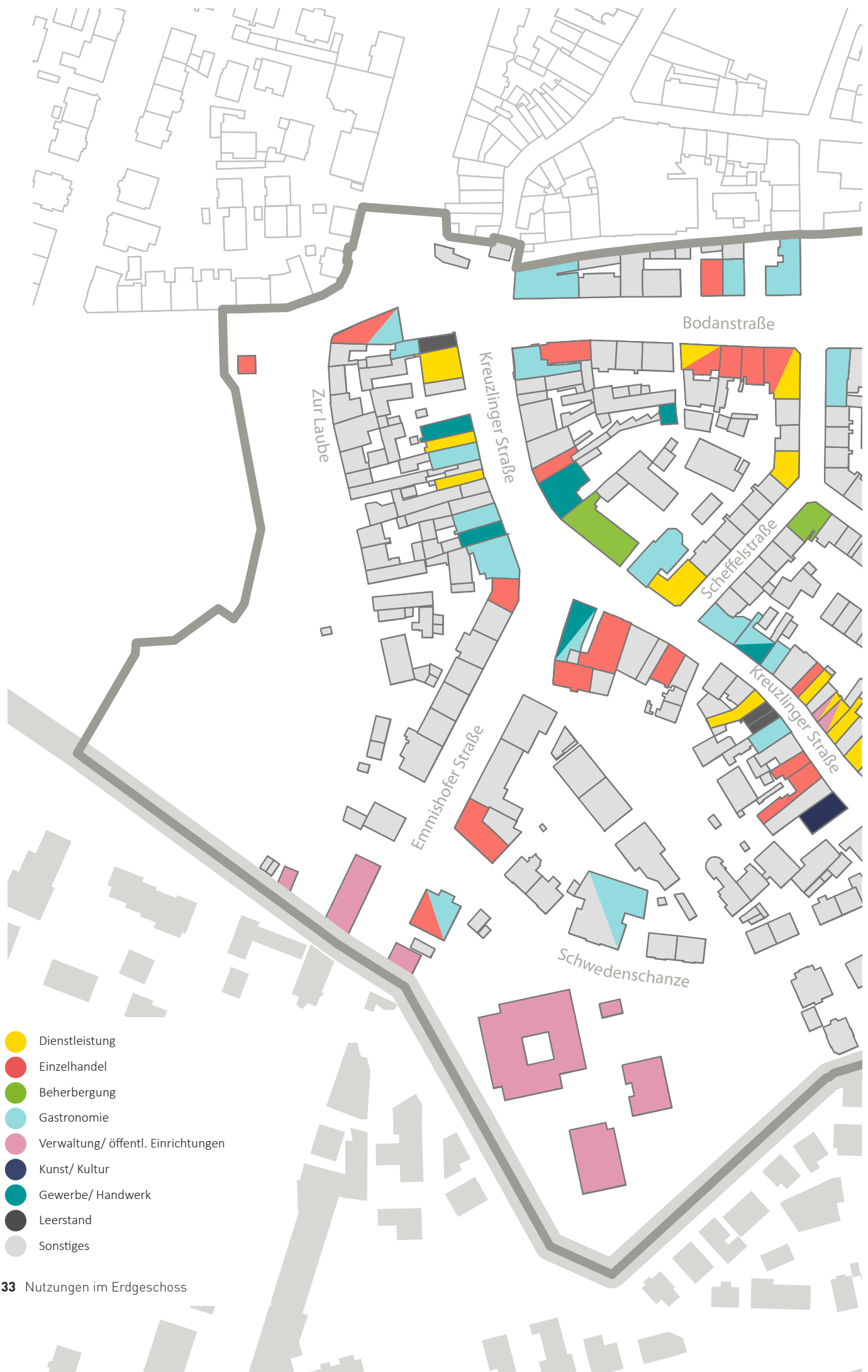
Für die Stadt Konstanz liegt aus dem Jahr 2015 (redaktionell überarbeitet Juli 2018) ein Einzelhandelskonzept vor, dessen Aussagen in dieser VU zusammengefasst oder zitiert werden.

Seit der letzten Einzelhandelsuntersuchung im Jahr 2005 hat sich die Gesamtverkaufsfläche in Konstanz um 8% erhöht, die Anzahl der Betriebe ist allerdings gleich geblieben. Diese haben eine Gesamtumsatzleistung von ca. 677 Mio. € und 163.575 m² Verkaufsfläche. In der Altstadt (zu der Stadelhofen im Einzelhandelskonzept gerechnet wird) gibt es 496 Betriebe mit 78.775 m² Verkaufsfläche.

PERSPEKTIVE DES ZENTRALEN VERSORGUNGSBEREICH INNENSTADT (LAUT EHK 2015)

Der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt in Konstanz sollte keine wesentliche räumliche Ausdehnung erfahren. Vielmehr sollte weiterhin versucht werden, räumliche Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der bestehenden Abgrenzung zu aktivieren:

- Empfohlen wird eine Nachverdichtung und städtebauliche Aufwertung im Bereich südlich der Bodanstraße.
- Mit Umbau des Bahnhofsbereiches können hier künftig Möglichkeiten zur Unterbringung zusätzlicher Verkaufsflächen entstehen.
- Durch Umbau der momentan bereits als Parkplatz genutzten Brachfläche Döbele, soll ein ausreichendes Parkplatangebot geschaffen werden.
- Der Sankt-Stephan-Platz sollte städtebaulich entwickelt und gestaltet werden. Der Wochenmarkt sollte gestärkt werden.
- Die Multifunktionalität der Konstanzer Innenstadt sollte erhalten und gestärkt werden.
- Im Sinne einer stabilen Innenstadtentwicklung sollte eine stärkere Ausrichtung auf die Zielgruppe „eigene Bevölkerung“ stattfinden.





Die VU wird diese Empfehlungen kritisch prüfen. Dies betrifft:

- die Optionen einer Nachverdichtung, die in Stadelhofen als einem Teil der Altstadt allenfalls punktuell möglich ist, jedoch keine entscheidende Option sein kann
- die Entwicklung des Döbele-Areals, das vorrangig für Wohnbebauung (s. Handlungsprogramm Wohnen, 2015) vorgesehen ist. Anzustreben ist hier, den Parkraum nur für die neu geschaffene Wohnbebauung zu realisieren und Stadelhofen zu entlasten.
- Die Parkplätze auf dem Sankt-Stephans-Platz. Ziel ist eine Gestaltung des Sankt-Stephans-Platzes ohne ruhenden Verkehr. Eine Parkgarage neben dem Döbele soll zur Entlastung im Quartiers beitragen und auch als Quartiersgarage für Teile des Paradieses fungieren.

Insgesamt ist eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen und sogar Handwerk in Stadelhofen sichtbar. Es gibt ein gutes Einzelhandelsangebot im Hinblick auf den täglichen Bedarf, zum Beispiel einen Bio-Supermarkt, einen Discounter und einen Drogeriemarkt. Leerstände und Fehlbelegungen sind in Stadelhofen kaum feststellbar (mit Stichtag Februar 2019: 6 Geschäftslokale). Durch den großen Anteil historischer Bestandsgebäude ist die Gebäudesubstanz eine große Herausforderung für die bauliche und strukturelle Entwicklung des Einzelhandels in einer angemessenen und ansprechenden Form.

Stärken in Bezug auf den Einzelhandel stellen die kurzen Wege im gesamten Gebiet Stadelhofen dar. Dazu kommt die Außenwirkung der Gastronomie, die dem Quartier das Image einer Ausgehgegend verleiht. Hier kam es in der Vergangenheit zu einem Imagewechsel. Vor Jahren war Stadelhofen aufgrund der Grenz Nähe zur Schweiz ein fast verruchtes Rotlichtviertel, dessen Angebote sich auch auf die Klientel des Nachbarlandes ausrichteten.

Im Stadtteil gibt es keine komplett zusammenhängende Einzelhandelslage (mit Ausnahme entlang der Bodanstraße) oder Fußgängerzone, die z.B. einen Rundlauf ermöglichen würde. Dennoch zeichnet sich eine Entwicklung ab, die kleine Geschäfte, Galerien, Ateliers begünstigt und von der stadtnahen Lage und der sprichwörtlichen Laufkundschaft aus Kreuzlingen profitieren kann.

Der Autoverkehr in den Durchfahrtsstraßen kann ein Hindernis für das Einkaufserlebnis sein. Entlang der öffentlichen Straßenräume fehlen die Anlässe zum Aufenthalt und zur Aneignung.

Aufgrund der guten Erreichbarkeit mit dem ÖPNV durch die zwei Bushaltestellen entlang der Bodanstraße und der Nähe zum Bahnhof Konstanz besteht ein Potential für die Einzelhandelsentwicklung, auch im Hinblick auf die Attraktivität für Touristen. PKW-Stellplätze sind jedoch knapp bemessen, so dass der Einkaufsbereich Stadelhofen für Ortsfremde und Touristen die nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder per Rad ankommen schlecht erreichbar sein kann. Siehe dazu auch das Kapitel Verkehr und Mobilität.

Grundsätzlich kann die mögliche Unterstützung privater Betriebe bei der Sanierung von Immobilien in einem möglichen Sanierungsgebiet auch den Prozess der Erneuerung von Ladeneinheiten und der Schaffung neuer Angebote unterstützen. Außerdem kann durch die Umsetzung von Maßnahmen im öffentlichen Raum gezielt Einfluss auf die Attraktivität des Standorts genommen werden. Hier stehen insbesondere die Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Bodanplatz, eine durchgängige hochwertige Gestaltung von Platz- und Straßenräumen sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit von Angeboten sowie des Anziehungspunkts Bodensee im Fokus.

4.3 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

Das VU-Gebiet weist insgesamt eine dichte Wohnbebauung aus meist dreigeschossigen, traufständigen Gebäuden auf, die hauptsächlich von Blockrandbebauungsstrukturen geprägt ist. Im Süden Stadelhofens lassen sich andere städtebauliche Strukturen ausmachen - hauptsächlich freistehende Häuser mit privaten Grünflächen (siehe Bestandsplan Seite 42). Hier hat die Kernstadt von Konstanz für lange Zeit geendet.

Innerhalb des Bereichs „Zur Laube“, „Schwedenschanze“ und „Otto-Raggenbass-Straße“ zeigt sich eine fast durchgehende straßenseitige Bebauung. Der Block Bodanstraße, Kreuzlinger Straße, Hütlinstraße ist sichtbar erst später (um 1900) um die Scheffelstraße, Stadelhofgasse, Zogelmannstraße ergänzt worden. Im Kernbereich des Stadtteils herrscht ein Wechsel aus Straßen- und Hofräumen vor. Die Hofräume sind teilweise durch Nebengebäude zugebaut. Mehr jedoch fallen Privatgärten auf, welche die Hofräume prägen. Auch wenn der Flächennutzungsplan ein Mischgebiet ausweist, wird in Stadelhofen, außer in den Erdgeschossen, hauptsächlich gewohnt. Zum Einkaufszentrum hin vollzieht sich ein Maßstabssprung von der kleinteiligen Wohnbebauung entlang der Wiesenstraße zum durchgehenden Gebäuderiegel des Einkaufszentrums. Das Einkaufszentrum ist trotz massiver Präsenz mit ganztägig betretbaren Durchgängen städtebaulich durchlässig.

Der Stadtteil zeigt neben den Straßenräumen wenige Platzweiterungen, außer am Bodanplatz. Es gibt kein traditionelles Sondergebäude (Kirche, Verwaltungsbau etc.) das ein entsprechendes Umfeld beanspruchen würde. Erwähnenswert sind vormalige Kirchenbauten, die mittlerweile profaniert, d.h. umgenutzt sind (z.B. die Bar „Bailou“ in der ehemaligen Kirche St. Jodok)

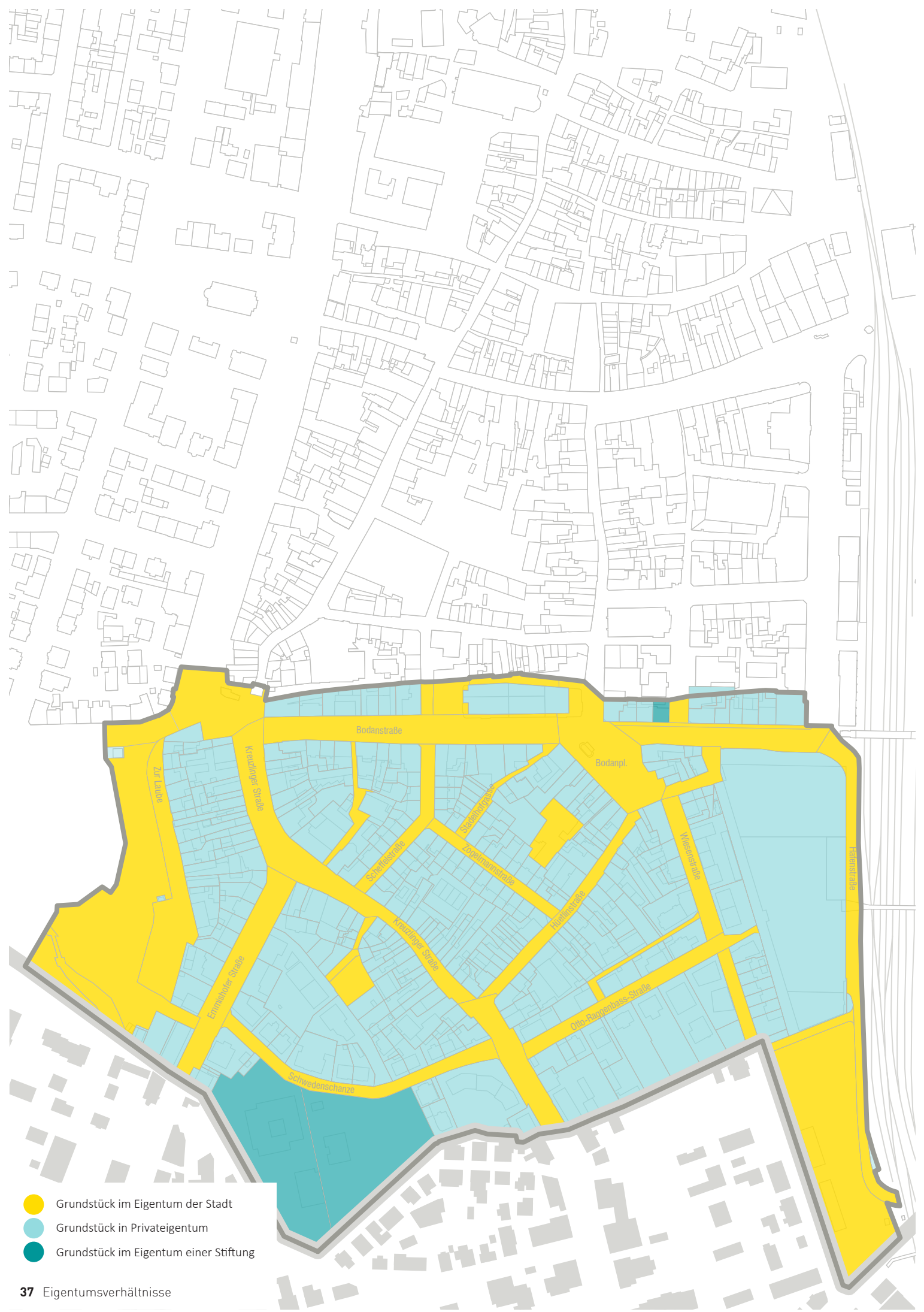
34 Nachnutzung eines ehemaligen Kirchengebäudes

35 modernes Wohnen im Bestand









- Grundstück im Eigentum der Stadt
- Grundstück in Privateigentum
- Grundstück im Eigentum einer Stiftung

4.4 EIGENTÜMERSTRUKTUR

Es lassen sich aus den vorhandenen Informationen Aussagen zur Eigentümerstruktur im Untersuchungsgebiet ableiten. Zumeist in Privatbesitz bilden Wohnhäuser und deren Grundstücke den größten Anteil. Abbildung 35 zeigt die Grundstücke im Eigentum der Stadt Konstanz. Auf diese Flächen hat die Kommune einen Zugriff, was die Entwicklung konkreter Projekte beeinflussen kann. Grundsätzlich hat die Stadt die Möglichkeit, von ihrem Vorkaufsrecht Gebrauch zu machen. Für Projekte, die als wichtig erachtet und in der Priorisierung weit oben gesehen werden, ist diese Möglichkeit in Betracht zu ziehen. Der im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen entwickelte Maßnahmenkatalog (siehe Kapitel 5 und 6) kann hierfür als Entscheidungsgrundlage dienen.

Grundsätzlich ist sichtbar, dass sich die meisten Grundstücke und Immobilien im VU-Gebiet in privater Hand befinden und eventuelle Sanierungsmaßnahmen entsprechend durch Information, Beteiligung und Förderung der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer angestoßen werden müssen. Der hohe Anteil an Privateigentum klärt auch die Zielgruppe, die es später nach dem Satzungsbeschluss als potenzielle Antragssteller für Fördermittel zu informieren gilt.

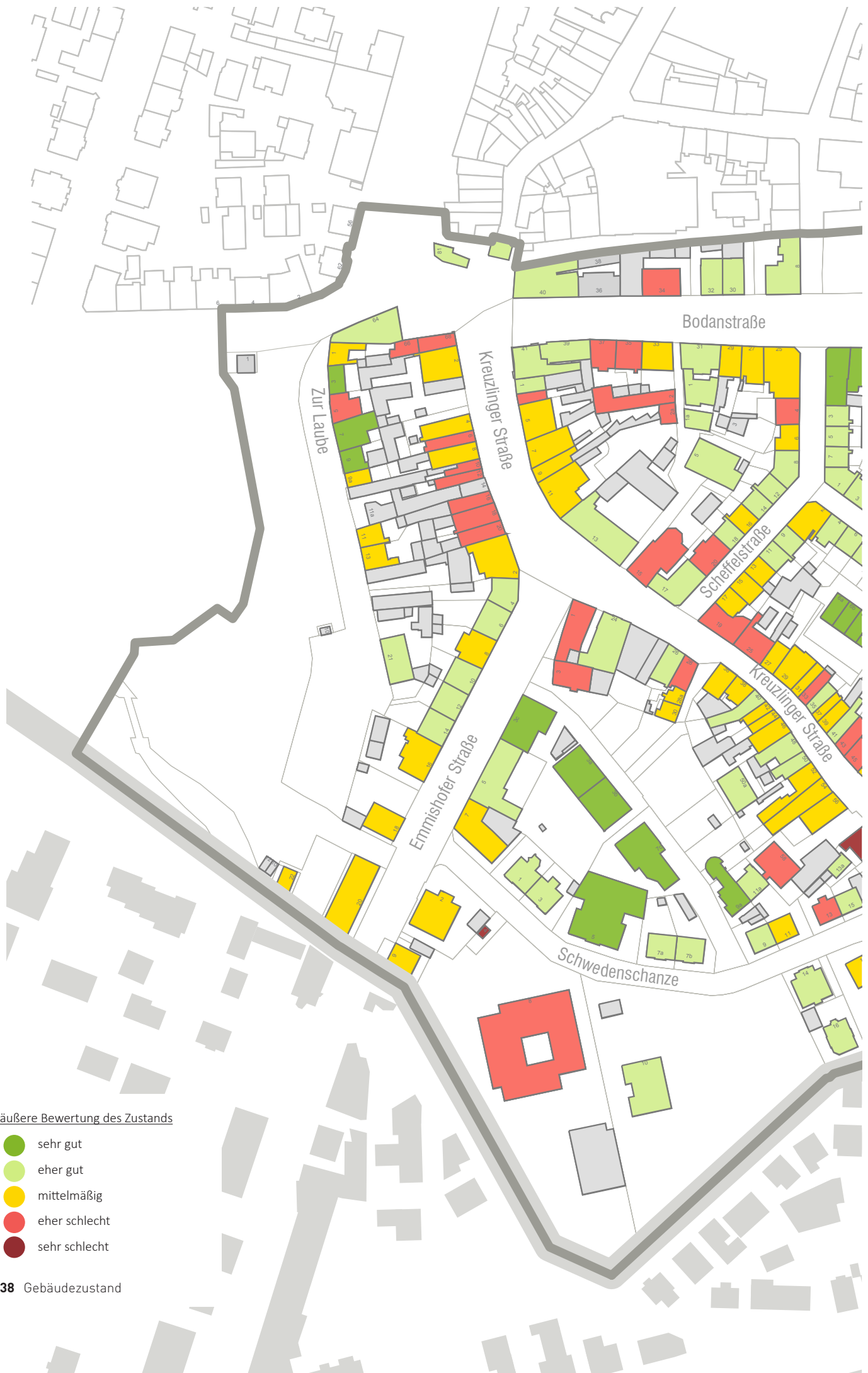
SANIERUNGSZUSTAND GEBÄUDESUBSTANZ

Die Gebäudesubstanz aller Hauptgebäude (ohne Nebengebäude) wurde erfasst und nach Augenschein begutachtet. Eine Bewertung von außen erfolgte im Rahmen einer Ortsbegehung am 12.02.2019 und einen Fotorundgang durch das Büro Umbau-Stadt. Die Gebäude wurden folgenden Kategorien zugeordnet:

- **Sehr guter Zustand:** Es werden keine Sanierungsmaßnahmen vermutet.
- **Eher guter Zustand:** Es werden kleinere Sanierungsmaßnahmen vermutet.
- **Mittelmäßiger Zustand:** Es werden notwendige Sanierungsmaßnahmen mittleren Aufwandes vermutet.
- **Eher schlechter Zustand:** Es werden umfassende notwendige Sanierungsmaßnahmen vermutet.
- **Sehr schlechter Zustand:** Es werden aufwendige Sanierungsmaßnahmen vermutet.

Kriterien zur Bewertung des äußeren Erscheinungsbildes waren: Zustand der Fenster und Dächer, Putz und Fassaden, Eingangstüren, erkennbare Modernisierungsmaßnahmen wie z.B. Außendämmung und ggf. baulicher Zustand der Vorzonen. Bei Gebäuden in der Kategorie „Sehr guter Zustand“ wurde bei keinem der genannten Kriterien Mängel festgestellt. Gebäude der Kategorie „eher guter Zustand“ wiesen Mängel in einer Kategorie auf. Bei Gebäuden in der Kategorie „mittelmäßiger Zustand“ wurden bei zwei Kriterien Mängel festgestellt, in den Kategorien „eher schlechter Zustand“ und „sehr schlechter Zustand“ entsprechend Mängel bei drei oder mehr Kriterien.

Der Plan zeigt, dass sich im Quartier ein großer Teil (53%) von Gebäuden im guten bis sehr guten Zustand befindet. Entscheidend ist das ‚Mittelfeld‘ an Gebäuden in mittelmäßigem Zustand. Hier liegen die Sanierungsnotwendigkeiten in der mittleren Zukunft. Gebäude in eher schlechtem Zustand sind grundsätzlich in allen Stadtblocks Stadelhofens zu finden. Dennoch ist entlang der Kreuzlinger Straße eine Häufung von Gebäuden mit mittelmäßigem bis schlechtem Bauzustand zu finden. An der oberen (nördlichen) Kreuzlinger Straße sind auch Hofbereiche mit älteren und stark in die Jahre gekommenen Nebengebäuden zugebaut.



äußere Bewertung des Zustands

- sehr gut
- eher gut
- mittelmäßig
- eher schlecht
- sehr schlecht

38 Gebäudezustand



BAUKULTUR UND DENKMÄLER

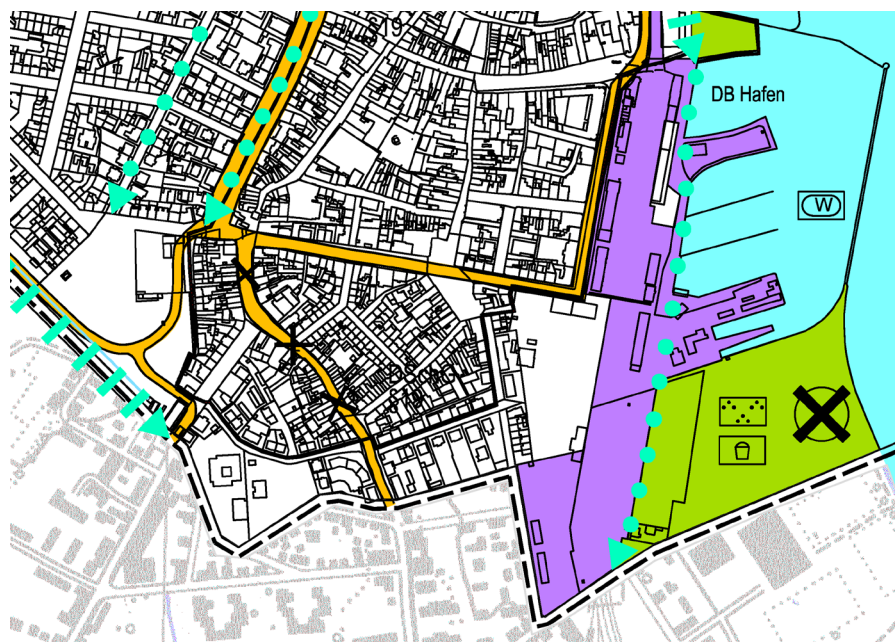
Stadelhofen zeigt sich in der historischen Struktur als Teil der Konstanzer Altstadt. Ein Denkmalschutzpflegeplan für Konstanz ist aktuell in Bearbeitung und wird 2020 abgeschlossen sein. Er enthält ein archäologisches Stadtkataster und eine Qualifizierung der Baudenkmäler. Dieses Planwerk kann die Festsetzung einer „Gesamtanlage nach Denkmalschutzgesetz nach §19, wie sie für die Altstadt bereits besteht, nach sich ziehen.

Der Erfassungsstand des Denkmalschutzpflegeplans ist in *Baukultur und Denkmalschutz* Abb. 45 auf Seite 52 übernommen und zeigt nicht nur einzelne Denkmalobjekte, sondern erfasst auch historische Raumkanten und sonstige erhaltenswerte Gebäude sowie zusammenhängende Teile eines historischen Ensembles. Auch wenn sich vereinzelt Gebäude aus dem 15. - 17. Jahrhundert zeigen, stammt der Großteil der Bausubstanz aus der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Insbesondere der Zusammenhang zwischen einer straßenbegleitenden Bebauung und hofseitigen Gärten ist eine schützenswerte Eigenart in Stadelhofen. Im Stadtteil ist in jüngster Zeit zeitgenössische Architektur im Kontrast zu Altbauten entstanden, z.B. der Kindergarten Hl. Dreifaltigkeit (auf dem Gelände des ehemaligen Roxy-Filmtheater) oder ein Baugruppen-Wohnprojekt in der Stadelhofgasse. Neues Bauen kann sich in einer einheitlichen Bebauung selbstbewusst behaupten, ohne die Wirkung eines starken historischen Umfelds zu beeinträchtigen.

4.5 UMWELT, KLIMA UND KONZEPTE

LANDSCHAFTSPLAN 2010

Im Rahmen des Flächennutzungsplans von 2010 (siehe Seite 9) wurde auch ein Landschaftsplan erstellt. Zusätzlich zu den genannten Eigenarten Stadelhofens in diesen Plänen (siehe Kapitel 2 „Untersuchungsgebiet“) sind die eingezeichneten Grünachsen entlang des Grenzbachs und der Oberen Laube zu erwähnen. Vor der Umgestaltung des nördlichen Abschnitts der Kreuzlinger Straße verliefen die Hauptverkehrsachsen wie im Landschaftsplan enthalten.





INTEGRIERTES KLIMASCHUTZKONZEPT

Die Stadt Konstanz hat sich Klimaschutzbelangen bereits früh gewidmet und engagiert sich, seit dem Beitritt zum Klima-Bündnis 1992, im Klimaschutz. Kurze Zeit später wurde 1995 das erste Städtische Klimaschutzkonzept aufgebaut, das 2007 fortgeschrieben und dessen Ziel auch im Stadtentwicklungsprogramm STEP verankert wurden. Zusätzlich setzte man sich mit den Zielen der „2000-Watt-Gesellschaft“, ein Modell das ursprünglich an der ETH Zürich entwickelt wurde, weitere Ziele und Anforderungen hinsichtlich Energiepolitik und Klimaschutzaktivitäten. Das 2016 neu erstellte Integrierte Klimaschutzkonzept bildet die vergangenen Anstrengungen zum Klimaschutz ab und stellt die Weichen für den zukünftigen Weg. Minderungspotenziale bei der Energie- und CO₂-Bilanz gibt es in allen Sektoren (Privathaushalte, Gewerbe und Handel, Öffentliche Gebäude, Verkehr), zusätzlich sind auch Potenziale zur Energieerzeugung in der Stadt Konstanz beleuchtet worden. Darunter fallen z.B. auch die Photovoltaik auf Dach- und Freiflächen, Windenergie oder auch die Wasserkraft und Seewassernutzung.

ENERGIENUTZUNGSPLAN

Der Energienutzungsplan (2018) identifiziert die Potenziale zur Energieverbrauchsreduzierung und erstellt Szenarien zur Umstellung auf erneuerbare Energien. Im Vordergrund stehen sowohl ökologische Ziele als auch die regionale Wertschöpfung. Der Plan nennt daher treibhauseinsparende Maßnahmen nach Kriterien der langfristigen Wirtschaftlichkeit und die lokal am besten geeigneten Methoden. Die Handlungsempfehlungen zur Erreichung der Klimaschutzziele setzen auf effiziente und umweltfreundliche Technologien und hochinnovative Ansätze. Die Anpassungen der Energieinfrastruktur sollen in priorisierten Gebieten stattfinden, das Bahnhofsviertel nordöstlich von Stadelhofen wurde zusammen mit der Altstadt-Süd als solch ein priorisiertes Gebiet identifiziert.

