

Mobilitätsforum Konstanz

ERGEBNISDOKUMENTATION

Klimamobilitätsplan Konstanz

14. Mai 2025

In dieser Ergebnisdokumentation

- Teil 1:** Überblick zur Veranstaltung und Präsentationen der Stadt und der Fachplanungsbüros **S. 3**
- Teil 2:** Hinweise zur Umsetzung der Maßnahmen durch die Teilnehmenden **S. 39**
- Teil 3:** Anhang **S. 57**

Teil 1: Überblick zur Veranstaltung und Präsentationen der Stadt und der Fachplanungsbüros

Das Programm

Burkhard Horn

Moderation

Begrüßung und Einführung durch Baubürgermeister Karl Langensteiner-Schönborn

Mobilität in Städten – Aktuelle Zahlen aus Konstanz

Klimamobilitätsplan Konstanz

Wandelgang: Die Maßnahmen im Überblick

Podiumsdiskussion

Anschließend: gemeinsamer Ausklang

Begrüßung und Einführung durch Baubürgermeister Karl Langensteiner-Schönborn



Mobilität in Städten

Aktuelle Zahlen für Konstanz

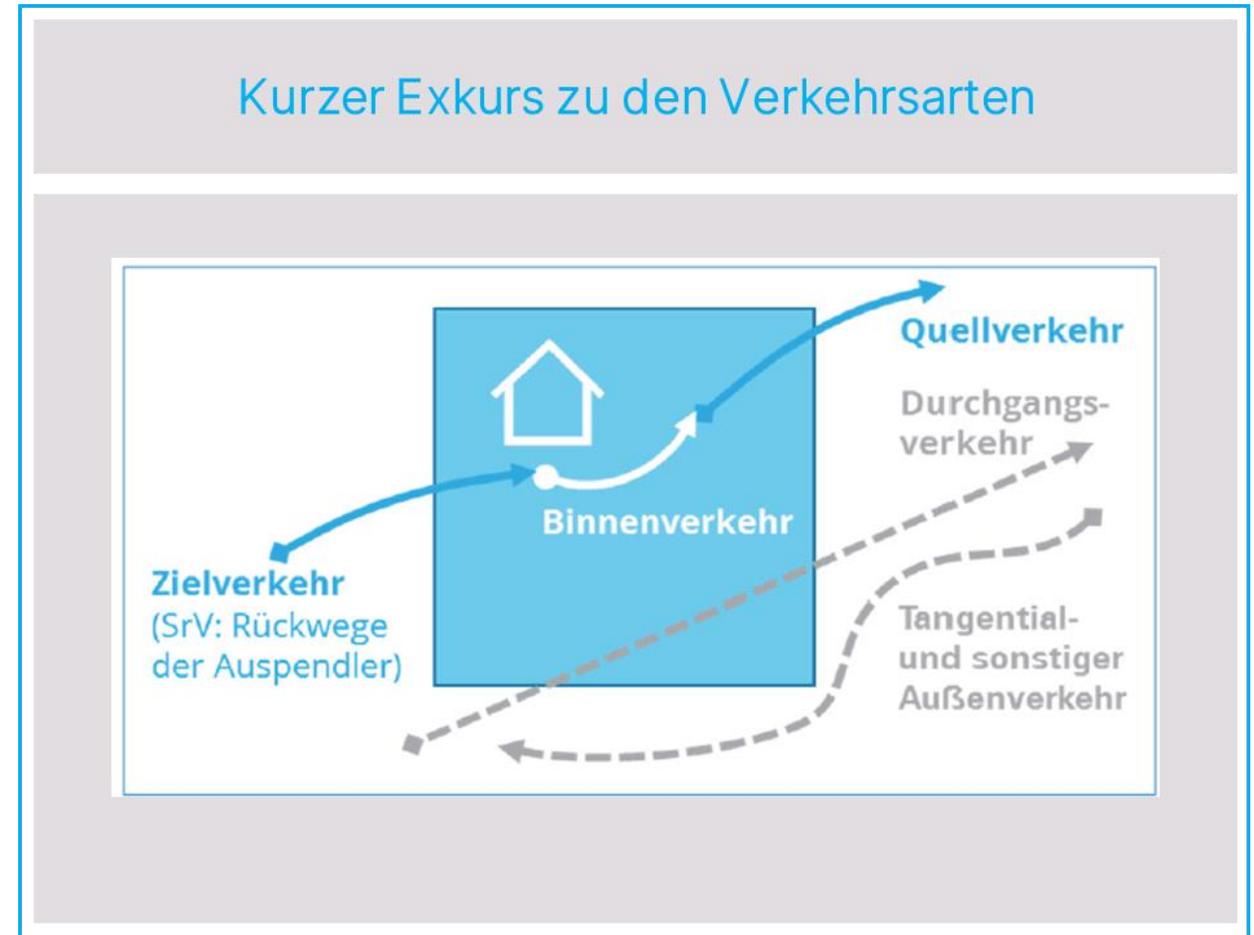
Stephan Fischer
Abteilungsleiter Mobilität
Amt für Stadtplanung und Umwelt



Informationen zum Forschungsprojekt „SrV - Mobilität in Städten“

Was ist diese Untersuchung, was nicht?

- **Erhebung des Mobilitätsverhaltens** in Konstanz 1997 und 2007 mit Socialdata, 2018 und 2023 mit SrV „Mobilität in Städten“
- SrV= „Systemrelevante Verkehrserhebungen“, seit 1972 von der TU Dresden alle 5 Jahre
- In ca. 140 deutschen Städten und Gemeinden
- Befragungen in 4 Jahreszeiten
- **Nur Wege der Bevölkerung von KN**



Infos zur Befragung 2023

28,6% der Haushalte
ohne Pkw (2018: 26,2)

68 Minuten
im Verkehr pro Tag
(2018: 68,5)

2,2 Fahrräder
pro Haushalt
(2018: 2,0)

3,6 Wege am Tag
pro Person
(=2018)

Mittlere Dauer pro Weg:
19,2 Minuten
(2018: 19,0)

19,5% der Kfz
sind in fremden
Landkreisen gemeldet

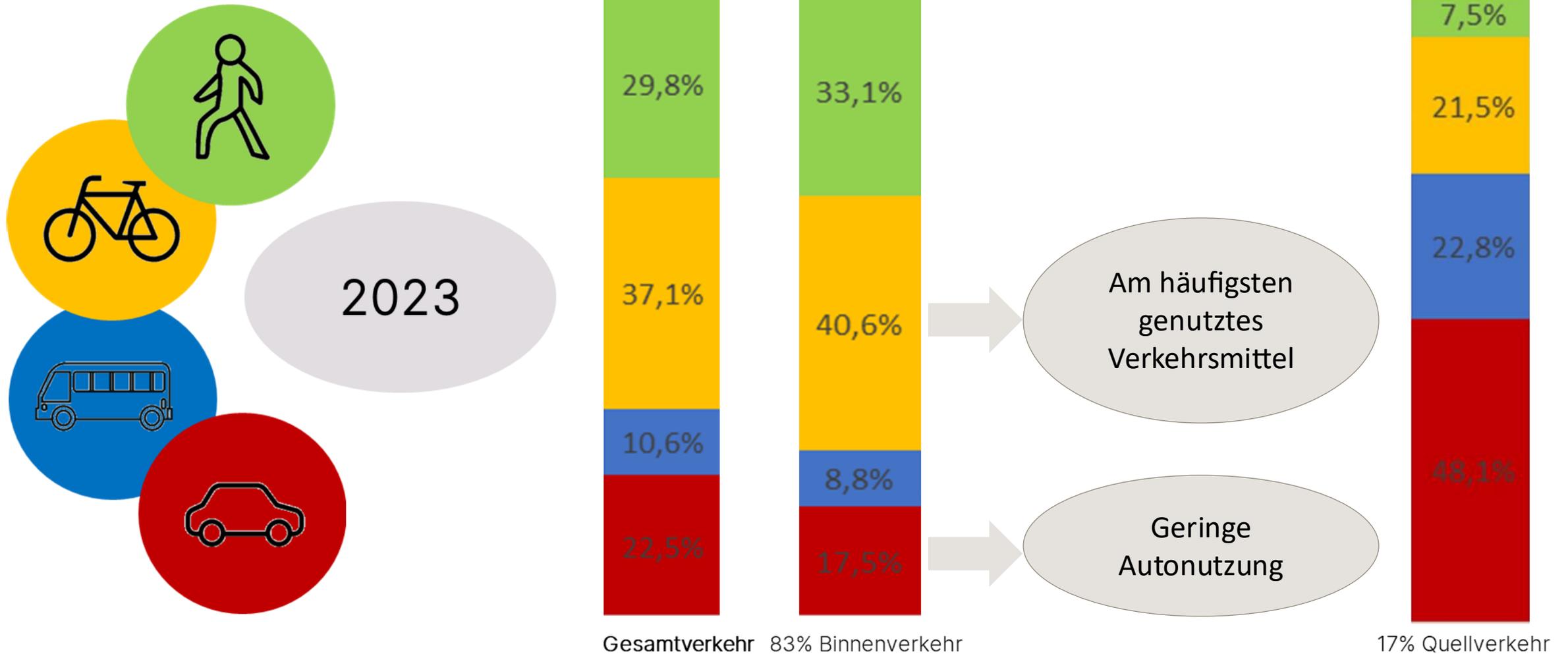
31% der Männer
34% der Frauen
mit ÖV-Zeitkarte
2018: 30%/ 31%

Anzahl befragter Personen
1.256 (2018: 1.191)

5,2 Kilometer
Entfernung pro Weg
(2018: 6,0)

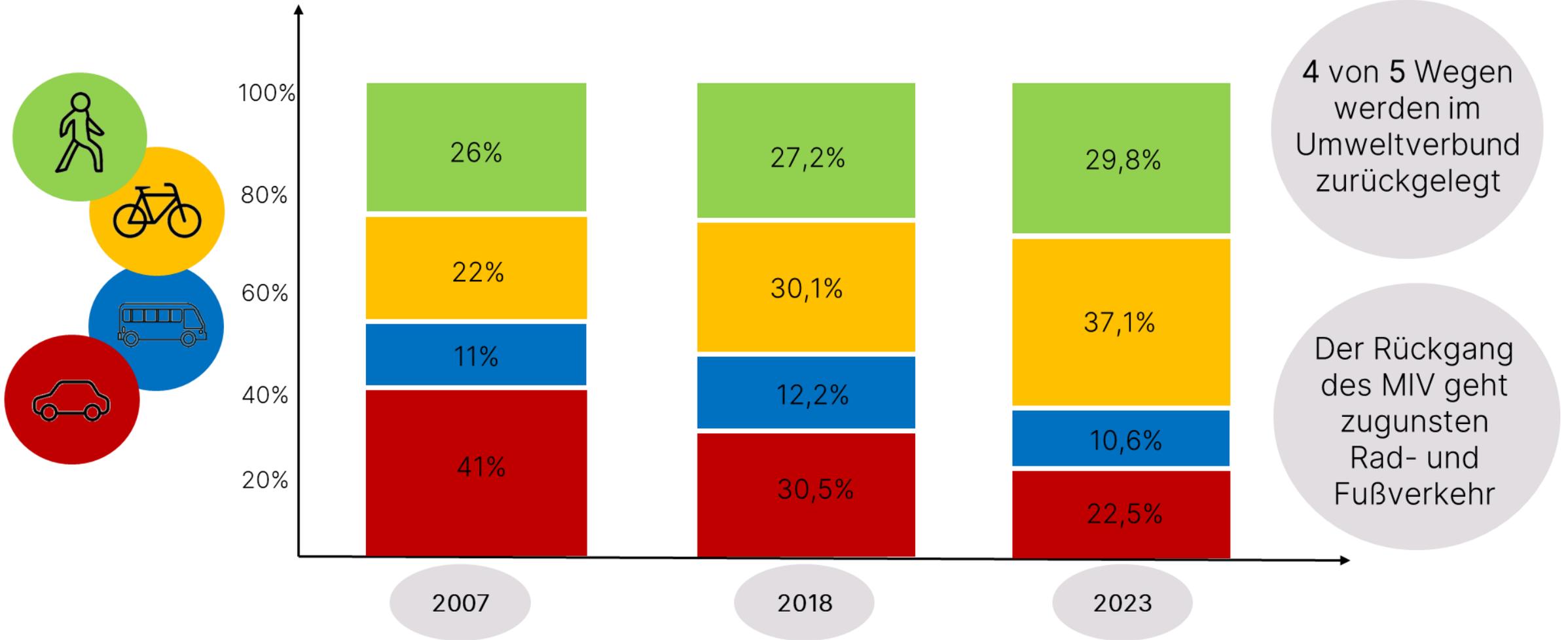
Tabellen & Ergebnisse 2023

Der Modal Split – mit welchem Verkehrsmittel sind KostanzerInnen unterwegs?



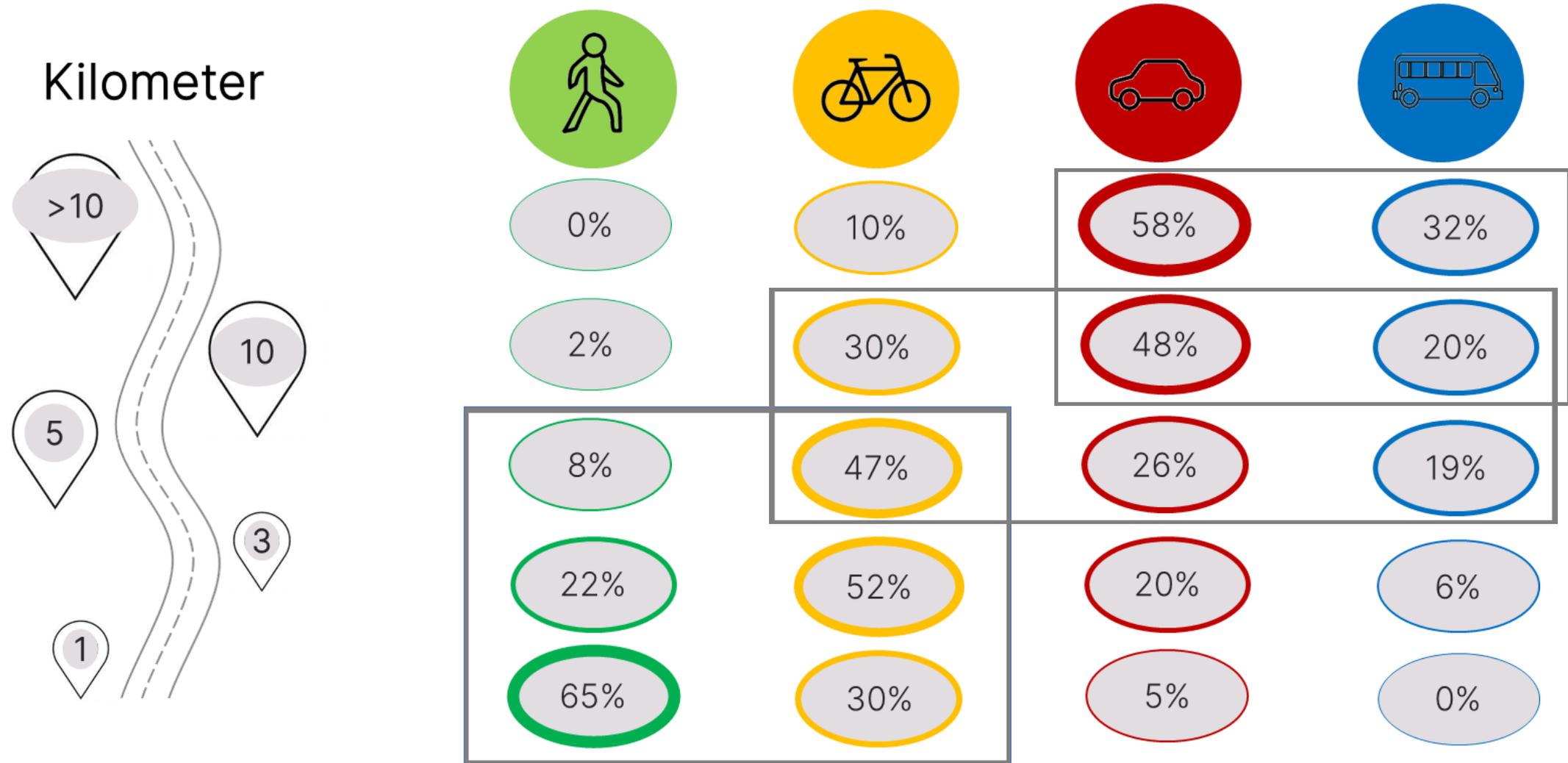
Vergleich und Entwicklung seit 2007

Die Entwicklung des Modal Split im Gesamtverkehr der Konstanzer Bevölkerung



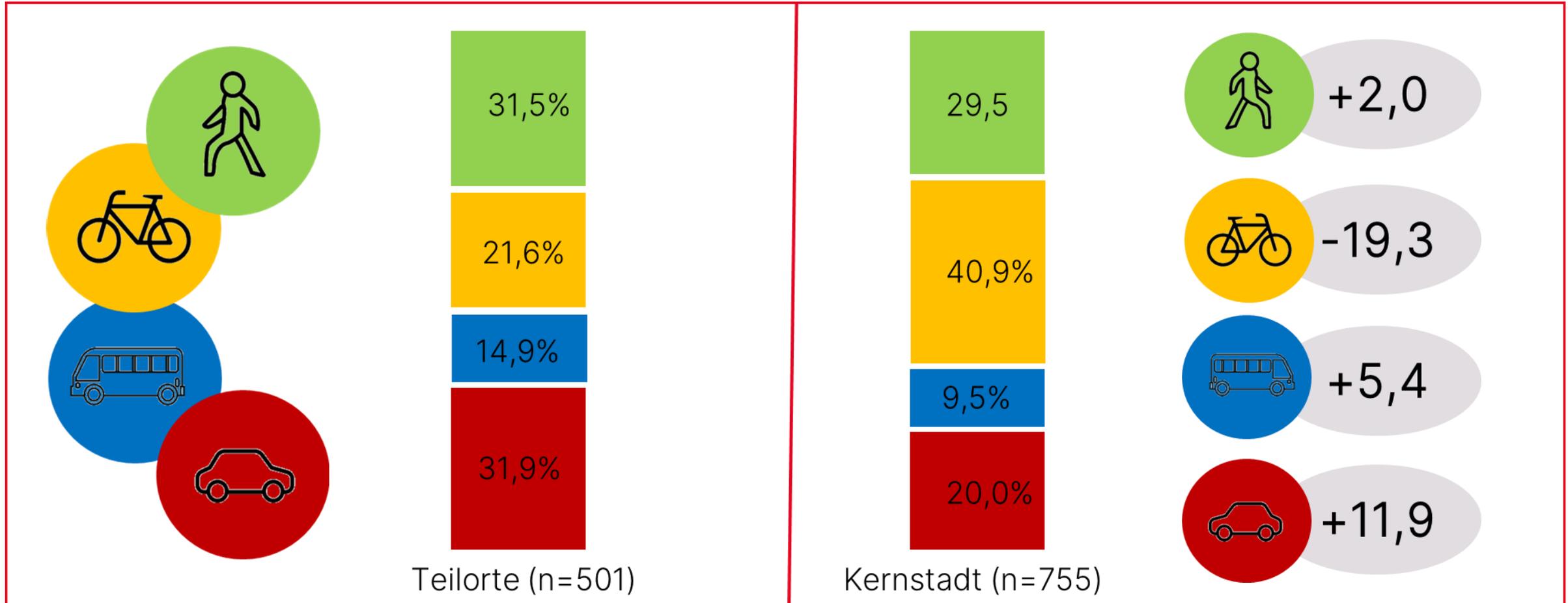
Tabellen & Ergebnisse 2023 – Verkehrsmittelwahl nach Entfernung

Für welche Entfernungen wird welches Verkehrsmittel bevorzugt?



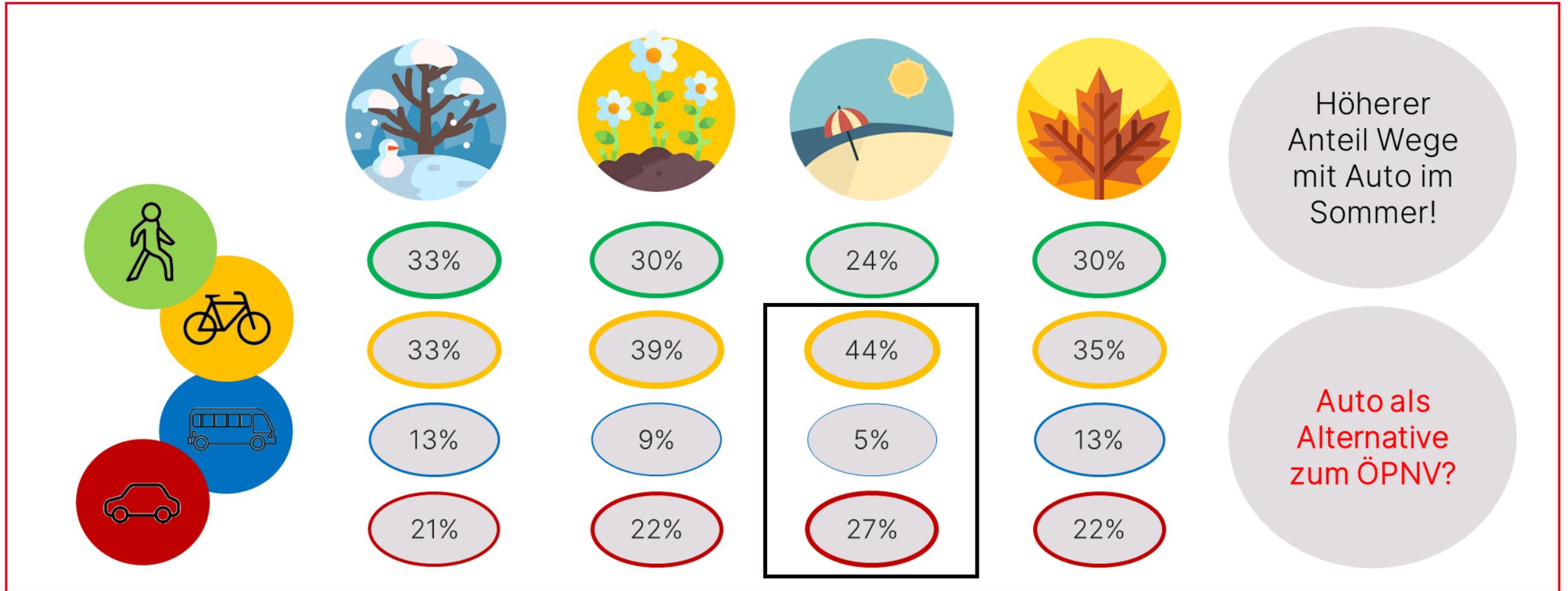
Tabellen & Ergebnisse 2023 – Mobilität in den Teilorten

Dettingen / Wallhausen / Dingelsdorf mit Oberdorf / Litzelstetten / Egg / Wollmatingen



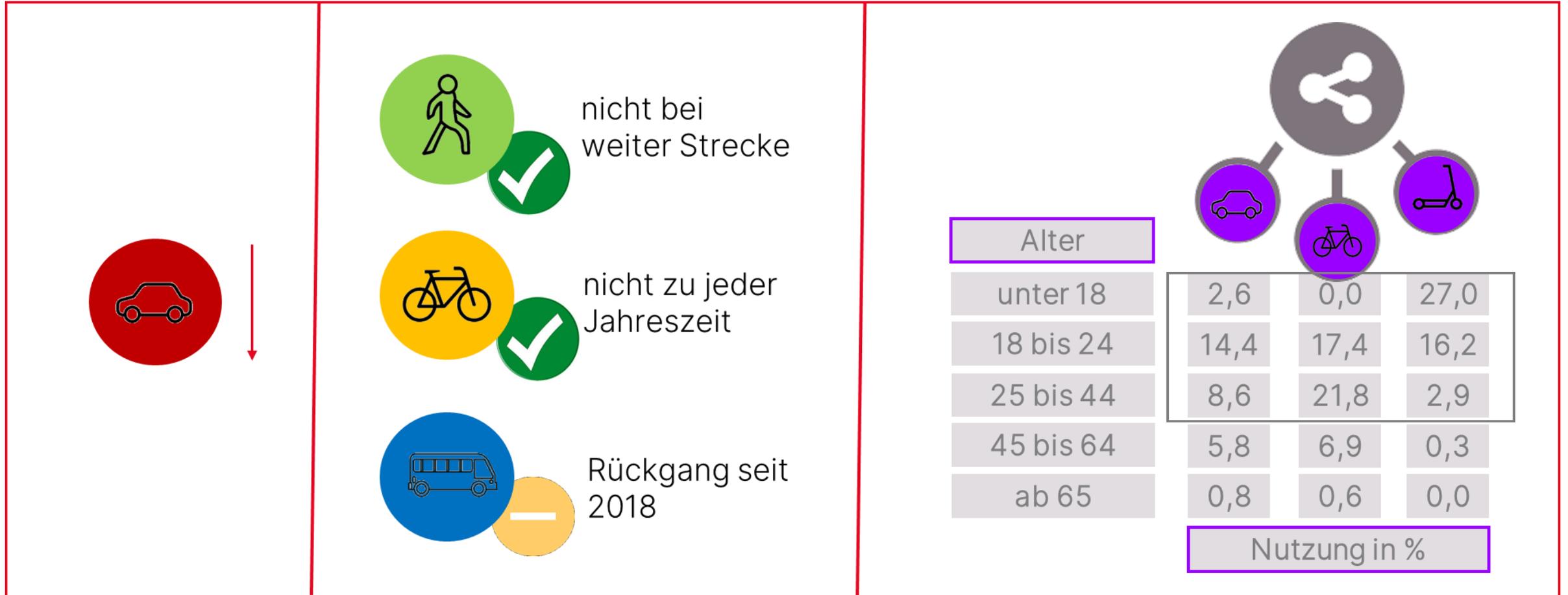
Tabellen & Ergebnisse 2023 – Mobilität nach Jahreszeit

Zwei Drittel Fuß- und Radverkehr auch im Winter



Tabellen & Ergebnisse 2023 – Alternativen zum MIV

Wie werden Sharing-Angebote genutzt?



A central grey circle with a sharing icon is connected by lines to three smaller purple circles containing icons for a car, a bicycle, and a scooter.

Alter	Car	Bicycle	Scooter
unter 18	2,6	0,0	27,0
18 bis 24	14,4	17,4	16,2
25 bis 44	8,6	21,8	2,9
45 bis 64	5,8	6,9	0,3
ab 65	0,8	0,6	0,0

Nutzung in %

Fazit

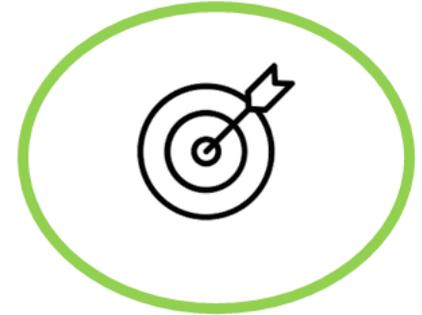
Grund zum Feiern?



Die Bemühungen bei der aktiven Mobilität zahlen sich aus. Wir werden als Radstadt mit einer guten Fahrrad-Infrastruktur wahrgenommen



Die Zahlen im ÖPNV haben sich wenig verändert. Bahn und (Stadt-)Bus haben aber eine wichtige Bedeutung für den Umweltverbund.



Das Erreichen der Verkehrswende und der Ziele der Klimaschutzstrategie im Bereich Mobilität erfordert weiterhin entschiedenes Handeln.

Klimamobilitätsplan Konstanz

Sascha Klein
INOVAPLAN GmbH

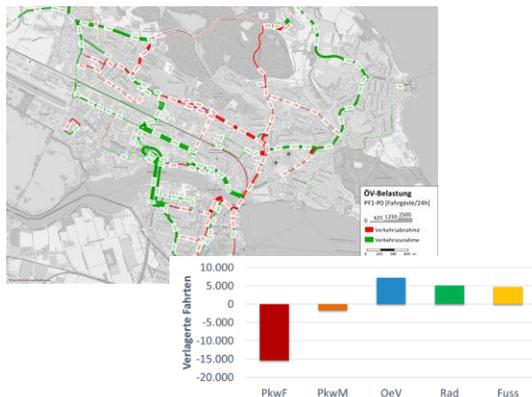
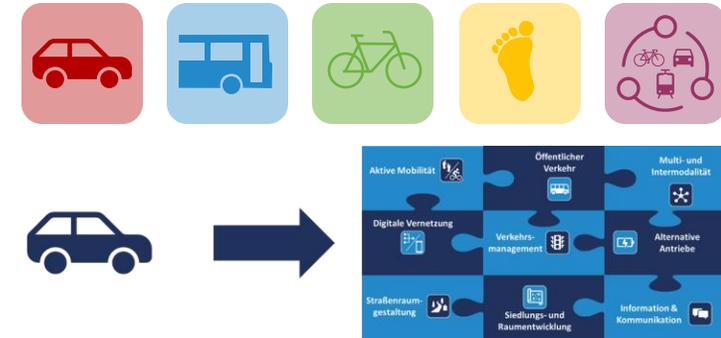
Mario Zech
StetePlanung GmbH



Was macht den KMP besonders?

1. Integriertes Gesamtverkehrskonzept

- Gemeinsame Betrachtung aller Verkehrsmittel
- Aufbauend auf bestehenden Konzepten
- Strategischer Handlungsleitfaden für die kommenden Jahre



2. Fokus Maßnahmenbewertung

- Datenbasierte Prognose der Verkehrsentwicklung
- Quantifizierung der erzielbaren Effekte und CO₂-Einsparungen im Verkehr
- Priorisierung besonders wirksamer Maßnahmen
- Ermöglicht erhöhte Förderquote (75% statt 50% LGVFG-Förderung)

Übersicht Maßnahmenbereiche (MB):



Öffentlicher
Personenverkehr



E-Mobilität /
Alternative Antriebe



Siedlungsentwicklung



Aktive Mobilität



Parken



Verkehrsmanagement



Multimodalität



Straßenraumgestaltung



Mobilitätsmanagement

- Kombinierte **Push- & Pull-Strategie**
- Aufbauend auf Maßnahmen verschiedener Einzelkonzepte
- Integrierte, datenbasierte Betrachtung aller Verkehrsmittel

Der Stadtumbau zu einer lebenswerten Stadt des Miteinanders ist zentraler Gedanke des KMP!

Rheinsteig vorher...



Bild: Südkurier

... und nachher



Bild: Mario Zech



Öffentlicher Personenverkehr

Liniennetzoptimierung des Stadtbusses

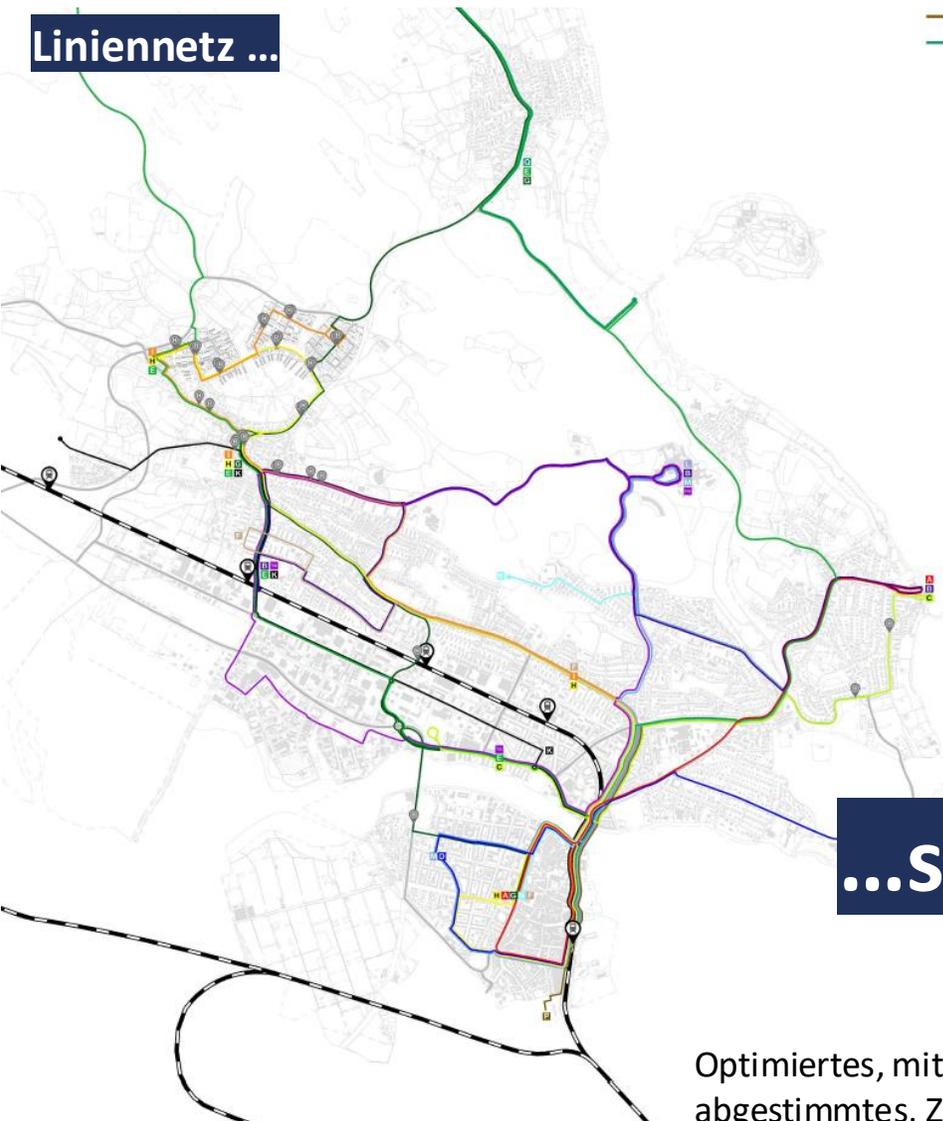
Das **Angebot des Stadtbusses** von Konstanz soll deutlich ausgeweitet werden.

- Verbessert wird das Stadtbusnetz durch:
 - **Ergänzende Buslinien** mit zusätzlichen Haltestellen (zzgl. Haltestellen in Stadtentwicklungsgebieten) für eine verbesserte Zugänglichkeit des ÖPNV durch Steigerung der Erschließungsqualität
 - **Verdichtung der Takte** von einzelnen Buslinien (Verbesserung der Bedienungsqualität)
 - **Erschließung der Gebietsentwicklung Hafner** durch Stadtbusse

→ *Voraussetzung: Sicherstellung der Finanzierung und die Verfügbarkeit von ausreichend Fahrpersonal.*



Liniennetz ...



- Linien (Bez. heute)
- Linie A (1)
- Linie B (11)
- Linie C (-)
- Linie D (5)
- Linie E (13/4, 4/13)
- Linie F (3)
- Linie G (-)
- Linie H (2)
- Linie I (12)
- Linie K (6)
- Linie L (9A)
- Linie M (9B)
- Linie N (14)
- Linie T/O (-)
- Linie P (908)
- Linie Q (-)

...siehe Wandelgang!