- 40 Integriertes Klimaschutzkonzept Konstanz, 2016
- 41 Energienutzungsplan Konstanz, 2018



42 Ausschnitt aus dem Plan für Solardachpotenziale; rot = sehr gute, orange = gute Eignung (Quelle: Energienutzungsplan, 2018)

43 Friday for Future Bewegung in Konstanz (Stadt Konstanz)

KLIMANOTSTAND

Am 02.05.2019 hat der Gemeinderat, angeregt durch die *Fridays for Future*-Bewegung, den Klimanotstand in Konstanz ausgerufen und ein Maßnahmenpaket zur Beschleunigung der Erreichung der gesetzten Klimaschutzziele präsentiert. Darunter fallen:

- die klimaneutrale Energieversorgung von Neubauten
- ein Mobilitätsmanagement für die Gesamtstadt
- ein Energiemanagement für städtische Gebäude
- Maßnahmen zur Erhöhung der Sanierungsrate im Stadtgebiet
- der Stadtwerke Konstanz-Zielkatalog und
- die Ziele im European Energy Award.

Im Detail sollen folgende Projekte und Anstrengungen umgesetzt werden:

- Sofortmaßnahmen im Zuge des Energienutzungsplans (kostenlose Energie-Checks)
- Solarpflicht bei Neubauten
- Stromversorgung (Ökostrom) und Sanierung städtischer Gebäude
- Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität - „Radstadt Konstanz“, Ausweitung des Car-Sharing-Angebots, Optimierung des ÖPNVs
- bewusstseinsbildende Maßnahmen (2000-Watt-Gesellschaft, Klimaschutz im Quartier)
- Ausschöpfung von Förderprogrammen

HOCHWASSER SZENARIEN

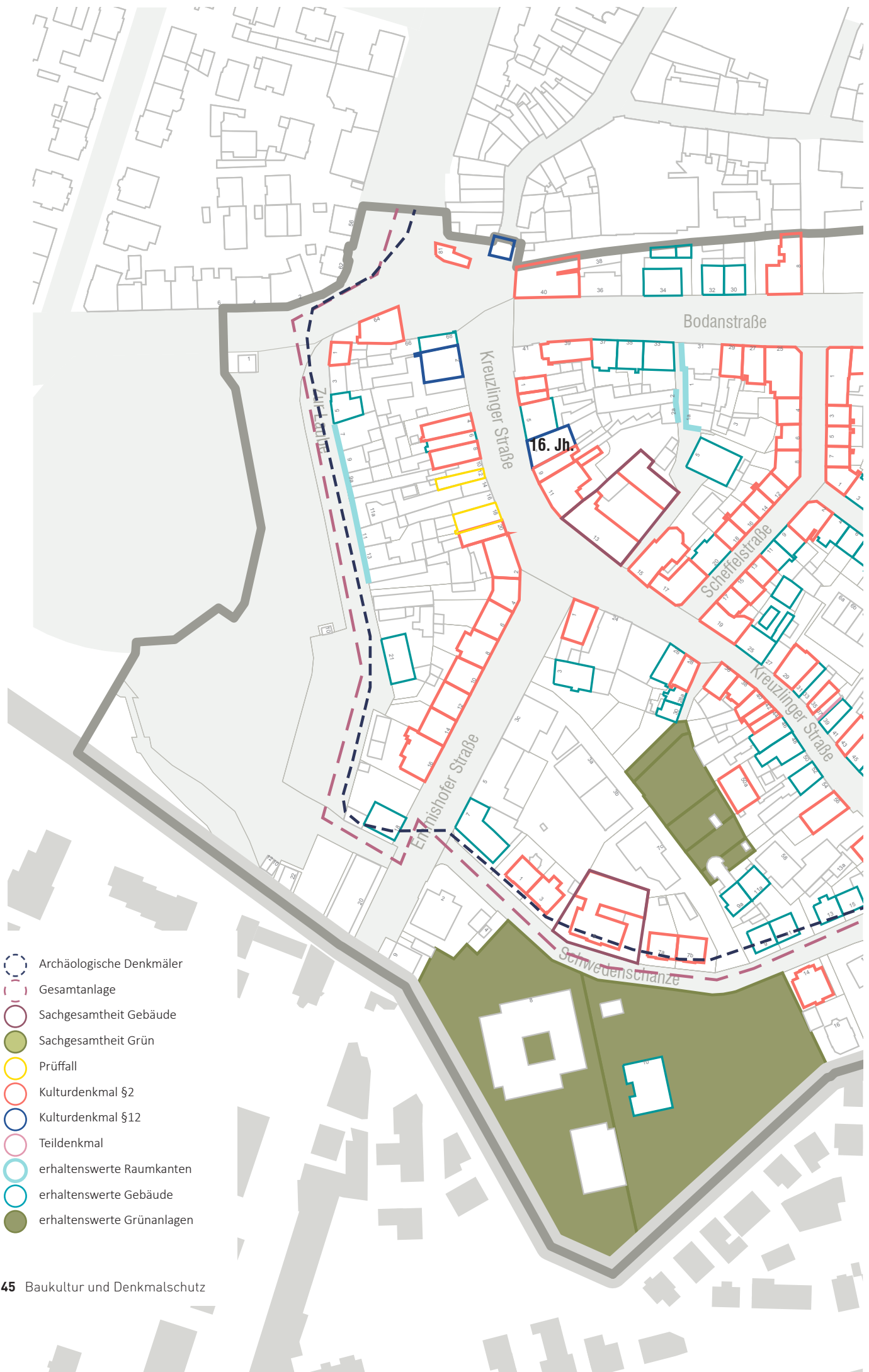
In Schweizer Quellen (ThurGIS) werden hauptsächlich im Süden und Norden Stadelhofens einige Bereiche als hochwassergefährdet eingestuft (HQ100 und HQ300). Laut Hochwassergefahrenkarte liegt der östliche Bereich des Untersuchungsgebiets im Extremhochwasser des Bodensees und demnach in einem Risikogebiet. Der Bereich rund um den Grenzbach wird mit der Döbele-Neugestaltung aufgewertet und Hochwasser-Schutzmaßnahmen sollen darin integriert werden. Voraussetzung zur Bebauung des Döbele-Parkplatzes ist die Freimachung als hochwassergefährdete Fläche. Hierfür soll der Grenzbach verlegt und verbreitert werden. Eine Realisierung des Wohnungsbaus auf dem Döbele-Areal ist ab 2023 angesetzt, nachdem jüngst beschlossen wurde, das Gelände von mehreren Bauherren im Konzeptverfahren bebauen zu lassen und nicht von einem einzigen Investor.












WETTBEWERB EUROPAN 12

Der in 2013 gemeinsam mit der Partnerstadt Kreuzlingen durchgeführte EUROPAN Wettbewerb sieht für das Gelände „Klein-Venedig“ (östlich von Einkaufszentrum und Bahnlinie liegender Landvorsprung am Seeufer) Großveranstaltungen wie z.B. das Deutsch-Schweizerische-Oktoberfest oder auch die Messe vor, die bisher an anderer Stelle in der Stadt stattfindet. Hauptidee des Siegerentwurfs des Konstanzer Architekten David Vogel ist, das Gelände grenzübergreifend mit dem Nachbar Schweiz zu entwickeln und vom Bahnhof großzügig über ein Brückengebäude anzubinden.

44 EUROPAN 12 Konstanz-Kreuzlingen, Beitrag JP171 (Arch. David Vogel)





-  Archäologische Denkmäler
-  Gesamtanlage
-  Sachgesamtheit Gebäude
-  Sachgesamtheit Grün
-  Prüffall
-  Kulturdenkmal §2
-  Kulturdenkmal §12
-  Teildenkmal
-  erhaltenswerte Raumkanten
-  erhaltenswerte Gebäude
-  erhaltenswerte Grünanlagen



Bodanpl.

17. Jh.

15. Jh.

Stadelhofgasse

Zogelmannstraße

Huetlinstraße

Meisenstraße

Otto-Ragenbass-Straße

Hafenstraße

4.6 ÖFFENTLICHER RAUM, GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Ein zentraler Stadtteil, wie Stadelhofen hat sich in der Entstehungsgeschichte der Stadt immer weiter baulich verdichtet. Das hat Grünflächen reduziert und öffentlichen Raum hauptsächlich als Straßen- und knapp bemessene Platzräume hervorgebracht. In dieser gebauten Dichte und angesichts heutiger Wohnumfelderwartungen sind Freiflächen und öffentliche Freiräume wichtiger denn je. Sie schaffen unbebaute Abstände für die Belichtung, sie ermöglichen fußgängernahe Freizeitangebote für alle Generationen und sorgen als Grünflächen bzw. als unversiegelte Flächen für kleinklimatische Vorteile. In diesem Sinne sind öffentliche Räume, Grün- und Freiflächen in Stadelhofen ein wesentlicher Teil der städtebaulichen Qualität.

In der Karte (Abb. 65) ist dargestellt, welche öffentlichen Räume im Untersuchungsgebiet Sanierungs- oder Aufwertungsbedarf haben. Sanierungsbedarf besteht am Bodanplatz und umliegendem Gebiet sowie im Bereich des verkehrsabgewandten Bereichs der Emmishofer Straße, dort sind beispielsweise die Beläge, die Ausstattung oder auch die Verkehrsführung zu erneuern bzw. zu verändern. Aufwertungsbedarf besteht insbesondere in den öffentlichen Straßenräumen sowie den Geh- und Radwegen in Stadelhofen. Dort ist z.B. die Parksituation oder die Gestaltung in die Jahre gekommen oder die Räume werden aktuellen Anforderungen nicht mehr gerecht, zum Beispiel in Bezug auf die Barrierefreiheit und Erreichbarkeit oder die Wahrnehmbarkeit der anliegenden Einrichtungen.



46 Bodanplatz



47 öffentlicher Straßenraum
Hütlinstraße

Der öffentliche Raum im VU-Gebiet besteht größtenteils aus befestigten Flächen, Plätzen und Wegen. Das VU-Gebiet hat trotz der überwiegend befestigten Flächen im öffentlichen Raum einen insgesamt grünen Charakter, eine durchgehende Begrünung durch Einzelbäume findet sich aber nur im Süden. Aufgelockerte Bebauung mit relativ großen und grünen Privatgrundstücken gibt es auch eher im südlichen Bereich Stadelhofens, während der Großteil des Gebiets eine dichte Blockrandbebauung aufweist - oft mit grünen Innenhöfen und Oasen im Inneren ergänzt. Im VU-Gebiet selbst gibt es wenig grüne Freiflächen (wie z.B. Parks) oder Aufenthaltsorte. Eine Ausnahme bildet der Spielplatz in der Kreuzlinger Straße (jedoch mit geringer Aufenthaltsqualität) und der Bereich rund um den Grenzbach. Der Grenzbach (und die damit einhergehenden Wegesysteme) verbindet großräumlich betrachtet das Gebiet mit dem Naherholungsgebiet Tägermoos (CH) und ist eine wichtige Grünachse.

Durch das Einkaufszentrum ist eine Verbindung zum Seeufer und anschließende Erholungsgebiete gegeben, die von 7.00 - 1.30 Uhr passierbar ist - ansonsten gibt es keine direkten Blick- oder Verbindungsachsen zum See. Die Überquerung Bodanstraße im Norden der Kreuzlinger Straße (Kreuzung mit der Bodanstraße) wurde zugunsten der LSA aufgegeben, als die Verkehrsführung durch die Kreuzlinger Straße geändert wurde. In der aufgegebenen Unterführung befinden sich ein Fahrradparkhaus mit Werkstatt.

Das Freiraumkonzept (2019) beschreibt für Stadelhofen und die angrenzenden Stadtteile eine dringende „Sicherung und Entwicklung von Freiräumen und Grünstrukturen in einem „Grünen Ring“ um die Altstadt“. Die teils vorhandenen Wege in Grenznähe (z.B. Döbele) und Grünachsen im Süden Stadelhofens (z.B. Verbindung zum See) sollen nicht nur gesichert, sondern vielmehr auch neugeschaffen werden. *Aufgrund der historischen Bebauung bestehen in diesen Stadtgebieten kaum Möglichkeiten, zusätzliche Grünflächen zu generieren. Hier gilt es, die vorhandenen Grünflächen langfristig zu sichern und weiterhin attraktiv zu gestalten, intensiv zu pflegen und aufzuwerten. Darüber hinaus sind die grenznahen Grünflächen in der Schweiz langfristig zu sichern und für die Wohnbevölkerung punktuell aufzuwerten und zu vernetzen.* (FREIRAUMKONZEPT KONSTANZ 2019, S.19)

Für die Bereiche Altstadt/ Paradies/ Stadelhofen wurden außerdem folgende Maßnahmen vorrangig im Freiraumkonzept betrachtet:

- Gestaltung eines attraktiven Freizeitareals mit Uferzone auf „Klein-Venedig“
- Schaffung zusätzlicher Wegeverbindung in das Areal Döbeli (CH)
- Aufwertung des Areal Döbeli als öffentliches Freizeitareal für die Wohnbevölkerung von Konstanz und Kreuzlingen unter Erhaltung der Kleingärten und der Sportanlagen

Die öffentlichen Räume (vorrangig versiegelte Straßen und Plätze) im Norden des Untersuchungsgebiets profitieren von den vielfältigen Bezügen zur Altstadt. Aufgrund der flachen Topographie ergeben sich jedoch wenige Ein- und Ausblicke in Richtung See oder Richtung der umliegenden, wenn auch bebauten, Quartiere. So ist das Untersuchungsgebiet für Touristen eher unattraktiv, auch wenn Fußgänger- und Radfahrwege von der Schweiz in die Innenstadt durch Stadelhofen führen.

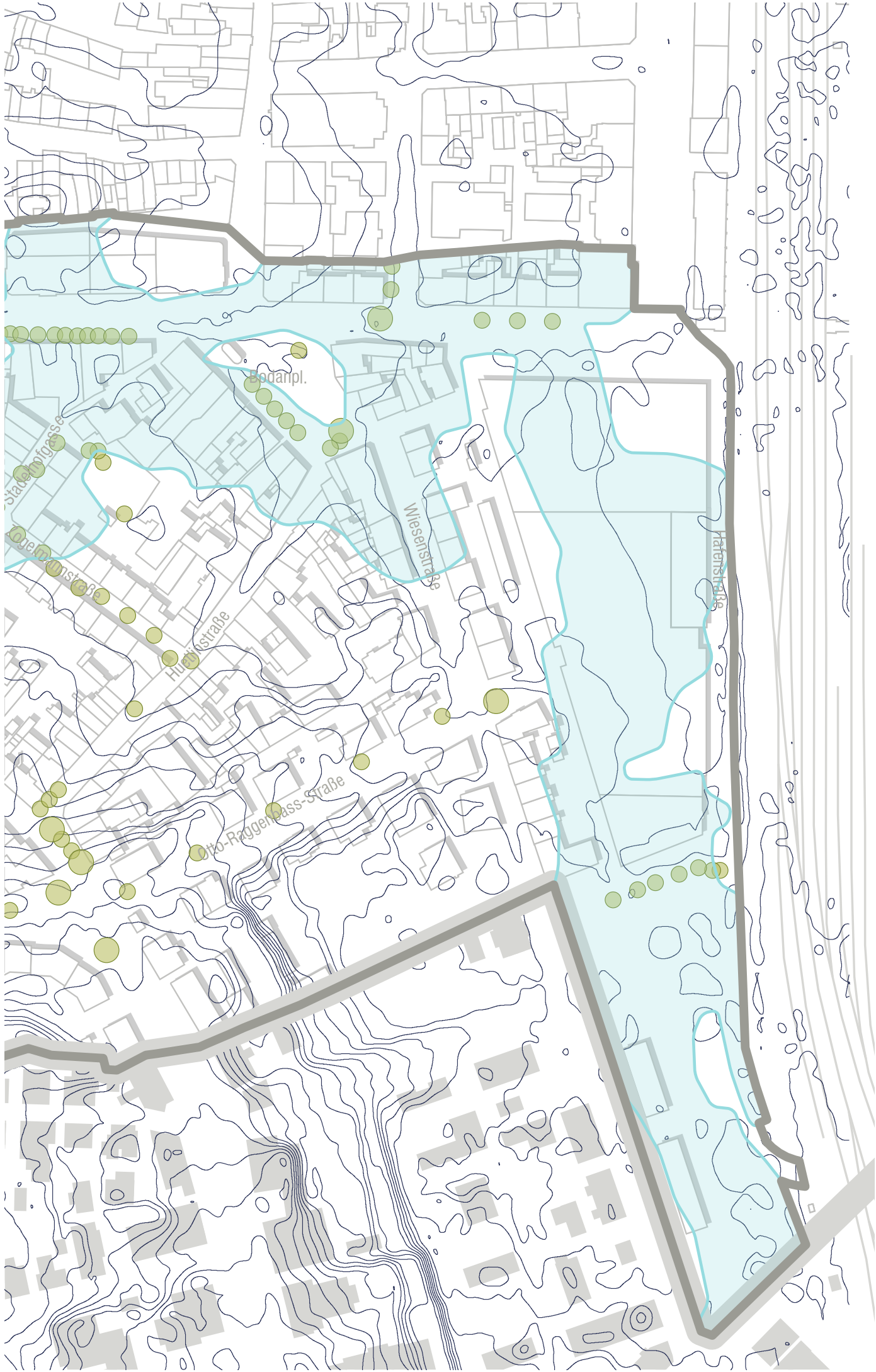
48 öffentlicher Straßenraum
Kreuzlinger Str. Nord

49 Spielplatz Kreuzlinger
Str.





- HQ300
- HQ100
- Höhenlinien in m -Abständen
- Bäume



4.7 VERKEHR UND MOBILITÄT

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Die Erschließungsqualität des Untersuchungsgebiets mit dem ÖPNV ist sehr gut. Die Bahnhöfe Konstanz (350 m) und Kreuzlingen (1 km) sind fußläufig (Bezugspunkt Bodanplatz) schnell erreichbar. Allerdings ist die Qualität der Wegeführung verbesserungswürdig.

Das Gebiet wird von den Buslinien 1, 2, 3, 5, 9A und 9B, 12, 14 und 908 (Haltestelle in der Schweiz) erschlossen. Die Linie 908 verläuft dabei grenzüberschreitend. Die Einzugsbereiche der Bushaltestellen von 300 m decken das gesamte Untersuchungsgebiet ab.

Die Haltestellen befinden sich in der Bodanstraße und am Döbele. Diese sind barrierefrei ausgebaut, jedoch ist an der Haltestelle Bodanplatz kein witterungsgeschützter Wartebereich vorhanden. Die Bedienung/Taktung ist sehr gut.

Kombinationsmöglichkeiten mit dem Radverkehr sind nur bedingt gegeben. An den Haltestellen selbst, gibt es keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen ist nur eingeschränkt möglich (max. 2 Fahrräder, nicht in der Linie 908, nicht Mo – Fr von 7-9 Uhr)

RADVERKEHR

Stadelhofen bietet gute Grundvoraussetzung zur Nutzung des Fahrrads sowohl als Alltags- wie als Freizeitverkehrsmittel. Die Tempo-30-Zonen oder die als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesenen Wohnstraßen stellen schon heute gute Bedingungen für den Radverkehr dar.

Angebote für den Radverkehr sind in der Bodanstraße mit Schutzstreifen (Richtung Döbele) und freigegebenem Busfahrstreifen (Richtung Einkaufszentrum) zwar vorhanden, jedoch nicht konsequent über den gesamten Straßenverlauf durchgezogen. Die Anbindung an das Radnetz, ist durch fehlende Radverkehrsanlagen eingeschränkt. Auf der Bodanstraße Richtung Einkaufszentrum löst sich die Radverkehrsanlage (freigegebene Busspur) bereits nach der Haltestelle Bodanplatz auf.

Die im Radverkehrsnetz als Hauptachsen ausgewiesene Kreuzlinger Straße ist im Be-



51 Für den Radverkehr freigegebene Busspur auf der Bodanstraße

reich des Zolls und der Sackgasse zur Bodanstraße hin als funktional gut zu bewerten. Der Abschnitt zwischen Schwedenschanze und Emmishofer Straße ist jedoch durch die beidseitigen Parkstände und den Fußverkehr unübersichtlich.

Im Südlichen Teil des Gebietes verläuft durch die Schwedenschanze die touristische Radroute „Bodenseeradweg“. Die Übergänge sind am Hauptzoll und Döbele Platz. Im Umfeld des Einkaufszentrums stehen 267 Fahrradabstellplätze zur Verfügung (direkt an der Bodanstraße sowie entlang des Gebäudes auf der Westseite). Insbesondere die Plätze an der Bodanstraße sind überlastet.

Im restlichen Quartier – mit Ausnahme der Emmishofer Straße und dem nördlichen Teil der Kreuzlinger Straße – sind nur wenige Abstellanlagen vorhanden. Dies führt dazu, dass auf den Gehwegen (z.B. Scheffelstraße) und im Seitenraum Fahrräder immer wieder behindernd abgestellt werden.



52 Fahrradparken entlang des östlichen Teils der Bodanstraße



53 Von Fahrrädern zugeparkte Gehwege in der Scheffelstraße

54 Überparkte Abstellanlagen



FUSSVERKEHR

Das Quartier zeichnet sich durch eine gute Erreichbarkeit zu Fuß aus. Viele Straßen sind als Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Im nördlichen Untersuchungsgebiet grenzt zudem die Fußgängerzone der Innenstadt von Konstanz an. Die Bodanstraße hat zwar eine spürbare optische Trennwirkung zwischen Stadelhofen und dem Innenstadtbereich. Diese wird jedoch durch mehrere Angebote (drei Fußgängerschutzanlagen und eine Querungshilfe) gemildert. Im mittleren Abschnitt der Kreuzlinger Straße, zwischen Schwedenschanze und Scheffelstraße – wo die Verkehrsarten durch die Tempo 30 Regelung getrennt sind – sind die Gehwege teilweise sehr schmal. Dies wird durch auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder verschärft. Auch in der Scheffelstraße wird die nutzbare Gehwegbreite durch parkende Fahrräder eingeschränkt.

55 Barriere Bodanstraße



Zu Gehwegparken (Kfz) kommt es nur vereinzelt und auch ohne nennenswerte Einschränkung für den Fußverkehr. In der Schwedenschanze sind die Bereiche für die zu Fuß gehenden durch Poller vom Straßenraum abgegrenzt. Die Wegeverbindung vom Döbele Parkplatz zum Innenstadtbereich ist ebenfalls

abschnittsweise sehr schmal, was angesichts der Bedeutung dieser Fußhaupttroute problematisch ist.

Die Gleisanlagen der Bahn haben eine starke Barrierewirkung zum See. Das Seeufer ist über zwei Brücken erreichbar. Die ebenerdige Bahnquerung südlich des Einkaufszentrum ist als Angebot ungeeignet und für Fußgänger gesperrt.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben des C-Konzepts, soll der Bahnhofplatz als Verkehrs- und Aufenthaltsfläche aufgewertet werden. Hierbei sollen die heutigen Anforderungen an einen Mobilpunkt (Fahrradparken, Leihsysteme, Carsharing, u.a.) eingearbeitet und die städtebauliche Anbindung des Bahnhofs an die Altstadt verbessert werden. Derzeit bietet er 130 Fahrrad-Abstellmöglichkeiten, wobei man die Flächen für Mehrangebot bis hin zum Angebot eines Fahrrad-Parkhauses ausbauen kann.

Öffentliche Sitzmöglichkeiten sind im Quartier nur wenige vorhanden und konzentrieren sich hauptsächlich auf den Bereich Bodanplatz/Einkaufszentrum.

KFZ-VERKEHR

Das Untersuchungsgebiet ist für den Kfz-Verkehr gut an das übergeordnete Straßennetz über die Bodanstraße, Untere Laube, Bahnhofplatz/ Konzilstraße, Emmishofer Straße und Grenzbachstraße angebunden. Die angeordnete Höchstgeschwindigkeit in den Hauptverkehrsstraßen von 50 km/h (Untere Laube, südliche Emmishofer Straße, Bodanstraße) sind allerdings nicht stadtverträglich und zu hoch. Positiv hervorzuheben ist der als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit T 20 ausgewiesene Bahnhofplatz.

Die Kreuzlinger Straße, die vor der Schließung des Kreuzlinger Zolls für den Kfz-Verkehr von Durchgangsverkehr aus der Schweiz betroffen war, erfüllt heute für den Kfz-Verkehr nur noch eine Erschließungsfunktion.



56 Grenzübergang Kreuzlingerzoll - offen nur für Fuß- und Radverkehr

Das Untersuchungsgebiet selbst ist stark verkehrsberuhigt und durch zahlreiche Verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325 StVO) bzw. Fußgängerzonen mit Schrittgeschwindigkeit geprägt (Ausnahme Kreuzlinger Straße; Scheffelstraße und Emmishofer Straße, abschnittsweise Tempo 30). Besonderes Merkmal sind die als unechte Einbahnstraßen (einseitiges Einfahrtsverbot, innerhalb der Straße Zweirichtungsverkehr) ausgebildeten Anliegerstraßen. Damit soll einerseits der Parksuchverkehr von Auswärtigen erschwert und andererseits Umwegefahrten für Anlieger auf ein Minimum beschränkt werden.



57 Straßenraum – Zogelmannstraße

Aufgrund der baulichen Strukturen ist das Stellplatzangebot für die Wohnbevölkerung stark vermindert. Dies gilt für Privatgrund und für den öffentlichen Raum gleichermaßen. Aktuell befinden sich im Straßenraum des Untersuchungsgebiets knapp 290 öffentliche Pkw-Stellplätze. Zudem gibt es 7 Motorrad- bzw. Rollerstellplätze. Ergänzt wird das Angebot durch den Döbele Parkplatz (335 Parkplätze) und das Einkaufszentrum Parkhaus (936 Parkplätze), die weitestgehend für Besucher von Konstanz zur Verfügung stehen.



58 Hoher Parkdruck in allen Teilquartieren

Die Attraktivität von Konstanz insbesondere für Besucher aus dem Nachbarland Schweiz führt an besucherstarken Wochenenden bzw. an sogenannten „Brückentagen“ immer wieder zu hohem gebietsfremden Parksuchverkehr.

Das Parken im Untersuchungsgebiet ist grundsätzlich kostenpflichtig (Parkscheinautomaten). Die Kosten fürs Parken im öffentlichen Straßenraum sind dabei nur geringfügig höher als in den umliegenden Parkhäusern. Im Gebiet liegt der Stundenpreis bei 2 € (bei einer Höchstparkdauer von 2 h), in den Parkhäusern 1,50 € (ab der 5. Stunde 2 € / h) jedoch ohne Parkdauerbegrenzung.

Im gesamten Untersuchungsgebiet ist Bewohnerparken eingerichtet. Dabei ist die Parkierungsregelung dreigeteilt:

- In den äußeren Bereichen (Zur Laube, Wiesenstraße, Otto-Raggenbass-Straße) sind die Parkstände ausschließlich für Bewohner reserviert.
- In der Kreuzlinger einseitig und in der Emmishofer Straße beidseits darf ausschließlich mit Parkschein geparkt werden.
- In den übrigen Straßenzügen herrscht eine zeitliche Differenzierung vor, die kostenpflichtiges Parken für Besucher zwischen 9 und 18 Uhr vorsieht. Für Anwohner mit Anwohnerparkausweis ist das Parken immer möglich.

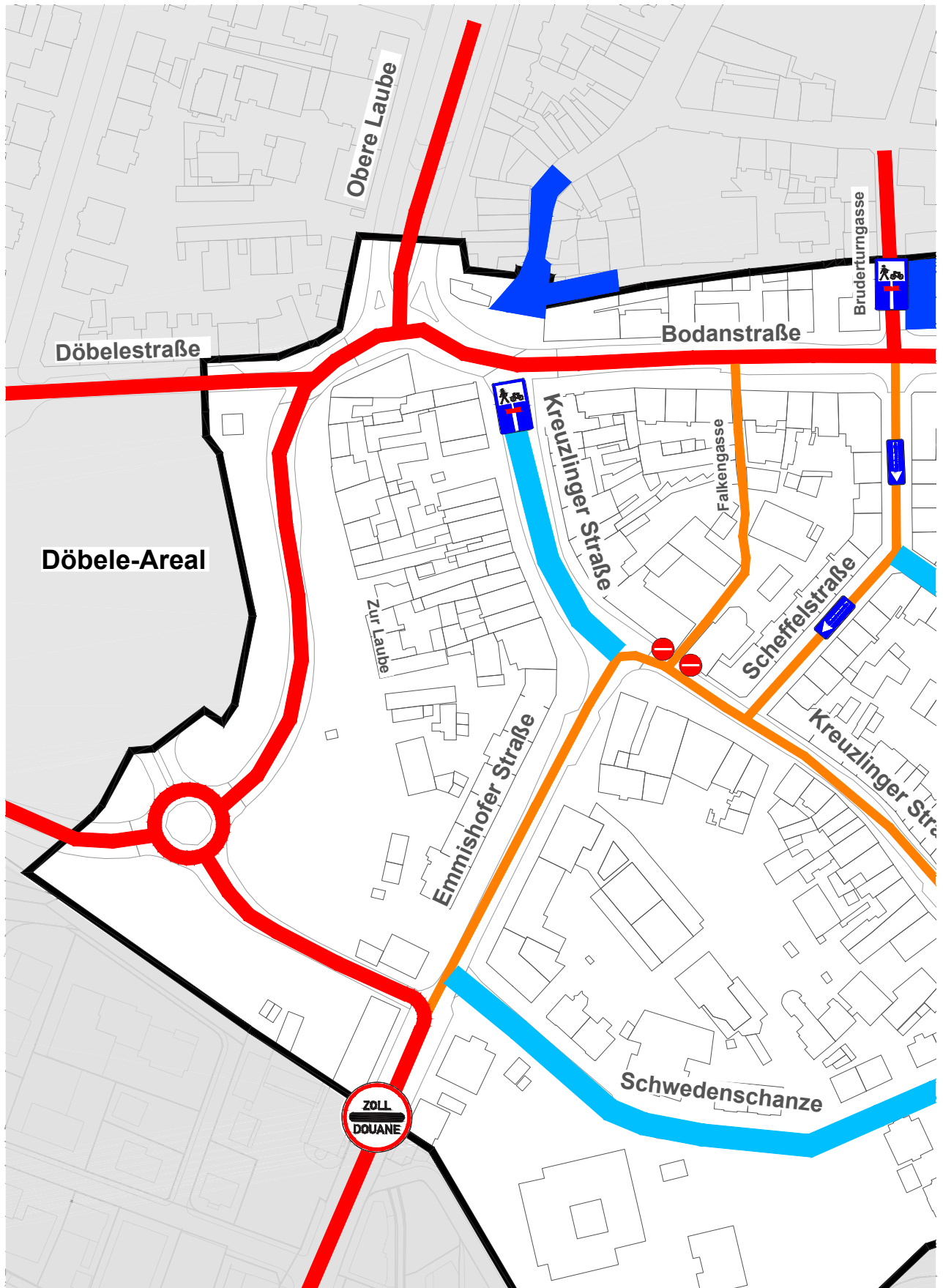
Einzelne Räume, die derzeit keine klare Funktion erfüllen, werden vom ruhenden Pkw-Verkehr genutzt (z.B. Flächen und Seitenräume rund um die Zollstationen, Eckbereich Emmishofer und Kreuzlinger Straße).









ÖFFENTLICHER RAUM

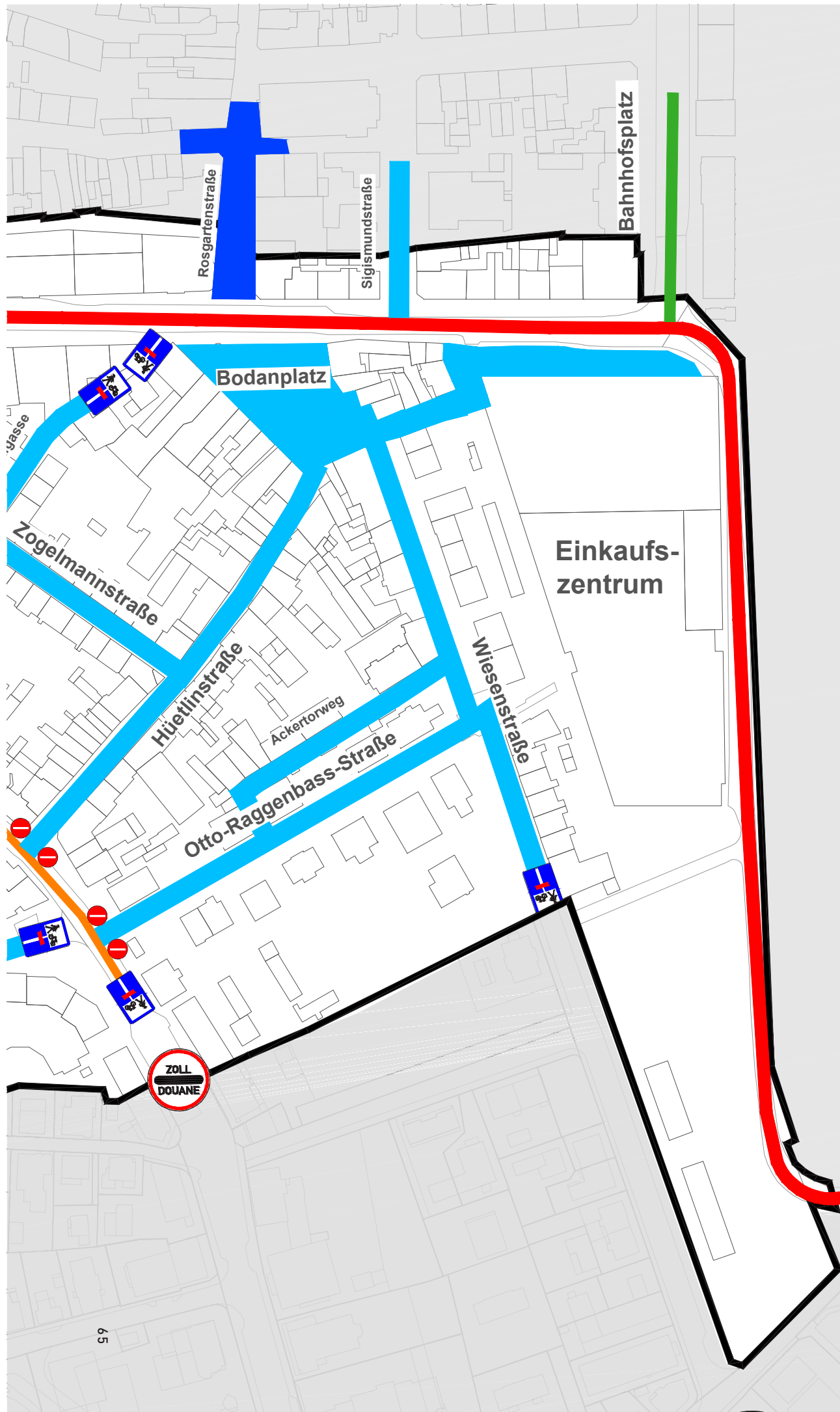
Das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums – insbesondere in den Gassen und schmalen Verkehrsberuhigten Bereichen wie Zogelmannstraße, Huetlinstraße und Stadelhofgasse – ist von ungeordnet abgestellten Fahrrädern, Motorrädern und Mülltonnen geprägt. Dies ist umso bedauerlicher, als die Stadt Konstanz seit Jahren sichtbar um eine ansprechende Gestaltung bemüht ist. Zu sogenannten Spitzentagen wird das Bild zusätzlich durch ein Übermaß an parkenden Kfz beeinträchtigt.

Die Stadt-/Quartierseingänge – aus Richtung Schweiz kommend – sind in ihrer Gestaltung noch stark verbesserungswürdig, auch wenn die große Zollabfertigungsanlage am Emmishofer Zoll dies in Teilen erschwert.

Während der Bereich Döbele im Westen keine klare Abgrenzung des Quartiers darstellt, schließt der Baukörper des Einkaufszentrum im Osten das Quartier optisch ab. Der Bereich am Nordende des Einkaufszentrums wirkt derzeit mit seinen großzügigen Flächen noch undefiniert. Der Bahnhofplatz ist bereits zu einer, für den motorisierten Individualverkehr gesperrten, Aufenthaltsfläche umgeplant.



- | | | | |
|---|----------------------------|---|-------------------|
|  | Fußgängerzone |  | Einbahnstraße |
|  | Verkehrsberuhigter Bereich |  | Einfahrt verboten |
|  | Tempo 20 | | |
|  | Tempo 30 | | |
|  | Tempo 50 | | |
|  | Sackgasse (Fuß & Rad frei) | | |



Rosgartenstraße

Sigismundstraße

Bahnhofplatz

Bodanplatz

Einkaufszentrum

Zogelmannstraße

Hüetlinstraße

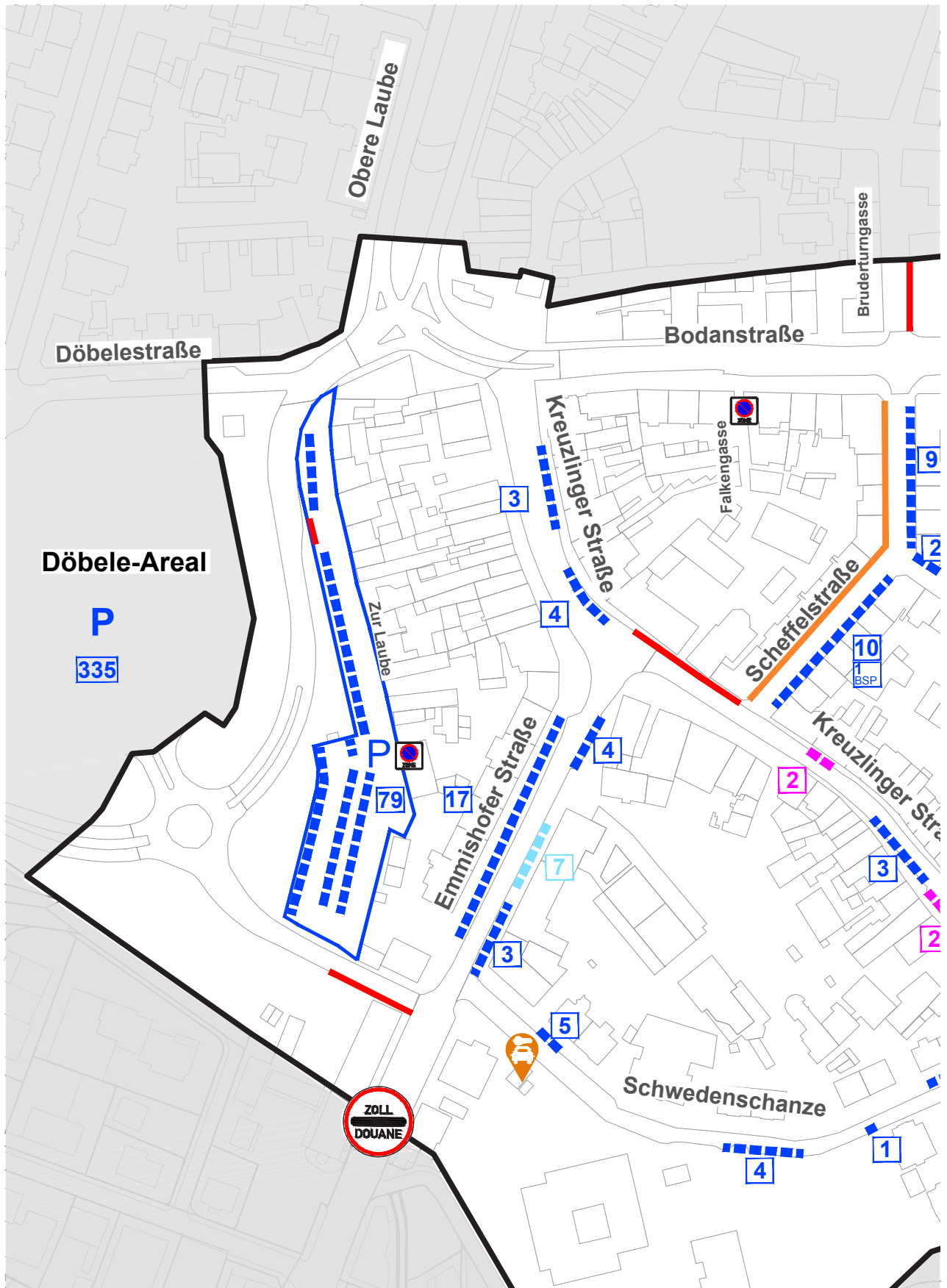
Otto-Raggenbass-Straße








Wiesenstraße

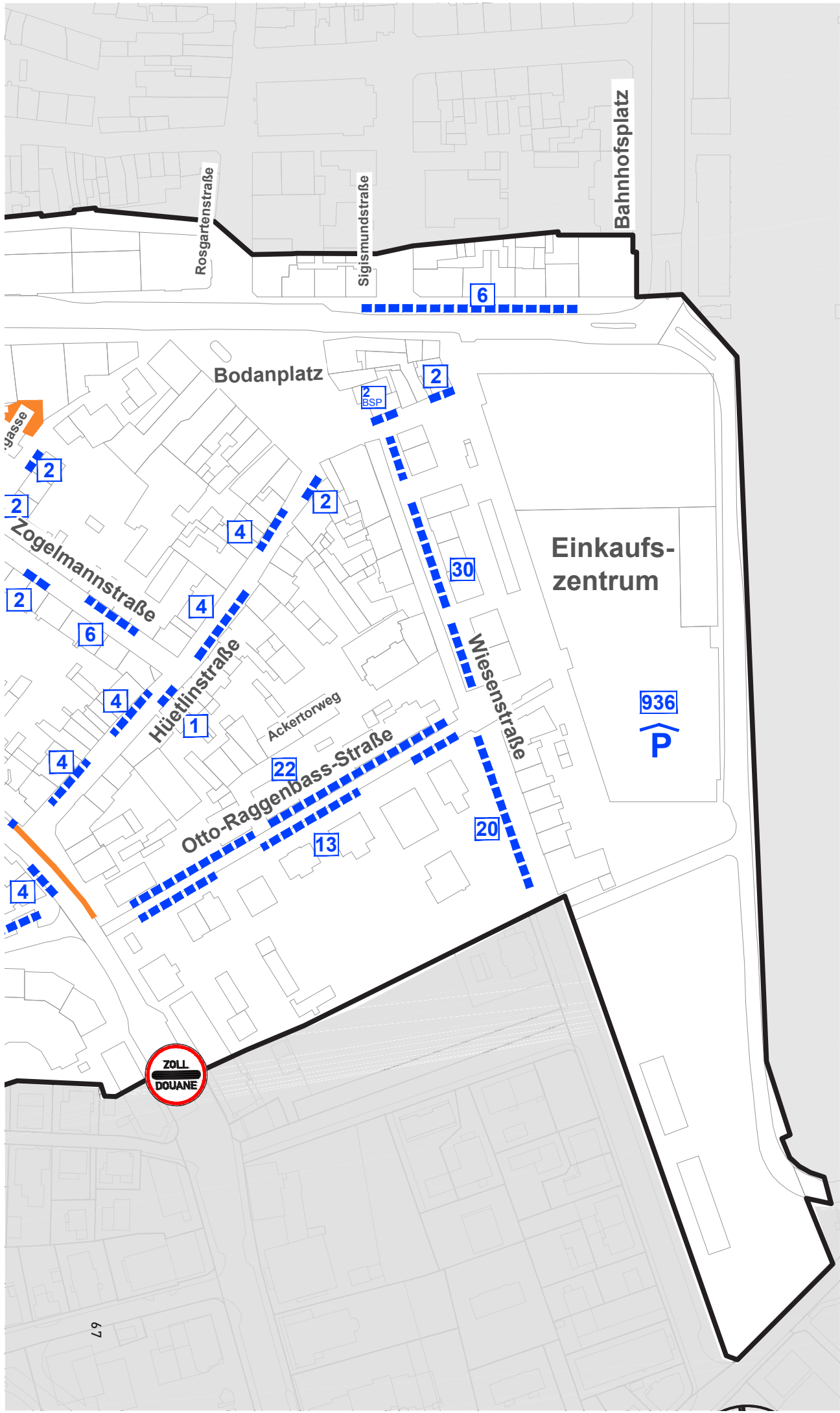
Ackertorweg

ZOLL
DOUANE

65



-  Carsharing-Station
-  Kfz-Stellplätze (bewirtschaftet / unbewirtschaftet)
-  eingeschränktes Halteverbot
-  Halteverbot
-  Parkverbotszone
-  Motorrad-Stellplätze
-  Anzahl Stellplätze



Rosgartenstraße

Sigismundstraße

Bahnhofplatz

Bodanplatz

Einkaufszentrum

Gasse

Zogelmannstraße

Hüetlinstraße

Otto-Raggenbass-Straße

Wiesenstraße

Ackertorweg

1

22

13

20

30

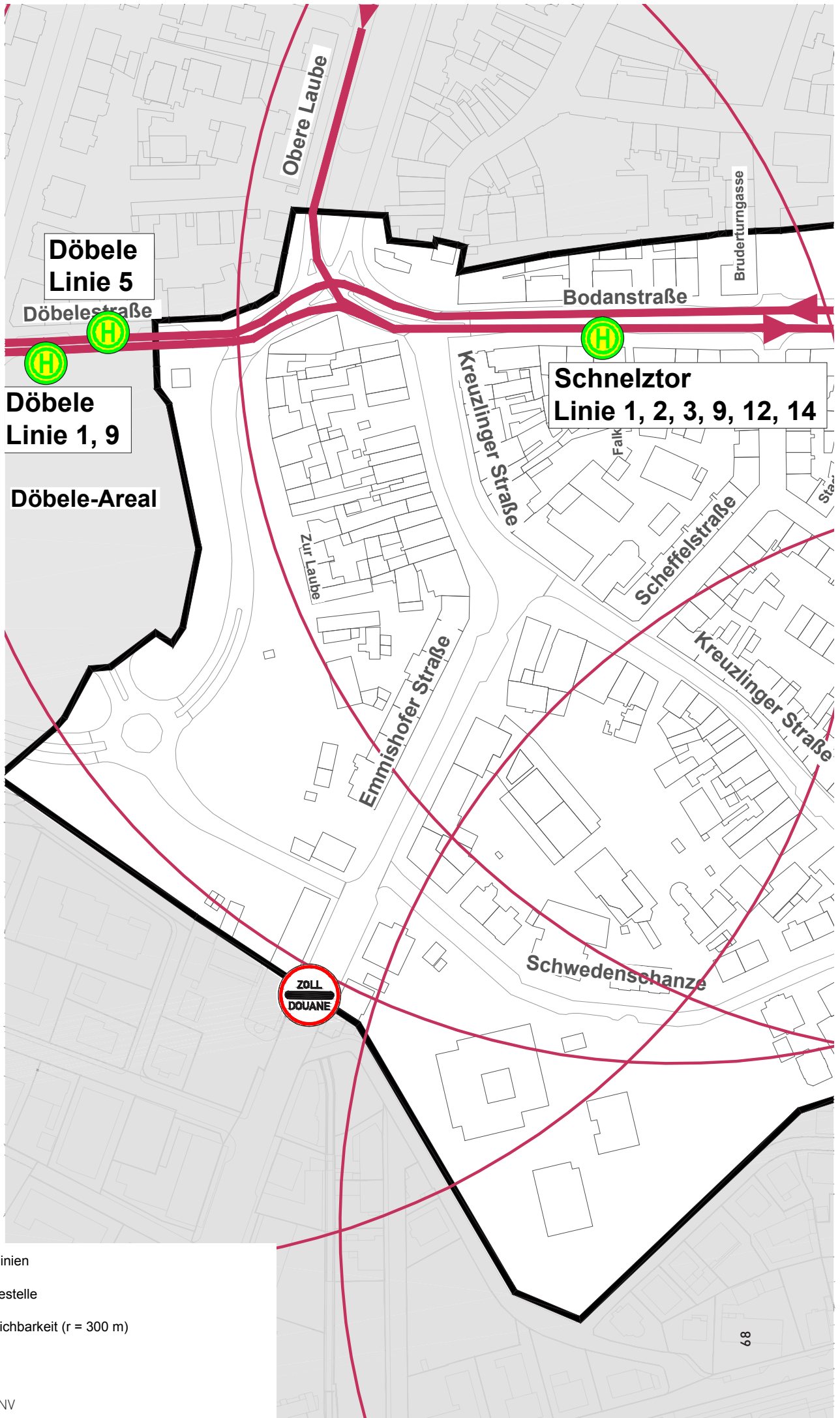
2 BSP




6

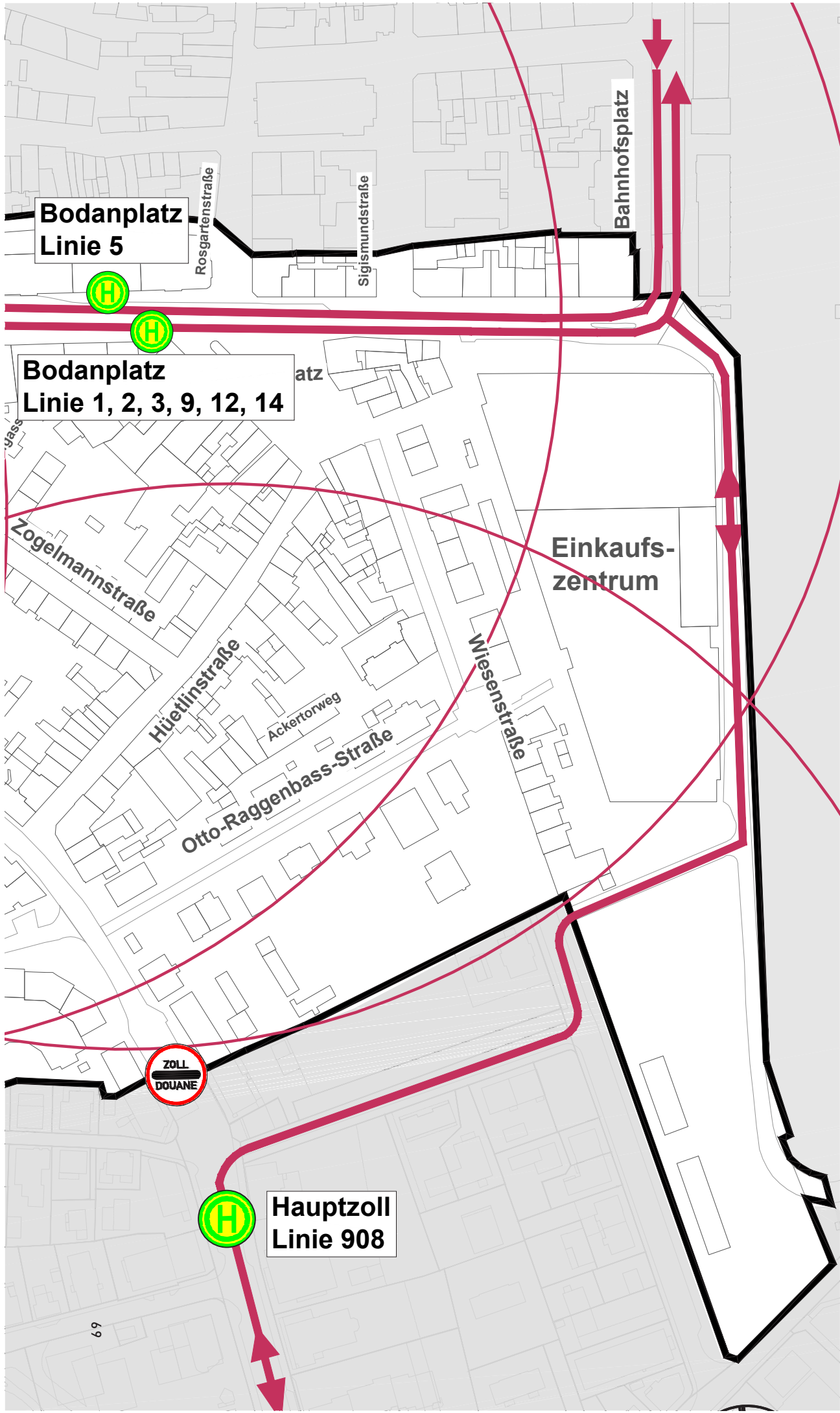
936
P

ZOLL
DOUANE

67



-  Buslinien
-  Haltestelle
-  Erreichbarkeit (r = 300 m)



Bodanplatz
Linie 5

Bahnhofplatz

Bodanplatz
Linie 1, 2, 3, 9, 12, 14

Einkaufs-
zentrum

Hüetlinstraße

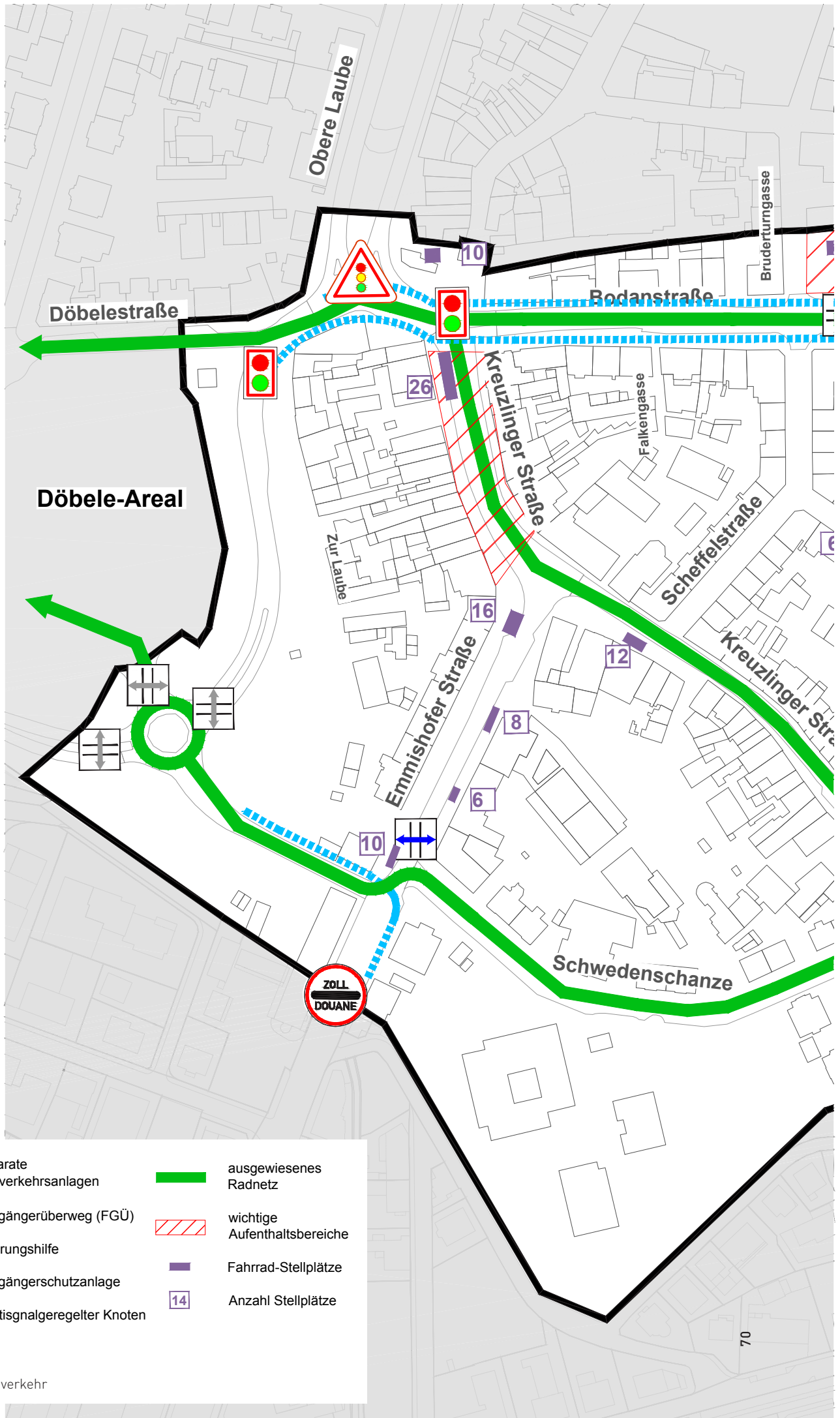
Otto-Raggenbass-Straße










Wiesenstraße

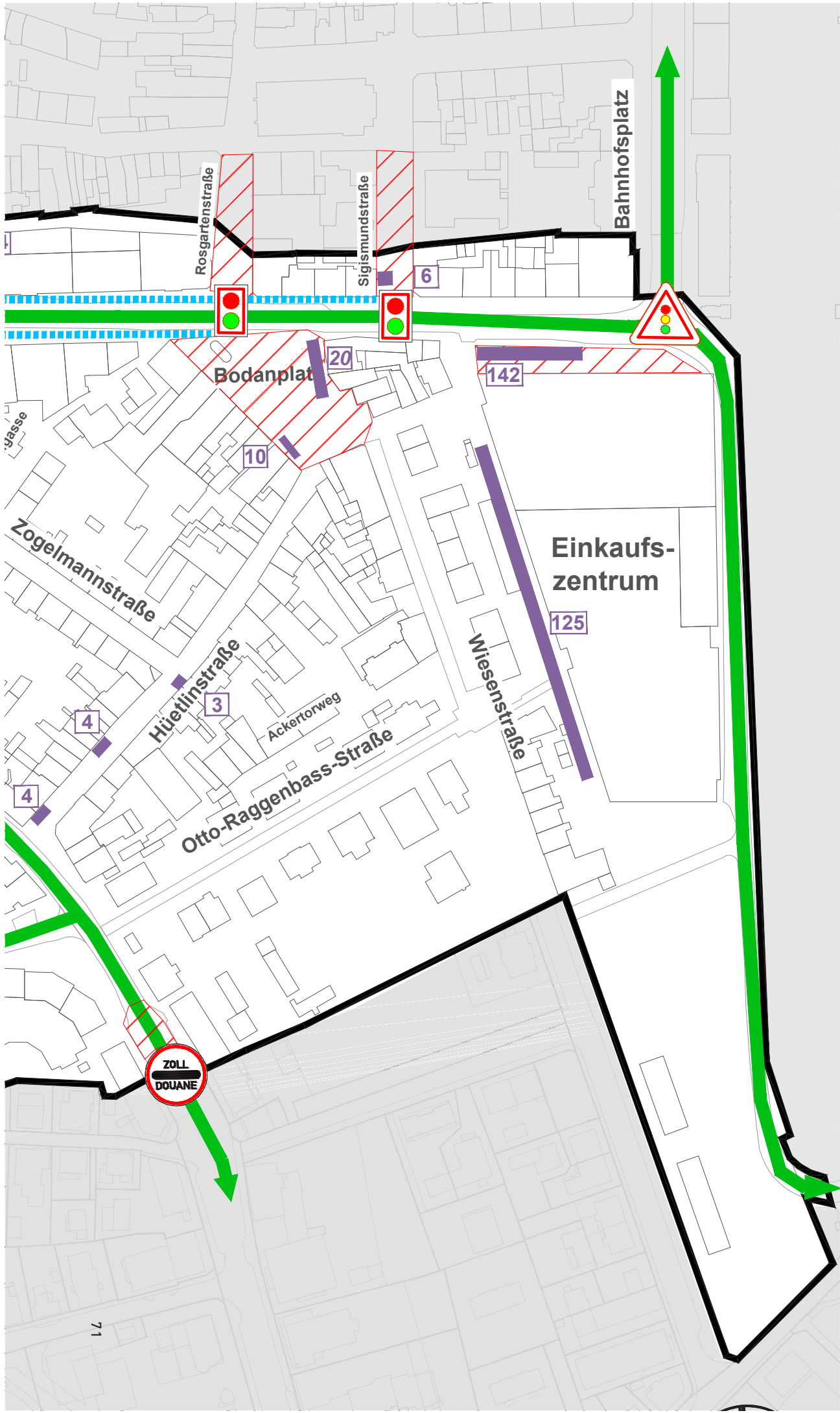
ZOLL
DOUANE

Hauptzoll
Linie 908

69



- | | | | |
|---|------------------------------|---|------------------------------|
|  | separate Radverkehrsanlagen |  | ausgewiesenes Radnetz |
|  | Fußgängerüberweg (FGÜ) |  | wichtige Aufenthaltsbereiche |
|  | Querungshilfe |  | Fahrrad-Stellplätze |
|  | Fußgängerschutzanlage |  | Anzahl Stellplätze |
|  | Lichtsignalgeregelter Knoten | | |