Optimiertes, mit den Stadtwerken abgestimmtes, Zielbusnetz (2035) für Konstanz

... und geplante Takte

Linie (Neu)	Linie (Bestand)	Streckenführung	Taktung
A	1	Bahnhof - Staad/Autofähre und zurück über Laube (Linienführung wie in Potentialstudie bzw. wie bisher Linie 1, nur über Laube statt Durchfahrt Paradies)	15 Minuten
B	11	Bhf. Wollmatingen - Universität - Sonnenbühlstraße - Staad/Autofähre und zurück (wie bisher Linie 11)	30 Minuten
C	-	Staad/Autofähre - Staader Berg - Tannenhof - Zähringer Platz - Fernbusbahnhof und zurück (neue Linie, Linie 15 entfällt)	30 Minuten
D	5	Bahnhof - Paradies - Bodensee-Therme/Freibad Horn (Linienführung wie in Potentialstudie bzw. wie Linie 5 bisher; neuer Takt)	15 Minuten
E	4/13 13/4	Bahnhof - Bhf. Wollmatingen - Hafner - Dettingen - Wallhausen - Dingseldorf - Mainau - Marktstätte/Bahnhof (Ringlinie gegenläufig) (wie bisher Linie 4/13 und 13/4 inkl. Erschließung Hafner; kein Endpunkt Laube wie in Potentialstudie)	30 Minuten (HVZ: 15 Minuten)
F	3	Bürgerbüro - Berchengebiet - Öhmdwiesen und zurück über Laube (Linienführung wie in Potentialstudie bzw. wie bisher Linie 3, nur Endhaltestelle Bürgerbüro statt Bahnhof)	15 Minuten
G	-	Bürgerbüro - Paradies - Bahnhof Fürstenberg - Fürstenberg - Wollmatingen - Litzelstetten - Dingseldorf (Neue Linie wie in Potentialstudie bis Dingseldorf)	15 Minuten
H	2	Hafner - Fürstenberg - Zähringer Platz - Bürgerbüro - Bahnhof - Sternenplatz und zurück (Linienführung wie in Potentialstudie nur im Paradies wie Linie 1 heute)	10 Minuten
I	12	Hafner - Fürstenberg - Bücklestraße - Zähringer Platz - Bahnhof und zurück über Laube (Linienführung wie in Potentialstudie mit Verlängerung zum Bahnhof ohne Anbindung Bahnhof Petershausen)	15 Minuten
K	6	Bahnhof - Laube - Max-Stromeyer-Straße - Bahnhof Wollmatingen - ZfP Reichenau (Linienführung wie in Potentialstudie, ohne Erschließung Industriegebiet)	15 Minuten
	9A	Universität - Paradies - Bahnhof und zurück (Linienführung wie in Potentialstudie bzw. wie bisher Linie 9A)	15 Minuten (seltener während vorlesungsfreier Zeit)
	9B	Universität - Sonnenbühlstraße - Bahnhof und zurück über Laube (Linienführung wie in Potentialstudie bzw. wie bisher Linie 9B)	15 Minuten (seltener während vorlesungsfreier Zeit)
N	14	Pfeiferhölzle - Königsbau - Laube - Bürgerbüro und zurück (wie bisher Linie 14; neuer Takt)	15 Minuten
T/O	-	Universität - Grundschule Wollmatingen - Sternenplatz - Universität (Linienführung wie in Potentialstudie, jedoch über Universität)	30 Minuten (HVZ: 15 Minuten)
P	908	Zähringerplatz - Bahnhof (Kreuzlingen/Tarifzonenwechsel: Kurzrickenbach - Bottighofen - Münsterlingen - Landschlacht) und zurück (Linienführung wie in Potentialstudie bzw. wie heute Linie 908)	15 Minuten
Q	-	Regionalbuslinie Allensbach - Dettingen - Wallhausen - Dingseldorf - Litzelstetten - Mainau und zurück (neue Linie wie NVP Landkreis)	30 Minuten



Aktive Mobilität

Ergänzungen im Fuß- und Radverkehrsnetz

Zentrale Lücken im Konstanzer Radnetz werden geschlossen und die Erreichbarkeit von außen gestärkt.

- Einrichtung einer **Fuß- und Radbrücke** zwischen Wessenbergschule und Bodenseeforum (über den Seerhein).
- Verbesserung der Querbarkeit von Bahnanlagen:
 - Bahnunterführung Weiherhof/ Bückleareal
- Ausbau der **Radschnellverbindung** zwischen Singen und Konstanz über Radolfzell
- Schaffung einer attraktiven Verbindung zwischen Fußgängerzone Altstadt Konstanz bzw. Radschnellverbindung Obere Laube und der Begegnungszone an der Hauptstraße in Kreuzlingen über den Zollübergang Kreuzlinger Tor (Fuß- und Radboulevard).



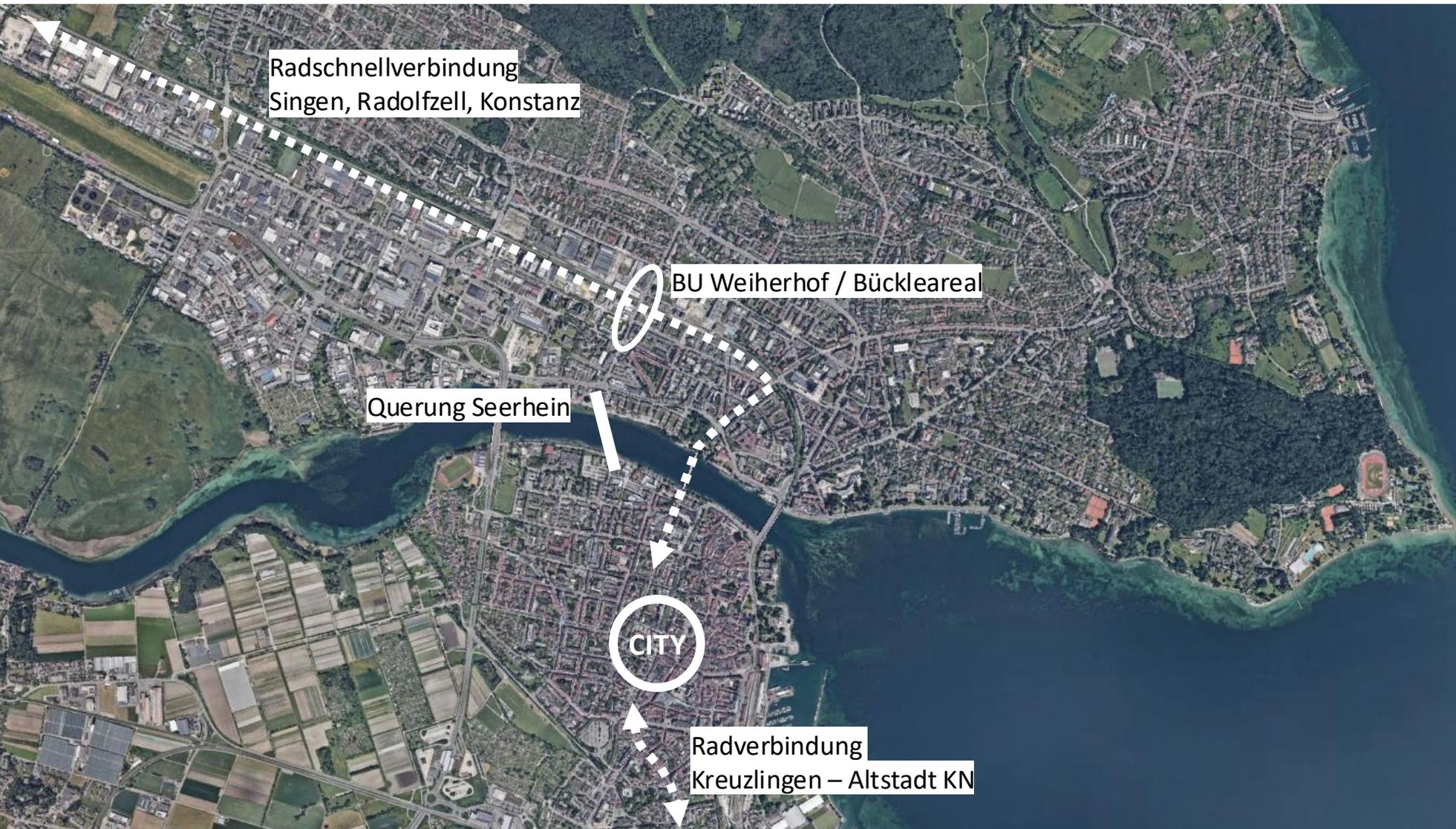


Bild: google maps

- Lückenschlüsse/ Netzschlüsse an neuralgischen Punkten über starke Barrieren (Bahn-/ Rheinquerung) → Deutliche Reisezeitverkürzung
- Verbesserung/ Aufwertung der Radverbindungen vom Umland in die Stadt Konstanz → Hohes Potenzial für Modal-Shift



Multimodalität

Ausweitung Carsharing

Das **Carsharing-Angebot** in Konstanz wird bis 2035 deutlich ausgeweitet.

- **Aktuell** 60 Carsharing-Fahrzeuge in Konstanz
- **Zwischenziel:** 88 (E-)Carsharing-Fahrzeugen an 50 Stationen: Ausbau in 20 „Paketen“, stadtweit
- **Ziel bis 2035: 900 Carsharing-Pkw in Konstanz**
(1 Carsharing-Pkw je 30 Haushalte)
 - Anschubfinanzierung pro Fahrzeug als vergünstigtes Darlehen für den Carsharing-Anbieter (wird sukzessive zurückgezahlt)
- Kombination mit dem Ausbau von E-Ladeinfrastruktur.



Bild: my-e-car (www.my-e-car.de)



E-Mobilität / Alternative Antriebe

Umstellung ÖPNV (Busse) auf E-Mobilität

Die städtische Busflotte wird bis 2035 vollständig **elektrifiziert**.

- Zwischenetappe: Bis 2025 Elektrifizierung von 50 % der Stadtbusse (Finanzierung gesichert).
- Pro Jahr sollen durchschnittlich 4 Busse elektrifiziert werden. (Bestand: 22 E-Busse von 57 Bussen).



Bild: eigene Abbildung

P Parken

Ausweitung Parkraumbewirtschaftung

Die Bewirtschaftung von Parkständen im öffentlichen Raum wird ausgeweitet.

- **Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung** auf Gebiete „rechtsrheinisch“:
 - Stand heute: Parkraumbewirtschaftung im Bereich „Paradies“, Niederburg und Altstadt; Rechtsrheinisch: Südliche Mainaustraße (Parkzone B und G)
 - Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Petershausen-West und Allmannsdorf
- Verstetigtes **Anheben der jährlichen Gebühren** zunächst auf 200 € pro Jahr und Ausweis; dann sukzessive auf 600 €/Jahr und Ausweis bis 2035.
- Bis 2035 schrittweises **Anheben der Parkgebühren** (Bewohner und Besucher).
- Bis 2035 sukzessive Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf alle Stadtbereiche



Straßenraumgestaltung

Neuaufteilung

Der Straßenraum wird neu aufgeteilt – die Qualität des öffentlichen Raums steht dabei im Fokus.

- Der öffentliche (Straßen-)Raum in Konstanz wird hinsichtlich einer **Neuaufteilung zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes** (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV) betrachtet.
- Zugleich werden Bedarfe von Klimaanpassung und die Stärkung der Aufenthaltsfunktion berücksichtigt.

Klimafolgenanpassung / Grün-Blau-Infrastruktur



Bilder: eigene Abbildungen

Neuaufteilung / Flächengerechtigkeit



Bild: Philipp Böhme (qimby.net)



Bild: eigene Abbildung



Bild: mdr (mdr.de)

P Verkehrsmanagement

ÖPNV-Priorisierung

Der ÖPNV in Konstanz wird noch stärker priorisiert.

- Die **Priorisierung des ÖPNV** im städtischen Straßennetz verbessert u. a. die Schnelligkeit und die Pünktlichkeit des Bussystems und steigert damit die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Kfz-Verkehr (→ Verkehrsverlagerung).
 - Die Priorisierung des ÖPNV im Konstanzer Straßennetz erfolgt auf Grundlage der in der ÖPNV-Potentialstudie erarbeiteten Maßnahmen (z. B. eigene Busspuren, Zufahrtsbevorrechtigung).
- Bevorrechtigung des ÖPNV an allen Lichtsignalanlagen gegenüber anderen Verkehrsarten.

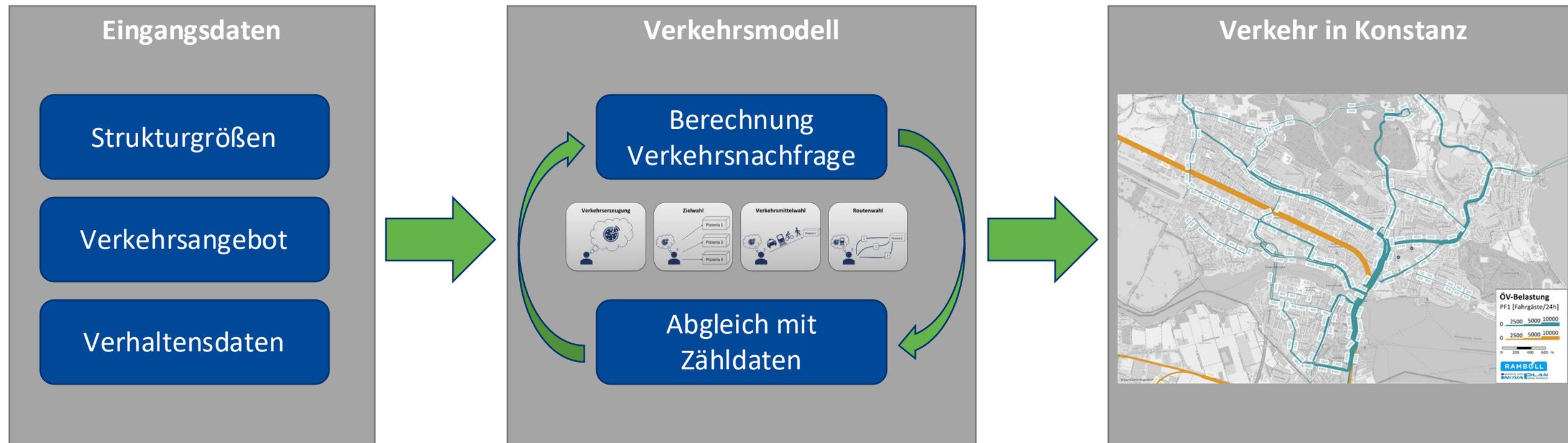
Priorisierung des ÖPNV:



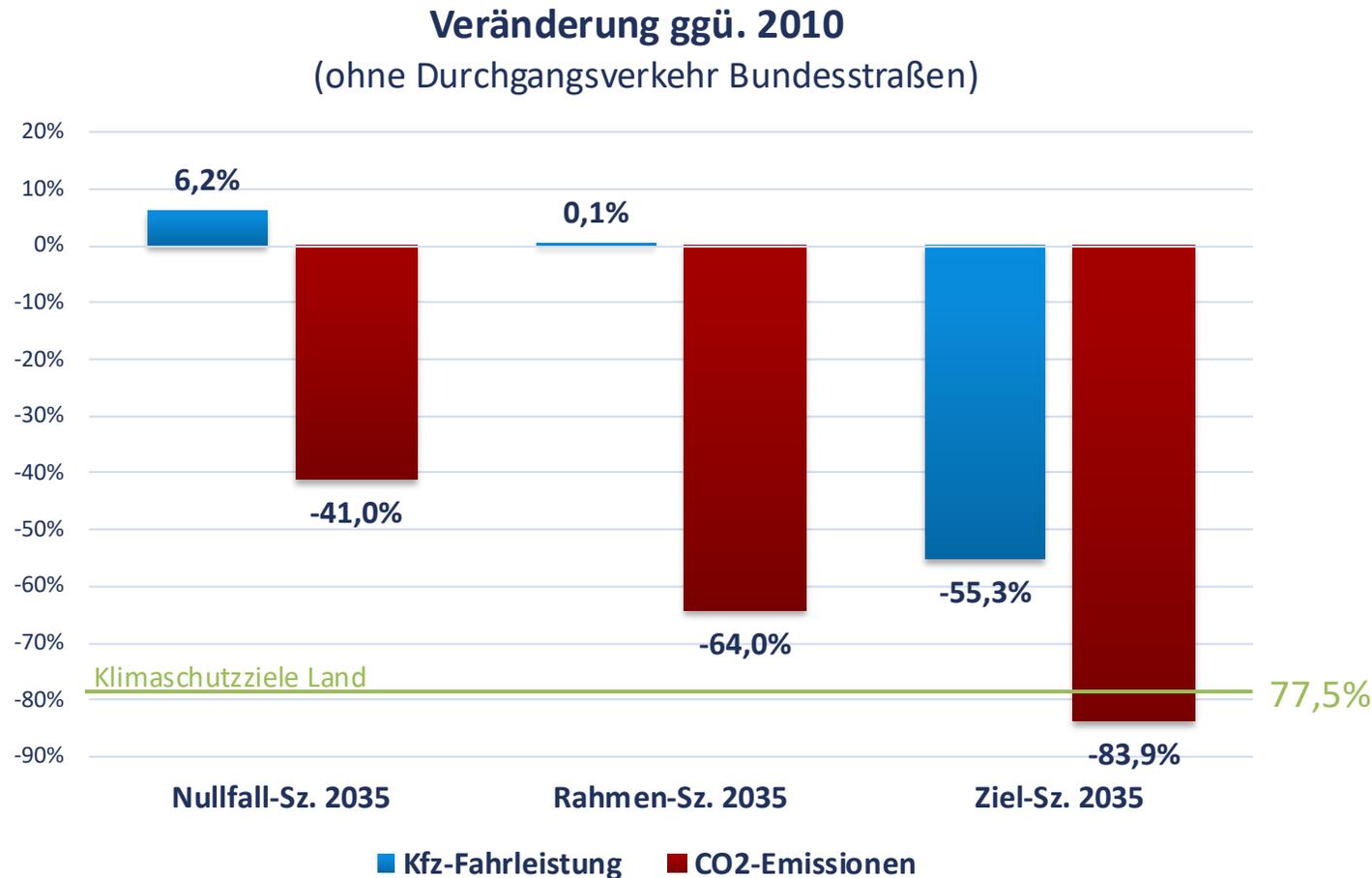
Priorisierungsmaßnahmen ÖPNV
gemäß ÖPNV-Potentialstudie

Abbildung 39 ÖPNV-Priorisierungen

Grundlage städtisches Verkehrsmodell



Maßnahmenbewertung



- Durch Umsetzung aller Maßnahmen können die **Klimaschutzziele des Landes** erreicht werden.
- Ohne Anstrengungen von EU/Bund/Land sowie Region und Landkreis kann die Klimaneutralität nicht erreicht werden
- **Städtische Maßnahmen alleine nicht ausreichend für Ziel-Erreichung**

Pull

Push

Maßnahmenbereiche (MB)	Masterplan Mobilität 2020+		Klimamobilitätsplan										
	2013-2024		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
MB01 Öffentlicher Personenverkehr													
MB02 Aktive Mobilität													
MB03 Multimodalität													
MB04 E-Mobilität / Alternative Antriebe													
MB05 Parken (Kfz-Parken)													
MB05 Parken (Fahrrad-Parken)													
MB06 Straßenraumgestaltung													
MB07 Siedlungsentwicklung													
MB08 Verkehrsmanagement													
MB09 Mobilitätsmanagement													

Chance, die Zukunft zu gestalten



- KMP als langfristiger strategischer Rahmen im Bereich Mobilität/ Verkehr
- KMP hilft bei der Priorisierung von Maßnahmen
- KMP ermöglicht erhöhte Förderungen für ohnehin geplante Maßnahmen
- KMP unterstützt, Konstanz für die Menschen vor Ort lebenswerter zu gestalten



Öffentliche Räume aufwerten und erlebbar machen



Neue Qualitäten schaffen

Wandelgang

Die Maßnahmen im Überblick



Podiumsdiskussion

- Marion Klose (Stadt Konstanz, Amt für Stadtplanung und Umwelt)
- Dr. Philipp Baumgartner (Stadt Konstanz, Amt für Klimaschutz)
- Jürgen Baur (EDEKA Baur, Mitglied Treffpunkt Konstanz e. V., Vorsitzender des Fördervereins Marketing und Tourismus Konstanz)
- Sascha Klein (INOVAPLAN)
- Gisela Stete (StetePlanung)

Moderation: Burkhard Horn



Schlussworte und Verabschiedung durch Baubürgermeister Karl Langensteiner-Schönborn



Teil 2: Hinweise zur Umsetzung der Maßnahmen durch die Teilnehmenden

Wandelgang

An sechs ausgewählten Themeninseln konnten sich die Teilnehmenden über die Maßnahmen informieren und diese kommentieren.

Die Anregungen der Teilnehmenden werden als Hilfestellung für die Umsetzung des KMP genutzt. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt nach Beschluss des KMP, sodass die gewonnenen Hinweise/ Anregungen auch erst dann für die Praxis vertieft weiterverfolgt werden. Für jede neue Maßnahme des KMP wird noch ein separater Beschluss des Gemeinderats benötigt.

Bus und Bahn – Schnell und verlässlich mit dem ÖPNV

Fuß- und Radverkehr – Aktive Mobilität

Parken – Fläche effizient nutzen

Straßenraum – Aufenthaltsqualität in Konstanz erhöhen

Weitere Maßnahmenbereiche – Multimodalität verbessern, E-Mobilität/ Alternative Antriebe, Siedlungsentwicklung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, Kommunikation

Jede Themeninsel wurde von einer Person aus der Stadtverwaltung und/oder des Projektteams betreut, so dass Fragen gestellt werden konnten. Die Kommentare werden auf den folgenden Seiten dargestellt. Außerdem ist im Anhang ein Fotoprotokoll beigefügt.



Bus und Bahn - Schnell und verlässlich mit dem ÖPNV

- **ÖPNV in Konstanz wird ausgebaut und verbessert** – Liniennetz Stadtbus, Barrierefreiheit, Ticketing
- **Hohes Potential für Umstieg auf den ÖPNV im Ziel- und Quellverkehr** (bisheriger Pkw-Anteil beim Verkehr von und nach Konstanz deutlich höher als innerhalb der Stadt)
- **Ziel: Regionalen und grenzüberschreitenden ÖPNV gemeinsam stärken** (mit Stadtwerken, Landkreis Konstanz, Stadt Kreuzlingen)
- **Bessere Anbindung für Pendelnde und Touristen**, insb. aus Kreuzlingen/ Kanton Thurgau und via Fähre

! Wünsche & Hinweise aus der Beteiligung (Auswahl)

- **Attraktivität steigern:** bessere Taktung (insbesondere zu Stoßzeiten), neue Direktverbindungen mit weniger Umstiegen (insb. Fernbusbahnhof), bessere Bus-Priorisierung im Straßenverkehr
- **Barrierefreiheit:** baulich, technisch und digital
- **Nutzerfreundliche Digitalisierung:** Echtzeitdaten an Haltestellen, WLAN in Bussen, zentrale Mobilitäts-App
- **Klimafreundlicher Ausbau mit Augenmaß:** Bedenken hinsichtlich der Kosten und Umsetzbarkeit
- **Integration:** Umsetzung soll sich an bestehenden Zielen (z. B. KSS, KSG) orientieren

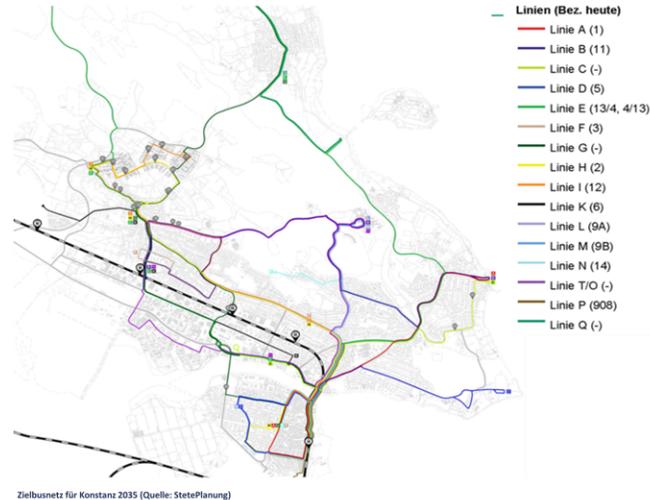
Geplante Maßnahmen

Liniennetzoptimierung Stadtbus

- Bis 2035 sukzessive **Ergänzung des Angebots mit zusätzlichen Buslinien**
- Bessere Erschließung durch **neue Haltestellen** im Stadtgebiet
- **Höhere Taktung** auf einzelnen Linien
- Anbindung des Quartiers „**Hafner**“ an den Busverkehr
- **Herausforderungen:** Finanzierung, Fahrpersonal

Regionaler ÖPNV

- Ausbau des regionalen ÖPNV bis 2035
- Landkreis verlängert Buslinie 203 (von Allensbach) bis Uni und Bürgerbüro
- Neue Regionalbuslinien Allensbach – Dettingen – Dingelsdorf sowie Konstanz – Reichenau
- Stadt bezuschusst:
 - Schiffsverbindung Wallhausen – Überlingen
 - Regio-Bus Konstanz – Ravensburg
 - Schnellbus Konstanz – Friedrichshafen



Zielbusnetz für Konstanz 2035 (Quelle: StetePlanung)

Mobilitätspass

Das Land Baden-Württemberg gibt im Landesmobilitätsgesetz den Landkreisen die Möglichkeit, eine kommunale Satzung zur Finanzierung zusätzlicher Angebote im ÖPNV zu erlassen. Die Zahlungspflichtigen erhalten als Gegenleistung ein Guthaben für Zeitkarten des ÖPNV. Sozial schwache Personen können von der Abgabepflicht befreit werden.

Fähre

- Integration in die Taktung des Busverkehrs
- Gewährleistung eines **15-Minuten-Takts** auch in den Tagesrandzeiten
- Integration des Fährverkehrs in den **ÖPNV-Tarif (Deutschlandticket)**

Ticketing und Informationen

- Vereinbarkeit Konstanz und Umgebung
- **Gemeinschaftstarif** für „bodo“ und „VHB“ (Umstrukturierung VHB als Aufgabenträgerverbund)
 - Berücksichtigung **Deutschlandticket**
 - **Ausbau „Mein Konstanz“-App** zum Ticket- und Mobilitätsportal
 - **Echtzeit-Infos des ÖV** via App, Homepage und DFI

Wasserbus

- Wiederaufnahme der Wasserbuslinie **zwischen Bodensee Forum und Hafen KN**
- Option einer Verlängerung bis Hafen Kreuzlingen
 - Einsatz von Schiffen, die über eine **emissionsfreie Antriebsart** verfügen
 - Ziel: Betrieb **Donnerstag bis Sonntag**

Agglo-S-Bahn

- Gemäß Agglo-S-Bahn-Studie (2019):
- **Taktverdichtung** für den Seehas (SPNV-Verbindung zwischen Engen und Konstanz) von bisher 30-Minuten auf 15- bis 20-Minuten-Takt
 - Langfristig: **Verlängerung der S-Bahn** ab Weinfeldern bis Radolfzell und des Seehas bis Münsterlingen

Barrierefreiheit

- Langfristig **vollständiger barrierefreier Ausbau der Haltestellen**
- Kurzfristig **jährlicher Ausbau** nach geltenden **Qualitätsstandards** (u.a. Bodenindikatoren, Kasseler Sonderbord, Fahrgastunterstand)

Grenzüberschreitender ÖV (CH)

- Linie 908: Taktverdichtung auf 15 Minuten und Verlängerung bis zur Therme
- Bahnstufenverbindung Konstanz - Kreuzlingen (ab 2027)
- Durchbindung einer Kreuzlinger Linie nach Reichenau im Stundentakt
- Verlängerung einer Linie von Kreuzlingen Bahnhof zum Lago/ sealife, z.B. durch Verlängerung der Linie 903

Bus und Bahn

Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz 2024 Zielkonzept 2030+ in der Stadt Konstanz

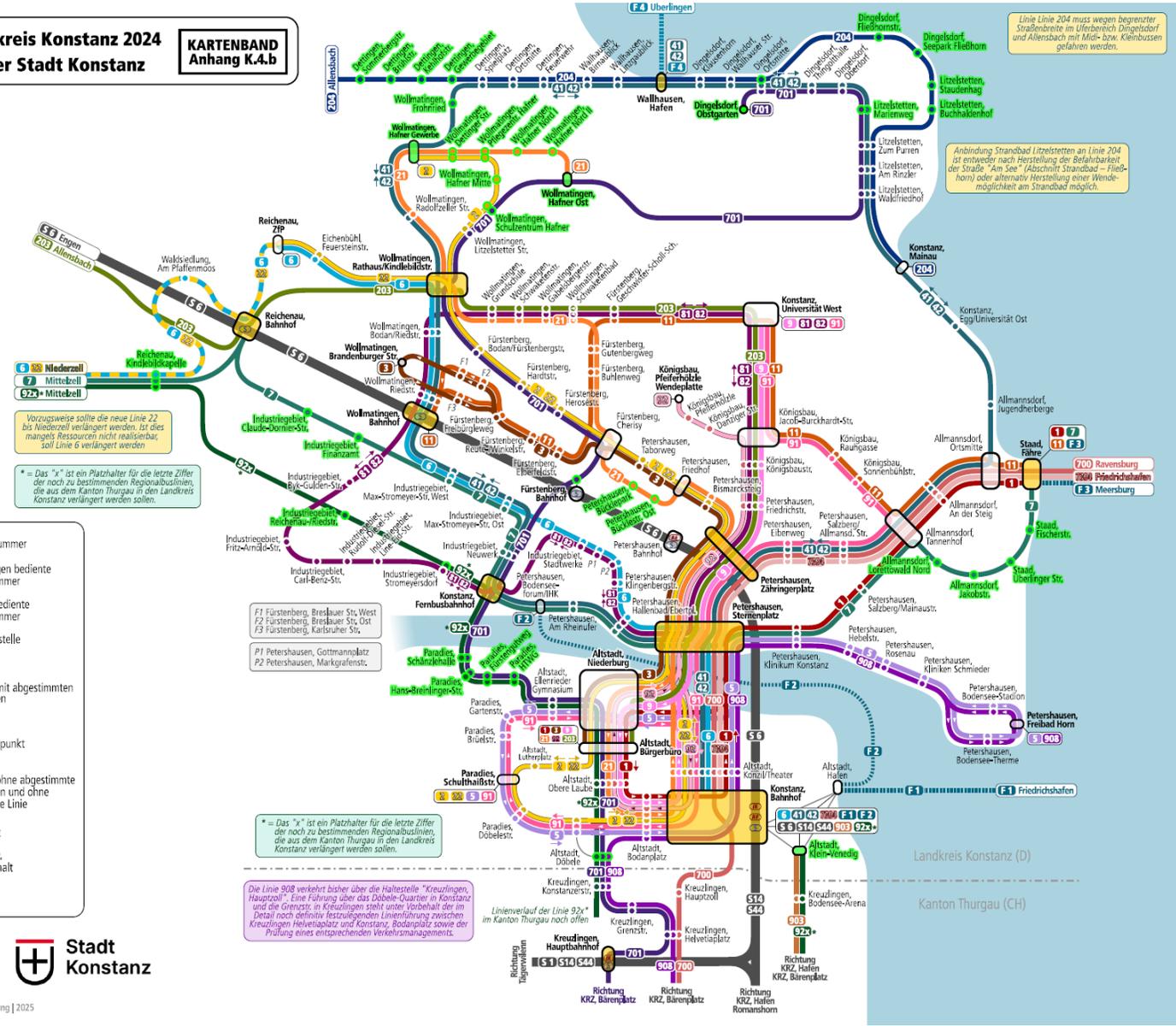
KARTENBAND
Anhang K.4.b

- Nr.** Bahnlinie mit Liniennummer
- Nr.** In beide Fahrrichtungen bediente Buslinie mit Liniennummer
- Nr.** Nur in Pfeilrichtung bediente Buslinie mit Liniennummer
- Nr.** Vorhandene Bushaltestelle
- Nr.** Neue Bushaltestelle
- Nr.** Verknüpfungspunkt mit abgestimmten Anschlussbeziehungen
- Nr.** Linienanfangs- & endpunkt
- Nr.** Sonstige Haltestelle ohne abgestimmte Anschlussbeziehungen und ohne beginnende / endende Linie
- IR** InterRegio-Systemhalt
- RE** RegionalExpress- bzw. RegioExpress-Systemhalt
- S** S-Bahn-Systemhalt

IGDB Verkehrsplanung + Beratung

Stadt Konstanz

© Peter Castellanos / IGDB Verkehrsplanung + Beratung | 2025



Bus und Bahn - Schnell und verlässlich mit dem ÖPNV

Hinweise und Kommentare der Teilnehmenden

- Viele Teilnehmende wiesen darauf hin, dass der **ÖPNV preislich attraktiver** gestaltet werden müsse – das aktuelle Preis-Leistungs-Verhältnis sei unangemessen. Es wurde mehrfach gefordert, Kurz- und Mittelstrecken günstiger anzubieten, z. B. Kurzzonentarife unter 3 Haltestellen für 1 €. Auch die kostenlose Fahrradmitnahme im Zug vor 9 Uhr sowie in Regiobussen (ggf. mit Anhänger) wurde vorgeschlagen.
- Zur **Finanzierung des ÖPNV** wurde der Mobilitätspass diskutiert – mit der Frage: Wer soll zahlen und wie viel? Auf jeden Fall soll der **ÖPNV günstiger sein als das Parken**. Bei Neubauten wurde gefordert, Anwohnerparkplätze so weit entfernt zu platzieren wie die nächste ÖPNV-Haltestelle – um Anreize zum Umstieg zu setzen.
- Mehrfach kritisiert wurde, dass einige Linien (z.B. 12/3) sonntags nur stündlich fahren – eine **Verdichtung** sei notwendig. Auch die Linie 4/13 sei zu Stoßzeiten unzuverlässig. Zudem fehle eine Busanbindung für die Lindauer Straße, da der Rufbus nicht funktioniere. Der Bahnhof Petershausen brauche eine Anbindung an den Busverkehr.
- Auch wurde nach dem Ausbau des Bahnhofs Konstanz um ein **weiteres Gleis** gefragt. **Nahverkehrszüge** nach München seien z. B. regelmäßig unpünktlich. Der Fernbusbahnhof sei schlecht angebunden, und der Fußweg vom Bahnhof zum Bürgerbüro wurde als Zumutung bezeichnet.
- Der **Wasserbus** wurde als zu teuer, langsam und unflexibel beschrieben – eine Ausweitung der Buslinien in den Innenstadtring sei ökologischer. Beim Katamaran wünschen sich die Teilnehmenden günstigere **Fahrradmitnahme** und Abendfahrten. Eine Anbindung bis Lindau (mit Anschluss nach München) wurde ebenfalls angeregt.
- Zusätzlich vorgeschlagen: Ticketbuchung für den Seehas über die DB-App, gestaffelte Tarife nach Zonen und ein D-Ticket auch für die Fähre Staad–Meersburg.