Rosgartenstraße

Sigismundstraße

Bahnhofplatz

Bodanplatz

Einkaufszentrum

Zogelmannstraße

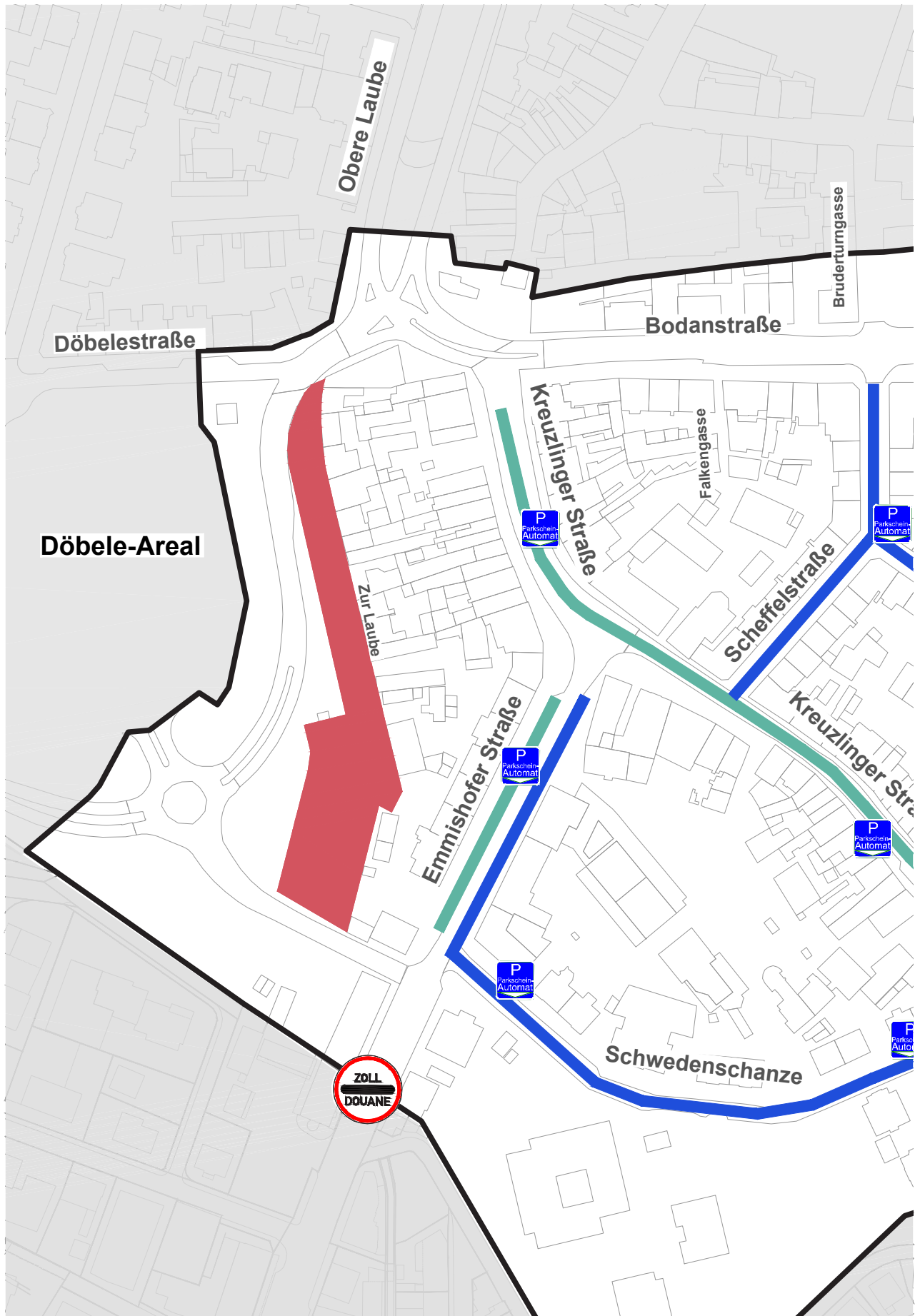
Hüetlinstraße

Otto-Raggenbass-Straße

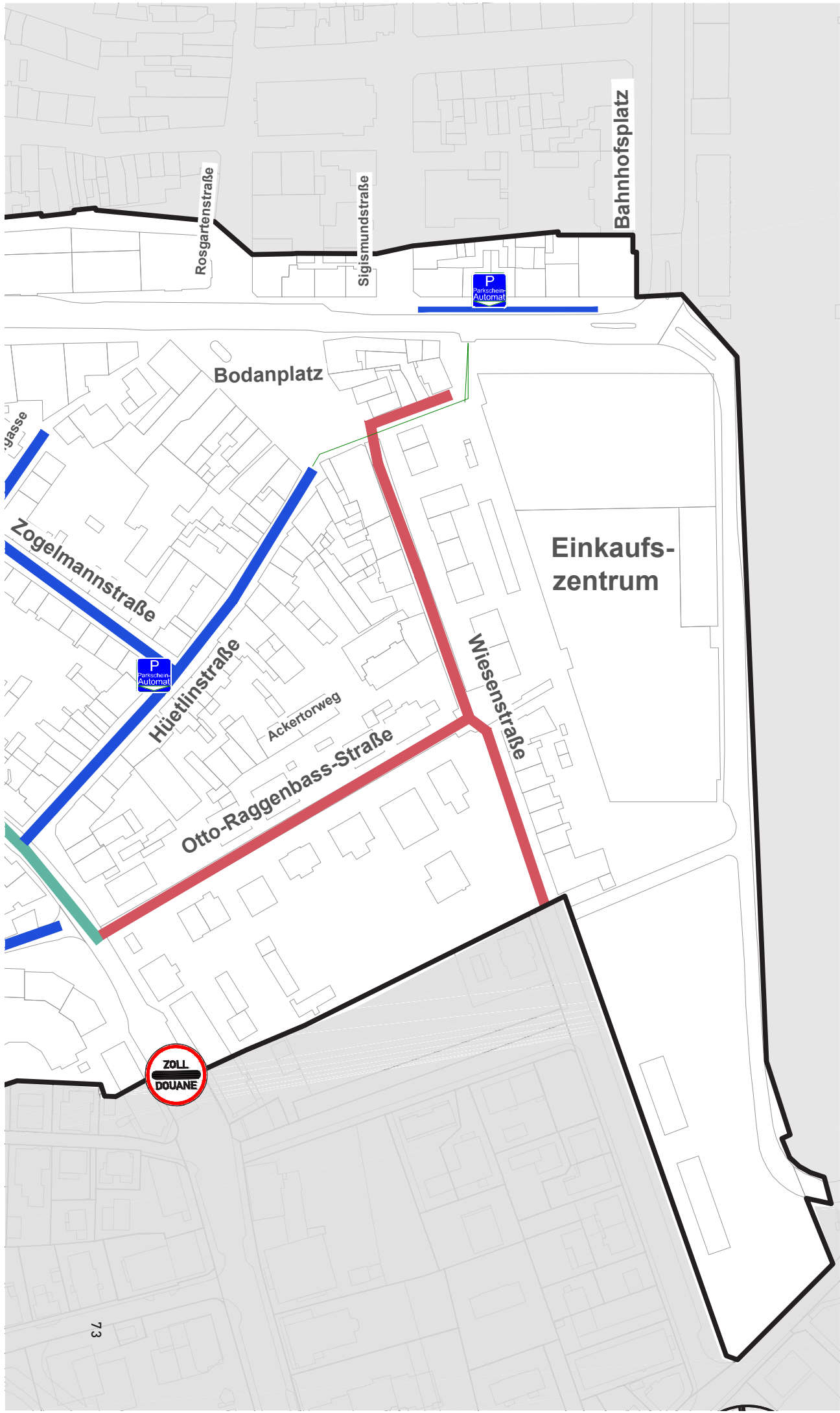
Wiesenstraße

Ackertonweg

ZOLL
DOUANE



- Nur Anwohner mit Parkausweis
- Mit Parkschein
- Mit Parkschein, 18 - 9 Uhr nur Anwohner mit Parkausweis frei
- P
Parkschein
Automat Parkscheinautomat



Rosgartenstraße

Sigismundstraße

Bahnhofplatz



Bodanplatz

Gasse

Zogelmannstraße

Hüetlinstraße

Ackertorweg

Otto-Raggenbass-Straße

Wiesenstraße

Einkaufszentrum



73



- Gehwegbreite > 2m
- Gehwegbreite < 2m
- Verkehrsberuhigter Bereich



Rosgartenstraße

Sigismundstraße

Bahnhofplatz

Bodanplatz

Einkaufszentrum

Gasse

Zogelmannstraße

Hüetlinstraße

Ackertorweg

Otto-Raggenbass-Straße

Wiesenstraße

ZOLL
DOUANE

75



- sanierungsbedürftig
- aufwertungsbedürftig
- Aufenthaltsorte in der Ortsmitte mit fehlendem Zusammenhang
- Potenzialflächen für städtebauliche Entwicklung
- Mängel im Straßenraum (z.B. gefährliche Kanten im öffentlichen bzw. privatem Raum)
- 🚗 besonders hohe Verkehrsbelastung
- ➔ wichtige Querungen und Zuwege



Badanpi



Stadtpfasse

Wiesenstraße

Hafenstraße

Otto-Raggenbass-Straße

4.8 NUTZUNGSSTRUKTUR

Die Nutzungsstruktur von Stadelhofen kann anhand der Nutzung der Erdgeschosszonen untersucht werden. Eine Analyse der Erdgeschossnutzungen wurde durch UmbauStadt im Februar 2019 durchgeführt und gibt orientierende Informationen zur lokalen Ökonomie sowie der grundlegenden Dynamik der öffentlichen Räume im Untersuchungsgebiet. Die Erdgeschossnutzungen sind im Analyseplan (Abb. 66) erfasst. Es wird deutlich, dass sich die nicht dem Wohnen dienende Nutzung der Erdgeschoße auf die Bodanstraße, Kreuzlinger Straße und Huetlinstraße konzentrieren. Hier finden sich insbesondere Dienstleistungen, Gastronomie, Einzelhandel und Gewerbe/ Handwerk. Eine wirkliche Aneinanderreihung von Einzelhandel im Sinne einer klassischen Einkaufsstraße ist eher in der nördlich gelegenen Altstadt zu finden. Allerdings fungiert die Bodanstraße als kleiner Zubringer zum Einkaufszentrum im östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets.

Leerstände im Erdgeschoss sind innerhalb kurzer Distanzen, alle in unmittelbarer Nähe zum Bodanplatz, fest zu stellen (s. Plan Abb. 66). Allerdings hat ein komplett leerstehendes Objekt in Huetlinstraße bereits den Besitzer gewechselt und wird sicherlich bald umgestaltet. Somit ist genau zu beobachten, inwieweit Leerstände die marktüblichen Fluktuationen widerspiegeln oder übertreffen, d.h. länger bestehen.

NUTZUNGSVERTEILUNG

Zwischen den Jahren 2007 und 2017 hat sich die Anzahl der Haushalte* in Stadelhofen von 1.207 auf 1.276 erhöht (+5,7%). Am meisten haben 4+ Haushalte zugenommen (+37%), ebenso eine leichte Steigerung haben die 1-Personen Haushalte (+7,3%) erfahren.

Im Konstanzer Stadtviertel 102 (entspricht zum größten Teil dem Untersuchungsgebiet Stadelhofen) befanden sich im Jahr 2016 227 Gebäude bzw. 961 Wohnungen. Die meisten Wohnungen (268) sind 4-Zimmer-Wohnungen und 3-Zimmer-Wohnungen (258). Im Vergleich zur Gesamt-Stadt Konstanz waren es 11.250 Gebäude und 45.938 Wohnungen. Auch hier gibt es am meisten 4- und 3-Zimmer-Wohnungen. Die aktuell vorliegende Bevölkerungsprognose geht von einem Bevölkerungswachstum zwischen 9,1% und 15,3% bis 2035 aus. Daraus und aus der geringer werdenden Haushaltsgröße ergibt sich tendenziell ein steigender Wohnflächenbedarf pro Person bei geringerem Bedarf an Quadratmeter je Wohneinheit.

STÖRENDE NUTZUNGEN

War Stadelhofen in vergangenen Jahrzehnten als Rotlichtviertel der Stadt bekannt geworden, so hat sich dieses Segment bis auf wenige Club-Angebote zurückgezogen. Die Vergnügungsstättenkonzeption von 2015 bezieht Tanzbars, Stripteaslokale als Vergnügungsstätte mit ein. Als Hauptziel einer störenden, einzuschränkenden Nutzung sind jedoch auch in Stadelhofen Spiel- und Automatenhallen sowie Wettbüros zu betrachten. Die Vergnügungsstättenkonzeption schlägt Strategien zur planungsrechtlichen Steuerung von Vergnügungsstätten vor (s. auch Kap 2.2 ,Vorliegende Planungen und Konzepte). Gerade Erdgeschossnutzungen mit Spielhallen sprechen in dieser öffentlichsten Zone eines Hauses und einer Straße eine stark selektive Nutzergruppe an, die Nutzungen schotten sich von der Öffentlichkeit ab und lösen oft den Niedergang einer lebendigen Straße ein. Ähnliche Nutzungen ohne große öffentliche Wirkung - insbesondere in großer Häufung - können Tatroo-, Nagelstudios, Paketstationen oder auch Versicherungsagenturen sein.

* Beim Haushaltegenerierungsprozess können nicht alle Haushaltsbeziehungen korrekt erfasst werden, mit der Folge, dass die Anzahl der 1-Personen Haushalte über- und die Zahl der 2-Personen Haushalte unterschätzt werden. Die Ursache für diese leichte Verzerrung besteht darin, dass insbesondere uneheliche Lebensgemeinschaften oder Wohngemeinschaften nicht als solche erkannt werden.

4.9 SOZIALE UND KULTURELLE INFRASTRUKTUR

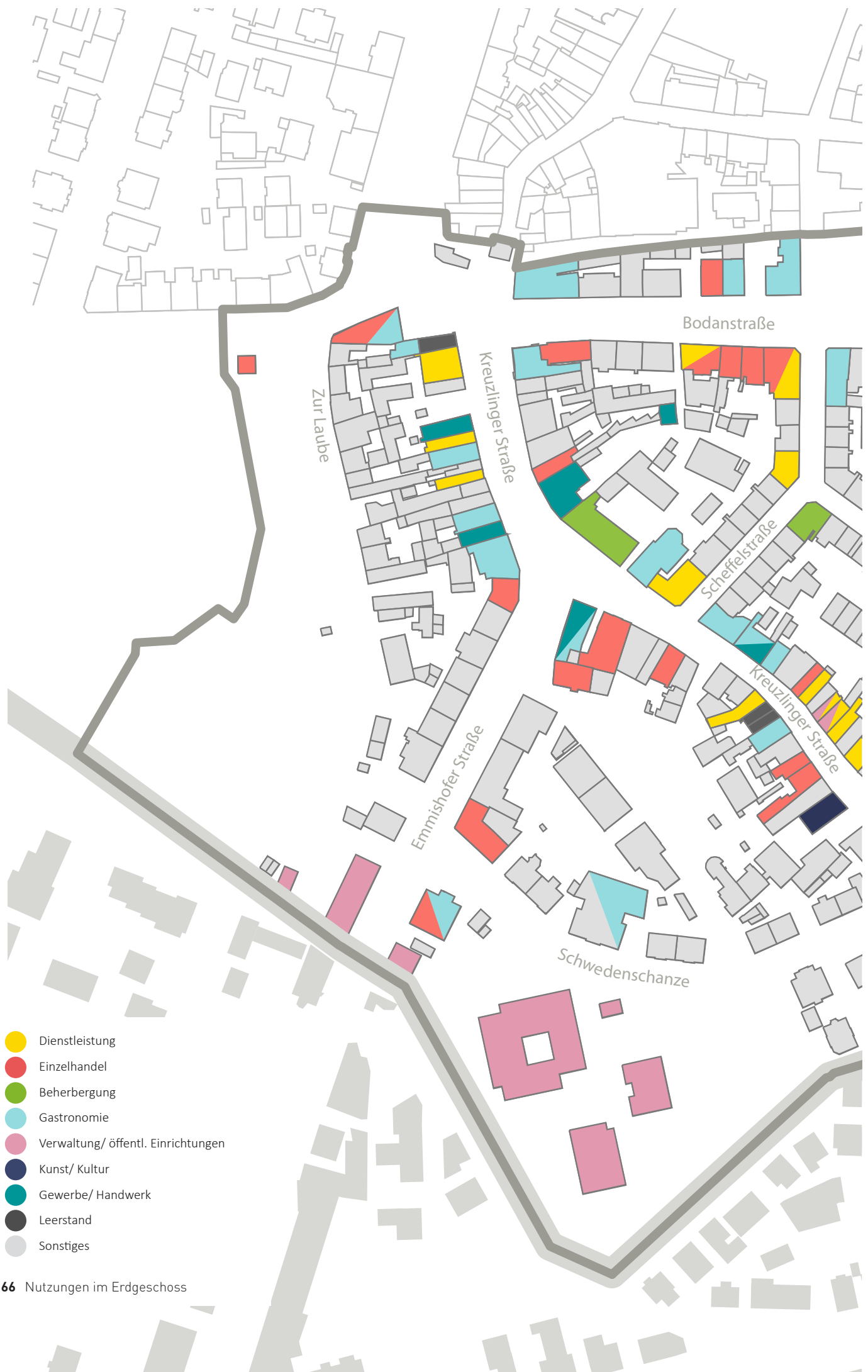
Im VU-Gebiet gibt es in der Kreuzlinger Straße eine Spiel- und Sportfläche. Dieser Spielbereich ist geschützt in einem Hinterhofbereich, von Gebäuden umgeben und liegt somit nicht direkt an einer Verkehrsachse. Dieser sehr schöne Schutzraum für Kinder und Erwachsene ist in die Jahre gekommen. Hier melden die Nutzer in den Bürgerveranstaltungen an, dass Erneuerungen an Spielgeräten und Aufenthaltsmöglichkeiten (Möbiliar) sinnvoll wären.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich ein KiTa-Standort von der Katholischen Kirche (Heilige Dreifaltigkeit in der Stadelhofgasse) und mehrere andere Bildungs- und Betreuungsangebote (Kreuzlinger Straße und Schwedenschanze) in anderer Trägerschaft.

Ein Seniorenheim oder andere Einrichtungen für ältere Menschen finden sich nicht im Untersuchungsgebiet. Ebenso wenig gibt es einen Jugendtreff im Untersuchungsgebiet. Zwei Vereine haben ihr Vereinsheim bzw. ihre Einrichtungen in Stadelhofen. Der Rehasport Bodensee Konstanz e.V. (Bodanstraße) und der Sozialverein „Weitergetragen - Sprungbrett e.V.“ inkl. Nachbarschaftsladen in der Hütlinstraße. Ein öffentliches Gebäude für verschiedene Treffen oder Veranstaltungen, zum Beispiel als Bürgerhaus, gibt es im VU-Gebiet nicht.

Bemerkenswert in Stadelhofen ist das Engagement der Wessenberg'schen Vermächtnisstiftung, die in Konstanz aktiv ist und u.a. an der Schwedenschanze ein Sozialzentrum betreibt. Die Caritas plant eine Erweiterung der integrativen Tagesstätte „Die Arche“ um einen Anbau mit drei Krippengruppen und einem Bewegungsraum.

Die Kooperation zwischen der Schweizer Stadt Kreuzlingen und der Stadt Konstanz auch im sozialen und kulturellen Bereich wird immer wieder thematisiert. So schlägt das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz z.B. vor, den ehemaligen Hauptzoll zu einem Ort der Begegnung und einem Raum für grenzüberschreitende Projekte zu machen. Projektideen dieser Art wurden in der Vergangenheit immer wieder genannt. Der verbindende Charakter des Gebäudes könnte den früheren trennenden Charakter symbolhaft überwinden.





4.10 STÄRKEN- UND SCHWÄCHEN-ANALYSE

Aus der gesamten Analyse lässt sich eine Gegenüberstellung ableiten.

	- Schwächen	+ Stärken
Demografie und Sozialstruktur	mittelfristige Überalterung der Bevölkerung	gestiegener Anteil der unter 18-Jährigen
	fehlende Angebote seniorengerechten Wohnens	Dynamisches Gebiet mit Bevölkerungszuwachs in den letzten Jahren
Städtebauliche Struktur	teilweise enge Straßenquerschnitte	gut erhaltene historische Struktur
	Brachfläche ohne Nutzung (südlich Einkaufszentrum)	baukulturell wertvolle Gebäudesubstanz
	Hohe Baudichte mit ‚verbauten‘ Situationen, z.B. Innenhöfe	Dichte als Vorteil beim Zugang zu Infrastrukturen, kurze Wege etc.
Eigentümerstruktur	wenige Grundstücke mit direkten Entwicklungsmöglichkeiten im Eigentum der Stadt	Vornehmlich eigentümergeborene Immobilien schaffen Bindung an die Entwicklung im Quartier
		engagierte Stiftungen sind im Gebiet aktiv
Gebäudesubstanz	bedingte Nutzbarkeit historischer Bausubstanz für moderne Ansprüche	Sanierungswille von Eigentümerinnen und Eigentümern
	bedingte Flexibilität für Umbau oder Neubau	insgesamt gute Gebäudesubstanz und strukturell guter Zustand
		langfristig nutzbare Gebäudesubstanz
		Quartier mit Wohncharakter
Verkehr und Mobilität	Hohe Pkw-Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum aufgrund historischer Bausubstanzstruktur, z.T. behindernd für Aufenthalts- und Bewegungsqualität	Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln (ÖPNV, motorisierter Individualverkehr (MIV), Radverkehr, Fußverkehr)
	Keine ausgewiesenen Flächen und fehlendes Anlieferungskonzept für zunehmenden Lieferverkehr inkl. KEP-Dienste	Versorgungsangebote im Quartier und in der (fußläufig erreichbaren) Innenstadt vorhanden, begünstigt das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“
	Bodanstraße mit deutlicher Trennwirkung zur Altstadt	Quartier stark verkehrsberuhigt (Z 325 StVO), bestehende Verkehrsführung mit Regelung „unechte Einbahnstraßen“ unterbindet weitgehend Kfz-Durchgangsverkehr
	Fehlendes Angebot an Fahrradabstellanlagen auf Privat- und öffentlichem Grund, dadurch teils zugestellte Gehwege (z.B. Scheffelstraße)	Erste Sharing-Angebote als Alternative zum Privat-Pkw
		Kappung ehemaliger, grenzüberschreitender Verbindung Kreuzlinger Straße für Kfz-Verkehr
	Bestehende Fahrradabstellanlagen z.T. nicht bedarfsgerecht ausgestattet	Gute funktionale Querungsangebote über Bodanstraße
	Kreuzlinger Straße wird ihrer zunehmenden Funktion als Geschäftsstraße nicht gerecht	Flächendeckende ÖPNV-Erschließung des Gebiets mit hoher Frequenz, kurze Wege zum SPNV / Bahnhof Konstanz

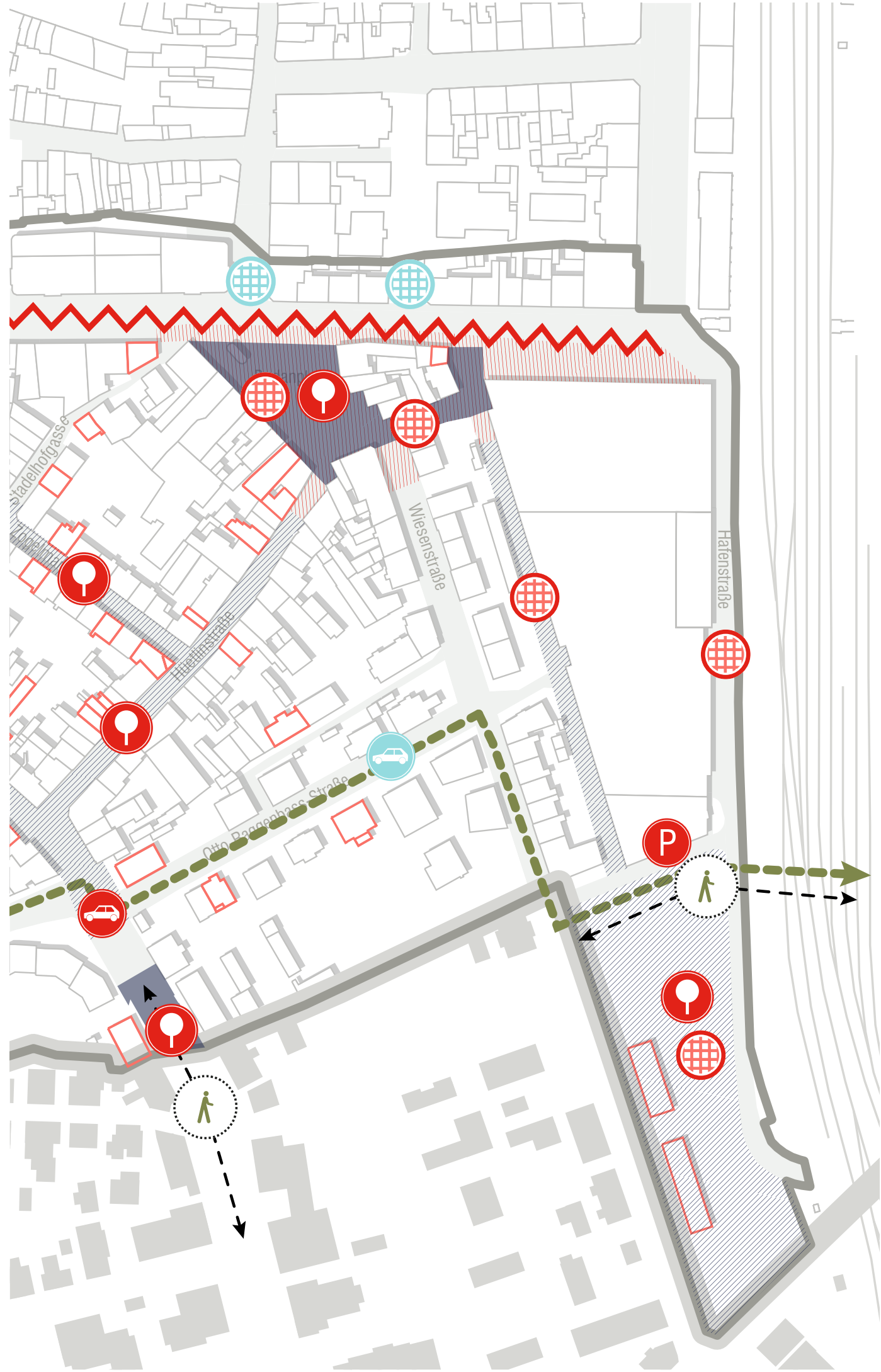
Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse

Vorbereitende Untersuchungen Stadelhofen

	- Schwächen	+ Stärken
	Döbele-Kreisverkehr ohne Fußgängerübergang, aber vsl. richtlinienkonform	Teilweise kreative Lösungen zum Umgang mit Pkw-Parken bei Flächenknappheit (z.B. Baugruppe Stadelhofgasse und Wohn- und Geschäftshaus Kreuzlinger Straße) und zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs (versenkbare Poller Wiesenstraße)
	unverträgliche Geschwindigkeitsregelungen (T 50) in den das Quartier umgrenzenden Straßenzügen, auch in Bruderturmstraße	
	Gleisanlage als optische und räumliche Barriere zum See, Zugänglichkeit der zentralen Brücke ist wichtig	
	Kaum Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum ohne Konsumzwang	
	Hauptradverbindung / Anschluss an das Radnetz im Bereich Döbele - Schottenstraße nicht bedarfsgerecht ausgebildet	
Öffentlicher Raum, Grün- und Freiflächen	Sanierungsbedarf beim Spielplatz	Gute Voraussetzungen für barrierefreies Quartier (flache Topografie)
	Aufwertungsbedarf am und rund um den Bodanplatz	
	Aufenthalt-/ Treffpunktmöglichkeit fehlt	
	raumgreifende Dominanz des PKW-Verkehrs	
	Straßenraum als öffentlicher Raum nur einseitig für PKW genutzt	
	Bezüge zum Landschaftsraum fehlen an manchen Stellen, Blickachse zum See fehlt	
	Mangel an öffentlichen Grünflächen oder -achsen im Quartier	
Nutzungsstruktur	Entwicklung durch historische Bausubstanz begrenzt	Angebot von Einzelhandel und Dienstleistungen im Quartier
		kurze Distanzen zwischen einzelnen Funktionen des Alltagslebens
Soziale und kulturelle Infrastruktur	fehlendes Veranstaltungshaus/ Haus mit Treffpunktcharakter	KiTa und Betreuung im Quartier vorhanden
	mangelndes Angebot für Senioren	Vereinsleben schafft vereinzelte Angebote
	geringes Angebot für junge Familien	



- sanierungsbedürftig
- aufwertungsbedürftig
- Aufenthaltsorte in der Ortsmitte mit fehlendem Zusammenhang
- Mängel im Straßenraum (z.B. gefährliche Kanten im öffentlichen Raum)
- 📍 ungenutztes Freiflächenpotential
- 🌐 Plätze mit fehlendem Zusammenhang untereinander
- 🚗 Verkehrsproblematik
- ⚡ Trennwirkung
- 🚗 Chance/ Potential Verkehrsraum
- 🌐 sehr gutes Freiflächenpotential
- 🚶 Wegeverbindungen aufwerten bzw. herstellen
- ➡ Grünvernetzung aufwerten



5 ENTWICKLUNGSPOTENTIALE

5.1 LEITLINIEN UND SANIERUNGSZIELE

In drei großen Arbeitsfeldern kann man für Stadelhofen städtebauliche Leitlinien formulieren. Diese Überschriften wurden während des VU-Prozesses auf Grundlage der planerischen Analyse, mit der Stadtverwaltung sowie in der Bürgerbeteiligung erarbeitet. Daraus wurden Leitlinien, als Grundlage für die städtebauliche Entwicklung im möglichen Sanierungsgebiet „Stadelhofen“, entwickelt. Diese Leitlinien können zur Bewertung von Projekten und Planungen zu Rate gezogen werden. Sie sind in die im folgenden dargestellten ISEK sowie den daraus abgeleiteten Maßnahmenkatalog eingeflossen

Stadelhofen ist beste Altstadt

Der Stadtteil hat sich als Teil der Konstanzer Altstadt entwickelt. Das zeigt seine Baustruktur. Heute finden sich hier sehr zentrale und ruhige Wohnlagen in verdichteter und teilweise jahrhundertealter Bausubstanz. Das macht den Charme des Stadtteils aus. Das zeigt jedoch auch die Erneuerungsnotwendigkeiten an Gebäuden und Wohnungen. Stadelhofen hatte in Bezug auf Einzelhandel und Gastronomie immer auch eine Bedeutung für die gesamte Stadt und für das direkt anschließende Kreuzlingen. Das macht seine Lebendigkeit aus.