Fuß- und Radverkehr - Aktive Mobilität



- **Stärkung des Fuß- und Radverkehrs** durch Ausbau der Netze und Schließung zentraler Lücken im Wegenetz
- **Neue Querung über den Seerhein** zur Überwindung zentraler „Barriere“ im Netz
- **Verlagerungspotential bislang noch nicht voll genutzt:** Fuß- und Radverkehr auf Strecken in und aus der Stadt bisher weniger genutzt. Innerhalb der Stadt bereits $\frac{3}{4}$ der Wege mit Fuß- und Radverkehr.
- **Ziel: Mehr Radverkehr auf längeren Strecken (z.B. Pendelwege), unterstützt durch E-Bikes**

Wünsche & Hinweise aus der Beteiligung (Auswahl)

- **Sichere und getrennte Verkehrswege:** Klare Trennung zum Autoverkehr, breitere Radwege (auch für Lastenräder), Rücksichtnahme auf Fußverkehr: Bedarf an Zebrastreifen statt Ampeln
- **Mehr und sichere Fahrradabstellplätze:** Geordnet, diebstahlsicher, mit Ladeinfrastruktur
- **Beschilderung** Radinfrastruktur: klare Radwegführung, Parkverbot auf Radspuren
- **Barrierefreiheit:** Infrastruktur muss für alle zugänglich sein
- **Parkplätze** in der Innenstadt sollten teilweise erhalten bleiben
- Kontroverse um **Tempo 30:** Teilweise Zustimmung für mehr Sicherheit, aber auch Ablehnung

Geplante Maßnahmen

Ergänzungen im Fuß- & Radverkehrsnetz

- Fuß- und Radverkehr wird **gezielt ausgebaut und besser ans Umland angebunden**
- Geplante **Fuß- und Radbrücke über den Seerhein** soll Wege verkürzen und Netze dichter machen
- **Ausbau der Radschnellverbindung Singen – Radolfzell – Konstanz** für schnelle, komfortable Verbindungen
- **Verbesserung der grenzüberschreitenden Radwege** nach Kreuzlingen und in die Schweiz, inklusive attraktiver Route über das Kreuzlinger Tor
- Weitere Projekte nach dem **Langsamverkehrskonzept Thurgau** ergänzen das Angebot

Ertüchtigungen im Fuß- & Radverkehrsnetz

- Ausbau/Ertüchtigung gemäß **Handlungsprogrammen mit Zielnetzen bis 2035**, basierend auf dem Masterplan Mobilität 2020+
- **Handlungsprogramm Radverkehr** (2016 / aktuell in Fortschreibung) legt Achsen, Knoten und Verbindungen fest, inkl. Radschnell- und Hauptverbindungen, Freizeitrouen
- **Priorisierung des Radverkehrs** auf Hauptstrecken durch „Grüne Wellen“ (ÖPNV bleibt dabei vorrangig)
- **Handlungsprogramm Fußverkehr** (2023) definiert Haupt-, Freizeit- und Premiumwege sowie wichtige Querungen und Anbindungen
- **Ausbau der Uferwege** am Seerhein und Obersee sowie **Verbesserung der Ampelschaltungen** für Fußgänger (Ziel: max. 15 Sekunden Wartezeit, ÖPNV bleibt priorisiert)

Fuß- und Radverkehr - Aktive Mobilität

Hinweise und Kommentare der Teilnehmenden

Im Maßnahmenbereich Fuß- und Radverkehr sind viele ortsspezifische Hinweise eingegangen, die hier aufgelistet sind. Außerdem wurden konkrete Ideen vorgestellt und kommentiert. Diese sind auf den folgenden vier Seiten dokumentiert.

- Schneckenburgstraße braucht dringend einen Radweg
- Querung Max-Stromeyer-Straße/ Robert-Gerwig-Straße
- Verkehrsinsel Hohe Bückle Straße ist Gefahrenpunkt
- Autospur auf der alten Rheinbrücke für den Radverkehr freigegeben (*Mehrfachnennung*)
- Schutzstreifen auf der Riedstraße einrichten
- Der Zähringerplatz muss zum Paradebeispiel für die neue Raumverteilung zugunsten der aktiven Mobilität werden
- Gefahrenstellen für Radverkehr an Unterführung alte Rheinbrücke beseitigen
- Geschwindigkeit reduzieren/ überwachen in der Luisenstraße
- Seerheinbrücke ist nicht finanzierbar und völlig überflüssig
- Bessere Verbindung Laube – Kreuzlinger Straße mit dem Rad
- Linksabbiegen Fahrrad an Kreuzung Fürstenbergstraße/ Riedstraße

Radverkehr - Aktive Mobilität

Mehr Abstellanlagen für den Radverkehr

Fahrradparken neu ordnen (Maßnahmenbereich Parken)

- Fahrradabstellplätze in Konstanz werden flächendeckend ausgebaut
- E-Ladestationen und Servicepunkte für E-Bikes werden ergänzt

- Geplante Fahrradparkhäuser am HBF und Seerhein
- Weitere Fahrradparkhäuser an Bahnhofepunkten möglich
- E-Scooter-Abstellflächen werden mitgedacht

Abschließbare Fahrradabstellanlagen

- Flächendeckender, dezentral ausgerichteter Ausbau mit Radnetzanschluss
- Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Konstanz



Fahrradanlehnbügel

- Kombination von Abstellanlagen mit der Ausweitung des Angebots an E-Ladeinfrastruktur
- Abstellflächen für E-Scooter berücksichtigen



Radhaus Wallgut, Konstanz



Doppelstock Fahrradbox, Bahnhof Offenburg

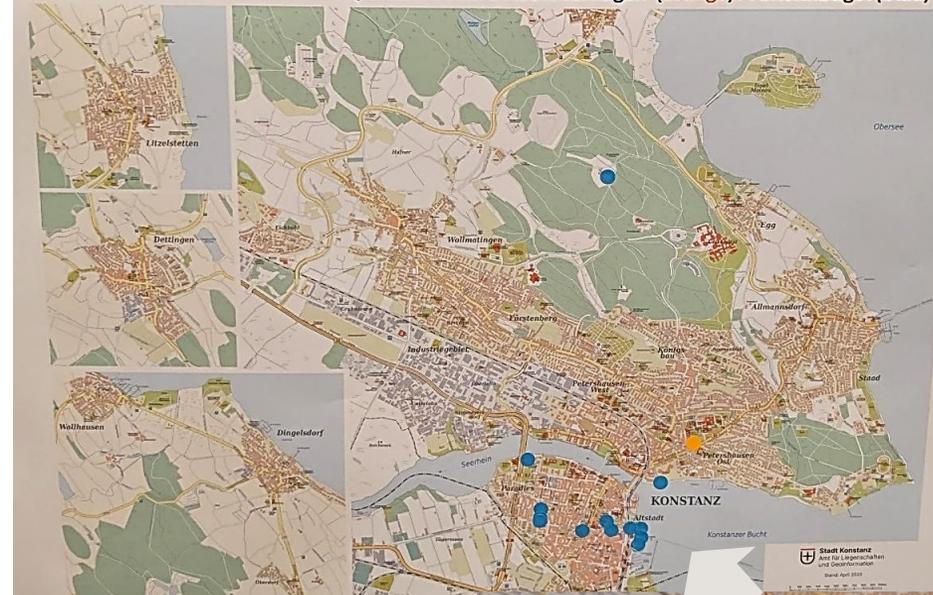


Anlehnbügel Blarerstraße, Konstanz



Anlehnbügel Humboldt Gymnasium, Konstanz

Ihre Wunschstandorte (Abschließbare Abstellanlagen (orange) / Anlehnbügel (blau))



Radverkehr - Aktive Mobilität

Hinweise und Kommentare der Teilnehmenden

- Im Maßnahmenbereich Aktive Mobilität wurden Wunschstandorte für abschließbare Abstellanlagen und Fahrradanhänger zur Diskussion gestellt. Teilnehmende konnten dort Punkte setzen, wo sie Bedarfe sehen.
- Den größten Bedarf für Anlehnbügel sehen die Teilnehmenden in der Altstadt, insb. an der Konzilstraße. Hoher Bedarf wird auch am Klinikum Konstanz gesehen.
- Die Teilnehmenden haben angeregt, dass **mehr Radverkehrsfläche** geschaffen werden muss – auch auf Kosten des Autoverkehrs, insbesondere wenn der Radverkehrsanteil über 40 % liegt. Fahrradbügel und **Lastenrad-Parkplätze** sollten verstärkt statt Pkw-Parkplätzen installiert werden.
- Es wurde betont, dass gute **Infrastruktur** wichtiger ist als Erziehungsversuche: Hauptwege müssen sicher und direkt befahrbar sein – nach holländischem Vorbild. Zwei Radspuren – links schnell, rechts langsam – wurden vorgeschlagen.
- Kritisch angemerkt wurde, dass steigender Radverkehr eine stärkere **Kontrolle der Verkehrsregeln** erfordert. Dagegen wurde argumentiert, dass mehr Disziplin nur möglich sei, wenn auch mehr Platz zur Verfügung steht. Zudem wurde die Frage nach der zukünftigen Rolle der E-Scooter gestellt.

Fußverkehr - Aktive Mobilität

Mehr Sicherheit für den Fußverkehr

Verkehrsberuhigter Bereich „Spielstraßen“



- Schrittgeschwindigkeit für mehr Sicherheit
- Fuß- und Radverkehr sind gleichberechtigt mit PKW
- Gekennzeichnete Parkraum
- *Umsetzung weniger aufwändig*



Verkehrsberuhigter Bereich Hussenstein, Konstanz

Fußgängerüberwege „Zebrastrifen“

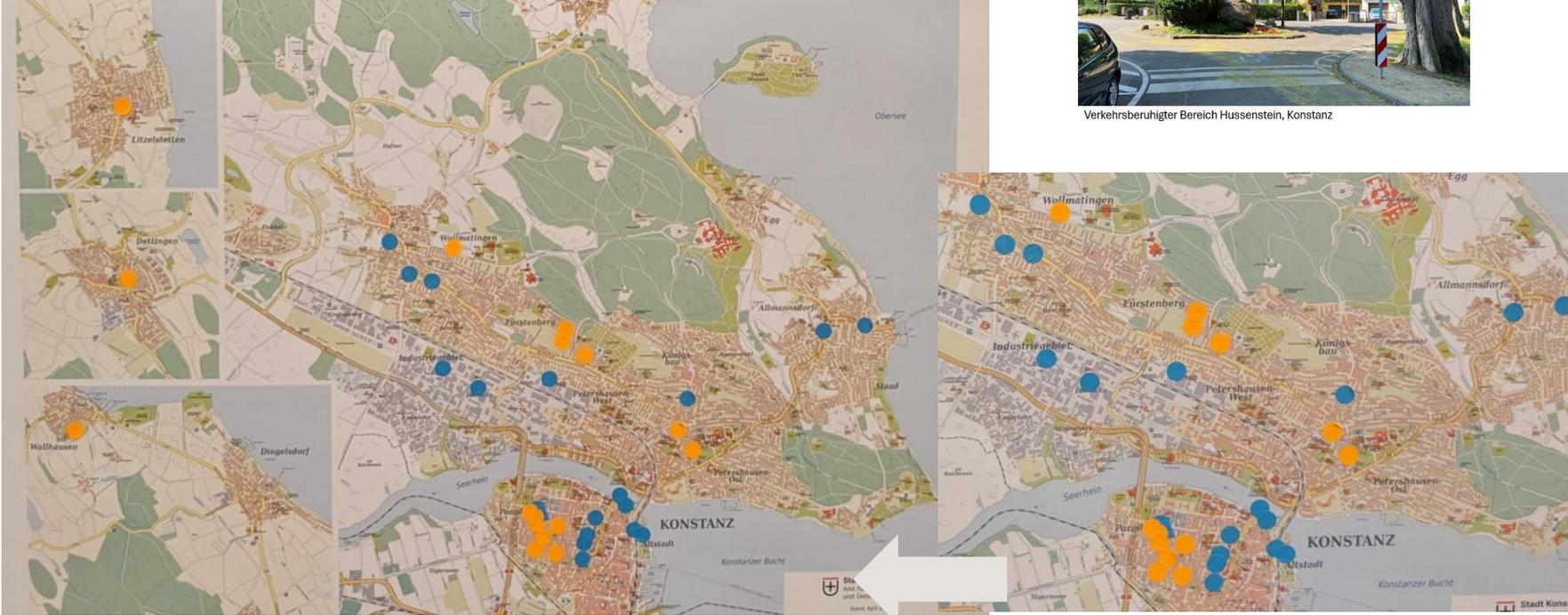


- Sichere Straßenquerung
- Überquerung muss durch PKW/etc. gewährt werden
- Überholen nicht erlaubt
- *Umsetzung aufwändiger/ teurer*



Zebrastrifen Eichhornstraße, Konstanz

Ihre Wunschstandorte (Verkehrsberuhigter Bereich (orange) / Zebrastrifen (blau))



Fußverkehr - Aktive Mobilität

Hinweise und Kommentare der Teilnehmenden

- Auch für den Fußverkehr wurden konkrete Ideen zur Diskussion gestellt und die Teilnehmenden konnten ihre Wunschstandorte für bestimmte Maßnahmen eintragen. Den größten Bedarf für verkehrsberuhigten Bereiche und Zebrastreifen sehen die Teilnehmenden in der Altstadt und im Paradies.
- Die Teilnehmenden haben kommentiert, dass **Ampeln fußgängerfreundlicher geschaltet** werden sollen – insbesondere am Inselhotel sei die Grünphase zu kurz, ältere Menschen schaffen es kaum über die Straße, ebenso an der Bushaltestelle Tannenhof.
- Mehrere Wünsche gab es zu neuen **Fußgängerüberwegen**, etwa am Blarer-Haus (für Pflegeheimbewohner), an der Klosterstraße/Rheinsteig und an Bushaltestellen, auch im Gewerbegebiet.
- Es wurde betont, dass Rad- und Fußverkehr getrennt geführt werden sollten. **Fußgängerüberwege** sollen gegenüber verkehrsberuhigten Bereichen Priorität erhalten. Außerdem wurde gefordert, Schleichwege wie die Fischerstraße und Griebeggstraße für fremden Kfz-Verkehr zu sperren und die **Innenstadt autofrei** zu gestalten – inklusive einer Ausweitung der Fußgängerzonen.

Parken – Flächen effizient nutzen

- **Parkraumbewirtschaftung** wird bis 2035 schrittweise auf ganz Konstanz ausgeweitet
- Stellen mit hoher **Flächenkonkurrenz** sollen zugunsten von Bus-, Rad- und Fußverkehr umgestaltet werden
- Einnahmen aus Parkgebühren fließen in die Finanzierung **alternativer Mobilitätsangebote**
- Steigende Parkgebühren sollen **Anreize für Carsharing und umweltfreundliche Alternativen** schaffen

! Wünsche & Hinweise aus der Beteiligung (Auswahl)

- **Kontroverse um Parkplatzreduktion:** Einerseits Chance für Begrünung, Aufenthaltsqualität und Tourismusförderung – andererseits Sorge um Erreichbarkeit und Wirtschaft
- **Kompromissvorschläge:** Park&Ride (z. B. Döbele, Brückenkopf Nord)
- **Vorrang für Anwohnende & Sharing:** Priorisierung durch z. B. Plaketten; Integration in Parkkonzepte
- **Fahrradparken stärken:** Bedarf an sicheren, überdachten Stellplätzen (z. B. Bahnhof), Quartierslösungen, klarer Beschilderung
- **Falschparken strenger ahnden:** Einkommensabhängige Bußgelder, Falschparken teurer als reguläres Parken
- Klare Infos zu Parkoptionen in der „Konstanz“-App fehlen

Geplante Maßnahmen

Ausweitung Parkraumbewirtschaftung

- Aktuell wird nur in wenigen Stadtteilen der Parkraum bewirtschaftet (Altstadt, Paradies, Niederburg, teils rechtsrheinisch)
- Parkraumbewirtschaftung wird räumlich auf Petershausen und Allmannsdorf ausgeweitet
- Langfristig sollen weitere Stadtgebiete dazukommen, sobald rechtlich möglich
- Parkgebühren steigen bis 2035 schrittweise
 - **Bewohnerparken:** von 150 € auf 600 € / Jahr
 - **Besucherparken:** von 2,0 € auf 6,0 € / Stunde

Maßnahme Fahrradparken

→ siehe Radverkehr

PKW-Parken neu ordnen

- Gehweg- und teils Fahrbahnparken werden stadtwweit zurückgenommen um Flächen für ÖPNV, Rad, Fußverkehr und Begrünung zu schaffen
- Mehr Quartiersgaragen und Mietstellplätze für Anwohnende, Verlagerung von Besucherparkplätzen in Parkhäuser (Döbele, Europabrücke)
- Parkgebühren im öffentlichen Raum bleiben höher als in Parkhäusern
- Bis 2030 Verlagerung von 10–20 % der Bewohnerparkplätze linksrheinisch in Parkhäuser, langfristig Reduktion der Innenstadt-Parkplätze um 50 % bis 2035
- Neue Bauprojekte mit reduzierter Stellplatzpflicht, z. B. durch ÖPNV-Bonus, Fahrradstellplätze oder **Carsharing**

Parken – Flächen effizient nutzen

Wo ist der Handlungsbedarf besonders hoch?



Hinweise und Kommentare der Teilnehmenden

- Auf einer Stadtkarte waren die Bereiche für die geplanten Maßnahmen eingezeichnet. Die Teilnehmenden konnten priorisieren, wo der Handlungsbedarf besonders hoch ist. Paradies und das südliche Petershausen-West wurden am höchsten priorisiert.
- Die Teilnehmenden haben angeregt, dass mehr **Bewohnerparken** eingerichtet werden soll (Zweitwagen teurer), auch in Gewerbegebieten für **firmengebundene Parkausweise**. Häufig wurde auf eine **Parkraumbewirtschaftung** im gesamten Stadtgebiet hingewiesen. Außerdem wurde kommentiert, dass die Parkgebühr so teuer sein soll wie eine ÖPNV-Monatskarte (bzw. teurer). Ebenfalls wurde darauf hingewiesen, dass **Handwerker, Monteure, Lieferanten** nicht vergessen werden sollen.
- Eine Person fragte, weshalb marode Parkhäuser gekauft wurden.

Straßenraum – Aufenthaltsqualität in Konstanz



- Der öffentliche Raum in Konstanz **wird lebens- und verkehrssicher** gestaltet, mit Vorrang für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV
- **Tempo-Reduzierungen** sollen eine sichere, gemeinsame Nutzung der Verkehrsflächen ermöglichen
- Ziel ist eine **hohe Aufenthaltsqualität und bessere Verkehrsführung** für den Umweltverbund



Hinweise aus der Beteiligung

- **Stark polarisierte Meinungen:** Von klarer Befürwortung autofreier Innenstadt bis zu deutlicher Ablehnung v. a. aus wirtschaftlichen und erreichbarkeitsbezogenen Gründen
- **Zentrale Chancen:** Mehr Aufenthaltsqualität, Sicherheit, weniger Lärm, Klimaneutralität durch Verkehrsreduktion
- **Herausforderungen:** Zugang zu Stellplätzen für Anwohnende sichern, wirtschaftliche Abhängigkeit vom Pendelverkehr, Erreichbarkeit für Ältere und Tourist*innen
- Breite Zustimmung zu Ideen wie Superblocks
- **Gleichstellung aller Verkehrsarten:** Keine einseitige Bevorzugung (z. B. Radverkehr)
- **Weitere Ideen:** Verkehrsberuhigung ganzer Quartiere, Ausbau von Fahrradstraßen, Begrünung, Spielorte, Paketdienste per Lastenrad.

Geplante Maßnahmen

Neuaufteilung des Straßenraums

- Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV)
- Zeitgleich: Prüfung des Bedarfs von Klimaanpassungsmaßnahmen (u. a. grüne und blaue Infrastruktur, wie Bäume zur Verschattung von Geh- und Radwegen)
- Stärkung der Aufenthaltsfunktion
- Beispiele:
 - Umgestaltung des Bahnhofsplatzes zur Fußgängerzone
 - Neugestaltung der Martin-Schleyer-Straße in Litzelstetten mit mehr Aufenthaltsqualität
 - Einrichtung eines Fuß- und Radboulevards in der Kreuzlinger Straße

Verkehrsberuhigung

- Transformation/ Anpassung von Straßenräumen infolge der Ausweitung von Maßnahmen zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus wie Tempo 30 und verkehrsberuhigte Bereiche
- Anpassung von Straßenquerschnitten und Einbau verkehrsberuhigender Elemente (Fahrbahneinengungen, Aufpflasterungen, vertikale Gestaltungselemente, wie Bäume)
- Straßenraumgestaltung unter Berücksichtigung des ÖPNV

Straßenraum – Aufenthaltsqualität in Konstanz



Hinweise und Kommentare der Teilnehmenden

- Auf einer Stadtkarte waren die Bereiche für die geplanten Maßnahmen eingezeichnet. Hier konnten die Teilnehmenden priorisieren. Auch wurden sie gebeten, zu bepunkten, was ihnen bei der Gestaltung des Straßenraums besonders wichtig ist. **Begrünung (12 P)** und **Radflächen (11 P)** wurden am höchsten gewertet. Eine Person hat zudem ergänzt, dass auch Flächen für **Gastronomie** bedacht werden sollten. Zusätzlich wurden Beispielbilder gezeigt wie die Kreuzlinger Straße und die Martin-Schleyer-Straße umgestaltet werden könnten. Diese sind dem Anhang beigefügt.
- Ein Hinweis auf fehlende **Trinkbrunnen** hat auch bei anderen Teilnehmenden Anklang gefunden (3 P). Außerdem wurde kommentiert, dass die Auswahl vom tatsächlichen Fuß-/ Radverkehr abhängig gemacht werden sollte, dass der **Fuß- und Radverkehr entzerrt** werden soll, dass Ausweichverhalten (Schleichwege) mitgedacht werden soll und es wurde nach Klimakorridoren gefragt.
- Auch einige **ortsspezifische Hinweise** wurden gegeben: der Kreisverkehr (Zähringerplatz/ Fischmarkt) soll umgestaltet werden, der Bahnhofplatz soll entsiegeln/ begrünt werden und der Stephansplatz autofrei gemacht werden, da der Parkplatzsuchverkehr enorm sei.

Weitere Maßnahmenbereiche



Ist ein Zusammenschluss aller Carsharing-Anbieter möglich?

Multimodalität verbessern

Durch den Ausbau von Mobilitätsstationen mit Anschlüssen an ÖPNV, Fahrradabstellanlagen, Car- und Bikesharing sowie durch nutzerfreundliche Informationen und einfachen Zugang zu den Mobilitätsalternativen soll umweltfreundliche Mobilität ohne eigenes Auto ermöglicht werden.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- **Carsharing:** Deutliche Ausweitung des Angebots an Fahrzeugen und Stationen
- **Bikesharing:** Ausbau und Verdichtung des Fahrradmietsystems
- **Park + Ride:** Ausbau in der Region
- **Mobilitätsstationen:** Ausbau gemäß Mobilpunkt-konzept
- **Digitale Vernetzung:** Bereitstellung von Mobilitätsdaten, Ausbau „Mein Konstanz-App“

E-Mobilität / Alternative Antriebe

Die meisten Maßnahmen des KMP haben zum Ziel, die Mobilität auf den Umweltverbund zu verlagern. Damit der verbleibende motorisierte Verkehr möglichst klimaneutral wird bzw. um das Ziel einer klimaneutralen Mobilität zu erreichen, unterstützt die Stadt Konstanz die Antriebswende in allen Verkehrsarten. Dafür müssen sowohl die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (Busse und Schifffahrt), die Fuhrparks der Stadt und ihrer Betriebe als auch der motorisierte Individualverkehr auf klimaneutrale, alternative Antriebe umgestellt werden.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- Umstellung **ÖPNV (Busse)** auf emissionsfreie Antriebe
- Umstellung **Schiffverkehr** auf emissionsfreie Antriebe
- Umstellung **kommunale Flotte** auf emissionsfreie Antriebe
- **Ausbau E-Ladeinfrastruktur** für Kfz- und Radverkehr
- **Priorisierung** emissionsfreier Antriebe in der „E-Zone“

Siedlungsentwicklung

Das Ziel der Stadt Konstanz ist, sowohl im Neubau als auch im Bestand die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass es den Bewohnerinnen und Bewohnern möglich ist, häufiger auf das Auto zu verzichten: Sei es, indem in Bestandsquartieren weitere Angebote für den täglichen Bedarf geschaffen werden oder indem neue Stadtentwicklungsprojekte von vornherein so geplant werden, dass der Besitz eines eigenen Autos obsolet ist. Für letzteres sind Bauleitplanung im Allgemeinen und die Stellplatzsatzung im Speziellen geeignete Werkzeuge zur Steuerung einer – nicht nur aus verkehrlicher Sicht – nachhaltigen Siedlungsentwicklung.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- **Nutzungsmischung** nach dem Prinzip der 15-Minuten-Stadt
- **Nachhaltige verkehrliche Erschließung** im Neubau

Verkehrsmanagement

In Konstanz gilt insbesondere für den historischen Teil südlich des Rheins an Hochlasttagen (Samstage, Brückentage und die Adventswochen) ein hohes Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr. Die Stadt hat hierauf bereits reagiert und lässt „Verkehrskadetten“ den Verkehr an solchen Tagen aktiv steuern. Ziel ist es, diesen Ansatz auszuweiten, indem unter verstärktem Einsatz von Technik situationsbezogen auf die verkehrliche Lage reagiert werden kann. Zugleich sollen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf der Steuerungsebene stärker gefördert werden.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- **Priorisierung des ÖPNV** im städtischen Straßennetz
- Einsatz eines **digitalen Verkehrsmanagements** zur Verkehrssteuerung
- **Reduzierung** der innerörtlichen **Geschwindigkeiten**
- **Urbane Logistik** für die letzte Meile

Lieferverkehr reduzieren/
Lastenräder für
Paketsdienste



Mobilitätsmanagement

Der erforderliche Mobilitätswandel kann nicht allein von den städtischen Institutionen ausgehen, sondern erfordert einen gemeinschaftlichen Impuls, der auch durch die Unterstützung der Stadtgesellschaft erreicht werden kann. Die Akzeptanz für die Umsetzung der Maßnahmen des KMP erfordert ein hohes Maß an Kommunikation und Teilhabe der Stadtbevölkerung. Ziel dieses Maßnahmenbereichs ist es folglich einerseits, durch Kampagnen und umfangreiche Bereitstellung von Information die Akzeptanz und Bereitschaft für den Mobilitätswandel zu erreichen und andererseits durch Beratung und Kooperation die Menschen zum Mitmachen zu gewinnen.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- **Zielgruppenspezifische Beratung und Kampagnen** für einen Beitrag zu mehr nachhaltiger Mobilität
- **Kooperation mit und Beteiligung von Unternehmen und Organisationen** bei der Planung und Umsetzung
- **Umfangreiche Information** der Bürgerschaft

Verkehrskadetten:
teurer Luxus für MIV?



Kommunikation und Kampagnen

Beispiele laufende Kampagnen



Ihre Ideen:

Kommunikation rund um nachhaltige Mobilität

Die Teilnehmenden teilten verschiedene Ideen, wie nachhaltige Mobilität kommuniziert werden könnte.

- Zum Beispiel wurde vorgeschlagen, die **Klimawirkung** der einzelnen Maßnahmen hervorzuheben und auch Nutzen/Kosten darzustellen.
- Des Weiteren wurde sich mehr Beteiligung gewünscht, etwa durch ein förmliches **Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren** (Klimaschutzgesetz BW).
- Das Thema **Verkehrssicherheit** wurde auch aufgegriffen, so wünscht sich ein Teilnehmender etwa mehr Kommunikation zur Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme im Straßenverkehr (z.B. Handynutzung) und anderen Trainings zu den Verkehrsregeln.
- Auch wurde mehr Zusammenarbeit und Kampagnen an **Schulen** vorgeschlagen und eine Kampagne zu den Vorteilen einer autofreien Innenstadt (Parken für Handwerker und Menschen mit Behinderung).

Vielen Dank

Mobilitätsforum Konstanz - Der Klimamobilitätsplan

14. Mai 2025

Teil 3: Fotoprotokoll und Anhang

Anhang

(1/2) **Bus und Bahn: Schnell und verlässlich mit dem ÖPNV** 

Wünsche & Hinweise aus der Beteiligung (Auswahl)

- **Attraktivität steigern:** bessere Taktung (insbesondere zu Stoßzeiten), neue Direktverbindungen mit weniger Umstiegen (insb. Fernbusbahnhof), bessere Bus-Priorisierung im Straßenverkehr
- **Barrierefreiheit:** baulich, technisch und digital
- **Nutzerfreundliche Digitalisierung:** Echtzeitdaten an Haltestellen, WLAN in Bussen, zentrale Mobilitäts-App
- **Klimafreundlicher Ausbau mit Augenmaß:** Bedenken hinsichtlich der Kosten und Umsetzbarkeit
- **Integration:** Umsetzung soll sich an bestehenden Zielen (z. B. KSS, KSG) orientieren

Geplante Maßnahmen

Linienetzoptimierung Stadtbuss

- Bis 2035 sukzessive **Ergänzung des Angebots mit zusätzlichen Buslinien**
- Bessere Erschließung durch **neue Haltestellen** im Stadtgebiet
- **Höhere Taktung** auf einzelnen Linien
- Anbindung des Quartiers „**Häfner**“ an den Busverkehr
- Herausforderungen: **Finanzierung, Fahrpersonal**

Regionaler ÖPNV

- Ausbau des regionalen ÖPNV bis 2035
- Landkreis verlängert Buslinie 203 (von Allensbach) bis Uni und Bürgerbüro
- Neue Regionalbuslinien Allensbach – Dettingen – Dingelsdorf sowie Konstanz – Reichenau
- Stadt bezuschusst:
 - Schiffsverbindung Wailhausen – Überlingen
 - Regio-Bus Konstanz – Ravensburg
 - Schreibbus Konstanz – Friedrichshafen

Mobilitätspass

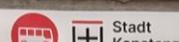
Das Land Baden-Württemberg gibt im Landesmobilitätsgesetz den Landkreisen die Möglichkeit, eine kommunale Satzung zur Finanzierung zusätzlicher Angebote im ÖPNV zu erlassen. Die Zahlungspflichtigen erhalten als Gegenleistung ein Guthaben für Zeitkarten des ÖPNV. Sozial schwache Personen können von der Abgabepflicht befreit werden.

Ihre Kommentare

- **Mobilitätspass:** Wer soll zahlen? - wer soll?
- **Ticketbuchung:** Soshas über ID APP
- **Taktung:** zu hoch / zu niedrig / unregelmäßig
- **ÖPNV fördern:** Was soll über Mobilitätspass?
- **Linie 913:** um - halbjährlich / nicht / in anderen
- **Kostenlos:** Reduzierung der Zahl der Fahrgäste
- **Barrierefreiheit:** Barrierefreiheit ist wichtig
- **Realer Faktor:** Realer Faktor

Zuständigkeiten

- Stadtbusverkehr: Stadtwerke Konstanz
- Regionaler Busverkehr: Landkreis Konstanz, Bodenseekreis
- Grenzüberschreitender Busverkehr: Kanton Thurgau (Finanzierung nach Territorialprinzip durch den jeweils nationalen Aufgabenträger)
- Fährverkehr: Stadtwerke Konstanz
- Wasserbus: Stadtwerke Konstanz
- Planung Agglo-S-Bahn: Agglomera
- Barrierefreiheit: Stadt Konstanz
- Ticketing und Information: Stadt Konstanz

(2/2) **Bus und Bahn: Schnell und verlässlich mit dem ÖPNV** 

Geplante Maßnahmen

Fähre

- Integration in die Taktung des Busverkehrs
- Gewährleistung eines **15-Minuten-Takts** auch in den Tagesrandzeiten
- Integration des Fährverkehrs in den **ÖPNV-Tarif (Deutschlandticket)**

Wasserbus

Wiederaufnahme der Wasserbuslinie zwischen Bodenseeforum und Hafen KN

- Option einer Verlängerung bis Hafen Kreuzlingen
- Einsatz von Schiffen, die über eine **emissionsfreie Antriebsart** verfügen
- Ziel: Betrieb **Donnerstag bis Sonntag**

Barrierefreiheit

- Langfristig **vollständiger barrierefreier Ausbau der Haltestellen**
- Kurzfristig **jährlicher Ausbau** nach geltenden **Qualitätsstandards** (u. a. Bodenindikatoren, Kasseler Sonderbord, Fahrgastunterstand)

Agglo-S-Bahn

Gemäß Agglo-S-Bahn-Studie (2019):

- **Taktverdichtung** für den Seehas (SPNV-Verbindung zwischen Engen und Konstanz) von bisher 30-Minuten auf 15- bis 20-Minuten-Takt
- Langfristig: **Verlängerung der S-Bahn** ab Weinfelden bis Radolfzell und des Seehas bis Munsterlingen

Ticketing und Informationen

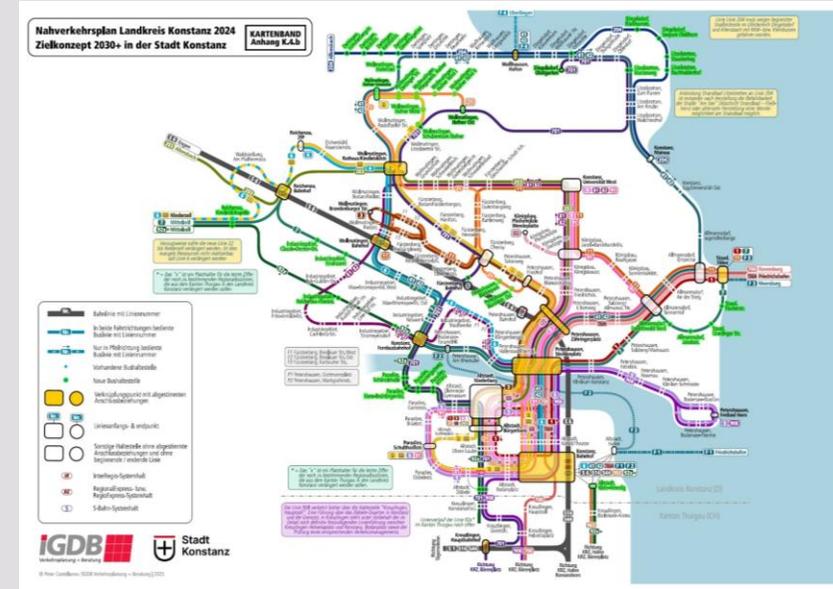
- Vereinbarkeit Konstanz und Umgebung
- **Gemeinschaftstarif** für „bodo“ und „VHB“ (Umstrukturierung VHB als Aufgabenträgerverbund)
- Berücksichtigung **Deutschlandticket**
- **Ausbau „Mein Konstanz“**-App zum Ticket- und Mobilitätsportal
- **Echtzeit-Infos des ÖV** via App, Homepage und DFI

Grenzüberschreitender ÖV (CH)