>> Stadelhofen sollte seinen Status als zeitgemäßen Wohn- und Besuchsort mit einer urbanen und verträglichen Infrastruktur stärken und weiter ausbauen.

Stadelhofen bietet Räume für Alle

Öffentliche Räume, Plätze und Straßen bieten Aufenthaltsorte für Bewohner und Besucher. Diese Räume sind seit jeher vorhanden und nutzbar, aber knapp bemessen. Umso wichtiger ist ihre Beachtung und Pflege, welche diesem Angebot zu widmen ist. Hinter den Häusern bieten sich in Stadelhofen oft Gartengrundstücke, die für die Bewohner und das weitere Umfeld eine wichtige Bedeutung (Kleinklima, Belichtung, Freizeit, etc.) haben. Als Qualität im Kern der Stadt sind sie zu bewahren.

>> Stadträume sind funktionsvariabel zu gestalten. Sie sollen ein zugängliches Lebensumfeld sein für Generationen und möglichst viele Teile der Bevölkerung.

In Stadelhofen ist Mobilität mehr als Verkehr

Stadelhofen wird aufgrund seiner Grenzlage zur Schweiz von verschiedenen Verkehrsströmen tangiert. Teilweise entsteht Schleichverkehr, der die Quartiersstraßen belastet. Hinzu kommt ein hoher Druck durch den ruhenden Verkehr - von Einheimischen und Gebietsfremden gleichermaßen. Aufgrund seiner vielfältigen Nutzungsstruktur bietet es sich an, den Fuß- und Radverkehr als Leitverkehrsmittel zu stärken - sowohl innerhalb als auch mit attraktiven Verbindungen nach außen. Ergänzende Mobilitätsangebote wie z.B. Sharing-Systeme und die Ausweitung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen sichern eine stadt-, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität für Stadelhofen.

>> Die Gegenwart des Autoverkehrs sollte im Sinn eines ausgeglichenen Angebots für viele Arten von Mobilität moderiert und räumlich gestaltet werden.

WOHNEN UND
VERSORGEN

STADTRÄUME
UND GRÜN

MOBILITÄT IM
QUARTIER

1 WOHNEN UND VERSORGEN

- Erhalt des charakteristischen, historischen Stadtbilds
- Behutsame Sanierung unter Beachtung der historischen Strukturen und baukulturellen Elemente
- Information und Unterstützung von Eigentümerinnen und Eigentümern in einem möglichen Sanierungsgebiet
- Beratungs- und Förderangebote für die gestalterische, energetische und ggf. lärmtechnische Sanierung von privaten Immobilien
- Förderung und Erhalt von Wohnungen im preiswerten und mittleren Wohnungsmarktsegment
- Schaffung von Wohnraum durch Umnutzung und Modernisierung von Bestandsgebäuden sowie Aktivierung von leerstehenden bzw. untergenutzten Gebäuden und Flächen
- Behutsame Ergänzung und Qualifizierung der örtlichen Nahversorgungsangebote
- Definition von Schlüsselimmobilien zur Belebung der Einzelhandelsaktivität
- Erhalt eines urbanen Mischgebiets und seiner Angebote (Dienstleistungen, Gastronomie etc.)
- Weiter geführte Beteiligung der Bürgerschaft am Stadtentwicklungsprozess
- Schaffen und Weiterentwickeln von Angeboten (Freizeit, Weiterbildung etc.) für alle Altersstufen einschließlich ihrer Zugänglichkeit
- Steuerung der Nutzungsstruktur nach den Zulässigkeitskriterien von Mischgebieten gemäß §6 BauNVO, insbesondere Verhinderung einer kerngebietstypischen Nutzungsstruktur, Ausschluss der Neuansiedlung von Vergnügungsstätten, insbesondere Spielhallen und Wettbüros gemäß der Vergnügungsstättenkonzeption

2 STADTRÄUME UND GRÜN

- Ganzheitliche ökologische Erneuerung mit den vordringlichen Handlungsfeldern Energieeffizienz im Altbaubestand, Verbesserung des Stadtklimas, Reduzierung von Lärm und Abgasen
- Qualitätsvolle Gestaltung der öffentlichen Räume unter Beachtung der historischen Strukturen
- Herstellung von Barrierefreiheit an öffentlichen Orten, Reduzierung von Schwellen und Hindernissen im öffentlichen Raum
- Stärkung und Erhalt der grünen Innenhöfe zum Aufenthalt der Bewohnerinnen und Bewohner und Verbesserung des Stadtklimas in dicht bebauten Bereichen
- Berücksichtigung der vielfältigen vorhandenen und zukünftigen Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft
- Aufeinander Abstimmen von öffentlichen (Straßen, Plätze, Wege) und privaten Freiräumen (Gärten, Höfe, Vorbereiche)
- Optimierung der Freiflächen und Platzflächen für Bewohnerinnen und Bewohner und Besucherinnen und Besucher in Funktion, Gestaltung und als Beitrag zum Klimaschutz
- Freiräumliche Berücksichtigung und Gestaltung der Mobilitätsbedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer sowie räumlich verträgliche Stellplatzplanung
- Behutsame Ergänzung (vorhandener) Sport-, Spiel- und Kulturangebote und Funktionen
- Berücksichtigung des Konstanzer Gesamtzusammenhangs öffentlicher Grün- und Freiflächen
- Schaffung alternativer Treffpunkte der Kommunikation (z.B. „Chill-Oasen“, Begegnungsräume), die das soziale Miteinander und den Informationsaustausch in der Nachbarschaft fördern können. (Maßnahmen zur Verbesserung des Miteinanders können innerhalb eines Sanierungsgebietes als nichtinvestive Projekte im Rahmen des Programms der „nichtinvestiven Städtebauförderung“ – kurz NIS zusätzlich gefördert werden.)

3 MOBILITÄT IM QUARTIER

- Stärkung der Nahmobilität
- Sichere, attraktiv nutzbare und barrierefreie Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr
- Unterbindung von gebietsfremdem Durchgangsverkehr
- Nutzung der Entwicklung des Döbele-Areals zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs
- Erweiterung von multimodalen Angeboten und deren Vernetzung
- Erweiterung verkehrsberuhigter Regelungen z. B. zur Entlastung Bodanplatz
- Konzeption für einen verträglichen Wirtschaftsverkehr
- Förderung von Elektromobilität und erneuerbaren Energien
- Strategische Vermarktung und Werbung für alternative Mobilitätskonzepte



5.2 ISEK - ERGEBNISÜBERSICHT DER VU

Die Analyse in Stadelhofen hat Missstände und Möglichkeiten aufgezeigt. Die VU will im zweiten Schritt aufeinander abgestimmte Maßnahmenvorschläge machen. Das geschieht am plausibelsten in einem ISEK mit:

- der Ableitung / Begründung der vorgeschlagenen Maßnahmen aus den Ergebnissen von Bestandsaufnahme / Analyse und den formulierten Zielen
- einer zusammenfassenden Darstellung der räumlich verortbaren Maßnahmen, ggf. mit detaillierteren Ausschnitten
- ergänzende Skizzen (schematische Straßenquerschnitte, Bauvolumen, Funktionsdiagramme, etc.)
- textliche Erläuterungen zum ISEK
- Integration der nicht verortbaren Maßnahmen

Auf dieser Ebene ist entscheidend, dass übergreifende räumliche Ideen (z.B. städtische Mischung, Wegevernetzung, Grünzusammenhänge etc.) sich in Einzelmaßnahmen aufbauen lassen. Für das Stadelhofener Untersuchungsgebiet wird anhand der festgestellten Defizite sowie der analysierten Potenziale im Zusammenhang mit abgestimmten Maßnahmenvorschlägen in einem Rahmenkonzept die Strategie einer Weiterentwicklung entworfen (siehe Plan Seite 90). Die übergeordneten städtebaulichen Sanierungsziele werden begleitet von den erwarteten Aufwertungen im privaten Bereich.

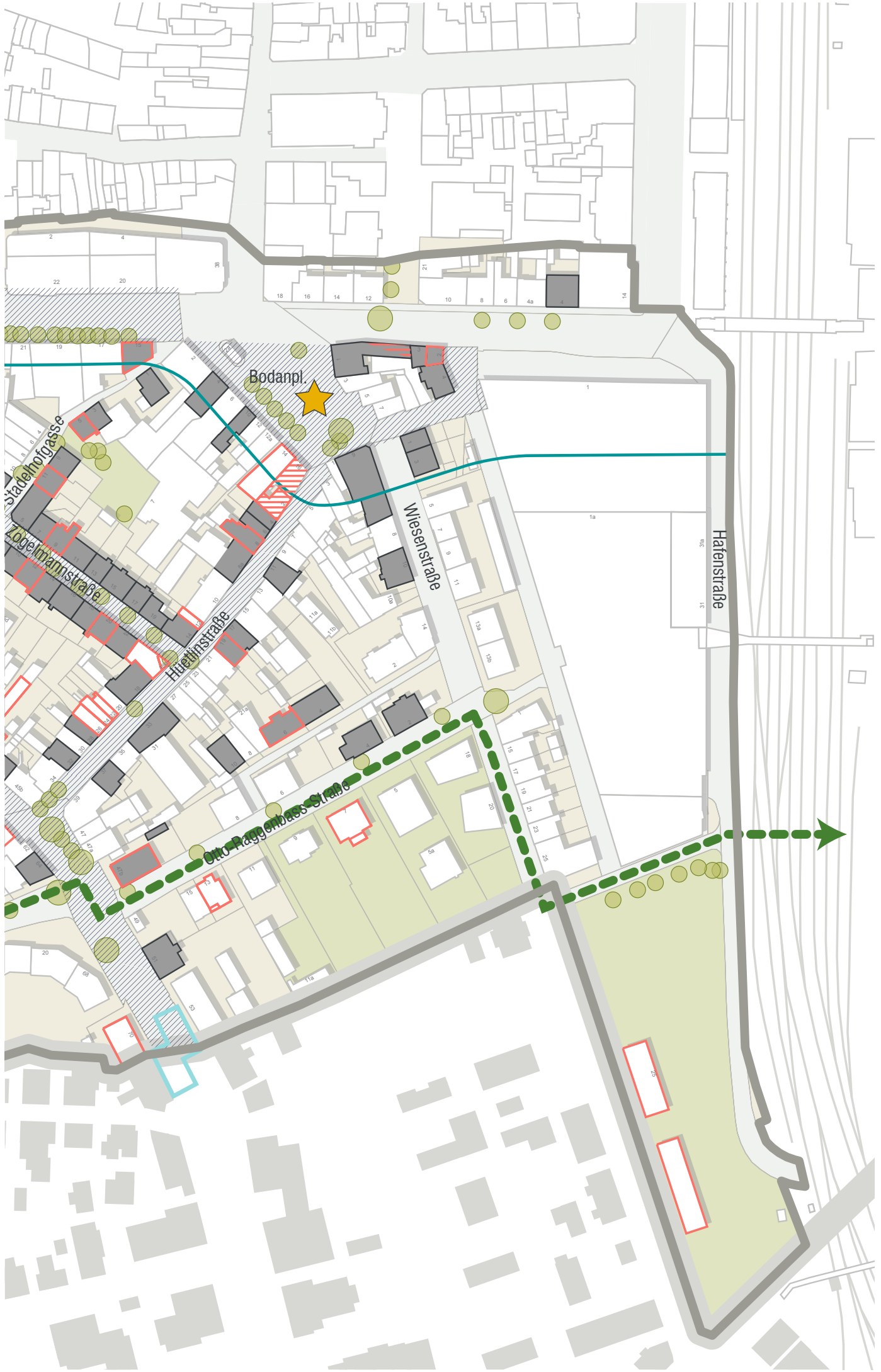
Das ISEK als Ergebnisübersicht der VU soll die Weiterentwicklung eines Stadtteils aufzeigen, der eindeutige Wohnqualitäten hat, der ein Teil des historischen Stadtbilds in Konstanz ausmacht und der in seinem größtenteils mittelalterlichen Grundriss die Mobilitätsanforderungen von heute bewältigen muss.

Zum Einen hat eine VU die Aufgabe, akute Sanierungsnotwendigkeiten aufzuzeigen. Im Bereich der privaten Gebäude wird darum dargestellt, wo Sanierungsbedarf vorliegt oder ob die Eigentümer laut Befragung Maßnahmen beabsichtigen. Außerdem zeigt das ISEK, wo potentielle Entwicklungsmöglichkeiten bestehen und sondiert die über das gesamte Untersuchungsgebiet verteilten, baukulturell besonders wertvollen Gebäude und Denkmale.

Das ISEK zeigt ebenso Handlungsoptionen im öffentlichen Raum. Das betrifft die Anbindung an vorhandene Grünräume und die Schaffung von kleineren Grün- und Wasserbezügen im VU-Gebiet. Ebenso werden Sanierungsschwerpunkte im öffentlichen Raum (Straßen-, Platzoberflächen, Mehrfachnutzungen von Freiräumen etc.) benannt. Besonders wichtig ist die Alltagsbenutzbarkeit des öffentlichen Raumes als Verkehrsraum (Rad- und Fußgängerfreundlichkeit und als Aufenthaltsort. Stadelhofen ist ein zentraler Wohnstandort. Hier liegen besondere Potentiale zur Anpassung des historischen Kerns von Konstanz an aktuelle soziale und demographische Entwicklungen.



- Haupteinkaufsbereich stärken
- Potenzialflächen erschließen
- Grünräume qualifizieren
- - - - - Zugänge zu Grün-/Freizeiträumen stärken
- Straßen- und Freiräume aufwerten
- ★ Platzraum aufwerten
- stadtbildprägendes Gebäude erhalten
- Leerstand beseitigen
- Gebäude sanieren
- Gebäude abbrechen
- Standorte aufwerten



PROJEKTE UND MASSNAHMEN

- | | | | |
|----|----------------------------------|----|----------------------------|
| 1 | Maßnahmen privater Dritter | 12 | Projektstandort Döbele |
| 2 | Energiequartier | 13 | Begegnungsstätten |
| 3 | Zogelmannstraße | 14 | Hofbereich Zur Laube |
| 4 | Hüetlinstraße | 15 | Bodanplatz |
| 5 | Grünachse Schwedenschanze - See | 16 | Bodanstraße |
| 6 | Kindergarten Arche | 17 | Emmishofer Straße |
| 7 | Villa Wessenberg | 18 | Verkehrsführung |
| 8 | Scheffelstraße | 19 | Ordnung Wirtschaftsverkehr |
| 9 | Kreuzlinger Straße | 20 | Ruhender (Rad-) Verkehr |
| 10 | Grenzübergang Kreuzlinger Straße | 21 | Multimodalität |
| 11 | Spielplatz Kreuzlinger Straße | | |



5.3 MASSNAHMEN

Die Stärken- und Schwächenanalyse, die städtebaulichen Leitlinien und die Sanierungsziele geben einen Handlungsrahmen, in dem schließlich ortsbezogene Projekte und übergeordnete Maßnahmen empfohlen werden. Darunter sind sowohl Empfehlungen, die aus der Arbeit der Planer und der Verwaltung entstanden sind, als auch Ideen aus der direkten Bürgerbeteiligung im VU-Prozess.

Diese Maßnahmenvorschläge verteilen sich über das Untersuchungsgebiet mit dem Ziel einer zusammenhängenden Entwicklung im Sinne der o.g. städtebaulichen Leitlinien. Sie betreffen überwiegend den öffentlichen Raum und übergeordnete Maßnahmen der städtebaulichen Entwicklung. In einem festzulegenden Sanierungsgebiet ist jedoch ebenso die private Initiative zu Sanierung und Aufwertung von privaten Freiflächen gefragt. Deshalb sind ebenso städtebauliche Empfehlungen für Privatgrundstücke, z.B. für die Sanierung und Umnutzung von Gebäuden, genannt.

Schwerpunktmäßige Empfehlung ist die Aufwertung bzw. Schaffung von Straßenräumen, grüner Infrastruktur und Gemeinbedarfseinrichtungen, die als öffentliche Räume mit funktionalem Gewinn für Viele gewonnen werden wollen. Ebenso wird der besonderen Lage an der Schweizer Grenze Rechnung getragen, die dem Stadtteil eine besondere Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur aber auch besondere Verkehrsanforderungen beschert. Eine besondere Bedeutung kann dem Döbele-Areal zukommen. Hier sind Entwicklungen absehbar, die für Stadelhofen aber auch für die benachbarten Stadtteile von Bedeutung sein werden.

Als hochbauliche Einzelmaßnahmen sind die Empfehlungen an Einzeleigentümer zu verstehen, ihre Immobilie mit entsprechenden Förderungen und Steuervergünstigungen zu sanieren. Ebenso sind öffentlich wirksame Bauten (z.B. Gebäude am Grenzübergang Kreuzlinger Straße oder der Integrative Kindergarten ‚Die Arche‘) im Empfehlungskatalog zur Sanierung empfohlen.

Neubau- und Nachverdichtungspotenzial ist in Stadelhofen wenig vorhanden. Viel wichtiger ist demnach eine aktive Sanierungstätigkeit, die ggf. auch Ersatzbauten vorsehen kann.

Im Bereich der übergeordneten Maßnahmen wird u.a. empfohlen, die Erneuerung privater Gebäude durch die Gewährung eines Kostenerstattungsbetrages zu fördern und als Grundlage die bereits bestehende „Richtlinie der Stadt Konstanz zur Förderung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an privaten Gebäuden innerhalb der städtischen Erneuerungsgebiete“ anzuwenden.

Jede Maßnahme wird im folgenden Maßnahmenkatalog einzeln dargestellt. Die Maßnahmen, die besondere Bedeutung für die städtische Entwicklung der nächsten Jahre haben, werden in Projektskizzen vertieft, um erste Anregungen für die weiteren Planungen zu geben.

1 MASSNAHMEN PRIVATER DRITTER



Art der Maßnahme
Gebäudesanierung

Beteiligte
Stadt, private Eigentümer

Zeitraumen
kurzfristig

Fläche
mögliches
Sanierungsgebiet

Kosten
Zuschuss i. d. R. 30.000
EUR pro Wohneinheit

SITUATION Im Sinne des gesamtheitlichen Ansatzes der Städtebauförderung fördert die Stadt Konstanz die private Erneuerung von Gebäuden auf der Grundlage der "Richtlinie der Stadt Konstanz zur Förderung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an privaten Gebäuden innerhalb der städtischen Erneuerungsgebiete" (Letzte Änderung des Gemeinderates vom 29.05.2018). Die Förderung privater Erneuerungsmaßnahmen ist eine freiwillige Leistung der Stadt im Rahmen der im Haushalt zur Verfügung gestellten Mittel und wird im Fall eines beschlossenen Satzungsbereiches auch in Stadelhofen gelten.

EMPFEHLUNG In einem Sanierungsgebiet haben private Eigentümerinnen und Eigentümer innerhalb der Kulisse des festzusetzenden Sanierungsgebietes die Möglichkeit, für die Modernisierung und Instandsetzung ihrer Gebäude einen Förderzuschuss zu erhalten sowie das Sanierungsvorhaben steuerlich abzusetzen. Hiermit unterstützt die Stadt die Beseitigung städtebaulicher Missstände und kann nachhaltige Wohnumfeld- und Gestaltungsverbesserungen erzielen. (In den bestehenden Sanierungsgebieten liegt die Fördergrenze für Erneuerungsmaßnahmen von privaten Bauherren bei 30.000 Euro pro Wohneinheit). Zusätzlich zu den gestalterischen Maßnahmen ist auch eine Förderung von energetischen Maßnahmen und Maßnahmen zur Barrierefreiheit oder der Aufwertung von Ladengeschäften grundsätzlich möglich. Diese sollten allerdings gewissen baukulturellen Leitlinien entsprechen.

Bei denkmalgeschützten Gebäuden ist die Abstimmung mit den Denkmalbehörden unerlässlich.

70 Vorbildliche Sanierung des Hauses „vor dem Tannenamt“ in der Kreuzlinger Straße (Foto: Stadt Konstanz/ Sandra Pfanner)



SITUATION Die Stadt Konstanz hat sich mit den Themen Klimaschutz, Energie und Nachhaltigkeit bereits intensiv befasst und als wichtige Aufgabe in der Stadtplanung identifiziert. Mit dem Energienutzungsplan (2018) ist eine sachliche Grundlage für Klimaschutz und -anpassung in Konstanz gegeben. Der Tätigkeitsbereich zum Klimaschutz und bedachten Umgang mit Energieressourcen gestaltet sich vielseitig und kann in unterschiedlichen Formen auch im Quartiersmaßstab aufgegriffen werden. Denn die Ansätze sollen in flächenhafte Strategien und Maßnahmen münden und nicht nur Einzelobjekten zugute kommen.

Das Konstanzer Solarpotenzial kann sowohl zur Erzeugung von Strom (durch Photovoltaikanlagen) als auch zur Erzeugung von Wärme (durch Solarthermieanlagen) genutzt werden. Da die Anlagen auch auf Dächern installiert werden können, eignen sich beide Technologien für eine erneuerbare Energieerzeugung in urbanen Stadtgebieten, bedingt auch in Stadelhofen. Der ‚Energienutzungsplan Konstanz‘ von 2018 zeigt die potenziellen Dachflächen für eine Solarnutzung. Für die Solarnutzung wird vorgeschlagen, dass die Stadtwerke Konstanz Contracting- und Pachtangebote für größere Dachflächen anbieten und bewerben.

EMPFEHLUNG Der Energienutzungsplan schlägt explizit Quartierskonzepte, gefördert durch das KfW-Programm Nr. 432, für Schwerpunktgebiete vor. Stadelhofen grenzt an das Schwerpunktgebiet Bahnhofsviertel an und könnte den gegebenen Empfehlungen bei einer ähnlichen Ausgangslage folgen. Empfohlen wird darum, einen Stadtblock als Erweiterung der genannten Schwerpunktgebiete zu betrachten. Für eine erfolgreiche Umsetzung von Nachhaltigkeitsprojekten wichtig ist eine Integration der Stadelhofener Bürgerschaft. Aktivitäten können unterschiedliche Formen aufweisen, etwa eine gemeinschaftliche Sanierung (Geschoßwohnungen, gesamtes Haus, Wohnblock, etc.) oder die einheitliche Installation von Solaranlagen oder Nahwärmenetzen. Besonders die energetische Sanierung der Gebäude soll einen tragenden Beitrag zum Klimaschutz leisten und gleichzeitig die Energiekosten für Eigentümer und Mieter erheblich senken.

Das Solarpotenzial ist auch in Stadelhofen, auch mit Berücksichtigung des Denkmalschutzes vorhanden, besonders auf Flachdächern. Von einzelnen, kleinteiligen und unterschiedlichen Solaranlagen-Installationen im historischen Gebäudebestand soll Abstand genommen werden. Für die geplante bauliche Umsetzung am Döbele (Geschoßwohnungsbau) sind im Entwurf integrierte Photovoltaik- und Solarthermieanlagen überlegenswert.

Eine Kooperation zwischen den Eigentümern, der Verwaltung, der Stadtwerke und möglichen Investoren wird den Erfolg der dieser Klimaanstrengungen maßgebend beeinflussen. Fundierte Informationen und Werbung zu Förderungen und weiteren Anreizen sollen Bauherren und Eigentümern die vorhandenen Möglichkeiten aufzeigen und zum Agieren aufgefordert werden.

2 ENERGIE-QUARTIER



Art der Maßnahme
Konzepterstellung
(s. auch Maßnahme 3)

Beteiligte
Stadt, Planungsbüro

Zeitraumen
kurzfristig

Fläche
mögliches
Sanierungsgebiet

Kosten
siehe Maßnahmen
privater Dritter

71 Schrägluftbild Stadelhofen

* MASSNAHMEN DES KLIMA- SCHUTZES UND ZUR ANPAS- SUNG AN DEN KLIMAWANDEL

EMPFEHLUNG Das Engagement zum Klimaschutz ist in Konstanz seit Jahren in Politik, Verwaltung und der Bevölkerung verankert. Mit dem Klimaschutzkonzept (2016), dem Energienutzungsplan (2018) und dem ausgerufenen Klimanotstand (2019) verfügt die Stadt über ein umfangreiches Maßnahmenbündel mit Blick auf die gesetzten Klimaschutzziele. Die Maßnahmen der VU Stadelhofen knüpfen an diese Anstrengungen an und verdeutlichen den Klimaschutz und Klimaanpassung als Querschnittsthema, dies sind u.a.:

- MN 2: Energiequartier als Modell- und Testfall für eine energetische Stadtentwicklung in Konstanz
- MN 3, 4, 5, 8 und 9: Oberflächengestaltungen mit entsiegelnder Wirkung, um Hitzeinseln zu dämpfen und zu vermeiden, um Qualitäten einer ‚Schwarmstadt‘ zu fördern
- MN 15 - 21: zur Steuerung und Lenkung des Verkehrs, insbesondere zur Veränderung im modal split, mit dem Ziel den Anteil der CO₂-Produktion durch Mobilität im Stadtteil zu senken

Bereits der Energienutzungsplan benennt priorisierende Gebiete, und auch Stadelhofen kann hier zusätzlich eine Vorreiterrolle bei der Umsetzung klimafreundlicher Maßnahmen sein. Besonders auf Baublock- und Quartiersebene sollen Möglichkeiten der Projektumsetzung wahrgenommen werden. Die klimaschutzunterstützenden Maßnahmen für Stadelhofen richten sich an unterschiedliche Akteure. Sowohl die Verwaltung, die Stadtwerke aber auch die Bürgerschaft sind gefragt, hier beispielhaft voranzugehen und den Klimaschutz und einen reduzierten Energieverbrauch bei allen Projekten mitzudenken. Bewusstseinsbildende Kampagnen und Informationen sollen zusätzlich mobilisieren und Unterstützung leisten.

72 Gartengrundstücke hinter gründerzeitlicher Blockrandbebauung



SITUATION Die Zogelmannstraße ist einer der zentralen Wohnstraßen in Stadelhofen und verläuft parallel zur Kreuzlinger Straße. Die Straße besticht durch ihren kleinstädtischen Charakter. Die enge Straßenraumsituation lässt nur wenige unterschiedliche Nutzungen im öffentlichen Raum zu. Die Gestaltung zur Verkehrsberuhigung aus den 1980er Jahren ist in die Jahre gekommen.



EMPFEHLUNG Hier kann die Aufenthaltsqualität erhöht und ebenso das Straßenbild verbessert werden. Eine definierte Raumzuweisung für anwohnerrelevante Nutzungen (Aufenthalt, Sitzmöglichkeiten, Anrainerparken, Fahrradabstellflächen) in Ergänzung zum Straßengrün und den vorhandenen Baumreihen wird den Straßenraum aufwerten. Die Reduzierung von Parkplätzen kann in dieser engen Straße neue Aufenthaltsorte bis hin zu einer Fußgängerzone schaffen (Abstimmung mit dem Parkplatzangebot im Gesamtquartier). In weiterer Folge können zusätzlich Räume mit Aufenthaltsqualität (z.B. Chill-Oasen) geschaffen werden, ggf. unter Beteiligung von Anwohnern, sowie neues Stadtmobiliar und Fahrradabstellanlagen. Der Aspekt der Barrierefreiheit muss bei der Gestaltung eine zentrale Rolle spielen.

3 ZOGELMANNSTR.



Art der Maßnahme

Neugestaltung Randbereiche, Verkehrsberuhigung

Beteiligte

Stadt

Zeitraumen

mittelfristig

Fläche

ca. 1.200 m²

Kosten

50.000 EUR

73 Zogelmannstraße Richtung Hütlinstraße

74 Neben vielen Mülltonnen wird die Straße von wenigen Bäumen und vielen Abstellmöglichkeiten gesäumt.



4 HÜETLIN-STRASSE



Art der Maßnahme

Neugestaltung Randbereiche, Verkehrsberuhigung

Beteiligte

Stadt

Zeitraumen

langfristig

Fläche

ca. 1.500 m²

Kosten

100.000 EUR

SITUATION Die Huetlinstraße ist einer der zentralen Straßen in Stadelhofen und verbindet den Bodanplatz mit der Kreuzlinger Straße. Die Erdgeschoßzone ist an vielen Stellen mit Gastronomie, Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen belebt. Die Situation hinsichtlich der Paketannahmestellen und Lieferadressen-Geschäftslokale für den Online-Handel und deren Auswirkung auf die (Liefer-)Verkehrs- und Müllbelastung ist weiterhin angespannt.



EMPFEHLUNG Für die Huetlinstraße wird eine neue Straßenraumgestaltung angestrebt. Für den gesamten Abschnitt vom Bodanplatz bis zur Kreuzlinger Straße soll die Einrichtung einer Fußgängerzone oder einer verkehrsberuhigten Zone mit vorrangig Anrainerverkehr und verminderten Lieferverkehr geprüft werden. Eine Erneuerung der Randbereiche und Stadtmöblierung (z.B. Leuchten, Sitzgelegenheiten, Chill-Oasen) sollte geprüft werden. Insgesamt stellt die Reduzierung der Verkehrs- und damit einhergehenden Lärmbelastung durch den Lieferverkehr ein vordringliches Ziel dar, das es zu verfolgen gilt. Eine neue Gestaltung soll auch die Grünverbindungen im Quartier stärken.

75 Paketannahmestelle

76 Straßenprofil Huetlinstraße



Mit Hilfe der Städtebauförderung kann ein bedeutender Beitrag zur Verbesserung des Klimas im Quartier geleistet werden. Die Fördermittel können unter anderem für die Begrünung und Neustrukturierung von Straßenräumen und Plätzen herangezogen werden. Viele der Gebäude in Stadelhofen haben keine Balkone oder Terrassen, somit keine direkten Freisitze. Durch sogen. „Chill-Oasen“ oder wie das Beispiel der Grätzel-Oasen in Wien zeigt, können hier bisherige Stellplätze den Bewohnern als Aufenthaltsorte zur Verfügung gestellt werden. In Hinblick der Zielsetzung zur Verbesserung der nachbarschaftlichen Beziehungen zueinander, können diese Oasen außerdem als Treffpunkte agieren.

Die Hütelinstraße und Zoggelmannstraße bieten sich dafür an, da notwendige Stellplätze z.B. in eine Quartiersgarage verlagert werden können. Damit schafft man im öffentlichen Raum Platz für die Bewohner und gestaltet den Straßenraum neu. Wie diese zuvor als Parkplätze genutzten Flächen ausgestaltet werden, soll im Rahmen von Vorgaben jede Hausgemeinschaft selbst bestimmen.

Da es bei der Nutzung von öffentlichen Parkräumen oft zu unterschiedlichen Interessen der Anwohner kommen kann, bedarf eine solche Nutzung einer eingehenden Planung und Prüfung vor allem hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des gestalterischen Gesamtbildes.

Dabei kann die Städtebauförderung beraten, helfen und begleiten. Die Gestaltung der öffentlichen Parkplatzflächen zu „Chill-Oasen“ soll mit der Bürger- und Bewohnerschaft zusammen durchgeführt werden und als nichtinvestive Projekte in einem Sanierungsgebiet im Rahmen des Programms der „nichtinvestiven Städtebauförderung“ – kurz NIS zusätzlich gefördert werden.

Die Nutzung könnte sich an den Rahmenbedingungen und Regeln, wie sie in Wien gelten, orientieren. Dort heißt es u.a.:

- die Nutzer haben für die Errichtung und Erhaltung sowie Entfernung der Einrichtung alleine die Haftung und die Kosten zu übernehmen
- eine gewerbliche Nutzung ist nicht gestattet
- die gegenständlichen Grundflächen dürfen nur direkt vor dem Wohnhaus (mit ordentlichem Wohnsitz) der Erlaubniserwerber liegen
- bei erforderlichen Straßenbauarbeiten bzw. Arbeiten von Leitungsträgern muss eine kurzfristige Entfernung der Gestaltung auf Kosten der Nutzer erfolgen
- es besteht kein Rechtsanspruch auf den Abschluss einer Vereinbarung, die Vereinbarung wird nur für eine Saison (1.3.–31.10.) abgeschlossen und es besteht kein Anspruch auf Ausdehnung bzw. Wiederholung
- die Zustimmung zur Nutzung erlischt, wenn nicht innerhalb von 4 Wochen nach bekannt gegebenem Nutzungsbeginn die geplante Nutzung begonnen hat.

* CHILL-OASEN



77 Grätzel-Oasen in Wien, Krongarten / GB*3/11, Stadt Wien - MA28

5 GRÜNACHSE SCHWEDEN- SCHANZE - SEE



Art der Maßnahme
Freiflächengestaltung

Beteiligte
Stadt

Zeitraumen
mittelfristig

Fläche
Länge: 850 m

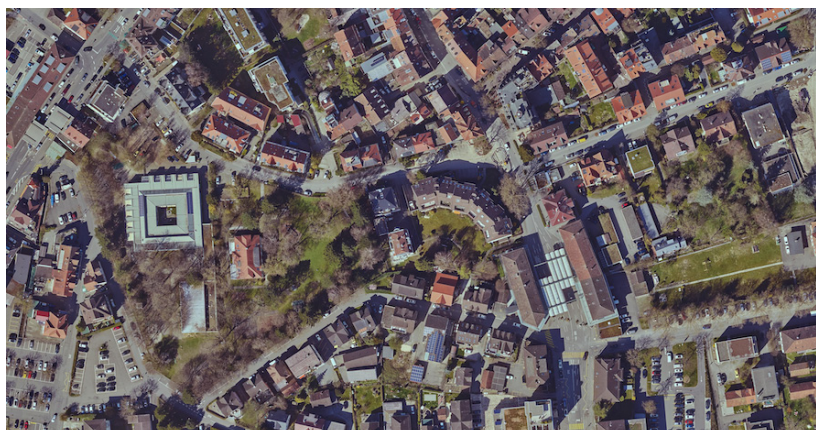
SITUATION Die Schwedenschanze stellt das Kernstück der Verbindung Grenzbach (und im weiteren Verlauf zum Tägermoos) zum Bodensee dar. Hier verliefen Festungsanlagen, welche die Stadt ringförmig umschlossen. Diese Funktion lässt sich heute teilweise noch an Grün- und Wegeverläufen ablesen und ist an der Schwedenschanze als freiräumliche Qualität nachvollziehbar. Zusätzlich zur bestehenden Grünachse Nord-Süd über die Laube sollte auch in West-Ost Richtung eine Verbindung sichtbar und für erholungssuchende Fußgänger erlebbar werden.

EMPFEHLUNG Es wird empfohlen, den Zugang zum See und dessen Erholungsräume am Wasser für Konstanzener und Stadelhofener niederschwelliger zu öffnen. Ein sicheres Queren für Fußgänger an den passenden Straßenübergängen ist, wenn nicht schon vorhanden, herzustellen. Eventuell kann über eine weitere Verkehrsberuhigung in diesen Bereichen zugunsten der langsameren Verkehrsteilnehmenden (Kinder und Fußgänger) entschieden werden. Gerade die Otto-Raggenbass-Straße wurde in der Vergangenheit gestalterisch aufgewertet, ebenfalls die Schwedenschanze selbst. Anknüpfend daran soll nicht nur auf eine ansprechende Gestaltung geachtet, sondern auch für weitere Stadtbäume und Stadtbegrünung gesorgt werden, um den Verlauf der Grünachse nachvollziehbar zu machen. Der nicht öffentliche „Park“ neben der Arche ist ein wichtiger Punkt entlang dieser Achse der den Grüncharakter stärken kann.

Idealerweise können Ideen aus dem EUROPAN Wettbewerb 2013 zum Thema „Seezugang“ herangezogen werden. Dort würde die Wegeführung aus dem Bogen der Schwedenschanze und der Otto-Raggenbass-Straße ihren logischen Abschluss finden.

78 Schwedenschanze mit Baumbestand

79 Der ehemalige Festungsverlauf ist als Grünfläche und Baumlinie immer noch nachvollziehbar, Quelle: google maps

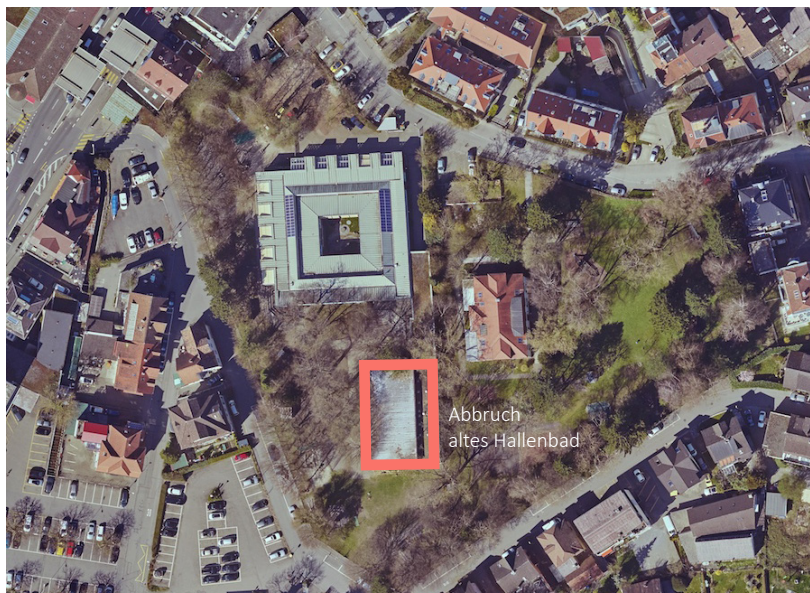


SITUATION Die Gebäude an der Schwedenschanze formen zusammen mit den Bauten der Stiftung Wessenberg einen Campus in einem grünen, baumreichen Grundstück. In einer zweiseitig von der Schweizer Grenze umschlossenen Bereich zeigt sich hier jenseits des Siedlungskerns von Stadelhofen ein Grünzug, der den Stadtteil umschmeigt.



EMPFEHLUNG Das Gebäude des Kindergartens ist in sanierungsbedürftigem Zustand. Bei einer Sanierung oder baulichen Anpassung ist es einerseits wichtig, die Funktionen Krippe, Ganztageskindergarten, Schulkindergarten und Schülerhort am Standort zu halten. In jedem Fall sollte die baukulturelle Qualität des Gebäudes zu bedacht werden. Eine Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der „Arche“ um einen Anbau und einem Bewegungsraum wurde vom Haupt- und Finanzausschuss der Stadt beschlossen.

Die Wessenberg'sche Vermächtnisstiftung und Caritas können im Rahmen von Baumaßnahmen zusätzlich eine Gemeinbedarfseinrichtung als verknüpfendes Element zwischen den Bestandsbauten etablieren. Die Freiflächen des Grundstücks sind auch bei einer evt. Neubebauung im Sinn der grünen Klammer um Stadelhofen zu erhalten. Darum ist eine neue Bebauung im Sinn dieser freiräumlichen Idee zu realisieren.



6 KINDERGARTEN ARCHE



Art der Maßnahme

Abbruch Neubau
Halle, Anbau

Beteiligte

Stadt, Wessenberg'sche
Vermächtnisstif-
tung, Caritas

Zeitraumen

kurz- /mittelfristig

Fläche

Gebäude ca. 1.800 m²

Kosten

Abbruch ehem. Hallenbad
300.000 EUR
Anbau 1.600.000 EUR

80 Gebäude der „Arche“, Zustand 2019. Die gegliederte Architektur und die Schindelverkleidung vertreten eine klare architektonische Sprache

81 Luftbild des Parks um die KiTa.

7 VILLA WESSENBERG



Art der Maßnahme
Modernisierung und Instandsetzung

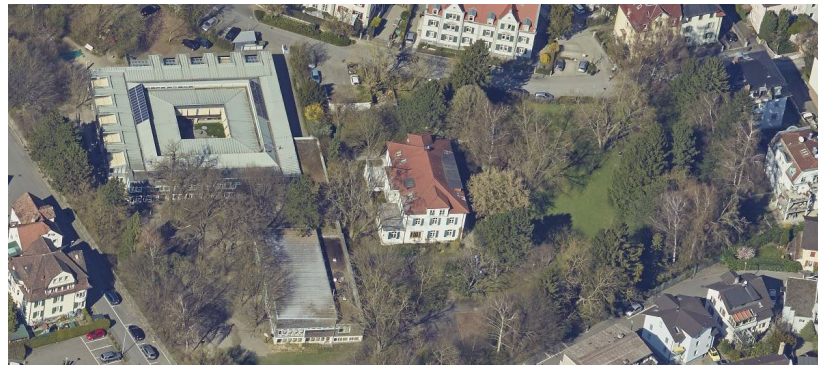
Beteiligte
Stadt, von Wessenbergsche Vermächtnisstiftung

Zeitrahmen
mittelfristig

Kosten
ca. 1.800.000

SITUATION Die Villa Wessenberg ist ein erhaltenswertes und ortsbildprägendes Gebäude aus dem 19. Jhd.. Angrenzend befindet sich der Kindergarten Arche in einem historisch wertvollen, parkähnlichen Garten. Eigentümer des Gebäudes und Grundstücks Schwedenschanze 10 ist die von Wessenbergsche Vermächtnisstiftung. Vorsitzender des Verwaltungsrates ist der Oberbürgermeister und Verwaltungsräte sind die Gemeinderäte der Stadt Konstanz. In der Villa befindet sich eine von der Wessenbergschen Vermächtnisstiftung geführte Kindertagesstätte sowie ein Familiencafé.

Bei dem Gebäude kommt es zu fortlaufenden Setzungen und Rissbildungen im Mauerwerk. Gründe für die fortschreitenden Setzungen sind zum einen eine stark organische Baugrundschrift unterhalb der Gründungssohle, welche nicht tragfähig ist sowie die niederschlagsarme Witterung, die zur Austrocknung und Schrumpfung des Bodens führt. Verschiedene bereits durchgeführte Maßnahmen zum Aufhalten des Prozesses (letzte größere Sanierung 2003) waren nicht erfolgreich, daher soll nun eine umfassende Gründungssanierung durchgeführt werden. Sollte dies nicht zeitnah umgesetzt werden, kann die Standsicherheit des Gebäudes nicht mehr gewährleistet werden.



- 82 Luftbild der Villa Wessenberg (rechts) mit Park und Kindergarten Arche
- 83 Villa Wessenberg 2018 (Quelle: www.wessenbergstiftung-konstanz.de, 05.08.2020)
- 84 Villa Wessenberg, Risse in den Außenwänden an der Südseite durch fortlaufende Setzungen (Quelle: Architekt R. Pfeiffer: Beurteilung notwendiger Maßnahmen, Juni 2020)
- 85 Rissen in den Innenwänden (Quelle: Andreas Voss, Spitalstiftung Konstanz)

EMPFEHLUNG Das Gebäude ist als erhaltenswert in der Dendrologischen Datierung der Stadt Konstanz dargestellt und eine Sanierung würde die gewachsene Struktur mit dem historisch wertvollen, parkähnlichen Garten erhalten.

Daher ist die Empfehlung, das Gebäude zu sanieren, um die fortschreitende Setzung des Gebäudes nachhaltig zu verhindern. Bei der Kostenschätzung wurden bisher die folgenden notwendigen Eingriffe berücksichtigt: Trockenlegung der nassen Wände im Keller, Gründung der nicht unterkellerten Außen- und Innenwände mittels Micropfählen, Eingriffe im EG Bereich (Innen) um Bodenaufbauten wiederherzustellen sowie die Sanierung der Trink-, Schmutz- und Heizwasserleitungen.



SITUATION Verkehrlich wird die Scheffelstraße als „Schlucht wahrgenommen, mit der klassischen Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg, wobei die Fahrbahn im Nordabschnitt um ca. 1 m breiter ist als im Südabschnitt. Hier wird in hohem Maße Schleichverkehr vermutet. Entlang der ganzen Straße wird einseitig am Fahrbahnrand geparkt, was die Durchfahrtswirkung noch unterstreicht. Die Gehwege sind an vielen Stellen nicht in ihrer ganzen Breite nutzbar, weil sie von Fahrrädern geparkt werden.



EMPFEHLUNG

Um die Durchfahrtswirkung zu mildern und gleichzeitig das Fahrradparken auf den Gehwegen zu unterbinden, wird empfohlen, die Fahrbahn - insbesondere im Nordabschnitt - punktuell zu verschmälern und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in größerem Umfang anzubieten (s. Plan). Die Zufahrt von der Bodanstraße ist nur noch von einer Richtung aus möglich (s. Konzept zur Verkehrsführung), was die Kfz-Verkehrsbelastungen reduzieren wird. Die Gehwege sind barrierefrei zu gestalten.



8 SCHEFFELSTR.



Art der Maßnahme
Neugestaltung, Verkehrsberuhigung

Beteiligte
Stadt

Zeitraumen
langfristig

Fläche
ca. 1.100 m²

Kosten
750.000

- 86 Blick Richtung Kreuzlinger Straße
- 87 Straßenentwurf

9 KREUZLINGER STR.



Art der Maßnahme
Straßenraumgestaltung

Beteiligte
Stadt

Zeitraumen
langfristig

Fläche
ca. 7200 m²

Kosten
1.800.000 EUR

Förderung
primär Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz

88 Dienstleistungs- und Einzelhandelseinrichtungen in den Erdgeschossen

89 Blick in Richtung Schnetztor

90 Kreuzlinger Straße



SITUATION Die Kreuzlinger Straße ist eine zentrale Verbindungsachse zwischen den Nachbarstädten Konstanz und Kreuzlingen. Der Zoll, früher von der Bodanstraße aus durchgehend für den Kfz-Verkehr befahrbar, ist heute durchgehend nur noch für den Radverkehr geöffnet. Der Nordabschnitt ist als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und als Mischfläche gestaltet. Im Abschnitt zwischen Emmishofer Straße bis zum Kreuzlinger Zoll gilt Tempo 30 mit Trennung von Fahrbahn und Gehwegen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr mit Kfz-geführt. Die Gehwege weisen hier zum Teil eine Breite unter zwei Metern auf, die durch abgestellte Fahrräder zusätzlich verringert wird. Über die gesamte Straße ist beidseitig Einzelhandel angesiedelt. Die Kreuzlinger Straße ist im Radnetz der Stadt als Hauptroute ausgewiesen.



EMPFEHLUNG Um die Kreuzlinger Straße in ihrer Bedeutung als zentrale Verbindungsachse für den Radverkehr einerseits und als lokal wichtige Einkaufsstraße andererseits zu stärken, bieten sich verschiedene Möglichkeiten, die im folgenden in 3 Varianten abgebildet werden.

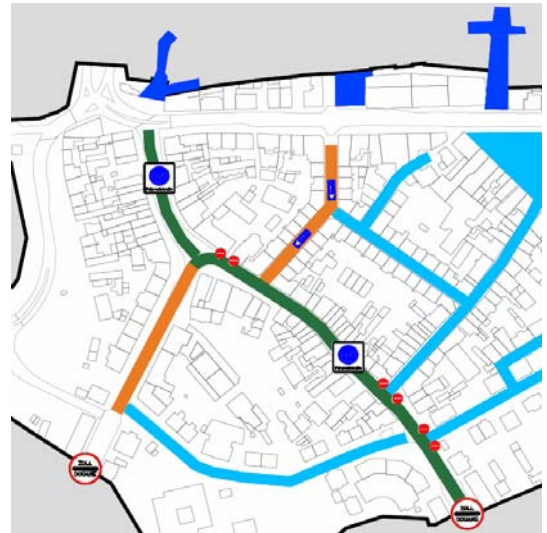
Variante 1 rückt die Verbindungsfunktion für den Radverkehr in den Focus und weist den gesamten Straßenzug zwischen Bodanstraße und Grenzübergang als Fahrradstraße aus, die für den Kfz-Verkehr freigegeben ist. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h sollte angesichts der starken Fußverkehrsströme angestrebt werden, diese Möglichkeit ist zu prüfen. Eine Verbreiterung der Gehwege sollte ebenfalls geprüft werden. In allen anderen Straßen werden die geltenden verkehrsrechtlichen Regelungen beibehalten.

Variante 2 sieht einen Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 als Höchstgeschwindigkeit vor. Der verkehrsberuhigte Bereich im Nordabschnitt wird beibehalten. Unterstützend wird für diese Variante empfohlen, den Straßenraum als Mischfläche zu gestalten, wo eine gegenseitige Rücksichtnahme vorausgesetzt und „geübt“ werden kann. Verkehrsteilnehmende sind über die gesamte Breite gleichberechtigt und dürfen sich nicht gegenseitig behindern. Damit kann dem vorherrschenden nicht-motorisierten Fuß- und Radverkehr mehr Platz eingeräumt werden, gleichzeitig kann der Kfz-Verkehr weiterhin mit angepasster Geschwindigkeit fahren.

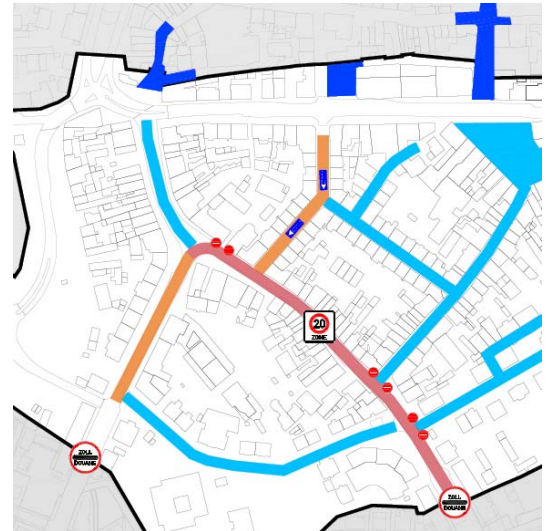
Variante 3 stärkt den Radverkehr durch die Ausweisung einer Fahrradzone in der Fläche (StVO-Novelle 2020). In die Fahrradzone einbezogen werden die Emmishofer Straße (bis zur Kreuzung Zur Laube / Schwedenschanze) sowie die Scheffelstraße. Für die Fahrradzone soll eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h angestrebt werden - diese gilt für den Radverkehr und den Kfz-Verkehr gleichermaßen, der für die Befahrung der Fahrradzone explizit freigegeben wird. Damit wird das Verkehrsregime in Stadelhofen vereinfacht. Es gilt entweder T 20 (bzw. T 30) - bei Trennung von Fußverkehr und fließendem Verkehr - oder es sind Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen.

Die Grundansätze der 3 Varianten unterscheiden sich hinsichtlich der Bewertung der Kreuzlinger Straße, sie müssen im Weiteren diskutiert werden. Soll vorrangig der Radverkehr gestärkt werden, wird der Einsatz des neuen Instruments „Fahrradzone“ empfohlen

Kreuzlinger Straße – Variante 1



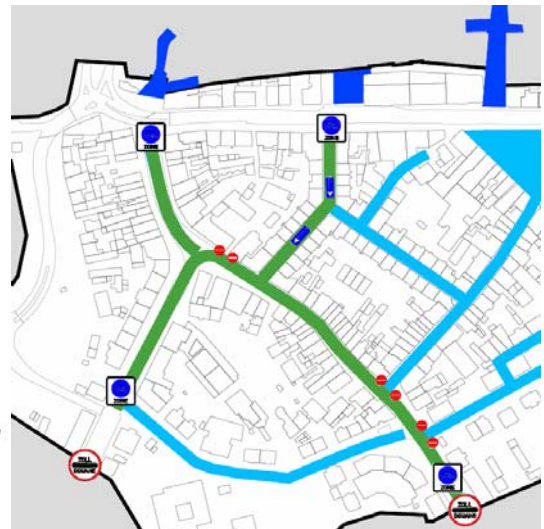
Kreuzlinger Straße – Variante 2



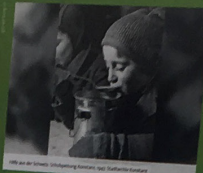
Kreuzlinger Straße – Variante 3

Legende

- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Einbahnstraße, Rad frei
- Einfahrt verboten, Rad frei
- Tempo 30
- Fahrradzone, Kfz frei



1947



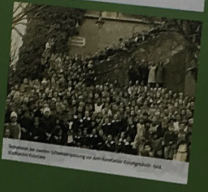
Wie war die Lebens-Situation damals? von: Barbara Kunkel

Hilfe in der Not
Krieg und Infektion führten zu Beginn des Jahres in Konstanz zu Mangelernährung, Schwäche, Anämie und anderen Folgeerkrankungen. Besonders im Jahr der ersten Schulferien (Sommer 1947) waren die im Stadtgebiet lebenden Kinder von Hunger und Kälte betroffen. Infolge der Kriegsverwundungen in Konstanz, im Winter 1947/48, wurden insgesamt rund 1000 Kinder in den Sommerferien in Konstanz aufgenommen. In Konstanz waren an die 1000 Kinder aufgenommen worden. In Konstanz waren an die 1000 Kinder aufgenommen worden.



Im Jahr 1947 sind über 1000 Kinder in Konstanz aufgenommen worden. von: Barbara Kunkel

„Diese freiwillige Opfer, deren größter Schaden ist es, was Hunderte Kinder jährlich macht. Es ist ein pharisaisches, laudiges Teilchen am Montag, Mittwoch und Freitag am Kreuzlinger See. Was sollen die nachfolgenden haben in den unterirdischen Stämmen, nicht mehr manchen die freien Mädchen.“



Im Jahr 1947 sind über 1000 Kinder in Konstanz aufgenommen worden. von: Barbara Kunkel

1857

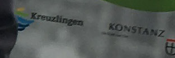


Im Jahr 1857 sind über 1000 Kinder in Konstanz aufgenommen worden. von: Barbara Kunkel

1933



Im Jahr 1933 sind über 1000 Kinder in Konstanz aufgenommen worden. von: Barbara Kunkel



SITUATION Der Übergang zwischen den Städten Konstanz und Kreuzlingen in der Kreuzlinger Straße wurde 2013 aus verkehrlicher Sicht beruhigt und ein Grenzübertritt ist nur noch per Fuß oder Rad möglich. Unter dem Kunststoffdach ist eine Kulturausstellung installiert worden, die die geschichtlichen Eigenheiten dieser Grenze darstellt. Das großflächige Dach macht immer noch den Eindruck einer Fahrbahnüberdeckung. Die ehemaligen Zollbüros, links und rechts, stehen teilweise leer.



EMPFEHLUNG Eine Belebung dieses Grenzorts als Treffpunkt und/ oder Veranstaltungsort bietet neue Möglichkeiten für beide Seiten, für Konstanzer und Kreuzlinger. Das große Dach markiert einen nutzbaren Platz für Konzerte, Kunst etc. Eine grenzüberschreitende Aktion kultureller Art ist z.B. die „Kunstgrenze“.

Die einst zur Trennung errichteten und mit Trennung beschäftigten Gebäude könnten Anlass geben als Platz, Treffpunkt oder Verbindung beider Städte. Am Standort kann eine Mobilitätsstation (Anlaufpunkt für Carsharing) sowie eines Micro-Hubs (Übergabepunkt für Lieferdienste) integriert werden, dessen evt. Verkehrsaufkommen verträglich mit dem Verkehrsberuhigungsanspruch des Umfeldes gestaltet werden sollte. Die beiden Städte Konstanz und Kreuzlingen haben bereits Grundlagen geschaffen, um eine gemeinsame Nutzung zu verwirklichen.

10 GRENZÜBERGANG KREUZLINGER STR.



Art der Maßnahme
Umnutzung

Beteiligte
Stadt Konstanz, Stadt Kreuzlingen, Eidgenossenschaft Schweiz, Bund (u.a. Zolle)

Zeitraumen
mittelfristig

Fläche
Dachfläche ca. 540 m²

Kosten
s. MN 8

Förderung
primär Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz

- 91 Blick aus der Kreuzlinger Straße auf die ehem. Grenzanlagen
- 92 Die Open-Air Ausstellung zur Geschichte der Grenze in der ehemaligen Abfertigungszone.