- Linie 908: Taktverdichtung auf 15 Minuten und Verlängerung bis zur Therme
- Bahnhofsverbindung Konstanz - Kreuzlingen (ab 2027)
- Durchbindung einer Kreuzlinger Linie nach Reichenau im Stundentakt
- Verlängerung einer Linie von Kreuzlingen Bahnhof zum Lago / sealife, z.B. durch Verlängerung der Linie 903

Ihre Kommentare

- **Katamaran:** Katamaran als umweltfreundliches Verkehrsmittel / Katamaran mit 3-Türer / Katamaran mit 3-Türer / Katamaran mit 3-Türer
- **Wasserbus:** Wasserbus wieder aufnehmen / Wasserbus wieder aufnehmen
- **Agglo-S-Bahn:** Agglo-S-Bahn / Agglo-S-Bahn
- **Barrierefreiheit:** Barrierefreiheit / Barrierefreiheit
- **Ticketing:** Ticketing / Ticketing
- **Mobilitätspass:** Mobilitätspass / Mobilitätspass



Anhang

Fuß- & Radverkehr: Aktive Mobilität



- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Ausbau der Netze und Schließung zentraler Lücken im Wegenetz
- Neue Querung über den Seerhein zur Überwindung zentraler „Barriere“ im Netz
- Verlagerungspotential bislang noch nicht voll genutzt: Fuß- und Radverkehr auf Strecken in und aus der Stadt bisher weniger genutzt. Innerhalb der Stadt bereits ¾ der Wege mit Fuß- und Radverkehr.
- Ziel: Mehr Radverkehr auf längeren Strecken (z.B. Pendelwege), unterstützt durch E-Bikes

Wünsche & Hinweise aus der Beteiligung (Auswahl)

- Sichere und getrennte Verkehrswege: Klare Trennung zum Autoverkehr, breitere Radwege (auch für Lastenräder), Rücksichtnahme auf Fußverkehr; Bedarf an Zebrastreifen statt Ampeln
- Mehr und sichere Fahrradabstellplätze: Geordnet, diebstahlsicher, mit Ladeinfrastruktur
- Beschilderung Radinfrastruktur: klare Radwegführung, Parkverbot auf Radspuren
- Barrierefreiheit: Infrastruktur muss für alle zugänglich sein
- Parkplätze in der Innenstadt sollten teilweise erhalten bleiben
- Kontroverse um Tempo 30: Teilweise Zustimmung für mehr Sicherheit, aber auch Ablehnung

Geplante Maßnahmen

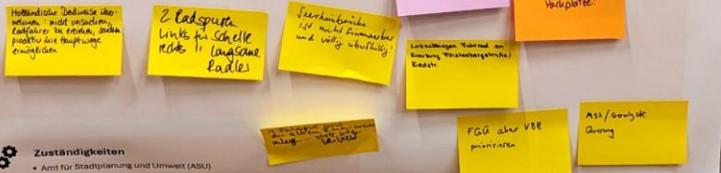
Ergänzungen im Fuß- & Radverkehrsnetz

- Fuß- und Radverkehr wird gezielt ausgebaut und besser ans Umland angebunden
- Geplante Fuß- und Radbrücke über den Seerhein soll Wege verkürzen und Netze dichter machen
- Ausbau der Radschnellverbindung Singen – Radoltzeit – Konstanz für schnelle, komfortable Verbindungen
- Verbesserung der grenzüberschreitenden Radwege nach Kreuzlingen und in die Schweiz, inklusive attraktiver Route über das Kreuzlinger Tor
- Weitere Projekte nach dem Langsamverkehrskonzept Thurgau ergänzen das Angebot

Ertüchtigungen im Fuß- & Radverkehrsnetz

- Ausbau/Ertüchtigung gemäß Handlungsprogrammen bis Zielnetzen bis 2035, basierend auf dem Masterplan Mobilität 2020+
- Handlungsprogramm Radverkehr (2016 / aktuell in Fortschreibung) legt Achsen, Knoten und Verbindungen fest, inkl. Radschnell- und Hauptverbindungen, Freizeitrouren
- Priorisierung des Radverkehrs auf Hauptstrecken durch „Grüne Wellen“ (ÖPNV bleibt dabei vorrangig)
- Handlungsprogramm Fußverkehr (2023) definiert Haupt-, Freizeit- und Premiumwege sowie wichtige Querungen und Anbindungen
- Ausbau der Überwege am Seerhein und Obersee sowie Verbesserung der Ampelschaltungen für Fußgänger (Ziel: max. 15 Sekunden Wartezeit, ÖPNV bleibt priorisiert)

Ihre Kommentare



Zuständigkeiten

- Amt für Stadtplanung und Umwelt (ASU)
- Tiefbauamt (TBA)
- Technische Betriebe Konstanz (TBK)

Fuß- & Radverkehr: Aktive Mobilität



Mehr Sicherheit für den Fußverkehr

Verkehrsberuhigter Bereich „Spielstraßen“

- Schrittgeschwindigkeit für mehr Sicherheit
- Fuß- und Radverkehr sind gleichberechtigt mit PKW
- Gekennzeichnete Parkraum
- Umsetzung weniger aufwändig

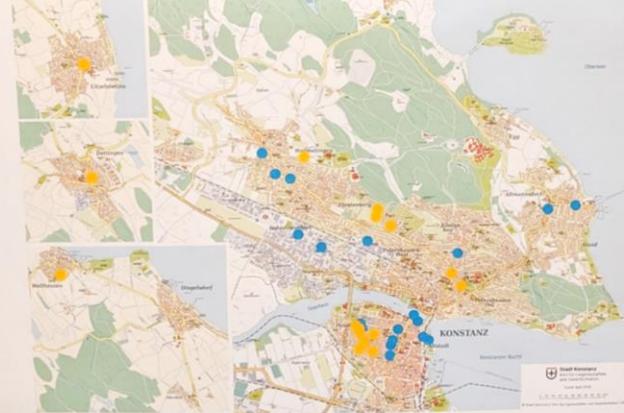


Fußgängerüberwege „Zebrastreifen“

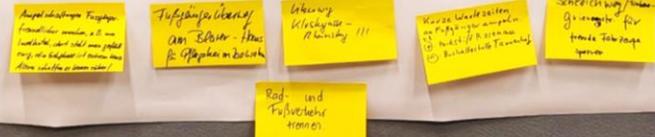
- Sichere Straßenquerung
- Überquerung muss durch PKW/Wtc. gewährt werden
- Überholen nicht erlaubt
- Umsetzung aufwändiger/ teurer



Ihre Wunschstandorte (Verkehrsberuhigter Bereich (orange) / Zebrastreifen (blau))



Ihre Kommentare



Fuß- & Radverkehr: Aktive Mobilität



Mehr Abstellanlagen für den Radverkehr

Fahrradparken neu ordnen (Maßnahmenbereich Parken)

- Fahrradabstellplätze in Konstanz werden flächendeckend ausgebaut
- E-Ladestationen und Servicepunkte für E-Bikes werden ergänzt

- Geplante Fahrradparkhäuser am HBF und See
- Weitere Fahrradparkhäuser an Bahnhaltopunkten möglich
- E-Scooter-Abstellflächen werden mitgedacht

Abschließbare Fahrradabstellanlagen

- Flächendeckender, dezentral ausgerichteter Ausbau mit Radnetzanschluss
- Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Konstanz



Fahrradanlehnbügel

- Kombination von Abstellanlagen mit der Ausweitung des Angebots an E-Ladeinfrastruktur
- Abstellflächen für E-Scooter berücksichtigen



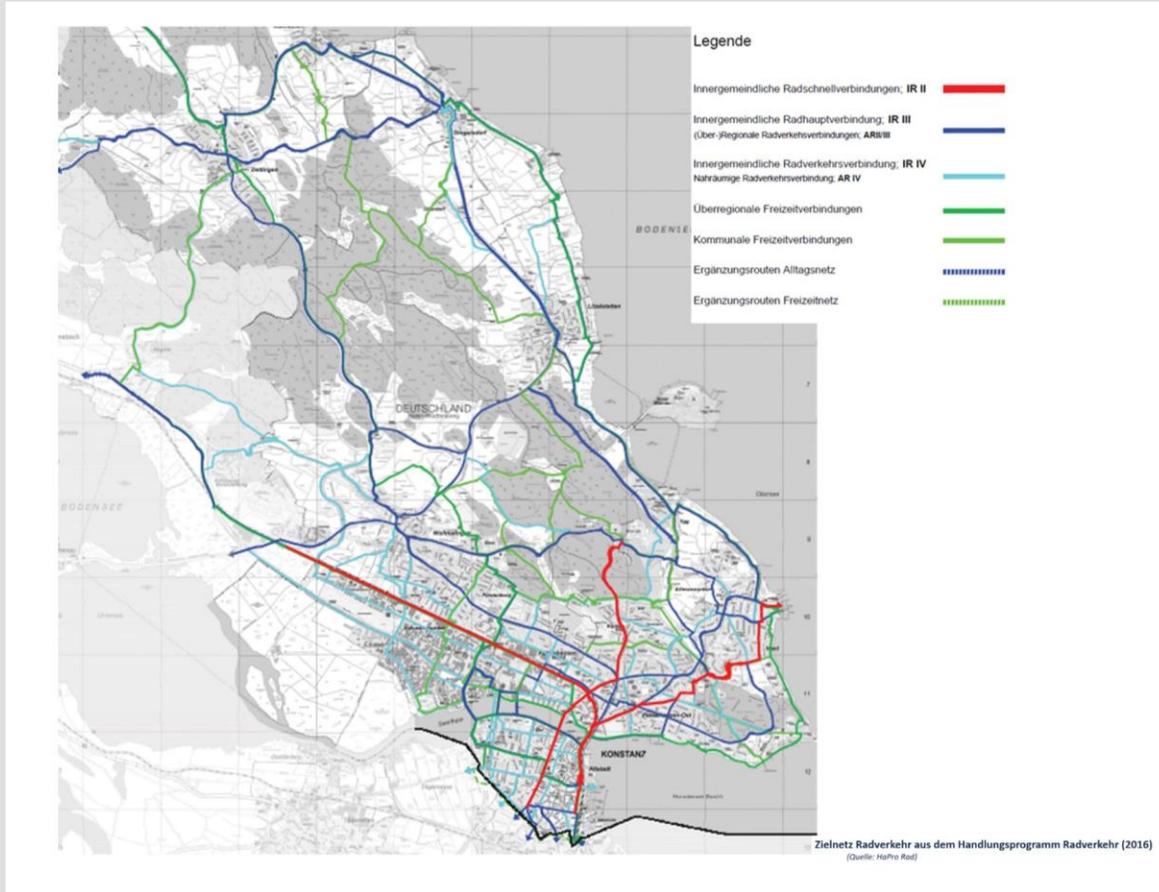
Ihre Wunschstandorte (Abschließbare Abstellanlagen (orange) / Anlehnbügel (blau))



Ihre Kommentare



Anhang



Anhang

Straßenraum: Aufenthaltsqualität in Konstanz erhöhen

Stadt Konstanz

Ziele

- Der öffentliche Raum in Konstanz wird **lebens- und verkehrssicher** gestaltet, mit Vorrang für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV
- Tempo-Reduzierungen** sollen eine sichere, gemeinsame Nutzung der Verkehrsflächen ermöglichen
- Ziel ist eine **hohe Aufenthaltsqualität und bessere Verkehrsführung** für den Umweltverbund

Hinweise aus der Beteiligung

Benutzt es nicht und Umkleekabinen sind Vorzug über Aufenthaltsqualität?

- Stark polarisierte Meinungen:** Von klarer Befürwortung autofreier Innenstadt bis zu deutlicher Ablehnung v. a. aus wirtschaftlichen und Erreichbarkeitsbezogenen Gründen
- Zentrale Chancen:** Mehr Aufenthaltsqualität, Sicherheit, weniger Lärm, Klimaneutralität durch Verkehrsreduktion
- Herausforderungen:** Zugang zu Stellplätzen für Anwohnende sichern, wirtschaftliche Abhängigkeit vom Pendelverkehr, Erreichbarkeit für Ältere und Tourist*innen
- Breite Zustimmung zu Ideen wie Superblocks
- Gleichstellung aller Verkehrsarten:** Keine einseitige Bevorzugung (z. B. Radverkehr)
- Weitere Ideen:** Verkehrsberuhigung ganzer Quartiere, Ausbau von Fahrradstraßen, Begrünung, Spielorte, Paketdienste per Lastenrad

Geplante Maßnahmen

Neuaufteilung des Straßenraums

- Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV)
- Zeitgleich: Prüfung des Bedarfs von Klima- und Anpassungsmaßnahmen (u. a. grüne und blaue Infrastruktur, wie Bäume zur Verschattung von Geh- und Radwegen)
- Stärkung der Aufenthaltsfunktion
- Beispiele:
 - Umgestaltung des Bahnhofsplatzes zur Fußgängerzone
 - Neugestaltung der Martin-Schleyer-Straße in Litzelstetten mit mehr Aufenthaltsqualität
 - Einrichtung eines Fuß- und Radboulevards in der Kreuzlinger Straße

Verkehrsberuhigung

- Transformation/ Anpassung von Straßenräumen infolge der Ausweitung von Maßnahmen zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus wie Tempo 30 und verkehrsberuhigte Bereiche
- Anpassung von Straßenquerschnitten und Einbau verkehrsberuhigender Elemente (Fahrbahneinengungen, Aufpflasterungen, vertikale Gestaltungselemente, wie Bäume)
- Straßenraumgestaltung unter Berücksichtigung des ÖPNV

Ihre Kommentare

Längst überfällig

Bei verkehrsberuhigten Bereichen wäre das Vorhandensein von Ausweichvorhalten („Schwächen“) mitdenken

Stellplätze aufteilen / Einmal je zwei Parallelstreifen. Parallelstreifen sind nicht auf dem Kopf zu montieren

Zuständigkeiten

- Amt für Stadtplanung und Umwelt (ASU)

Straßenraum: Aufenthaltsqualität in Konstanz erhöhen

Stadt Konstanz

Potenzielle Stellen zur Umgestaltung

Was ist Ihnen besonders wichtig?
Bitte punkten

Ihre Kommentare

Kreisverkehr (Zakingerplatz / Fischmarkt)

halt!

Stopp

Bahnhofsplatz entsiegeln / begrünen!

Fuß- und Radverkehr externer (besser)

Prüfung von Fußwegen = B. Stadtgarten

Straßenraum: Aufenthaltsqualität in Konstanz erhöhen

Stadt Konstanz

Beispielbilder Umgestaltung

Weitere Beispielbilder via www.aktivmobil-bw.de

am Beispiel Kreuzlinger Straße

Bestand Kreuzlinger Straße

Beispiel Umgestaltung Mötzingen

Bestand Mötzingen

Variante 1 Mötzingen

Variante 2 Mötzingen

Beispiel Umgestaltung Göppingen

Bestand Göppingen

Variante 1 Göppingen

Variante 2 Göppingen

am Beispiel Martin-Schleyer-Straße

Bestand Martin-Schleyer-Straße

Beispiel Ortsmitte Wain

Bestand Wain

Variante 1 Wain

Variante 2 Wain

Beispiel Ortsmitte Kehl

Bestand Kehl

Variante 1 Kehl

Variante 2 Kehl

Anhang

Stadt Konstanz

Parken: Fläche effizient nutzen

Wo ist der Handlungsbedarf besonders hoch?

Zusammenfassung:

- wichtige neue Gebiete zur Parkraumbewirtschaftung
- bestehende Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung

Ihre Kommentare

Flächen deckende Parkraumbewirtschaftung - kostet nichts!

Parkraumbewirtschaftung - lohnt sich nicht?

Zuständigkeiten

• Amt für Stadtplanung und Umwelt (ASU)

Stadt Konstanz

Parken: Fläche effizient nutzen

Wichtige Punkte:

- **Parkraumbewirtschaftung** wird bis 2035 schrittweise auf ganz Konstanz ausgeweitet
- Stellen mit hoher **Flächenkonkurrenz** sollen zugunsten von Bus-, Rad- und Fußverkehr umgestaltet werden
- Einnahmen aus Parkgebühren fließen in die Finanzierung **alternativer Mobilitätsangebote**
- Steigende Parkgebühren sollen **Anreize für Carsharing und umweltfreundliche Alternativen** schaffen

Wünsche & Hinweise aus der Beteiligung (Auswahl)

- **Kontroverse um Parkplatzreduktion:** Einerseits Chance für Begrünung, Aufenthaltsqualität und Tourismusförderung – andererseits Sorge um Erreichbarkeit und Wirtschaft
- **Kompromissvorschläge:** Park&Ride (z. B. Döbele, Brückenkopf Nord)
- **Vorrang für Anwohnende & Sharing:** Priorisierung durch z. B. Plaketten; Integration in Parkkonzepte
- **Fahrradparken stärken:** Bedarf an sicheren, überdachten Stellplätzen (z. B. Bahnhof), Quartierslösungen, klarer Beschilderung
- **Falschparken strenger ahnden:** Einkommensabhängige Bußgelder, Falschparken teurer als reguläres Parken
- Klare Infos zu Parkoptionen in der „Konstanz“-App fehlen

Geplante Maßnahmen

Ausweitung Parkraumbewirtschaftung	PKW-Parken neu ordnen
<ul style="list-style-type: none"> • Aktuell wird nur in wenigen Stadtteilen der Parkraum bewirtschaftet (Altstadt, Paradies, Niederburg, teils rechtsrheinisch) • Parkraumbewirtschaftung wird räumlich auf Petershausen und Allmannsdorf ausgeweitet • Langfristig sollen weitere Stadtgebiete dazukommen, sobald rechtlich möglich • Parkgebühren steigen bis 2035 schrittweise • Bewohnerparken: von 150 € auf 600 € / Jahr • Besucherparken: von 2,0 € auf 6,0 € / Stunde 	<ul style="list-style-type: none"> • Gehweg- und teils Fahrparken werden stadtwert zurückgenommen um Flächen für ÖPNV, Rad, Fußverkehr und Begrünung zu schaffen • Mehr Quartiersgaragen und Mietstellplätze für Anwohnende, Verlagerung von Besucherparkplätzen in Parkhäuser (Döbele, Europabrücke) • Parkgebühren im öffentlichen Raum bleiben höher als in Parkhäusern • Bis 2030 Verlagerung von 10-20 % der Bewohnerparkplätze linksrheinisch in Parkhäuser, langfristig Reduktion der Innenstadt-Parkplätze um 50 % bis 2035 • Neue Bauprojekte mit reduzierter Stellplatzpflicht, z. B. durch ÖPNV-Bonus, Fahrradstellplätze oder Carsharing

Maßnahme Fahrradparken
→ siehe Radverkehr

Ihre Kommentare

Mehr Anwohnerparken - teurer! (orange)

Wie viel mehr werden die in die Innenstadt mit einem Anwohnerparken? (blue)

Parkraumbewirtschaftung in gesamten Stadtgebiet (orange)

Erweiterung von Anwohnerparken auf andere in Stadtteilen -> z. B. Döbele (green)

Parkgebühren soll in den von 150 und 600 Anwohnerparken oder 4,50 mtl. (green)

Handwerker/Handwerker Werkzeuge (green)

Erweiterung von Anwohnerparken auf andere in Stadtteilen -> z. B. Döbele (green)

→ Reduktion ÖPNV-Parkplätze (Döbele, etc.) -> führt zur Reduktion von Anwohnerparken (green)

Zuständigkeiten

• Amt für Stadtplanung und Umwelt (ASU)

Anhang

Weitere Maßnahmenbereiche

Multimodalität verbessern

Durch den Ausbau von Mobilitätsstationen mit Anschlüssen an ÖPNV, Fahrradabstellanlagen, Car- und Bikesharing sowie durch nutzerfreundliche Informationen und einfachen Zugang zu den Mobilitätsalternativen soll umweltfreundliche Mobilität ohne eigenes Auto ermöglicht werden.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- **Carsharing:** Deutliche Ausweitung des Angebots an Fahrzeugen und Stationen
- **Bikesharing:** Ausbau und Verdichtung des Fahrradmietsystems
- **Park + Ride:** Ausbau in der Region
- **Mobilitätsstationen:** Ausbau gemäß Mobilpunkt-Konzept
- **Digitale Vernetzung:** Bereitstellung von Mobilitätsdaten, Ausbau „Mein Konstanz“-App

Handwritten note: Ist die Zusammenarbeit aller Carsharing-Anbieter möglich?

E-Mobilität / Alternative Antriebe

Die meisten Maßnahmen des KMP haben zum Ziel, die Mobilität auf den Umweltverbund zu verlagern. Damit der verbleibende motorisierte Verkehr möglichst klimaneutral wird bzw. um das Ziel einer klimaneutralen Mobilität zu erreichen, unterstützt die Stadt Konstanz die Antriebswende in allen Verkehrsträgern. Dafür müssen sowohl die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (Busse und Schifffahrt), die Fuhrparks der Stadt und ihrer Betriebe als auch der motorisierte Individualverkehr auf klimaneutrale, alternative Antriebe umgestellt werden.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- Umstellung **ÖPNV (Busse)** auf emissionsfreie Antriebe
- Umstellung **Schiffverkehr** auf emissionsfreie Antriebe
- Umstellung **kommunale Flotte** auf emissionsfreie Antriebe
- **Ausbau E-Ladeinfrastruktur** für Kfz- und Radverkehr
- **Priorisierung emissionsfreier Antriebe** in der „E-Zone“

Mobilitätsmanagement

Der erforderliche Mobilitätswandel kann nicht allein von den städtischen Institutionen ausgehen, sondern erfordert einen gemeinschaftlichen Impuls, der auch durch die Unterstützung der Stadtgesellschaft erreicht werden kann. Die Akzeptanz für die Umsetzung der Maßnahmen des KMP erfordert ein hohes Maß an Kommunikation und Teilhabe der Stadtbevölkerung. Ziel dieses Maßnahmenbereichs ist es täglich einerseits, durch Kampagnen und umfangreiche Bereitstellung von Information die Akzeptanz und Bereitschaft für den Mobilitätswandel zu erreichen und andererseits durch Beratung und Kooperation die Menschen zum Mitmachen zu gewinnen.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- **Zielgruppenspezifische Beratung und Kampagnen** für einen Beitrag zu mehr nachhaltiger Mobilität
- **Kooperation mit und Beteiligung von Unternehmen und Organisationen** bei der Planung und Umsetzung
- **Umfangreiche Information** der Bürgerschaft

Siedlungsentwicklung

Das Ziel der Stadt Konstanz ist, sowohl im Neubau als auch im Bestand die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass es den Bewohnerinnen und Bewohnern möglich ist, häufiger auf das Auto zu verzichten: Sei es, indem in Bestandsquartieren weitere Angebote für den täglichen Bedarf geschaffen werden oder indem neue Stadtentwicklungsprojekte von vornherein so geplant werden, dass der Besitz eines eigenen Autos obsolet ist. Für letzteres sind Bauleitplanung im Allgemeinen und die Stellplatzsatzung im Speziellen geeignete Werkzeuge zu Steuerung einer – nicht nur aus verkehrlicher Sicht – nachhaltigen Siedlungsentwicklung.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- **Nutzungsmischung** nach dem Prinzip der 15-Minuten-Stadt
- **Nachhaltige verkehrliche Erschließung** im Neubau

Verkehrsmanagement

In Konstanz gilt insbesondere für den historischen Teil südlich des Rheins an Hochlasttagen (Samstage, Brückentage und die Adventswochen) ein hohes Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr. Die Stadt hat hierauf bereits reagiert und lässt „Verkehrskadetten“ den Verkehr an solchen Tagen aktiv steuern. Ziel ist es, diesen Ansatz auszuweiten, indem unter verstärktem Einsatz von Technik situationsbezogen auf die verkehrliche Lage reagiert werden kann. Zugleich sollen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf der Steuerungsebene stärker gefördert werden.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- **Priorisierung des ÖPNV** im städtischen Straßennetz
- Einsatz eines **digitalen Verkehrsmanagements** zur Verkehrssteuerung
- **Reduzierung der innerörtlichen Geschwindigkeiten**
- **Urbane Logistik** für die letzte Meile

Handwritten notes: Verkehrskadetten Tour-Lernen für HVZ, Reduzierung des Individualverkehrs durch mehr Nutzung von ÖPNV, Fahrrad, Carsharing, E-Mobilität

Kommunikation und Kampagnen

Beispiele laufende Kampagnen

Ihre Ideen: Kommunikation rund um nachhaltige Mobilität
Notieren Sie ihre Idee und punkten Sie ihre Favoriten!

Handwritten ideas on sticky notes:

- Rad- & Fußverkehr
- Car-sharing
- Klimawirkung der einzelnen Maßnahmen darstellen
- Priorisierung der einzelnen Maßnahmen nach Nutzen / Kosten, on/Off
- Öffentlichkeitsbeteiligung: vertikale Kommunikation
- Partizipationsformate
- ÖPNV
- Verkehrsregeln Temp. 110
- mod. die Verwertung
- Stärkung des Aufwands bei der Berücksichtigung der nicht-Ökonomie-Güter
- WV-Summersemester + Kampagnen an Schulen
- „Bike-Check“: Einmalige Überprüfung der Fahrräder mit Beratung für eine sichere Kommunikation

Fragen aus dem Publikum



Anhang

Warum wird das Busticket immer teurer, parken aber nicht?

👍 8 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Warum steigt die Fläche für den Radverkehr nicht adäquat mit den Nutzerzahlen? Ist verdammt eng und gefährlich auf den alten Radwegen (Konzilstraße)

👍 7 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Erreichen wir mit dem Klimamobilitätsplan die städtischen Klimaziele oder müssten wir da eigentlich mehr machen?

👍 7 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wann wird die linksrheinische Stadt weitgehend autofrei gestaltet, um die Lebensqualität und Attraktivität für Anwohnende und BesucherInnen weiter zu erhöhen?

👍 7 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wie sieht die Stadt Konstanz die Einführung von einem Mobilitätspass (neue Landsregierungsgesetz)? Wird das von Gemeinderat angenommen?

👍 6 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Könnte bitte noch einmal explizit nach dem 1 Euro-Busticket für Konstanz gefragt werden? Der Verweis auf das Deutschlandticket ist als Antwort unzureichend.

👍 5 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wie wird das Angebot an Carsharingparkplätzen engmaschiger auch in den Stadtrandbezirken ausgeweitet? Z.b. im Radius max 500 m

👍 5 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Was ist der Vorteil eines langsamen und unflexiblen Wasserbusses gegenüber einer besseren E-Busanbindung des Brückenkopf Nord?

👍 5 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Welche Radschnellwegeverbindungen z.b konstanz- Radolfzell -Singen sind geplant und wann werden diese umgesetzt?

👍 4 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wann wird die Uferpromenade von BoFo nach Stromeyersdorf geschlossen

👍 4 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Warum ist die Innenstadt immer noch nicht autofrei?

👍 4 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Einige schon bestehende Radwege sind in einem granatenmäßigen Zustand, z.B. Eichhornstr. Ist die Verbesserung der Oberflächen im Mobi-plan auch dabei?

👍 4 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Anhang

Kriegen wir in Konstanz Superblocks wie in Barcelona?

👍 4 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Finanzierung des ÖPNV über den Mobilitätspass? Wer soll zahlen? Wie viel soll es kosten?

👍 3 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Werden die Außenorte zukünftig besser an den ÖPNV angebunden?

👍 3 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Würde die Reduzierung des Busticketpreises z.B. auf 1 Euro pro Fahrt die Nutzung nicht deutlich erhöhen?

👍 3 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wieso wird die Taktung der Busse nicht verbessert? Wenn man z.B. von Wollmatingen aus in die Stadt fährt, fahren die Buslinien 2, 3, 6 und 4/13 jeweils fast zur selben Zeit.

👍 3 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wenn der ZOB eine bessere Busanbindung erhöht, wofür braucht man dann noch einen teuren Wasserbus?

👍 3 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wieso wird Carsharing nicht aktiver beworben und mehr subventioniert=günstiger. Es gibt gerade rechtsrheinisch immer noch viel zu wenig Carsharing Stationen/Autos.

👍 3 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Gibt es zahlen zur Nutzung des regionalverkehrs der bahn (konstanz- Stuttgart, konstanz-offenburg, konstanz-zürich, konstanz-st.gallen)

👍 3 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Kreuzlingen und Radolfzell haben mit riesigem Erfolg das 1 Franken bzw. 1 Euro-Busticket eingeführt. Ist das auch in Konstanz geplant?

👍 3 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Werden die einzelnen Maßnahmen des KMP nach Nutzen/Kosten (CO2/EUR) priorisiert? (verantwortungsbewusster Umgang mit Steuergeld)

👍 2 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Glauben Sie, dass der neue Bahnhofplatz einer gewünschten zukünftigen notwendigen Gestaltung gerecht wird? Thema Hitze und CO2

👍 2 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wie können private Unternehmen abgeholt/mitgenommen werden, wenn es um die Parkraumbewirtschaftung geht? Stichwort Parkplatz Gebühren für Firmenparkplätze für die eigenen Mitarbeiter/innen

👍 2 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wann wird der Webersteig autofrei gemacht und begrünt?

👍 2 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Anhang

Ist nicht nur eine gemeinsame Betrachtung der Verkehrsarten das Gebot der Stunde, sondern vor allem eine gleichberechtigte?

👍 2 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wieso wird das Busangebot am Samstag Nachmittag und auch am Sonntag/Feiertag nicht ausgebaut? Samstag Nachmittag sind die Busse meist überfüllt und Sonntags fahren einfach sehr wenig Busse.

👍 2 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Gehen Sie davon aus, dass die erhöhte LGVFG-Förderung von 75% pro Maßnahme nach der Landtagswahl weiterhin bestehen bleibt?

👍 2 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Finden Sie es fair, dass die Kreuzlinger mit ihrem 1 Franken Busticket auch die Stadtbusse in Konstanz benutzen dürfen und die Konstanzer mehr als 3 mal soviel für ein Busticket zahlen müssen?

👍 2 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wie kann man ein Grundstück am Europaquartier verkaufen das den Abriss der Fahrradspindel erfordert, OHNE dass davor eine alternative Brücke gebaut wird?

👍 2 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Warum geht alles so langsam?

👍 2 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Die Bürger fahren nicht mehr Bus, weil 3,10 € für 1 Fahrt zu teuer ist und der Service (Fahrkartenkauf, Fahrgastanzeiger) zu schlecht ist

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Evidenzbasierte Forschung zu verkehrsarmen Innenstädten gibt es. Siehe hier vom difu: <https://difu.de/presse/pressemitteilungen/2025-03-28/einzelhandel-profitiert-von-massnahmen-der-verkehrsberuhigung>

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Aber dann muss das Europaquartier auch gut mit dem (Wasser)Bus angebunden werden!!!

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Hat die Stadt die Möglichkeit Druck auf die Deutsche Bahn auszuüben, dass die Schrankensysteme modernisiert werde? Die Wartezeiten sind häufig unnötig lange

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Warum gibt es am Wochenende kein 1 € Ticket? Dann sind doch ausreichend Busse verfügbar.

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Teuerstes Busticket in der Region, demnächst dann 600 Euro für Parkausweis, exorbitante Mieten - und die Schweizer Nachbarn fahren für 1 Franken

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Leider habe ich eine traurige Gewissheit erlangt: eine wirkliche Attraktivitätssteigerung der Stadtbusse durch Preissenkung ist nicht erwünscht. Schade für Konstanz & fürs Klima

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Anhang

Wie sieht die Planung zur förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung aus? (Klimaschutzgesetz BW sieht Öffentlichkeitsbeteiligung vor, nicht Bürgerbeteiligung).

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Ist es nicht sinnvoll eine Stadtbahn/Straßenbahn vom Hbf über Petershausen- Uni-Hafner-Reichenauer Bahnhof- Hbf einzurichten

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Vielleicht wäre es sinnvoll, die Geschäftsleute besser zu beraten bei der Umstellung aufs Fahrrad. Beispiel: Beim Edeka wird man als Autofahrer auf Händen getragen. Als fahradfahrender Kunde gar nic

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Warum werden kostenneutrale Maßnahmen z.B. Fahrradspur auf der alten Rheinbrücke statt Neubau bzw. flächendeckende Parkraumbewirtschaftung angesichts der angespannten Haushaltslage nicht priorisiert

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Gibt es auch Auswertungen des Verkehrsmodells welche Maßnahme welchen Nutzen hinsichtlich CO2 Einsparung hat?

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wie soll der Ausbau des ÖPNV denn finanziert werden? In anderen Städten wird aktuell der Nahverkehr zusammengekürzt, weil die Stadtkassen so leer sind...

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Warum wird das Busfahren nicht billiger im Vergleich - Kreuzlingen: 1.0 CHF Konstanz: 3.10 EUR!

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Viel Autoverkehr durch Besucher. Hier nicht berücksichtigt. Funktioniert der KMP trotzdem?

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wäre es nicht sinnvoll erst einmal die Parkausweise für Wohnmobile, die sicherlich Zweitwagen sind und wie Pilze aus dem Boden schießen, erheblich zu erhöhen als die normalen PKWs?

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Bis 2030 steigt Zahl älterer Menschen ü80 überproportional. Berücksichtigt der Plan die Veränderung der Mobilität? Es wird mehr Rollstuhlfahrer geben Konkurrenz mit Radverkehr, mehr Platz im ÖPNV

👍 1 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wie groß ist das Umsteigepotenzial unter den noch verbliebenen Autonutzern? Welche Alternativen würden dann bevorzugt? Rad oder ÖV?

👍 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Können die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung dem Handel als Subvention zugutekommen?

👍 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Anhang

Die Besucherzahlen in KN haben sich offensichtlich reduziert. Hat das etwa etwas mit dem bisherigen Konzept zu tun?

 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Warum gibt es nicht am Wochenende das 1 € Ticket, da gibt es doch genügend Busse?

 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Führt ein Rückgang des PKW-Verkehrs auch zu einem Rückgang der Einkaufswege (zahlungskräftige Kunden aus der Schweiz)? Gehen die dann in anderen Städten einkaufen? Einzelhandel in KN geht kaputt?

 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wird der Modellbericht zum Verkehrsmodell der Öffentlichkeit zugänglich gemacht? Der Rückgang der MIV-Verkehrsleistung erscheint unrealistisch hoch.

 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Die ganze Veranstaltung führt eh zu nichts. Am Ende entscheiden OB, Gemeinderat und Südkurier aus dem Bauch heraus.

 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wann wird das Parkhaus auf dem Döbele fertiggestellt?

 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Hat der KMP auch „radikalere“ Idee wie Autofreie Innenstadt, Bau eine Seilbahn oder Strassenbahn gerechnet?

 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Wie kommt die geringere Fahrleistung im Stadtgebiet zustande? Verlagerung auf andere Verkehrsmittel oder fahren die Leute einfach in andere Städte? Was. Sag das Verkehrsmodelle dazu?

 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Arbeitgeber bezuschussen das Abonnement des Deutschlandtickets. Konstanz könnte für die städtischen Mitarbeitenden, für Sozialpassinhaber*innen das auch machen. Warum wird das noch nicht gemacht?

 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Warum klappt das mit dem verkehrsrechner nicht?

 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"

Welche Vision hat die Stadt für die zukünftige Entwicklung der Mobilität im Stadtgebiet?

 0 on "Ihre Fragen zum Klimamobilitätsplan Konstanz"