11 SPIELPLATZ KREUZLIN- GERSTR.



Art der Maßnahme
Freiflächengestaltung und Konzept

Beteiligte
Stadt

Zeitraumen
kurzfristig

Fläche
mit Zugang ca. 1.000 m²

Kosten
Planung und Gestaltung, inkl. Spielgeräte:
300.000 EUR

SITUATION Der einzige größere Spielplatz in Stadelhofen ist in verbesserungswürdigem Zustand und liegt etwas versteckt. Es sind Maßnahmen notwendig, um die Spielfläche an moderne Standards anzupassen und zukunftsfähig zu machen. Die Straßenquerungen aus Richtung der umliegenden Wohngebiete zum Spielplatz sind gefährlich.



EMPFEHLUNG Es wird empfohlen, eine detaillierte Freiraumplanung erstellen zu lassen, um den Spielplatz im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit zu verbessern. Außerdem ist auch auf eine sinnvolle und zeitgemäße Integration der Jugendlichen und älteren Kinder zu achten. Belange der Inklusion sind bei der Auswahl der Geräte und (Spiel-)Themen sollen eine Rolle spielen. Der Spielplatz soll für alle Altersgruppen ein Anlaufpunkt werden.

- 93 Fußweg mit Potenzial für einen ‚Spielpunkt‘, d.h. eine Anlassgeber zum Spielen.
- 94 Spielplatz ‚Kreuzlinger Straße‘ heute.

Zusätzlich zum Spielplatz Kreuzlinger Straße wird empfohlen, gezielt neue ‚Spielpunkte‘, d.h. kleine Spiel- und Verbleibe-Anlässe über Stadelhofen verteilt anzubringen, um den urbanen Raum auch für die Kleineren interessant zu gestalten.



SITUATION Auf dem Döbele Parkplatz gibt es derzeit 335 gebührenpflichtige Parkplätze. Auch einige Wohnmobile und Busse nutzen diese Fläche. Bereits vor einigen Jahren wurde das Potential dieser zentrurnahen Entwicklungsfläche erkannt. 2013 erfolgt ein städtebaulicher Ideenwettbewerb (1. Preis Bächle Meid, Architekten mit Stötzer, Landschaftsarchitekten) der Raum für ca. 300 Wohnungen, einen „Döbele-Boulevard“, neue Stellplätze und neue Straßenverläufe schaffen soll. Der derzeitige Grenzbach soll eine notwendige Verlegung mit Hochwasserschutzmaßnahmen erfahren.



EMPFEHLUNG Die Bebauung des Döbele-Areals wird im Sinn einer innerstädtischen Nachverdichtung Wohnraum und mit öffentlichen und halböffentlichen Freiflächen einen neuen Stadtraum schaffen. Die VU Stadelhofen betrachtet den südöstlichen Teil des Döbele-Areals. Dort ist es möglich, eine Quartiersgarage mit Mobilitätspunkt zu platzieren, die den Bedarf von öffentlichen, als auch Anwohnerstellplätzen der umliegenden Bestandsquartiere begegnen kann. Überlegenswert sollte sein, diese Quartiersgarage mit städtischen Funktionen (bspw. Paketstation) und neuen Mobilitätsangeboten (Carsharing) zu kombinieren. Zugleich muss bei einer Entwicklung die Grünverbindung von der Oberen Laube bis zur Bundesgrenze respektiert werden.



12 PROJEKT- STANDORT DÖBELE



Art der Maßnahme

Neubau Parkierungsanlage

Beteiligte

Stadt, private Eigentümer, Investor

Zeitraumen

langfristig

Fläche

ca. 1 ha (Fläche, die im Bereich der VU liegt)

Kosten

Quartiersgarage:
ca. 175 Stellplätze
2.625.000 EUR



95 li. o. Parkplatzsituation heute

96 re. Luftbild

97 li. u. Aktueller Planungsstand mit Kubatur Parkhaus am ob. Bildrand auf Grundlage des 1. Preises: Bächle Meid in ArGe mit Stötzer Landschaftsarchitekten und Verkehrsplaner Hans Billinger (Quelle: Stadt Konstanz)

13 BEGEGNUNGSSTÄTTEN



Art der Maßnahme
Neubau oder Umnutzung

Beteiligte
Stadt

Zeitraumen
langfristig

Fläche
mögliches Sanierungsgebiet

Kosten
ca. 800.000 EUR

SITUATION In Stadelhofen gibt es für die Bewohner und Vereine keinen Raum und somit keine Möglichkeit sich öffentlich und regelmäßig ohne Konsumzwang treffen zu können.

EMPFEHLUNG Hierfür soll eine noch näher zu definierende Begegnungsstätte geschaffen werden, welche interkulturell, generationsübergreifend und barrierefrei ist. Diese Örtlichkeit soll für die Vereinsarbeit, als sozialer Treffpunkt und gleichzeitig auch als Veranstaltungsort genutzt werden können. Es soll ein Raum mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten werden, wo Kulturabende, Vorträge, Versammlungen, aber auch Aufführungen für bis ca. 100 Personen stattfinden können. Vor allem sollen hier die Bewohner und Bewohnerinnen an einem „niederschweligen Begegnungsort“ zusammenkommen. Für die Begegnungsstätte sollen bestehende Räumlichkeiten im Gebiet nach Möglichkeit umgenutzt oder ein Neubau geschaffen werden.



98 Begegnungsorte für Versammlungen, Vorträge oder Vereinsarbeit fehlen im Quartier

99 Begegnung muss auch ohne Konsum passieren dürfen.

SITUATION Die städtebauliche Struktur entlang des Straßenzugs „Zur Laube“ ist durch eine lückenhafte Bebauung geprägt und besitzt an wenigen Stellen eher Hinterhofcharakter als städtisches Flair. Von Norden kommend ist die Bebauungsstruktur noch relativ dicht und nimmt im weiteren Verlauf aufgrund der lockeren und unvollständigen Blockrandbebauung ab. Einer dieser Lücken bilden die Einzelparkgaragen im Hofbereich von Zur Laube Nr. 15/17.



14 HOFBEREICH ZUR LAUBE



Art der Maßnahme

Freiflächengestaltung, Neubau

Beteiligte

Stadt, private Eigentümer

Zeitraumen

mittelfristig

Fläche

ca. 2.800 m²

Kosten

private Maßnahme

EMPFEHLUNG Grundstück und Gebäude befinden sich in privatem Besitz. Dennoch kann eine Vorbereitende Untersuchung Empfehlungen für die Entwicklung von Standorten geben, die augenscheinliches städtebauliches Potenzial für das Gesamtquartier haben. Angesichts der Lage und des städtebaulichen Charakters wird empfohlen, die Bebauungsstruktur entlang des Straßenzugs fortzusetzen und das Grundstück als Potenzial wahrzunehmen. Eine Bebauung soll sich bezüglich Volumen, Höhe und Dichte an den im Norden benachbarten Gebäuden orientieren und sich als fehlendes Puzzleteil in das Raumbild einfügen. Die Zugangsmöglichkeiten zum dahinter liegenden Grundstück müssen weiterhin gewährt bleiben. Eine Parkebene im Erdgeschoss eines Neubaus wäre zu prüfen. Alternativ müssen die angrenzenden Parkmöglichkeiten das Anwohnerparken, das die Einzelgaragen derzeit bieten, gewährleisten.

100 Garagen / Hof

101 Schrägluftbild



15 BODANPLATZ



Art der Maßnahme
Gestaltung

Beteiligte
Stadt

Zeitraumen
langfristig

Fläche
ca. 2.400 m²

Kosten
Neugestaltung inkl.
Wettbewerb
1.500.000 EUR

SITUATION Der Bodanplatz liegt im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets. Im Gesamtverband der Altstadt und der Fußgängerzone liegt der wichtige Platz mit ÖPNV-Haltestelle sehr zentral. Sowohl Verkehr aus der Huetlinstraße als auch von / zur Wiesenstraße führen über den Bodanplatz, was aktuell seine Nutzbarkeit und Wohlfühlfunktion einschränkt. Die derzeitige Ausstattung und auch das wilde Abstellen von Fahrrädern bzw. Motorrädern verstärkt diese Wirkung.

Als urbaner Platz mit Verknüpfung zur Altstadt (Norden) und zum ruhigeren (Wohn)-Stadtteil Stadelhofen im Süden ist der Platz ein Dreh- und Angelpunkt.

EMPFEHLUNG Für den urbanen Stadtplatz „Bodanplatz“ wird eine Neustrukturierung vorgeschlagen. Wichtige Themen hierfür sind: Oberflächengestaltung, Zonierung fahrender-ruhender Verkehr, Zonierung Gastgarten-Fußgänger, Bepflanzung für den urbanen Raum, Barrierefreiheit, Inklusion. In den Bürgerveranstaltungen wurde mehrmals gewünscht, den Platz auch für die Stadelhofener nutzbar zu gestalten, Beispiel Treffpunktfunktion mit Informationsmöglichkeit (analog+digital) für Kulturveranstaltungen.

Das Verkehrsführungskonzept zeigt Möglichkeiten, den Bodanplatz vom Kfz-Verkehr zu entlasten und bietet die Chance für eine Neuordnung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Die Neuordnung der Platzfläche sollte dafür Sorge tragen, die Fahrradabstellsituation so zu verbessern, dass mehr Bewegungsfläche für den Fußverkehr entsteht was wiederum bedeutet das Motorradparken zu unterbinden, die Fahrradabstellanlagen an den Platzrand zu verlegen und das Angebot zu erweitern.

Der Bodanplatz ist aber nicht nur urbaner Treffpunkt sondern auch Wohnort. Hinsichtlich der zahlreichen Akteure, Raumnutzungen und verkehrlichen Herausforderung muss ein aktiver Diskurs und Austausch mit den Anrainern geführt werden. Eine Projektgruppe o.ä. kann dafür den Rahmen schaffen.



102 Fahrradabstellsituation am Bodanplatz



103 Der Bodanplatz mit Brunnen, Außengastronomie und Straßengrün

16 BODANSTRASSE



Art der Maßnahme

Straßenraumgestaltung,
Freiflächengestaltung

Beteiligte
Stadt

Zeitraumen
langfristig

Fläche
1,2 ha, Länge 500 m

Kosten
400.000 EUR

SITUATION Die Bodanstraße steht aktuell unter hoher Verkehrsbelastung. Sie ist wichtige Trägerin des ÖPNV - fast alle Linien haben eine Haltestelle in der Bodanstraße - und sie ist Hauptachse für den Radverkehr. Entsprechend groß ist der Flächenanspruch für die verschiedenen Verkehrsarten. Fußverkehrsquerungen sind zwar vorhanden, die Wartezeit ist - insbesondere in Hauptverkehrszeiten - lang und verführt zum Queren bei Rotlicht. Ebenso ist die Bodanstraße eine Zufahrt zum Einkaufszentrum. Als Letzteres ist sie unverzichtbar für den Stadtteil. Die Verkehrsbelastung und die mangelnden Überquerungsmöglichkeiten und die angeordnete Geschwindigkeit von Tempo 30 wirken sich trennend zwischen den Altstadtteilen aus und schneiden Stadelhofen von der zentralen Altstadt ab.

Die Bodanstraße hat große Stadtraumqualitäten. Das breite Straßenprofil, die Höhe und „Pracht“ der angrenzenden Bebauung sowie deren Bedeutung als Einkaufsziele sind eigentlich gute Voraussetzungen für eine intensiv durch Fußgänger genutzte Straße. Ebenso sind die seitlichen Weitungen an den Einmündungen zur Kreuzlinger Straße und zur Bruderturmstraße sowie zum Bodanplatz eine stadträumliche Qualität, welche der Verknüpfung innerhalb der Altstadt dienlich sein kann. Schließlich ist die Öffnung der Bodanstraße nach Osten über die Bahnanlage zum See eine weitere Qualität.

EMPFEHLUNG Die Chancen einer Verkehrsberuhigung sollten genutzt werden. Dies wird sich aus einer verkehrlichen Neuordnung des Altstadtrings („C-Konzept“) in Zukunft ergeben.

Mit dem Umbau des Bahnhofplatzes und der Umsetzung des sog. C-Konzepts wird keine Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastungen erwartet. Die Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist anhand des wirksamen Lärmaktionsplans bereits vollzogen. Dies kann als Beitrag zur Minderung der Barriere Wirkung verstanden werden.

Unterstützt werden sollte dies durch eine fußverkehrsfreundliche Lichtsignalsteuerung bei der Querung zur Innenstadtseite, insbesondere im Bereich Bodanplatz, z.B. Umkehr der Schaltung: Fußgängergrün als Grundschildung, Kfz/Rad bekommen erst bei Bedarfsanmeldung Grün. Der Vorrang für Busse über eine Bedarfsschildung bleibt bestehen. Eine Reduzierung der Verkehrsflächen zugunsten breiterer Gehwege kann erreicht werden, wenn der Radverkehr auf der Nordseite im Mischverkehr mit Kfz geführt wird - wie bei T 30 üblich - und auf der Südseite die Busspur für den Radverkehr weiterhin nutzbar ist. Der Wegfall der Abbiegespuren am neuen Kreisverkehr am Bahnhofplatz sollte ebenfalls dem Seitenraum zu gute kommen.

Damit ist die Gelegenheit gegeben, den Straßenraum breiter erlebbar zu machen, d.h. Vorbereiche vor Geschäften und Gastronomien können als Aufenthaltsbereiche gestaltet werden, Der Straßenraum kann umfassender und im Sinn von Fußgängern und Radfahrern gestaltet werden. Neue Elemente der Stadtmöblierung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Spielpunkte etc.) können sich ergänzen mit einer fortgesetzten Bepflanzung mit Bäumen.

104 Bodanplatz

105 Bodanstraße



17 EMMISHOFER STRASSE



Art der Maßnahme
Straßenraumgestaltung

Beteiligte
Stadt

Zeitraumen
langfristig

Fläche
3.200 m²

Kosten
optionale Maßnahme

SITUATION Abzweigend von der Kreuzlinger Straße führt die Emmishofer Straße zum einzigen für den KFZ-Verkehr geöffneten Zollübergang von Stadelhofen nach Kreuzlingen/CH. Der Straßenraum der Emmishofer Straße ist von Bäumen, teilweise in Doppelreihe, gesäumt und demnach durch Straßengrün gegliedert. Die Straße ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen und gilt demnach als verkehrsberuhigt. Ihre Gestaltung kann dieser Verkehrsführung angepasst werden.

EMPFEHLUNG Mit einer Straßenraumbeliebung kann die Emmishofer Straße an Qualität gewinnen. Die Pflege des bestehenden Grüns, neue punktuelle Aktionsflächen oder eine den Ansprüchen gerechte Stadtmöblierung sollen hier zum Zuge kommen. Eine Anpassung der Straßenoberflächen anhand der entsprechenden Nutzung wird den Straßenzug nicht nur optisch gestalten, sondern auch die verkehrsberuhigenden Anstrengungen unterstützen. Wichtig ist dabei auch die Errichtung neuer Schutzwege, besonders im Grenzbe- reich und aufgrund der Nähe zur Arche.



106 Blick aus Richtung Zoll in die Emmishofer Straße

107 Zollübergang Emmishofer Tor

SITUATION An besucherstarken Verkehrstagen kommt es in Stadelhofen zu gebietsfremden Parksuchverkehr, im Besonderen wenn das Parkhaus am Einkaufszentrum und die Tiefgarage Augustinerplatz voll belegt sind und Auswärtige in Stadelhofen nach Parkmöglichkeiten suchen. Dabei kommt es immer wieder zu Behinderungen durch falsch abgestellte Fahrzeuge und einer Störung der Anlieger. Betroffen ist aus Sicht der Bewohnerschaft auch der Bodanplatz, über den zu viel Kfz-Verkehr (Parksuchverkehr) in die Wiesenstraße einfährt.

Des Weiteren wird die Scheffelstraße als Abkürzung von unerwünschtem Durchgangsverkehr (Parkhaus Augustinerplatz, Einkaufszentrum-Parkhaus) zum Emmishofer Zoll genutzt, um den Engpass rund ums Döbele zu umgehen.

EMPFEHLUNG Um den Parksuchverkehr zu erschweren bzw. zu unterbinden, soll die Zufahrt in die Wiesenstraße über den Bodanplatz geschlossen werden. Damit wird der Bodanplatz vom Kfz-Verkehr entlastet. Die Zufahrt wird dann nur für Anlieger freigegeben.

Die Verkehrsführung ist in mehreren Alternativen denkbar, zwei Möglichkeiten werden nachfolgend skizziert:

A1: Die Kfz-Zufahrt erfolgt über die Wiesenstraße / Platz beim Einkaufszentrum, die Ausfahrt weiterhin über den Bodanplatz. Damit kann die heutige Verkehrsregelung in der Wiesenstraße (2-Richtungsverkehr) beibehalten werden. Auch die Hütelinstraße kann- wie heute - über den Bodanplatz ausfahren.

A2: Die Kfz-Zufahrt erfolgt über die Wiesenstraße / Platz beim Einkaufszentrum, die Wiesenstraße wird Ein-Richtungsstraße, der Verkehr fährt über die Otto-Raggenbass-Straße - Kreuzlinger Straße aus dem Quartier aus. Auch die Einfahrt in die Hütelinstraße erfolgt über die Wiesenstraße (Umkehr der Fahrtrichtung). Damit kann der Bodanplatz weitestgehend von Kfz-Verkehr entlastet werden. Lieferverkehr der ansässigen Geschäfte ist weiterhin möglich.

Die Wirkungen der beiden Möglichkeiten sowie weiteren sind unterschiedlich und im weiteren Verlauf vergleichend zu bewerten. Des Weiteren soll die Zufahrt von der Bodanstraße in die Scheffelstraße - die schon heute nur aus Westen kommend zulässig ist - baulich so gestaltet werden, dass eine Zufahrt aus Bruderturmstraße (Augustinergarage) und der Bodanstraße aus Osten kommend (EKZ-Parkhaus) unterbunden wird. Dies ist angesichts der erwarteten Zunahme des Kfz-Verkehrs am Schnetzorknoten bei Umsetzung des C-Konzepts besonders wichtig.

Um die Hütelinstraße von Kfz-Verkehr zu einer lokalen Einkaufsstraße aufzuwerten, wird empfohlen, den Einsatz von Pollern zu prüfen, die - je nach Verkehrsführungsalternative - an der Zufahrt von der Zogelmannstraße (A 1) oder an der Zufahrt vom Bodanplatz (A 2) gesetzt werden. Die Zufahrt in die Hütelinstraße ist damit auf ausgewählte Zielgruppen (Anwohner, Anlieger) beschränkt, Lieferverkehr kann - wie in der Fußgängerzone - zu festgelegten Zeiten erlaubt werden, in denen die Poller heruntergefahren sind.

18 VERKEHRSFÜHRUNG



Art der Maßnahme

Konzept, Planung, Umsetzung

Beteiligte

Stadt

Zeitraumen

mittelfristig

Fläche

mögliches

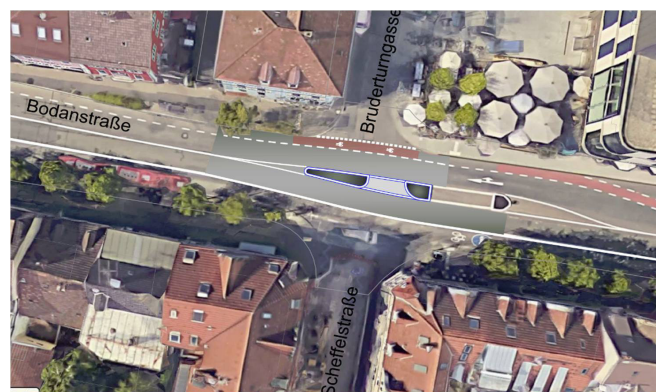
Sanierungsgebiet

Kosten

siehe Maßnahmen zum Straßen-/Verkehrsraum

108 Blick aus der Scheffelstraße

109 Bodanstraße, Luftbild: google.com/maps



Verkehrsführung Bestand



Verkehrsführung A1



Verkehrsführung A2





111 Platz vor dem Einkaufszentrum / Bodanstraße

19 ORDNUNG WIRTSCHAFTS- VERKEHR



Art der Maßnahme
Straßenraumgestaltung

Beteiligte
Stadt, private Eigentümer

Zeitraumen
mittelfristig

Kosten
s. Maßnahmen zum
Straßen-/Verkehrsraum

SITUATION In Stadelhofen gibt es keine ausgewiesenen Ladezonen, sodass der Anlieferverkehr in der zweiten Reihe parken muss und insbesondere den sehr starken Fußverkehr behindert.

Die Paketstation der DHL - gleichzeitig Lieferadresse für Bewohner der Schweiz - liegt strategisch ungünstig in der Huetlinstraße, der damit einhergehende Hol- und Bringverkehr muss durch verkehrsberuhigte Bereiche geführt werden.

EMPFEHLUNG Einrichtung eines Micro-Hubs am Emmishofer Zoll oder später in der neuen Quartiersgarage an der Straße Zur Laube (heute Parkplatz). Dies wäre die Lieferadresse für alle KEPVerkehre. Von dort aus kann die Feinverteilung mittels Lastenräder erfolgen bzw. es werden Depotfächer zur Anmietung aufgestellt. Damit verbunden kann die Verlagerung / Aufgabe der Paketstation aus der Huetlinstraße erreicht werden.

Des Weiteren sollen Lieferzonen in der Nähe von Einzelhandel und Gastronomie, insbesondere in der Kreuzlinger Straße ausgewiesen werden.



112 Beispiel Microdepot, Quelle: sueddeutsche.de

113 Emmishofer Straße

114 Beispiel Lieferlastenrad, Quelle: logistik-heute.de

115 Beispiel Paketstation, Quelle: fona.de



SITUATION Im Straßenbild fallen direkt die ungeordnet abgestellten Fahrräder in den Blick. Diese werden zumeist direkt vor dem Haus abgestellt und schränken somit zu Fuß Gehende auf Gehwegen ein. Auch in den Verkehrsberuhigten Bereichen ist eine Vielzahl der Fahrräder ungeordnet abgestellt. Die Anzahl der öffentlichen Abstellplätze für Fahrräder ist als dürftig anzusehen. Der ruhende Kfz-Verkehr beansprucht zwar große Flächen im Straßenraum, ist jedoch meist regelkonform abgestellt.

EMPFEHLUNG Um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern, bedarf es mehr Abstellanlagen im öffentlichen Raum. Diese sollten wenn möglich witterungsgeschützt und mit Beleuchtung ausgestattet sein. Aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit wird dies nur zu Lasten von Kfz-Stellplätzen gehen können. Diese können in die geplante und zu entwickelnde Quartiersgarage verlagert werden. Somit erhöht sich der Weg zum eigenen Pkw, wodurch das Fahrrad insbesondere für kurze Wege attraktiver wird.

20 RUHENDER (RAD-) VERKEHR



Art der Maßnahme

Schaffung von Abstellmöglichkeiten

Beteiligte

Stadt, private Eigentümer

Zeitraumen

kurzfristig

Fläche

mögliches Sanierungsgebiet

Kosten

s. Maßnahmen zu Straßen-/ und Verkehrsraum



116 Hütlinstraße

117 Beispiel Fahrradabstellanlagen, Quelle: Ziegler

118 Zogelmannstraße



21 MULTI-MODALITÄT



Art der Maßnahme
Angebotsanpassung

Beteiligte
Stadt, private Eigentümer

Zeitraumen
mittelfristig

Kosten
s. MN zu Straßen-/
und Verkehrsraum

SITUATION Ein kombiniertes Angebot multimodaler Elemente (Car-Sharing, Bike-Sharing, Lastenräder, mit ÖPNV-Haltestellen) fehlt in Stadelhofen. Im Quartier ist nur noch ein Car-Sharing Fahrzeug in der Schwedenschanze verfügbar. Rad-Sharing-Stationen sind in Stadelhofen nicht vorhanden.

Auch an den beiden Haltestellen an der Bodanstraße sind keine Radabstellanlagen im unmittelbaren Umfeld vorhanden.

EMPFEHLUNG Um Multimodalität und die Unabhängigkeit vom Besitz eines eigenen Autos zu fördern und trotzdem bei Bedarf auf ein Fahrzeug / Transportgelegenheit zugreifen zu können, bedarf es Alternativen in Form von weiterer Car-Sharing-Angeboten möglichst in Kombination mit Rad-Sharing-Stationen und Lastenrad. Sie sollten in exponierter Lage platziert werden, um durch die Bewohnerschaft gut wahrgenommen zu werden. Diese Mobilitätsstationen sind im Fußgängerleitsystem auszuweisen.

Als Standorte werden der Platz an der Einmündung Kreuzlinger Straße / Emmishofer Straße, der Bodanplatz sowie das letzte Straßenstück vor dem Kreuzlinger Zoll vorgeschlagen. Damit kann von jeder Wohnung aus in einem maximalen Umkreis von 150 m eine Station erreicht werden. Es wird davon ausgegangen, dass am Bahnhofplatz und auf dem Döbele-Areal größere Mobilitätsstationen eingerichtet werden.

Zudem wird empfohlen, an Haltestellen grundsätzlich sichere Radabstellanlagen zu installieren. An der Haltestelle Bodanplatz könnte in Kombination mit einem witterungsgeschützten Wartebereich für Fahrgäste eine überdachte Radabstellanlage errichtet werden.



119 Beispiel Mobilitätsstation, Quelle: Stadt Offenburg

120 Beispiel Mobilitätsstation, Quelle: Hansestadt Bremen



Legende

M Mobilitätspunkte

○ Erreichbarkeit ($r = 150\text{ m}$)

6 VORLÄUFIGE KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT IM RAHMEN DER STÄDTEBAUFÖRDERUNG

In der nachstehenden Kosten- und Finanzierungsübersicht wurden auf der Basis der vorliegenden Untersuchungen und des erarbeiteten Maßnahmen- und gebietsbezogenen integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes aufgrund von Erfahrungswerten Kostenansätze für die Sanierung des Untersuchungsgebietes aufgenommen.

Es wurden alle derzeit einschätzbaren Aufwendungen und Einnahmen ermittelt. Unter Zugrundelegung der Städtebauförderungsrichtlinie Baden-Württemberg (StBauFR) wurden die zuwendungsfähigen Kosten sowie die anzurechnenden Einnahmen ermittelt.

ÜBERSICHT KOSTEN UND FINANZIERUNG * Angaben in T EUR

SANIERUNGSBEDINGTE AUSGABEN

Nr.	Maßnahme	Geschätzte zuwendungsfähige Gesamtkosten	Kosten im Programmjahr 2021	Weitere Kosten im Folgeprogrammjahr 2022
I	Vorbereitende Untersuchungen	80,00	80,00	0,00
1.	Durchführung VU extern	80,00	80,00	0,00
II	Weitere Vorbereitung der Erneuerung	5,00	5,00	0,00
2.	Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit	5,00	5,00	0,00
III.	Grunderwerb	0,00	0,00	0,00
IV.	Sonstige Ordnungsmaßnahmen	4.763,50	0,00	50,00
3.	Döbele: Schaffung Quartiersgarage	2.625,00	0,00	0,00
4.	Scheffelstraße: Neugestaltung Verkehrsberuhigung	348,25	0,00	0,00

Bei Neugestaltungsmaßnahmen der Straßen bzw. der Herstellung öffentlicher Stellplätze wurden die Flächen überschlägig ermittelt. Als Kostenansatz wurde, sofern die Kosten nicht geringer geschätzt wurden, die Obergrenze von maximal 250,00 € / m² nach Städtebauförderungsrichtlinie zugrunde gelegt. Die tatsächlichen Kosten und die Förderobergrenzen können auch hier erst vor Durchführung der Einzelmaßnahmen exakt ermittelt werden.

In der nachstehenden Kosten- und Finanzierungsübersicht sind die förderfähigen Ausgaben eingestellt. Insgesamt ergibt sich bei einem sehr sparsamen Einsatz von Mitteln für die Durchführung der Sanierung im Untersuchungsgebiet, nach Abzug der sanierungsbedingten Einnahmen, ein voraussichtlich erforderlicher Förderrahmen von rund 8,42 Mio. €.

Bei der Sanierungsdurchführung ist zu beachten, dass die Stadt Konstanz neben dem 40 %-igen Eigenanteil des Förderrahmens auch die ggf. nicht durch den Förderrahmen (zukünftige Erhöhungen vorbehalten) gedeckten sowie die nicht zuwendungsfähigen Eigenanteile bei eigenen Maßnahmen zu tragen hat. Auf dieser Grundlage wird vorläufig von folgenden sanierungsbedingten Ausgaben und Einnahmenansätzen ausgegangen:

Weitere Kosten im Folgeprogrammjahr 2023	Weitere Kosten bis zum Ende der Maßnahme	Bemerkungen	Geschätzte anfallende Gesamtkosten	Mögliche Finanzhilfen (60% der zuwendungsfähigen Gesamtkosten)	Kostenanteil für Stadt (Geamtkosten abzgl. Finanzhilfe)
0,00	0,00	Maßnahme 1	130,00	48,00	82,00
0,00	0,00	Kosten nur aus Kalenderjahr vor Aufnahme zuwendungsfähig (StBauFR Ziff. 8)	130,00	48,00	82,00
0,00	0,00	Maßnahme 2	5,00	3,00	2,00
0,00	0,00	(StBauFR Ziff. 11.2.2)	5,00	3,00	2,00
0,00	0,00		0,00	0,00	0,00
0,00	4.713,50	Maßnahmen 3 - 10	6.025,00	2.858,10	3.166,90
0,00	2.625,00	Überschlägige Stellplatzanalyse ergibt 175 Stellplätze föfä: 175 x 15.000 € = 2,625 Mio.€ (StBauFR Ziff. 9.5.2.5)	2.625,00	1.575,00	1.050,00
0,00	348,25	Förderobergrenze: 1.393 m ² x 250 €/m ² (StBauFR Ziff. 9.5.2.4)	750,00	208,95	541,05

* Angaben in T EUR

Nr.	Maßnahme	Geschätzte zuwendungsfähige Gesamtkosten	Kosten im Programmjahr 2021	Weitere Kosten im Folgeprogrammjahr 2022
5.	Kiga Arche: Förderung Abbruch Halle f. Neubau	300,00	0,00	0,00
6.	Spielplatz Kreuzlinger Straße: Neugestaltung	300,00	0,00	0,00
7.	Hüetlinstraße: Neugestaltung Randbereiche Verkehrsberuhigung	100,00	0,00	0,00
8.	Zogelmannstraße: Neugestaltung Randbereiche Verkehrsberuhigung	50,00	0,00	50,00
9.	Bodanplatz: Neugestaltung incl. Wettbewerb	640,25	0,00	0,00
10.	Bodanstraße Teilbereich (Flst. 677): Neugestaltung Randbereiche	400,00	0,00	0,00
V.	Baumaßnahmen	3.890,00	60,00	120,00
11.	Förderung private Modernisierungsmaßnahmen	600,00	60,00	120,00
12.	Begegnungsstätte: Neubau	800,00	0,00	0,00
13.	Kiga Arche: Förderung Anbau f. ü-3 Kinder	960,00	0,00	0,00
14.	Villa Wessenberg Kiga: Sanierung	1.530,00	0,00	0,00
VI.	Sonstige Maßnahmen	0,00	0,00	0,00
VII.	Vergütung	0,00	0,00	0,00
Summe Ausgaben (I.-VII.)		8.738,50	145,00	170,00

SANIERUNGSBEDINTE EINNAHMEN

Nr.	Maßnahme	Geschätzte zuwendungsfähige Gesamtkosten	Kosten im Programmjahr 2021	Weitere Kosten im Folgeprogrammjahr 2022
I.	Grundstückserlöse	0,00	0,00	0,00
II.	Darlehensrückflüsse	0,00	0,00	0,00
III.	Sonstige Einnahmen	0,00	0,00	0,00
Summe Einnahmen (I.-VII.)		0,00	0,00	0,00
Saldo Ausgaben-Einnahmen		8.738,50	145,00	170,00

* Angaben in T EUR

Weitere Kosten im Folgeprogrammjahr 2023	Weitere Kosten bis zum Ende der Maßnahme	Bemerkungen	Geschätzte anfallende Gesamtkosten	Mögliche Finanzhilfen (60% der zuwendungsfähigen Gesamtkosten)	Kostenanteil für Stadt (Geamtkosten abzgl. Finanzhilfe)
0,00	300,00	(StBauFR Ziff. 9.4)	300,00	180,00	120,00
0,00	300,00	(StBauFR Ziff. 9.5.1)	300,00	180,00	120,00
0,00	100,00	Förderobergrenze: 1.716 m ² x 250 €/m ² (StBauFR Ziff. 9.5.2.4)	100,00	60,00	40,00
0,00	0,00	Förderobergrenze: 1.096 m ² x 250 €/m ² (StBauFR Ziff. 9.5.2.4)	50,00	30,00	20,00
0,00	640,25	Förderobergrenze: 1.096 m ² x 250 €/m ² (StBauFR Ziff. 9.5.2.4)	1.500,00	384,15	1.115,85
0,00	400,00	Förderobergrenze: 1.600 m ² x 250 €/m ² (StBauFR Ziff. 9.5.2.4)	400,00	240,00	160,00
600,00	3.110,00	Maßnahmen 11 - 14	4.800,00	2.334,00	2.466,00
120,00	300,00	max. Förderung 30.000 € je WE, jährlich ca. 3 - 6 WE (StBauFR Ziff. 10.2)	600,00	360,00	240,00
0,00	800,00	Fördersatz 100%, da nur f. Gebiet (StBauFR Ziff.10.4.2)	800,00	480,00	320,00
0,00	960,00	Fördersatz 60%, da untergeordenter Anbau (StBauFR Ziff. 10.4)	1.600,00	576,00	1.024,00
480,00	1.050,00	Fördersatz 85%, da ortsbildprägend (StBauFR Ziff. 10.3)	1.800,00	918,00	882,00
0,00	0,00		0,00	0,00	0,00
0,00	0,00		0,00	0,00	0,00
600,00	7.823,00		10.960,00	5.243,10	5.716,90

Weitere Kosten im Folgeprogrammjahr 2023	Weitere Kosten bis zum Ende der Maßnahme	Bemerkungen	Geschätzte anfallende Gesamtkosten	Mögliche Finanzhilfen (60% der zuwendungsfähigen Gesamtkosten)	Kostenanteil für Stadt (Geamtkosten abzgl. Finanzhilfe)
0,00	0,00		0,00	0,00	0,00
0,00	0,00		0,00	0,00	0,00
0,00	0,00		0,00	0,00	0,00
0,00	0,00		0,00	0,00	0,00
600,00	7.823,00		10.960,00	5.243,10	5.716,90

7 SANIERUNGSVERFAHREN

In der vorliegenden Untersuchung wurden die städtebaulichen Missstände im öffentlichen Raum sowie die Sanierungsbedarfslage in der Gebäudesubstanz ermittelt und dargestellt. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen im vorgeschlagenen Sanierungsgebiet sind notwendig, um die historische Stadtstruktur Stadelhofens und die baukulturell wertvollen Einzelgebäude, die teilweise unter Denkmalschutz stehen zu schützen und dauerhaft zu sichern.

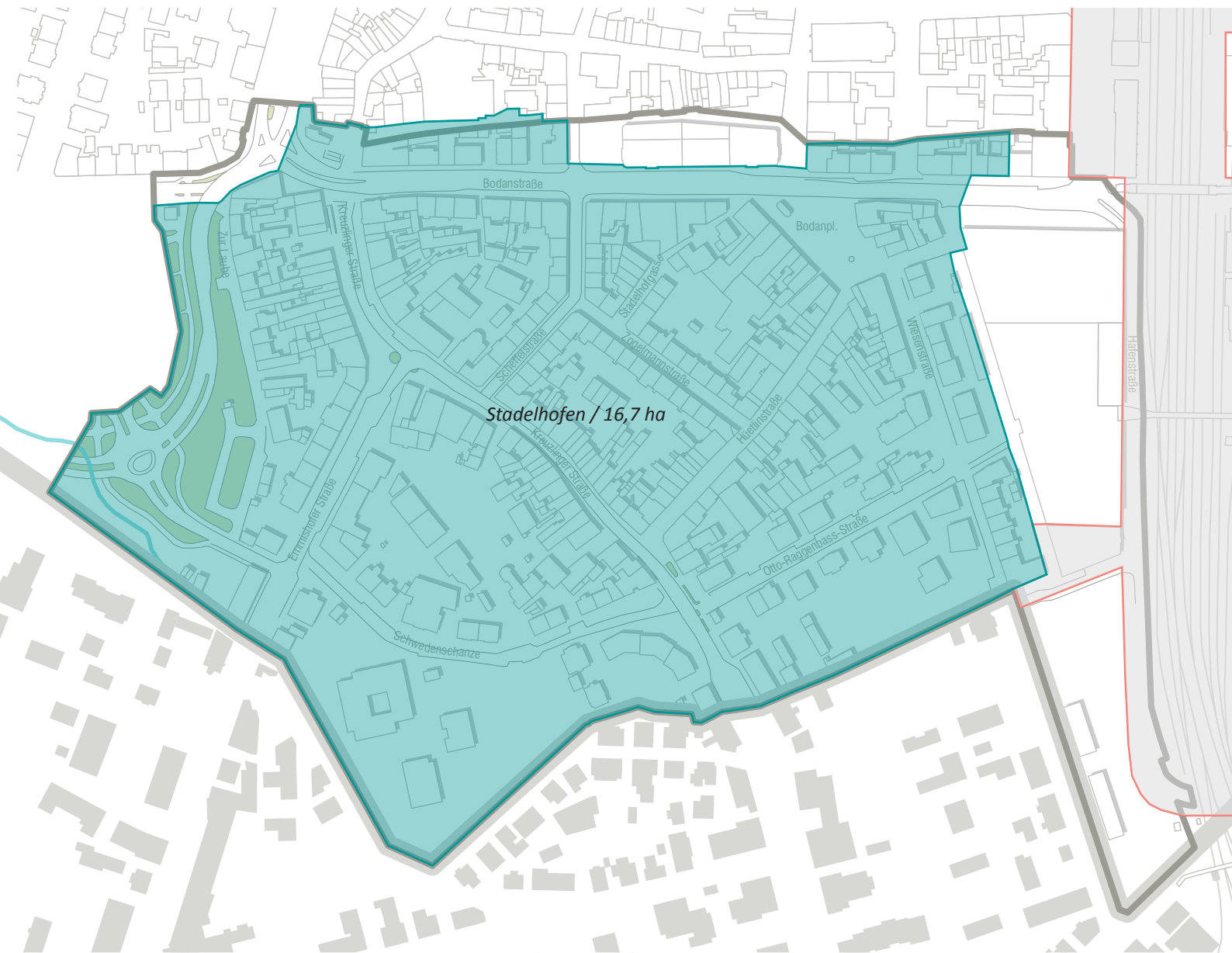
Die Nutzung und Belebung des öffentlichen Raumes durch die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher ist von besonderer Bedeutung. Um die Lebensqualität in Stadelhofen zu erhalten und möglichst zu verbessern, sind städtebauliche Maßnahmen notwendig. Dies wurde von der Bürgerschaft während der Beteiligungsveranstaltungen bestätigt.

Auch die mögliche Förderung von privaten Sanierungsvorhaben ist aufgrund der Vielzahl an wertvoller Bausubstanz im möglichen Sanierungsgebiet ein hilfreiches Mittel, um die Attraktivität und bauliche Substanz dauerhaft zu erhalten. Im Rahmen der Eigentümerbefragung gingen zahlreiche Hinweise und Anregungen ein. Somit konnte die durch die Gutachter erstellte Außeneinschätzung des Sanierungsstandes der Immobilien durch die Eigentümerangaben qualifiziert werden. Der Sanierungsbedarf ist dadurch bestätigt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen in einem künftigen Sanierungsgebiet werden sich nicht nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der in dem Gebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen auswirken. Die Maßnahmen im öffentlichen Raum sowie auf Privatliegenschaften werden Verbesserungen innerhalb eines bestehenden Standards und eines funktionierenden Lebensumfeldes bringen. Es sind durch das Sanierungsgebiet keine Verdrängungsprozesse zu erwarten (s. auch Kap. 4.1 der Analyse). Gleichwohl ist im Sinne des Sozialplans nach § 180 BauGB Sorge zu tragen, dass die Stadt Betroffenen bei ihren eigenen Bemühungen, nachteilige Auswirkungen zu vermeiden oder zu mildern, hilft.

VORSCHLAG FÜR DIE ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETS

Die vorgeschlagene Gebietskulisse des Untersuchungsgebietes war für die Erfassung eines Zusammenhangs in Stadelhofen zweckmäßig. Im Rahmen der Untersuchungen wurden Missstände und Potenziale festgestellt, die den Betrachtungsbereich prägen. Missstände und Potenziale wurden durch die Gutachter erhoben und durch die Bürger sowie die Stadtverwaltung bestätigt. Gleichwohl wird als Fazit der VU der Vorschlag für einen abweichenden Satzungsbereich gemacht. Im Nordosten und Osten verläuft der Satzungsbereich teilweise entlang der Sanierungsgebietsgrenze des bestehenden Sanierungsgebietes „Altstadt mit Niederburg und Klein Venedig“.



Stadelhofen / 16,7 ha

122 Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebiets

- VU-Gebiet (20,5 ha)
- mögliches Sanierungsgebiet (16,7ha)
- Sanierungsgebiet „Altstadt mit Niederburg“

Der Einzugsbereich des Satzungsbereichs wird abgegrenzt über Döbeleplatz, Bodanstraße, Hafenstraße sowie im Süden mit der Landesgrenze zur Schweiz (Grenzstraße/Grenzbachstraße).

Die Abweichungen werden wie folgt begründet:

- der Komplex des Einkaufszentrums war für die Erfassung der Infrastruktur sowie für die städtebauliche Einbindung und die Wegebeziehungen im Betrachtungsbereich der VU wichtig. Dennoch wird der Komplex nicht in den Satzungsbereich des Sanierungsgebiets aufgenommen, weil in und am Gebäudekomplex kein erhöhter städtebaulicher Handlungsbedarf vorliegt.
- Das unbebaute Grundstück südlich des Einkaufszentrums wird in der VU als städtebaulicher Entwicklungsbereich und auch mit einer Maßnahme beschrieben. Das Gelände wird u.a. auch im Handlungsprogramm Wohnen als Reservefläche für Wohnungsneubau genannt. Eine Entwicklung würde eine Widmungsänderung im Flächennutzungsplan voraussetzen. Gleichwohl ist das Gelände kein städtebaulicher Missstand, sondern als potenzielles Bauland verwertbar.
- Der St. Stephans Platz ist ein nicht an das Untersuchungsgebiet angeschlossener Bereich. Der Platz wird als optionaler Maßnahmenbereich aus dem Sanierungsgebiet „Altstadt mit Niederburg“ in das geplante Sanierungsgebiet „Stadelhofen“ bei Bedarf übertragen, um dort die ggf. vorgesehene Entwicklungen nach der Abrechnung des Sanierungsgebietes „Altstadt mit Niederburg“ und Aufhebung der Sanierungssatzung im Sinn der Altstadt-Entwicklung fortsetzen zu können.

Die vorgeschlagene Fläche eines möglichen Sanierungsgebietes ist damit ca. 16,7 ha groß und damit rund 4,8 ha kleiner als das Untersuchungsgebiet.

VERFAHRENSALTERNATIVEN NACH BAUGB §142

Zur Umsetzung des Sanierungsprozesses in dem festzulegenden Sanierungsgebiet „Stadelhofen“ wird entweder das umfassende oder das vereinfachte Verfahren erforderlich.

Die Vorbereitenden Untersuchungen ergeben für das Untersuchungsgebiet folgende Ergebnisse:

- außerordentliche Bodenwertsteigerungen aufgrund der angestrebten Sanierungsmaßnahmen im öffentlichen Raum sind nicht zu erwarten.
- Auch ohne Grundstückskäufe durch die Stadt ist der überwiegende Teil der Maßnahmen umsetzbar.
- Bei der erhaltenden Erneuerung bleibt die Gebiets- und Bewohnerstruktur im Wesentlichen erhalten.
- Es sind hier keine grundlegenden Veränderungen vorgesehen, insbesondere keine umfassende Neuordnung privater Grundstücke.
- Die Sanierungsziele können mit dem im vereinfachten Sanierungsverfahren geltenden Vorkaufsrecht zugunsten der Gemeinde, der Anwendung der Genehmigungen gemäß § 144 Abs. 1 und 145 BauGB, sowie durch Anreize, wie dem Einsatz von Städtebauförderungsmitteln oder erhöhte Absetzungen nach §§ 7h, 10 f und 11a Einkommensteuergesetz erreicht werden.

Entsprechend BauGB § 142 Abs. 4 Satz 1 ist die Anwendung des Dritten Abschnitts (§ 152-156a – zum umfassenden Verfahren) auszuschließen, da aufgrund der für die Sanierung nicht vorhandenen Erfordernis sowie aufgrund der voraussichtlich nicht vorhandenen Erschwernis bei der Umsetzung der Maßnahme entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel keine Voraussetzung vorliegt.

BEGRÜNDUNG ZUR WAHL DER VERFAHRENSART

Entsprechend der beschriebenen Ergebnisse kann das **vereinfachte Verfahren** gewählt werden. Folgende sanierungsrechtlichen Vorschriften kommen zur Anwendung:

- Nach § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB steht der Stadt Konstanz beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet ein Vorkaufsrecht zu.
- § 88 Satz 2 BauGB über die Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen,
- §§ 144 und 145 BauGB über die Genehmigung von Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgängen, soweit die Anwendung dieser Vorschriften im vereinfachten Sanierungsverfahren nicht ausgeschlossen wird,
- §§ 180 und 181 BauGB über den Sozialplan und den Härteausgleich,
- §§ 182 bis 186 BauGB über die Aufhebung / Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen,
- In der Sanierungssatzung ist die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorgaben nach §§ 152-156 a BauGB auszuschließen mit der Folge, dass Ausgleichsbeträge der Eigentümer für sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen nicht erhoben werden können.
- Grundsätzlich können Ausbau- und Erschließungsbeiträge für Maßnahmen im öffentlichen Raum erhoben werden.

Da innerhalb des Sanierungsgebietes zahlreiche Maßnahmen im öffentlichen Raum vorgeschlagen werden, von denen zahlreiche Vorhaben konzipiert und durch den Haushalt der Stadt finanziell abgesichert werden müssen, wird eine Durchführungsfrist gemäß § 142 (3) BauGB von 15 Jahren vorgesehen. Nach Ablauf des Zeitraums sollte geprüft werden, ob das Sanierungsgebiet aufgehoben werden kann, ist dies nicht der Fall, kann die Frist verlängert werden.

DENKMALSCHUTZ

Gemäß der denkmalschutzrechtlichen Regelungen gelten zudem folgende Nebenbestimmungen und Auflagen:

- Jegliche Planung von Bodeneingriffen (auch wenn es „nur“ um die Erneuerung der Fußböden im Erdgeschoss geht) muss im Vorfeld rechtzeitig mit dem Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 84.2 Operative Archäologie und Ref. 84.1 Feuchtboden und Unterwasserarchäologie (im Folgenden LAD) abgesprochen und koordiniert werden. Auch zu ersetzende oder neu geplante Zuleitungen (Wasser, Gas, Strom, Erdwärme, Abwasser, Fernwärme etc...) müssen mit dem LAD rechtzeitig – mit mehreren Wochen Vorlauf – abgestimmt werden.
- Über die erforderlichen archäologischen Prospektionen bzw. Rettungsgrabungen bei Bodeneingriffen muss eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem Land Baden- Württemberg, vertreten durch das Landesamt für

Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart zustande kommen, in der Fristen und Kostentragung geregelt werden. Für Prospektionen bzw. Rettungsgrabungen ist – je nach Erhaltung und Umfang der angetroffenen Strukturen – ein Zeitraum von mehreren Wochen einzukalkulieren. Die Kosten für sämtliche archäologische Maßnahmen hat die Bauherrschaft zu tragen.

WEITERE SCHRITTE UND UNTERSTÜTZENDE INSTRUMENTE

Nach erfolgter Aufnahme in ein Programm der städtebaulichen Erneuerung, wird das **Sanierungsgebiet „Stadelhofen“** förmlich festgelegt und eine entsprechende Sanierungssatzung beschlossen.

Ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet tritt mit Veröffentlichung in Kraft und umfasst alle Immobilien, die innerhalb seiner Abgrenzung liegen. Anreize für Eigentümer, ihre Immobilie zu sanieren, bestehen durch Förderzuschüsse und steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten. Hierzu bedarf es der vorherigen Abstimmung mit der Stadt Konstanz.



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb.		Seite
1	Schrägluftbild des VU-Gebietes in Stadelhofen	6
2	Lage und Topographie von Konstanz	8
3	Lage des VU-Gebiets in Konstanz	9
4	Kommunales Netz rund um Stadelhofen	10
5	Strukturkarte Regionalverband Hochrhein-Bodensee (Ausschnitt, 2019)	11
6	Flächennutzungsplan (Auszug) M1:5.000	12
7	Abgrenzung des Sanierungsgebiets „Altstadt mit Niederburg“ und des ehemaligen Sanierungsgebietes „Bahnhofsplatz + Klein-Venedig“	13
8	bestehende Bebauungspläne	14
9	Zentraler Versorgungsbereich aus dem Einzelhandelskonzept	15
10	Kreuzlinger Tor und Turm von der Kreuzlinger Seite, wenige Jahre vor dem Abbruch, um 1861. Quelle: Stadtarchiv Konstanz	18
11	Der Situationsplan zeigt die umfangreiche Ausdehnung des ehem. Begräbnisplatzes hinter der St. Jodokkirche in der Stadelhofer Vorstadt, zwischen der heutigen Bodan- und der Kreuzlinger Straße 1) Kirche, 2) Messnerhaus, 3) Beinhaus, 4) Seelhaus, 5) Remise; 1888 Quelle: Stadtarchiv Konstanz	19
12	Das deutsche Zollamt in den 1950er-Jahren. Quelle: Stadtarchiv Konstanz	19
13	Sulzbergerkarte 1834-1837 aus dem ThurGIS 2019	20
14	Siegfriedkarte 1870-1926 aus dem ThurGIS 2019	20
15	Der Bodanplatz (um 1950)	21
16	Zogelmannstraße mit Blick in die Huetlinstraße	21
17	Bodanstraße mit Bodanplatz	21
18	Kreuzlinger Str. Ecke Huetlinstraße, Quelle: Stadtarchiv Konstanz	21
19	Anregungen der Bürger vom Januar 2019	22
20	Öffentlichkeitsarbeit: Aushang zur öffentlichen Veranstaltung im Januar 2019	23
21	Mai 2019: Rege Beteiligung bei der Bürgerveranstaltung	24
22	Mai 2019: an drei Stationen wird diskutiert	24
23	Mai 2019: rund 80 Personen sind zur Veranstaltung erschienen	25
24	November 2019: Die ca. 70 Besucher informieren sich zu den Maßnahmen und Projekten und geben weitere Anmerkungen.	26
25	Postkarte / Flyer zur Bürgerveranstaltung am 15.05.2019	29
26	Bevölkerungsentwicklung Stadelhofens von 1997 bis 2018 Quelle: Stadt Konstanz, 2019	32
27	Natürliche Bevölkerungsentwicklung Stadelhofen	33
28	Wanderungen Stadelhofen (innen + außen)	33
29	Wohnbevölkerung nach Altersklassen von 2007 bis 2018, Quelle: Stadt Konstanz, 2019	33
30	Verteilung der Altersgruppen innerhalb der Bevölkerung in Stadelhofen 2018; insgesamt 1.787 Einwohner; Quelle: Stadt Konstanz, 2019	34
31	Handlungsprogramm Wohnen, Quelle: Stadt Konstanz	35
32	Typische Mischnutzung eines Wohn- und Geschäftshauses am Bodanplatz, einschließlich Leerstand	36

Abb.		Seite
33	Nutzungen im Erdgeschoss	38
34	Nachnutzung eines ehemaligen Kirchengebäudes	41
35	modernes Wohnen im Bestand	41
36	Bestandsplan Untersuchungsgebiet	42
37	Eigentumsverhältnisse	44
38	Gebäudezustand	46
39	Auszug aus dem Landschaftsplan 2010	48
40	Integriertes Klimaschutzkonzept Konstanz, 2016	49
41	Energienutzungsplan Konstanz, 2018	49
42	Ausschnitt aus dem Plan für Solardachpotenziale; rot = sehr gute, orange = gute Eignung (Quelle: Energienutzungsplan, 2018)	50
43	Friday for Future Bewegung in Konstanz (Stadt Konstanz)	50
44	EUROPAN 12 Konstanz-Kreuzlingen, Beitrag JP171 (Arch. David Vogel)	51
45	Baukultur und Denkmalschutz	52
46	Bodanplatz	54
47	öffentlicher Straßenraum Huetlinstraße	54
48	öffentlicher Straßenraum Kreuzlinger Str. Nord	55
49	Spielplatz Kreuzlinger Str.	55
50	Umwelt und Grün	56
51	Für den Radverkehr freigegebene Busspur auf der Bodanstraße	58
52	Fahrradparken entlang des östlichen Teils der Bodanstraße	59
53	Von Fahrrädern zugeparkte Gehwege in der Scheffelstraße	59
54	Überparkte Abstellanlagen	60
55	Barriere Bodanstraße	60
56	Grenzübergang Kreuzlingerzoll - offen nur für Fuß- und Radverkehr	61
57	Straßenraum – Zogelmannstraße	62
58	Hoher Parkdruck in allen Teilquartieren	62
59	Verkehrsführung und Angeordnete Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr	64
60	ruhender Verkehr (Kfz und Fahrrad)	66
61	Führung ÖPNV	68
62	Fuß und Radverkehr	70
63	Parkierungsregelungen	72
64	Gehwegbreiten	74
65	Zustand des öffentlichen Raums	76
66	Nutzungen im Erdgeschoss	80
67	Stärken-Schwächen Karte	84
68	ISEK Städtebau	90
69	Projektübersicht konkrete Projekte	92
70	Vorbildliche Sanierung des Hauses „vor dem Tannenamt“ in der Kreuzlinger Straße (Foto: Stadt Konstanz/ Sandra Pfanner)	94
71	Schrägluftbild Stadelhofen	95
72	Gartengrundstücke hinter gründerzeitlicher Blockrandbebauung	96
73	Zogelmannstraße Richtung Huetlinstraße	97
74	Neben vielen Mülltonnen wird die Straße von wenigen Bäumen und vielen Abstellmöglichkeiten gesäumt.	97
75	Paketannahmestelle	98
76	Straßenprofil Huetlinstraße	98
77	Grätzel-Oasen in Wien, Krongarten / GB*3/11, Stadt Wien - MA28	99
78	Schwedenschanze mit Baumbestand	100
79	Der ehemalige Festungsverlauf ist als Grünfläche und Baumlinie immer noch nachvollziehbar, Quelle: google maps	100
80	Gebäude der „Arche“, Zustand 2019. Die gegliederte Architektur und die Schindelverkleidung vertreten eine klare architektonische Sprache	101
81	Luftbild des Parks um die KiTa.	101
82	Luftbild der Villa Wessenberg (rechts) mit Park und Kindergarten Arche	102

Abb.	Seite
83 Villa Wessenberg 2018 (Quelle: www.wessenbergstiftung-konstanz.de , 05.08.2020)	102
84 Villa Wessenberg, Risse in den Außenwänden an der Südseite durch fortlaufende Setzungen (Quelle: Architekt R. Pfeiffer: Beurteilung notwendiger Maßnahmen, Juni 2020)	102
85 Rissen in den Innenwänden (Quelle: Andreas Voss, Spitalstiftung Konstanz)	102
86 Blick Richtung Kreuzlinger Straße	103
87 Straßentwurf	103
88 Dienstleistungs- und Einzelhandelseinrichtungen in den Erdgeschossen	104
89 Blick in Richtung Schnetztor	104
90 Kreuzlinger Straße	104
91 Blick aus der Kreuzlinger Straße auf die ehem. Grenzanlagen	107
92 Die Open-Air Ausstellung zur Geschichte der Grenze in der ehemaligen Abfertigungszone.	107
93 Fußweg mit Potenzial für einen ‚Spielplatz‘, d.h. eine Anlassgeber zum Spielen.	108
94 Spielplatz ‚Kreuzlinger Straße‘. heute.	108
95 li. o. Parkplatzsituation heute	109
96 re. Luftbild	109
97 li. u. Aktueller Planungsstand mit Kubatur Parkhaus am ob. Bildrand auf Grundlage des 1. Preises: Bächle Meid in ArGe mit Stötzer Landschaftsarchitekten und Verkehrsplaner Hans Billinger (Quelle: Stadt Konstanz)	109
98 Begegnungsorte für Versammlungen, Vorträge oder Vereinsarbeit fehlen im Quartier	110
99 Begegnung muss auch ohne Konsum passieren dürfen.	110
100 Garagen / Hof	111
101 Schrägluftbild	111
102 Fahrradabstellsituation am Bodanplatz	112
103 Der Bodanplatz mit Brunnen, Außengastronomie und Straßengrün	113
104 Bodanplatz	114
105 Bodanstraße	114
106 Blick aus Richtung Zoll in die Emmishofer Straße	116
107 Zollübergang Emmishofer Tor	116
108 Blick aus der Scheffelstraße	117
109 Bodanstraße, Luftbild: google.com/maps	117
110 Verkehrsführungen Bodanplatz, STETE Planung	118
111 Platz vor dem Einkaufszentrum / Bodanstraße	119
112 Beispiel Microdepot, Quelle: sueddeutsche.de	120
113 Emmishofer Straße	120
114 Beispiel Lieferlastenrad, Quelle: logistik-heute.de	120
115 Beispiel Paketstation, Quelle: fona.de	120
116 Huetlinstraße	121
117 Beispiel Fahrradabstellanlagen, Quelle: Ziegler	121
118 Zogelmannstraße	121
119 Beispiel Mobilitätsstation, Quelle: Stadt Offenburg	122
120 Beispiel Mobilitätsstation, Quelle: Hansestadt Bremen	122
121 Konzept Multimodalität, STETE Planung	123
122 Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebiets	129

Stadelhofen war schon immer ein Teil der Altstadt von Konstanz. Seine Randlage und die Umschlossenheit durch die Landesgrenze haben in der Vergangenheit dazu geführt, dass der Stadtteil seine besondere Eigenart entwickeln konnte. Heute besteht Stadelhofen aus belebten und sehr stillen Straßen, Plätzen, Höfen und Gärten. Eine Vorbereitende Untersuchung bereitet ein Sanierungsgebiet vor. Dabei ist die Bevölkerung als Ratgeber willkommen und Chancen für eine behutsame Entwicklung im Stadtteil können besser genutzt werden.



Baden-Württemberg



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat