

# Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz

## 5. Generation

### Verkehr und Siedlung

Anhang – Massnahmen



## Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz

### 5. Generation

#### Verkehr und Siedlung

Anhang – Massnahmen

Verabschiedung Gremien; 05. Februar 2025

[https://mrspartnerag.sharepoint.com/sites/mrs\\_SharePoint/Freigegebene\\_Dokumente/Aktuell/Projekte\\_BueroGem\\_mrs/1154.425\\_Kreuzlingen-Konstanz\\_AP5/3\\_Ber/3\\_Hauptbericht/1154.425\\_AP5\\_KK\\_Anhang\\_Massnahmen\\_250205.docx](https://mrspartnerag.sharepoint.com/sites/mrs_SharePoint/Freigegebene_Dokumente/Aktuell/Projekte_BueroGem_mrs/1154.425_Kreuzlingen-Konstanz_AP5/3_Ber/3_Hauptbericht/1154.425_AP5_KK_Anhang_Massnahmen_250205.docx)

#### Auftraggeber

Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz  
Stadtverwaltung Kreuzlingen  
Hauptstrasse 62  
CH-8280 Kreuzlingen

#### Bearbeitung

mrs partner ag (Federführung)

Simon Seger, David Oppliger, Izabel Lambova  
Birmensdorferstrasse 55  
CH-8004 Zürich

Tel +41 (0)44 245 46 16  
simon.seger@mrspartner.ch  
<http://www.mrspartner.ch>

van de wetering, atelier für städtebau

Roman Hanimann, Valérie Weibel  
Birmensdorferstrasse 55  
CH-8004 Zürich

Tel +41 (0)44 245 46 10  
roman@wetering.ch  
<http://www.wetering.ch/>

bauchplan ).( landschaftsarchitekten und stadtplaner

Kay Strasser, Paul Beenen  
Severinstrasse 5  
D-81541 München

Tel +49 (0)89 288 078 75  
apkk@bauchplan.net  
<http://www.bauchplan.de/>

#### Begleitung

Geschäftsstelle Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz

Markus Dauwalder  
ERR Raumplaner AG  
Teufener Strasse 19, CH-9001 St.Gallen

Tel +41 (0)71 227 62 80  
markus.dauwalder@err.ch  
<http://www.err.ch>

## Inhalt

<b>1. Ausgangslage</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Übersicht der Massnahmen</b> .....	<b>5</b>
Übersicht Siedlungsmassnahmen .....	5
Übersicht Landschaftsmassnahmen .....	6
Übersicht Mobilitätsmassnahmen .....	7
Mobilitätsmassnahmen Priorität A und AvE .....	7
Mobilitätsmassnahmen Priorität B .....	10
Mobilitätsmassnahmen Priorität C .....	12
Hinweise zu den Massnahmen auf der deutschen Seite .....	13
Planungsverfahren .....	13
Drittfinanzierung von Massnahmen .....	14
Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz .....	14
<b>3. Siedlung</b> .....	<b>15</b>
Entwicklungsschwerpunkte .....	15
Aufwertung Ortskerne .....	74
Strukturierende Achsen .....	77
<b>4. Landschaft</b> .....	<b>89</b>
<b>5. VM – Verkehrsmanagement</b> .....	<b>104</b>
Massnahmenpaket Verkehrsmanagement – A-Massnahmen .....	104
Eigenleistungen VM – Verkehrsmanagement .....	115
Massnahmenpaket VM – Verkehrsmanagement – B-Massnahmen .....	117
<b>6. BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum</b> .....	<b>121</b>
Massnahmenpaket Aufwertung Strassenraum – A-Massnahmen .....	121
Massnahmenpaket Sicherheit im Strassenraum – A-Massnahmen .....	135
Eigenleistung Aufwertung Strassenraum .....	146
Massnahmenpaket Aufwertung Strassenraum – B-Massnahmen .....	147
Massnahmenpaket Sicherheit im Strassenraum – B-Massnahmen .....	157
<b>7. VD – Verkehrsdrehscheiben</b> .....	<b>161</b>
Einzelmassnahmen Verkehrsdrehscheiben – A-Massnahmen .....	161
Einzelmassnahmen Verkehrsdrehscheiben – B-Massnahmen .....	164
<b>8. FVV – Fuss- und Veloverkehr</b> .....	<b>171</b>
Einzelmassnahmen Fuss- und Veloverkehr – Netzergänzung A-Massnahme .....	171
Massnahmenpakete Fuss- und Veloverkehr – Netzergänzung A-Massnahmen .....	174
Eigenleistungen Fuss- und Veloverkehr .....	192
Massnahmenpakete Fuss- und Veloverkehr – Veloabstellanlagen A-Massnahmen .....	195
Massnahmenpakete Fuss- und Veloverkehr – Sanierung Übergänge A-Massnahmen .....	200
Massnahmenpakete Fuss- und Veloverkehr – Netzergänzung B-Massnahmen .....	205
Massnahmenpakete Fuss- und Veloverkehr – Veloabstellanlagen B-Massnahmen .....	220
<b>9. ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur</b> .....	<b>223</b>
Einzelmassnahmen Bus- / ÖV-Infrastruktur – A-Massnahmen .....	223
Massnahmenpakete Bus- / ÖV-Infrastruktur, Ausbau Infrastruktur – A-Massnahmen .....	225
Nicht-Infrastrukturmassnahmen ÖVB Bus- / ÖV-Infrastruktur .....	230
Massnahmenpakete Bus- / ÖV-Infrastruktur, Ausbau Infrastruktur – B-Massnahmen .....	232





## 1. Ausgangslage

Die Massnahmen gliedern sich in:

- S – Siedlung
  - ESP – Entwicklungsschwerpunkte
  - Aufwertung Ortskerne
  - Strukturierende Achsen
- L – Landschaft
- Mobilität:
  - KaS – Kapazität Strasse ⇒ keine Massnahmen im AP Kreuzlingen-Konstanz
  - VM – Verkehrsmanagement
  - BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum
  - VD – Verkehrsdrehscheiben
  - FVV – Fuss- und Veloverkehr
  - ÖVS – Tram / Stadtbahn ⇒ keine Massnahmen im AP Kreuzlingen-Konstanz
  - ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur
  - eMIV – Elektromobilität im Individualverkehr ⇒ keine Massnahmen im AP Kreuzlingen-Konstanz
  - WWL – Wirtschaftsverkehr und Logistik ⇒ keine Massnahmen im AP Kreuzlingen-Konstanz

Die Mobilitätsmassnahmen können je nach Kategorie als Einzelmassnahme oder als Massnahmenpaket aufgenommen werden. Massnahmenpakete sind möglich bei:

- VM – Verkehrsmanagement
- BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum
- FVV - Fuss- und Veloverkehr
- ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur

Bei den Kategorien mit Massnahmenpakete sind Massnahmen mit Kosten grösser als CHF 5.00 Mio. ebenfalls als Einzelmassnahme aufzuführen. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die verschiedenen Massnahmen / Massnahmenpakete

Massnahmenkategorie	Priorität A			Priorität B			Priorität C		
	Einzelmassnahme	Massnahmenpaket	Nicht Infrastruktur	Eigenleistung	Einzelmassnahme	Massnahmenpaket	Nicht Infrastruktur	Einzelmassnahme	Massnahmenpaket
<b>Siedlung</b>									
Entwicklungsschwerpunkte									
Aufwertung Ortskerne									
Strukturierende Achsen									
<b>Landschaft</b>									
<b>Mobilität</b>									
KaS – Kapazität Strasse									
VM – Verkehrsmanagement									
BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum									
Aufwertung Strassenraum									
Sicherheit im Strassenverkehr									
VD – Verkehrsdrehscheiben									
FVV – Fuss- und Veloverkehr									
Netzergänzung									
Abstellanlagen									
ÖVS – Tram / Stadtbahn									
ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur									
Verkehrsmanagement / Busbevorzugung									
Aufwertung Bushaltestellen									
eMIV – Elektromobilität im Individualverkehr									
WVL – Wirtschaftsverkehr und Logistik									

## 2. Übersicht der Massnahmen

### Übersicht Siedlungsmassnahmen

#### Massnahmen Siedlung

##### Übersicht

1 : 62'500 (A3)  
 Stand 31.10.2024  
 Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH  
 mrs partner AG  
 bauchplan |



#### Entwicklungsschwerpunkte

- Mischnutzung
- Arbeiten
- Wohnen
- Bildung
- Gesundheit
- Freizeit

#### Sturkturierende Achsen

- Integrale Entwicklungsstudie

#### Ortskerne

- Entwicklung Ortsmitte Dettingen

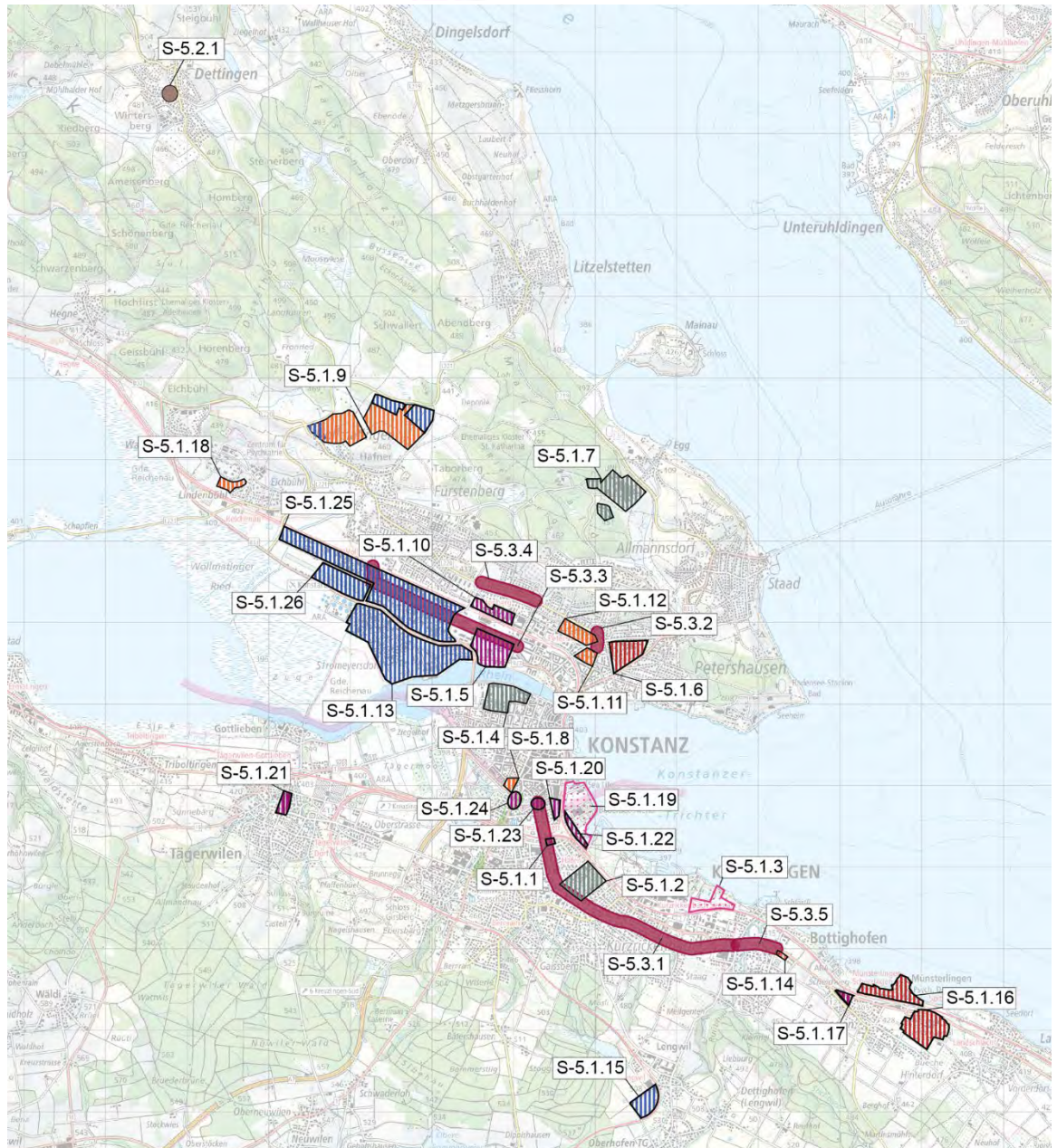


Abbildung 1: Übersicht Siedlungsmassnahmen

Massnahmenkategorie	Priorität	M-Nr.	Massnahme	Verortung
<b>Siedlung</b>				
ESP	A	S-5.1.1	ESP Molk-/Schliessereiareal, Fokus Mischnutzung (Kultur, Gewerbe und Wohnen)	Stadt Kreuzlingen
	A	S-5.1.2	ESP CAMPUS Hoch- und Mittelschule, Fokus Bildung	Stadt Kreuzlingen
	A	S-5.1.3	ESP Seezäg, Fokus Freizeit und Tourismus	Stadt Kreuzlingen
	A	S-5.1.4	ESP Paradies, Fokus Bildung	Stadt Konstanz
	A	S-5.1.5	ESP Europaquartier, Fokus Mischnutzung	Stadt Konstanz
	A	S-5.1.6	ESP Klinikum Konstanz, Fokus Gesundheit	Stadt Konstanz
	A	S-5.1.7	ESP Universität Konstanz, Fokus Bildung	Stadt Konstanz
	A	S-5.1.8	ESP Döbele, Fokus Wohnen	Stadt Konstanz
	A	S-5.1.9	ESP Hafner, Fokus Wohnen und Arbeit	Stadt Konstanz
	A	S-5.1.10	ESP Bücklepark, Fokus Mischnutzung	Stadt Konstanz
	A	S-5.1.11	ESP Telekomareal, Fokus Wohnen	Stadt Konstanz
	A	S-5.1.12	ESP Wolmatinger-/Steinstrasse Petershausen West, Fokus Wohnen	Stadt Konstanz
	A	S-5.1.13	ESP Unterlohn und Stromeyersdorf, Fokus Arbeit	Stadt Konstanz
	A	S-5.1.14	ESP Moosfeld, Fokus Wohnen	Gemeinde Bottighofen
	A	S-5.1.15	ESP Langfeld, Fokus Arbeit	Gemeinde Lengwil
	A	S-5.1.16	ESP Spital Münsterlingen, Fokus Gesundheit	Gemeinde Münsterlingen
	A	S-5.1.17	ESP Lake View Münsterlingen, Fokus Mischnutzung	Gemeinde Münsterlingen
	A	S-5.1.18	ESP Lindenbühl West, Fokus Wohnen	Gemeinde Reichenau
Aufwertung Ortskerne	A	S-5.2.1	Entwicklung Ortsmitte Dettingen	Stadt Konstanz
ESP	B	S-5.1.19	ESP Klein-Venedig, Fokus Mischnutzung und Freizeit	Städte Konstanz und Kreuzlingen
	B	S-5.1.20	ESP Südlich Lago, Fokus Mischnutzung	Stadt Konstanz
	B	S-5.1.21	ESP Bahnhofstrasse Süd Tägerwilen, Fokus Mischnutzung	Gemeinde Tägerwilen
ESP	C	S-5.1.22	ESP Saestrasse, Fokus Mischnutzung (Freizeit, Tourismus und Bildung)	Stadt Kreuzlingen
	C	S-5.1.23	ESP Hauptzoll, Fokus Mischnutzung	Städte Kreuzlingen und Konstanz
	C	S-5.1.24	ESP Emmishofer Zoll, Fokus Mischnutzung	Städte Kreuzlingen und Konstanz
	C	S-5.1.25	ESP Oberlohn, Fokus Arbeit	Stadt Konstanz
	C	S-5.1.26	ESP Verkehrslandeplatz, Fokus Arbeit	Stadt Konstanz
	Strukturierende Achsen	C	S-5.3.1	Strukturierende Achse Hauptstrasse Nord und Romanshornstrasse
C		S-5.3.2	Strukturierende Achse Zähringerplatz	Stadt Konstanz
C		S-5.3.3	Strukturierende Achse Max-Stromeyerstrasse - Riedstrasse	Stadt Konstanz
C		S-5.3.4	Strukturierende Achse Wolmatingerstrasse	Stadt Konstanz
C		S-5.3.5	Strukturierende Achse Hauptstrasse Bottighofen	Gemeinde Bottighofen

Tabelle 1: Übersicht Siedlungsmassnahmen Priorität A, B und C

## Übersicht Landschaftsmassnahmen

Massnahmenkategorie	Priorität	M-Nr.	Massnahme	Verortung
<b>Landschaft</b>				
Landschaft	A	L-5.1	Förderung Kulturlandschaft	Agglomeration
	A	L-5.2	Aufwertung Schwellenräume Siedlung – offene Landschaft	Agglomeration
	A	L-5.3	Grenzübergreifendes Freiraumentwicklungskonzept	Städte Kreuzlingen und Konstanz
	A	L-5.4	Aufwertung Seeufer	Seeanrainergemeinden
	A	L-5.5	Aufbau Naturfachstelle Gemeinde Tägerwilen	Gemeinde Tägerwilen
	B	L-5.6	Entwicklungskonzept Schlosspark/ Gottliberstrasse	Gemeinde Tägerwilen
	AvE	L-5.7	Hochwasserschutz und Gewässer aufwertung	Städte und Gemeinden

Tabelle 2: Übersicht Landschaftsmassnahmen Priorität A, B und AvE



# Übersicht Mobilitätsmassnahmen

## Mobilitätsmassnahmen Priorität A und AvE

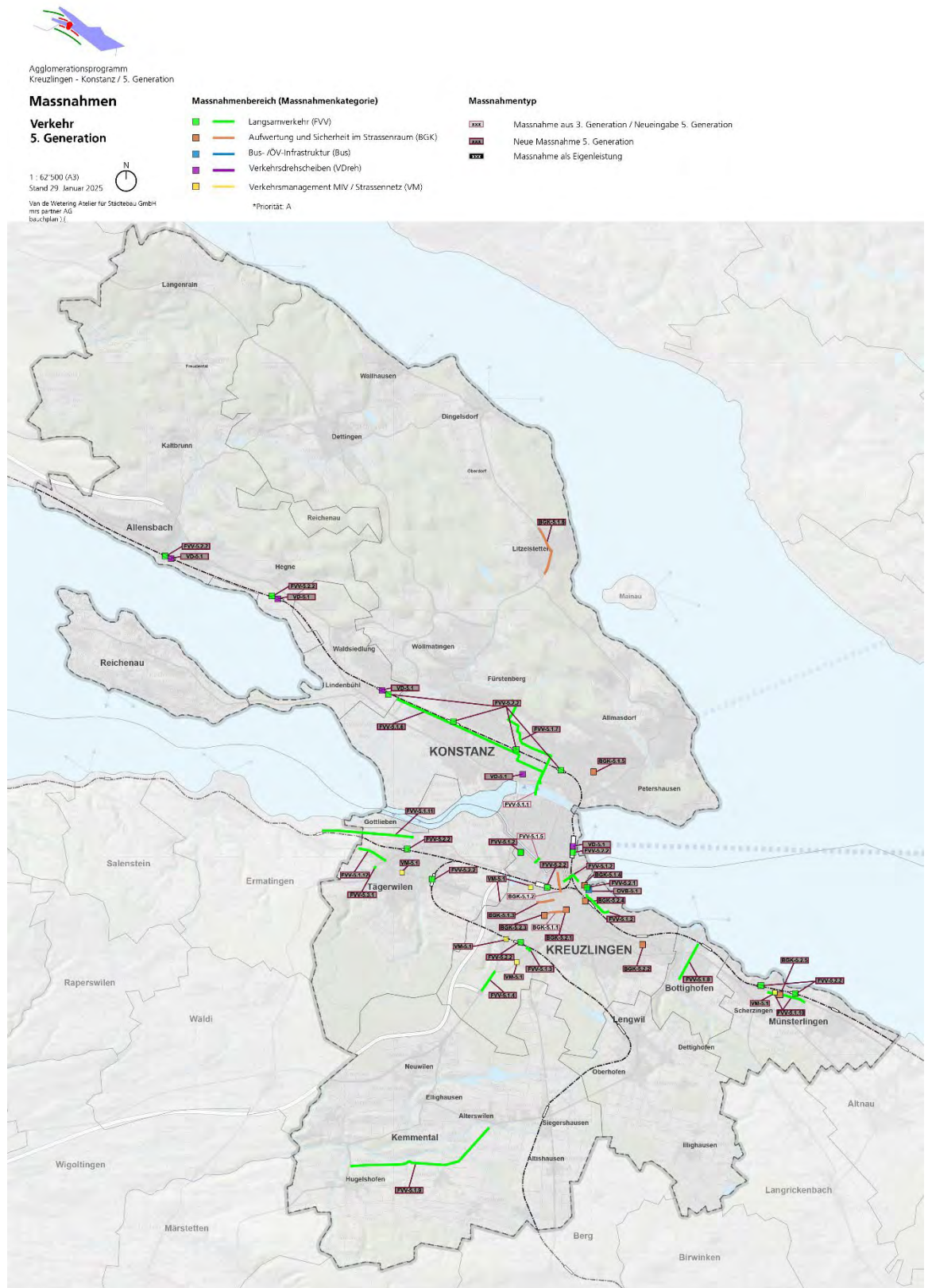


Abbildung 2: Verortung Mobilitätsmassnahmen Priorität A

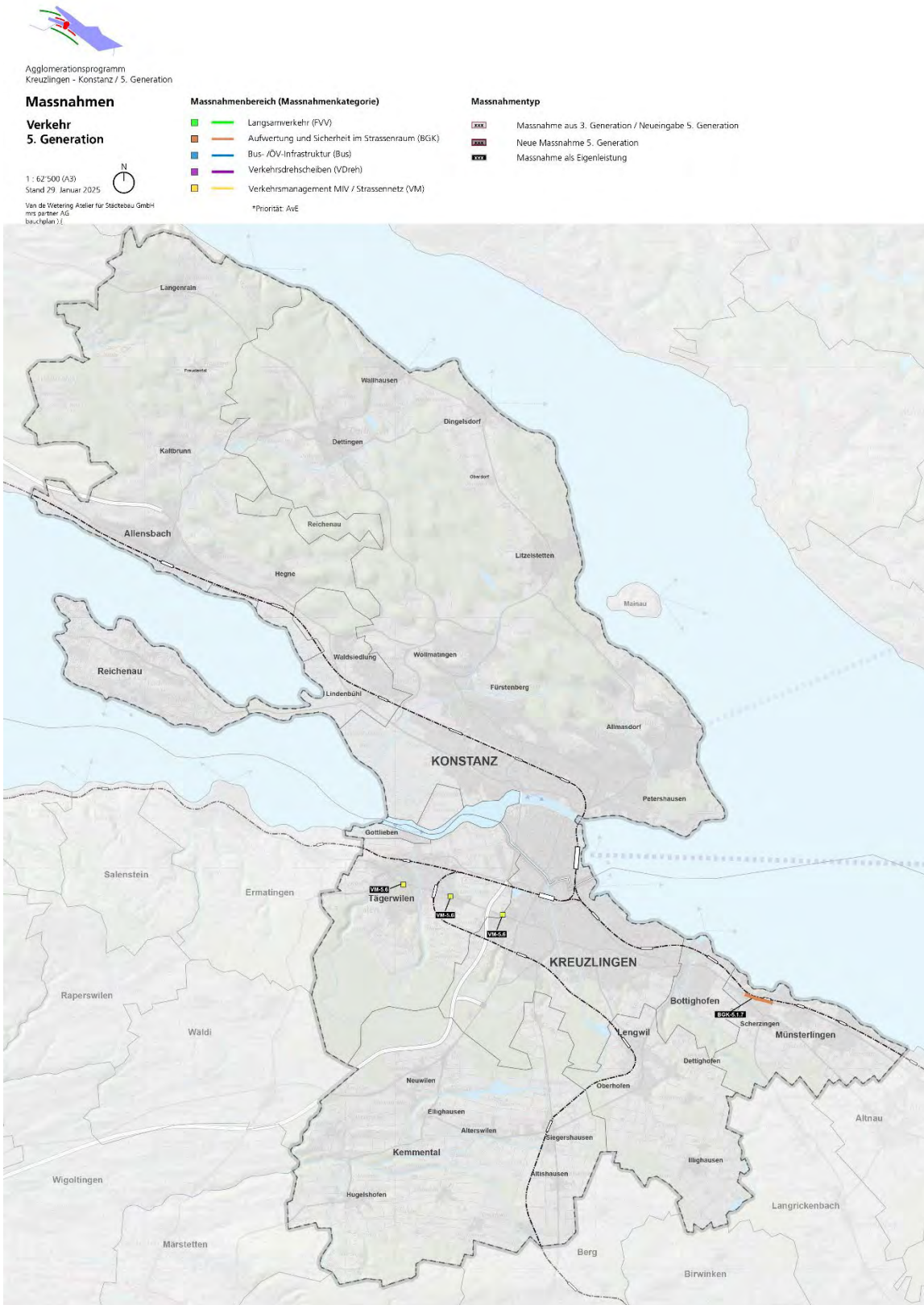


Abbildung 3: Verortung Mobilitätsmassnahmen Priorität AvE



Massnahmenkategorie	Priorität	M-Nr.	Massnahme	Verörtung	Kosten [Mio. CHF]		
<b>Mobilität</b>							
VM	Paket	A	VM-5.1	ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil	Agglomeration CH-Teil	1.70	
		A	VM-5.2	Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Kreuzlingen	Stadt Kreuzlingen	1.85	
		A	VM-5.3	Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Konstanz	Stadt Konstanz	1.75	
		A	VM-5.4	Busbeschleunigung grenzüberschreitende starke Busachsen	Stadt Konstanz	1.25	
	Nicht-Infrastrukturmassnahmen	EL	AvE	VM-5.5	Konzept grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement	Städte Kreuzlingen und Konstanz	
Eigenleistungen	EL	AvE	VM-5.6	Bus-Beschleunigung Gemeinde Tägerwilen	Gemeinde Tägerwilen		
BGK	Aufwertung Strassenraum	Paket	A	BGK-5.1.1	BGK Aufwertung Löwenstrasse zur neuen Fussgängerpromenade	Stadt Kreuzlingen	4.20
			A	BGK-5.1.2	BGK Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz	Stadt Kreuzlingen	3.80
			A	BGK-5.1.3	BGK Schützenstrasse	Stadt Kreuzlingen	0.95
			A	BGK-5.1.4	BGK Umgestaltung Hafenaareal	Stadt Kreuzlingen	0.30
			A	BGK-5.1.5	BGK Umgestaltung Zähringerplatz/ Allmannsdorfer-/ Jahrstrasse	Stadt Konstanz	1.90
			A	BGK-5.1.6	BGK Umgestaltung Martin Schleyer-Strasse Litzelsteten	Stadt Konstanz	1.00
	Sicherheit im Strassenraum	Paket	A	BGK-5.2.1	Sanierung USP Kreisell Löwenplatz	Stadt Kreuzlingen	1.00
			A	BGK-5.2.2	Sanierung USP Kreisell Seepark	Stadt Kreuzlingen	1.40
			A	BGK-5.2.3	Sanierung USP Kreisell Kolosseumplatz	Stadt Kreuzlingen	1.75
			A	BGK-5.2.4	Sanierung USP Kreisell Hafenbahnhof	Stadt Kreuzlingen	2.50
			A	BGK-5.2.5	Sanierung USP Kreisell Spital West	Gemeinde Münsterlingen	1.60
	Aufwertung Strassenraum	EL	AvE	BGK Ortsdurchfahrt Scherzingen	Gemeinde Münsterlingen		
	VD	EM	A	VD-5.1	Umsetzung Mobilitätsplan	Stadt Konstanz	0.10
FVV	Netzergänzung	EM	A	FVV-5.1.1	Neue Rad- und Fussverkehrsroute über den Seerhein	Stadt Konstanz	8.00
			Paket	A	FVV-5.1.2	Sanierung und Ausbau Bodenseeerdweg	Stadt Kreuzlingen
	A	FVV-5.1.3		Fusswegverbindung Oberbauung Bernrain (Breitenrainstrasse) bis Bergstrasse	Stadt Kreuzlingen	0.15	
	A	FVV-5.1.4		Kantonale Veloroute Kreuzlingen - Müllheim, Abschnitt Bernrain - Anschluss Kreuzlingen Süd	Stadt Kreuzlingen	1.50	
	A	FVV-5.1.5		Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradiso - Döbeli	Stadt Konstanz	0.30	
	A	FVV-5.1.6		Ausbau Velovorzugsroute Konstanz-Allensbach von Stadtgrenze bis Schneckenburgstrasse	Stadt Konstanz	0.95	
	A	FVV-5.1.7		Ausbau Radverbindung Döbeli - Schwabenstrasse	Stadt Konstanz	1.00	
	A	FVV-5.1.8		Ausbau und Aufwertung Natur und Kulturweg	Gemeinde Bottighofen	0.80	
	A	FVV-5.1.9		Veloweg Hügelhofen - Dornach - Alterswilen	Gemeinde Kemmental	2.40	
	A	FVV-5.1.10		Veloweg Spital Münsterlingen entlang H13	Gemeinde Münsterlingen	0.90	
	A	FVV-5.1.11		Ausbau Seeradweg Triboltingen - Tägerwilen	Gemeinde Tägerwilen	2.20	
	A	FVV-5.1.12		Veloweg Tägerwilen - Triboltingen entlang H13	Gemeinde Tägerwilen	0.75	
	Netzergänzung	EL		AvE	FVV-5.1.13	Ausbau Fuss- und Radwegnetz	Stadt Konstanz
Nicht-Infrastrukturmassnahmen	EL	AvE	FVV-5.1.14	Konzept grenzüberschreitendes überörtliches Velowegnetz der Agglomeration	Agglomeration		
Velostellanlagen	Paket	A	FVV-5.2.1	Neue Velostellen Bahnhof Hafen	Stadt Kreuzlingen	0.80	
		A	FVV-5.2.2	Erstellung Velostellanlagen an zentralen Lagen	Agglomeration	1.20	
Sanierung Strassenquerungen	Paket	A	FVV-5.3.1	Ausbau Strassenquerung Waldstrasse	Gemeinde Tägerwilen	0.14	
		A	FVV-5.3.2	Sanierung Strassenquerungen	Agglomeration CH-Teil	1.20	
		A	FVV-5.3.3	Sanierung Strassenquerungen Stadt Konstanz	Stadt Konstanz	0.75	
ÖVB	Ausbau Infrastruktur	Paket	A	ÖVB-5.1	Erstellung Busdepot Bahnhof Hafen, integriert in Neubau Parkierungsanlage	Stadt Kreuzlingen	5.80
			A	ÖVB-5.2	Ausstattung und Aufwertung Bushaltestellen Agglomeration CH-Teil	Agglomeration CH-Teil	0.35
	Nicht-Infrastrukturmassnahmen	EL	A	ÖVB-5.3	Ausstattung und Aufwertung Bushaltestellen Stadt Konstanz	Stadt Konstanz	0.70
			A	ÖVB-5.4	Grenzüberschreitendes ÖV-Buskonzept Konstanz/Kreuzlingen	Agglomeration	
<b>Total Priorität A</b>					<b>50.84</b>		

Tabelle 3: Übersicht Mobilitätsmassnahmen Priorität A und AvE



### Mobilitätsmassnahmen Priorität B

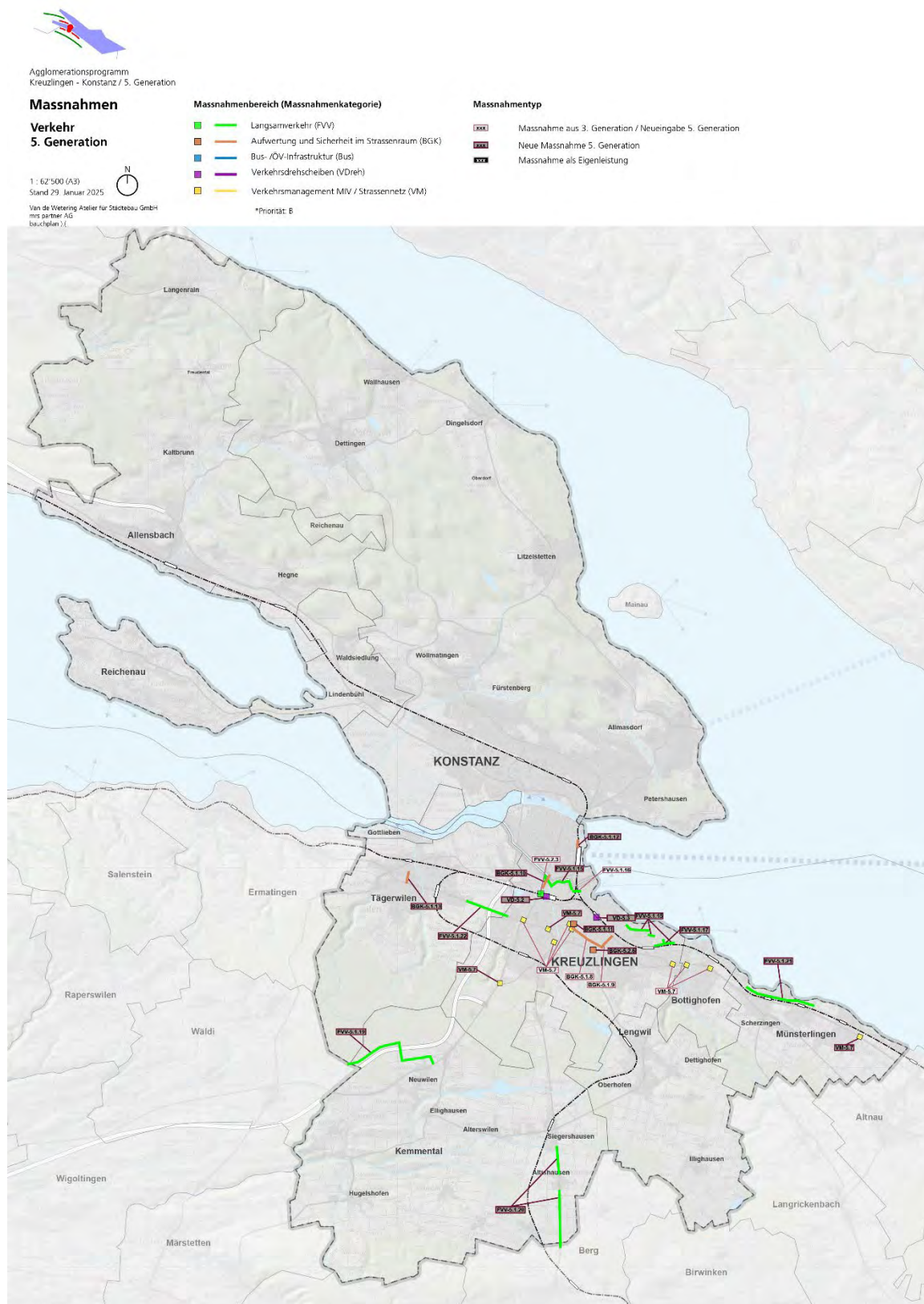


Abbildung 4: Verortung Mobilitätsmassnahmen Priorität B

Massnahmenkategorie	Priorität	M-Nr.	Massnahme	Verantwortung	Kosten [Mio. CHF]		
<b>Mobilität</b>							
<b>VM</b>	Paket	B	VM-5.7	ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil	Agglomeration CH-Teil	1.50	
<b>BGK</b>	Aufwertung Strassenraum	Paket	B	BGK-5.1.8	BGK Hauptstrasse Abschnitt Kreisel Löwenstrasse bis Kreisel Blaubausplatz	Stadt Kreuzlingen	2.50
			B	BGK-5.1.9	BGK Paulstrasse zwischen Hauptstrasse und Seetalstrasse	Stadt Kreuzlingen	2.50
			B	BGK-5.1.10	BGK Konstanzstrasse Nord	Stadt Kreuzlingen	1.80
			B	BGK-5.1.11	BGK Umgestaltung Bärenplatz in Festwiese	Stadt Kreuzlingen	3.30
			B	BGK-5.1.12	BGK Umgestaltung Konzilstrasse Abschnitt Hofhalde bis Körtzil	Stadt Konstanz	1.50
	B	BGK-5.1.13	BGK Bahnhofstrasse Süd	Gemeinde Tägerwilen	1.50		
Sicherheit im Strassenraum	Paket	B	BGK-5.2.6	Sanierung USP Kreuztal Remisberg	Stadt Kreuzlingen	1.50	
<b>VD</b>	EM	B	VD-5.2	Ausbau/Neuorganisation Bushof Bahnhof Kreuzlingen Stadtbahnhof	Stadt Kreuzlingen	2.50	
	EM	B	VD-5.3	Ausbau/Neuorganisation Bahnhof Kreuzlingen Hafen	Stadt Kreuzlingen	3.00	
<b>FVV</b>	Netzergänzung	Paket	B	FVV-5.1.15	Sanierung und Ausbau Bodenseeradweg	Stadt Kreuzlingen	1.00
			B	FVV-5.1.16	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse; Neubau Brücke über Gleisdreieck	Stadt Kreuzlingen	4.50
			B	FVV-5.1.17	Fusswegverbindung Bleichestrasse REKA-Areal – Bahnhof Kurzrickenbach	Stadt Kreuzlingen	0.35
			B	FVV-5.1.18	Ausbau grenzüberschreitendes Netz von Velovorzugsrouten	Stadt Konstanz	0.50
			B	FVV-5.1.19	Kantonale Veloroute Kreuzlingen – Mülheim, Abschnitt Schwadentoh - Stockwies	Gemeinde Kemmental	1.50
			B	FVV-5.1.20	Veloweg Berg - Siegershausen	Gemeinde Kemmental	2.60
			B	FVV-5.1.21	Direkte Wegführung Bodenseeradweg Spital Campus	Gemeinde Münsterlingen	4.50
	B	FVV-5.1.22	Veloweg Tägerwilen - Kreuzlingen entlang H13.1	Stadt Kreuzlingen/Gemeinde Tägerwilen	1.20		
Velostellanlagen	Paket	B	FVV-5.2.3	Erstellung Velostation Bahnhof Kreuzlingen Stadtbahnhof	Stadt Kreuzlingen	1.00	
<b>ÖVB</b>	Ausbau Infrastruktur	Paket	B	ÖVB-5.5	Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen	Agglomeration	0.80
<b>Total Priorität B</b>						<b>31.60</b>	

Tabelle 4: Übersicht Mobilitätsmassnahmen Priorität B

### Mobilitätsmassnahmen Priorität C

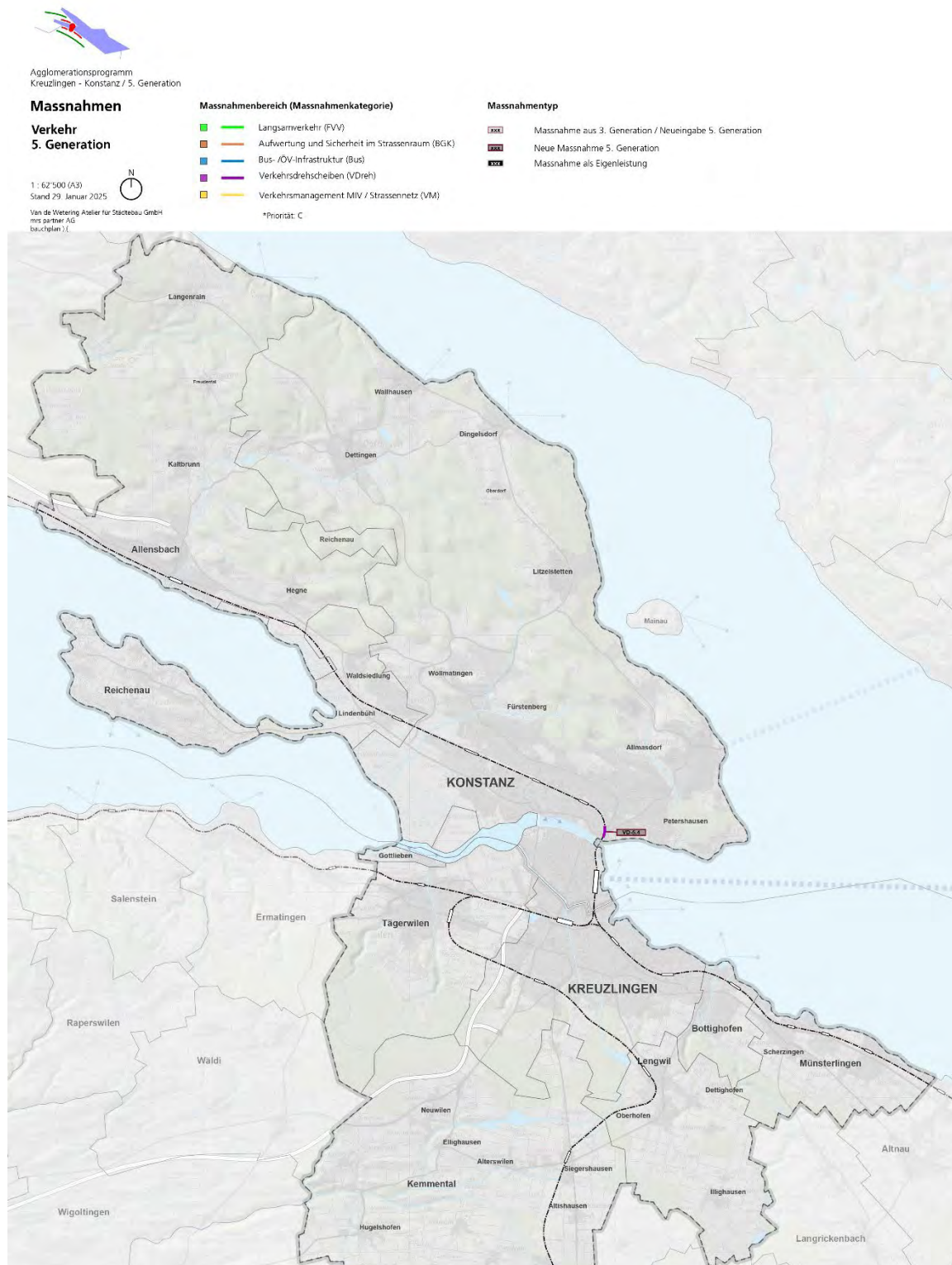


Abbildung 5: Verortung Mobilitätsmassnahmen Priorität C

Massnahmenkategorie	Priorität	M-Nr.	Massnahme	Verortung	Kosten (Mio. CHF)	
<b>Mobilität:</b>						
VD	EM	C	VD-5.4	Umgestaltung Mobilpunkt Sternplatz	Stadt Konstanz	15.00
<b>Total Priorität C</b>					<b>15.00</b>	

Tabelle 5: Übersicht Mobilitätsmassnahmen Priorität C



## Hinweise zu den Massnahmen auf der deutschen Seite

### Planungsverfahren

Die Massnahmen auf deutscher Seite enthalten weitgehend nur Kostenschätzungen. Insbesondere bei grösseren Projekten wird grundsätzlich mehrstufig vorgegangen. Der gewählte Gemeinderat fasst einen Planungsbeschluss für solche Massnahmen, die er in seiner Legislatur umsetzen möchte, und stellt die hierfür erforderlichen Planungsgelder im Haushalt zur Verfügung. Erst damit ist die Verwaltung ermächtigt, die Planung zu beginnen.

Der Grundlagenermittlung, die Vorplanung und schliesslich die Entwurfsplanung (Leistungsphasen 1-3 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure, HOAI) haben das Ziel, zu einer normierten Kostenberechnung zu kommen. Liegt letztere vor, fasst der Gemeinderat den Projektbeschluss und stellt wiederum die erforderlichen Mittel in den Gemeindehaushalt ein.

Der Haushaltsplan nimmt in aller Regel erst nur Planungskosten auf sowie – nach Vorliegen des Projektbeschlusses auf Grundlage einer Kostenberechnung – auch die Projektkosten. Darüber hinaus gibt es den mittelfristigen Haushalt, der die Kostenschätzungen für die in den nächsten fünf Jahren beabsichtigten Projekte enthält.

Daher liegt für die Massnahmen des AP5, die erst im Zeitraum 2028 bis 2032 umgesetzt werden sollen, noch kein Planungsbeschluss vor. Hierüber hat – im Gegensatz zur Schweiz – der zu diesem Zeitpunkt gewählte Gemeinderat zu entscheiden. Dies ist die Regelvorgehensweise bei kommunalen Projekten.

In den Massnahmenkatalog des AP5 wurden nur Massnahmen aufgenommen, die in den städtischen Programmen als Absichtserklärung vom Gemeinderat beschlossen wurden und die in der Zehnjahresplanung der Stadtverwaltung enthalten sind; diese wiederum enthält nur die Projekte, die mit dem zur Verfügung stehenden Personal bewältigt werden können. In der Regel kann davon ausgegangen werden, dass ein künftiger Gemeinderat die Planungsbeschlüsse für diese Massnahmen zu gegebenem Zeitpunkt treffen wird. Hierbei ist sicher hilfreich, wenn ein Teil der späteren investiven Kosten durch den Schweizer Bund bezuschusst werden könnten.

Leistungsphase nach HOAI:

1. Grundlagenermittlung
2. Vorplanung
3. Entwurfsplanung
4. Genehmigungsplanung
5. Ausführungsplanung
6. Vorbereitung der Vergabe
7. Mitwirkung bei der Vergabe
8. Objektüberwachung
9. Objektbetreuung

### Drittfinanzierung von Massnahmen

In PAVV<sup>1</sup> sind Dritteteiligungen bei der Finanzierung von Massnahmen mitzubersichtigen. Darunter fallen auf der deutschen Seite:

- Förderung durch das deutsche Bundesministerium für Digitalisierung und Infrastruktur (BMDV) über das Förderprogramm "Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen".
- Förderung durch das Land Baden-Württemberg über Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Teil Rad- und Fussverkehr).

### Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Zur Förderung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) gibt es nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)<sup>2</sup> Zuschüsse z.B. zu

- Busbahnhöfen,
- Multimodale Knoten,
- Park & Ride-Anlagen,
- Bike & Ride-Anlagen,
- Betriebsleitsystemen für die Anschlusssicherung zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln,
- Fahrgastinformation,
- Umbau von Haltestellen zur Herstellung der Barrierefreiheit

Die Regelfördersatz beträgt 50 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten.

Bei den relevanten Massnahmen auf der deutschen Seite wurde ein Fördersatz von 50 % der Investitionskosten angenommen. Entsprechend wurden als **agglomerationsrelevante Kosten 50 %** ausgewiesen.

<sup>1</sup> Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr (abgekürzt PAVV); 20. Dezember 2019

<sup>2</sup> Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - LGVFG) vom 20. Dezember 2010

### 3. Siedlung

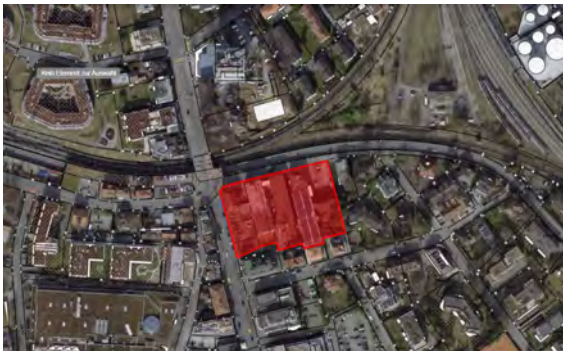
#### Entwicklungsschwerpunkte

S - Siedlung		
<b>S-5.1.1</b>	<b>ESP Molki-/Schliessereiareal, Fokus Mischnutzung (Kultur, Gewerbe und Wohnen)</b>	<b>Priorität: A</b>

Verortung / Lage Stadt Kreuzlingen

Kategorie ARE: Siedlung

Code ARE:



Perimeter Arealentwicklungsgebiet



Ausschnitt Teilrichtplan Siedlung



Ergebnis Varianzverfahren 2021



Visualisierung Eingangsbereich (Quelle: Architekturbüro Andreas Hermann)

**Beschreibung** Das Kulturzentrum "Kult-X" wird weiterentwickelt. Die bestehende Liegenschaft der Stadt Kreuzlingen wird umfassend saniert und das Angebot erweitert. Der Kulturstandort soll zum regionalen Anziehungspunkt werden. Es werden zusammen mit den angrenzenden Privatarealen unterschiedliche Angebote (Theater, Kino, Kunstraum, Bewegungsraum, Garten, Proberäume, Gewerbe und Wohnungen) geschaffen. Das Areal ist mit dem ÖV gut erreichbar und liegt im Zentrumsgebiet von Kreuzlingen.

**Nutzen** Das Zentrumsgebiet wird in seiner Versorgungsfunktion und damit als Kern der Agglomeration gestärkt. Das Kulturzentrum liegt im Zentrum von Kreuzlingen und ist mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr optimal erschlossen.

#### Zweckmässigkeit

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| • Bezug zu Zukunftsbild   | • KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft |
| • Bezug zu Teilstrategien | • TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern  |
|                           | • TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten                                       |
|                           | • TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren                         |

- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Innenentwicklung im Urbanen Raum
  - Ortskerne stärken
  - Verkehrsintensive Nutzungen an integrierten Standorten

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**       A (2028-2032)       B (2032-2036)       C (nach 2035)

Die Planungen sind weit fortgeschritten. Nach dem deutlichen Ja an der Urnenabstimmung vom September 2024 soll das erweiterte und sanierte Kulturzentrum 2027 in Betrieb genommen werden. Das Baugesuch für eine private Gewerbe- und Wohnüberbauung befindet sich im Bewilligungsverfahren.

**Entwicklung seit der vorherigen Generation**      Neue Massnahme

**ÖV-Güteklasse**      Das Kulturzentrum liegt in der ÖV-Güteklasse B.

**Nutzungsart**      Kultur (Musik, Theater, Film, Kunst), Gewerbe, Wohnen

**Anzahl Einwohner und Beschäftigte**

EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial
ca. 100	ca. 150		

Theatersaal mit rund 150 Sitzplätzen, Kino, Theater, Tanz, Gastronomiebereich, Büros und Besprechungsraum, Bewegung- und Proberäume.

**Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft**      Das Arealentwicklungsgebiet liegt im Zentrumgebiet zwischen den Bahnhöfen Kreuzlingen und Kreuzlingen-Hafen und ist mit dem FVV und ÖV gut erschlossen.

**Umsetzungsschritte**      Abgeschlossene Planungsschritte:

- 2008:      Kauf der Liegenschaft durch die Stadt
- 2014:      Ausserkraftsetzung Gestaltungsplan "Helvetia" von 1963
- 2021:      Varianzverfahren private Gewerbe- und Wohnüberbauung
- 2023:      Entwicklung Betriebskonzept
- 2024:      erfolgte Urnenabstimmung Kult-X mit Kreditannahme, Baugesuch private Gewerbe- und Wohnüberbauung

Vorgesehene Planungsschritte:

- 2025:      Planerwahlverfahren Kulturzentrum
- 2026:      Baubewilligungsverfahren Kulturzentrum und Baustart
- ab 2027:      Inbetriebnahme

**Richtplanrelevanz**      Stand 1.1.2025:

Keine Information       Vororientierung       Zwischenergebnis       Festsetzung

**Flächenbeanspruchung**

Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
0.0	0.0	0.0	0.0

Es werden keine zusätzlichen Flächen beansprucht.

**Umweltschutzgesetzgebung**      Es sind keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung zu erwarten.

**Federführung**      Stadt Kreuzlingen

**Beteiligte Stellen**

**Weitere Dokumente**      Botschaft Volksabstimmung "Kult-X", 22. September 2024  
 Auszug aus privatem Varianzverfahren Gewerbe- und Wohnüberbauung



S - Siedlung		
S-5.1.2	ESP CAMPUS Hoch- und Mittelschule, Fokus Bildung	Priorität: A
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Situation Entwicklungsschwerpunkt CAMPUS</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Ausschnitt Teilrichtplan Siedlung</p> </div> </div>		
<b>Beschreibung</b>	<p>Der bedeutende Bildungsstandort im schweizerischen Teil der Agglomeration wird gestärkt und die Entwicklungsabsichten unterstützt. Der ESP umfasst die Pädagogische Hochschule Thurgau (PHTG), die Kantonsschule Kreuzlingen, die Sportanlage Burgerfeld, das Schulzentrum Schreiber und das Sport- und Kulturzentrum Dreispitz. Insbesondere die Hochschule und die Kantonsschule haben eine überregionale Bedeutung und sind an diesem zentralen, durch den ÖV und FVV sehr gut erschlossenen Standort, zu stärken.</p> <p>Sowohl die Pädagogische Hochschule Thurgau als auch die Schule Kreuzlingen haben kurz- bis langfristig einen Erweiterungsbedarf an Schulräumen. Um der Umgebungsschutzzone der historischen Klosteranlage Rechnung zu tragen, sind für grössere Ersatz- oder Neubauten im CAMPUS-Areal ein qualitatives Varianzverfahren vorzusehen. Dabei ist der Fokus sowohl auf die Eingliederung der Bauten in die Umgebung als auch auf einen attraktiven multifunktionalen Freiraum zu legen.</p>	
<b>Nutzen</b>	Der ESP fördert die gezielte Konzentration der bedeutenden Bildungseinrichtungen im urbanen Raum, sodass Synergien der verschiedenen Bildungseinrichtungen optimal genutzt werden können.	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> <li>• TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren</li> <li>• Innenentwicklung im Urbanen Raum</li> <li>• Ortskerne stärken</li> <li>• Verkehrsintensive Nutzungen an integrierten Standorten</li> </ul>	
Bezug zu anderen Massnahmen		
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input type="checkbox"/> C (nach 2035)	
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	<p>Um der steigenden Schüler- bzw. Studentenzahl und den damit verbundenen Schulraumbedarf im Zentrum von Kreuzlingen gerecht zu werden, waren in der Vergangenheit zeitweise Provisorien notwendig. Zudem musste die PHTG wegen Platzmangels den Studiengang "Frühe Kindheit" ins Einkaufszentrum ceha! auslagern (Mietlösung).</p> <p>Neue Massnahme</p>	



**S - Siedlung****S-5.1.3****ESP Seezälg, Fokus Freizeit und Tourismus****Priorität: A**

Verortung / Lage Stadt Kreuzlingen

Kategorie ARE: Siedlung

Code ARE:



Ausschnitt Gebiet Seezälg



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung



Richtprojekt Gestaltungsplan II Reka-Ferendorf im Süd-Osten und der Bau einer Tennishalle im Süd-Westen, Parklandschaft

**Beschreibung**

Das Gebiet Seezälg ist ein wichtiges Gebiet für öffentliche Nutzungen im Bereich Freizeit / Erholung / Sport / Tourismus und soll nachhaltig weiterentwickelt werden. Der motorisierte Verkehr soll mehrheitlich im Westen des Gebiets abgewickelt bzw. organisiert werden, sodass möglichst grosse Grünflächen sowie eine abwechslungsreiche und ökologische Parklandschaft nebst den Sport- und Grünanlagen qualitativ entstehen können. Im Bereich Tourismus sind neben dem Erhalt des Campingplatzes kurz- bis mittelfristig auch Anlagen im Bereich des sanften Tourismus (z.B. Reka Ferendorf) zu realisieren. Langfristig ist die Verlagerung der Fussballplätze Klein Venedig im Westen von Kreuzlingen ins Seezälg-Gebiet zu prüfen.

Der Uferbereich wird grossräumig freigehalten und ist für die Öffentlichkeit zugänglich. Der Baubereich für Hochbauten wird bewusst beschränkt, sodass der Freiraum einer breiten Bevölkerung zur Nutzung zur Verfügung steht. Das Fuss- und Wanderwegnetz ist weitverzweigt über das ganze Areal.

Die heute landwirtschaftlich genutzten Flächen, insbesondere im Bereich der langfristig zu erstellenden neuen Fussballplätze, werden zwischenzeitlich ökologisch aufgewertet.

**Nutzen**

Die Stadt Kreuzlingen verzeichnete seit dem Jahr 2000 eine stetige steigende Bevölkerungszahl. Nebst der Innenentwicklung sind den Naherholungsgebieten und Freizeitanlagen ein besonderes Augenmerk zu schenken und weiterzuentwickeln. Gut mit dem Fuss- und Veloverkehr erreichbare Freizeitanlagen werden von Vereinen, Veranstaltern und der Bevölkerung rege genutzt.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
  - KB 2: Ufer- und Seelandschaften differenziert weiterentwickeln
  - KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS S-1: Innenentwicklung abstimmen
  - TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern
  - TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
  - TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Innenentwicklung im Urbanen Raum
  - Verkehrsintensive Nutzungen an integrierten Standorten
  - Innerörtliche Freiräume aufwerten

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**                       A (2028-2032)                       B (2032-2036)                       C (nach 2035)

Die Planung ist schon weit fortgeschritten. Die Inbetriebnahme erfolgt 2027/28.

**Entwicklung seit der vorherigen Generation**      Um die Erhaltung des Schwimmbads Hörnli (Freibad) langfristig zu sichern, übernahm die Stadt Kreuzlingen per 1.1.2024 das Bad von der Genossenschaft Schwimmbad Hörnli (ehemaliger Baurechtsnehmer). → Bezug Massnahmen-Nr. S-0.6 AP2  
Erlass des Gestaltungsplans Seezälg II (Sondernutzungsplan).

**ÖV-Güteklasse**                      Der Entwicklungsschwerpunkt befindet sich aktuell in den ÖV-Güteklassen C und D. Insbesondere während den Sommermonaten zieht das Schwimmbad Hörnli zahlreiche Besucherinnen und Besucher ins Gebiet Seezälg an. Um ein gutes Kosten-Nutzen Verhältnis bei der Verbesserung des ÖV Angebots zu erreichen, ist zukünftig eine intensivere Nutzung des Gebiets auch während der übrigen Jahreszeit anzustreben.

**Nutzungsart**                      Touristik, Freizeit, Erholung

**Anzahl Einwohner und Beschäftigte**      EW aktuell                      AP aktuell                      EW Potenzial                      AP Potenzial

70 Ferienwohnungen, 2 Fussballfelder, 1 Tennishalle

**Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft**      Der Entwicklungsschwerpunkt liegt nahe des Bahnhofs Kurzrickenbach-Seepark und ist damit gut mit der Bahn zu erreichen. Zudem ist das Gebiet Seezälg bzw. das Schwimmbad Hörnli mit der Stadtbuslinie 902 erreichbar. Bei der Erschliessung des Gebiets Seezälg wurde unter anderem auf die Führung des internationalen Bodensee-radwegs geachtet, sodass keine Konfliktsituationen entstehen.

**Umsetzungsschritte**      Abgeschlossen Planungsschritte:

- 2014: Machbarkeitsstudie Reka Feriendorf
- 2018/19: Entwicklung Richtprojekt Freizeitanlagen und Parklandschaft inkl. ökologische Aufwertung
- 2020: Auflage Erschliessung Seezälg
- 2022: Erlass Gestaltungsplan (Rechtsverfahren noch hängig; Juli 2024)
- 2024: Teilrevision Zonenplan (Erhöhung Gebäudelänge und Änderung der Empfindlichkeitsstufe gemäss LSV sowie Gestaltungsplanpflicht)

Vorgesehene Planungsschritte (abhängig von laufendem Rechtsmittelverfahren):

- 2025-27: Realisierung Erschliessung Seezälg und Reka-Feriendorf inkl. Freiraumgestaltung im östlichen Teilgebiet
- 2026/2027: Erweiterung Tennisaussenplätze
- 2028: Inbetriebnahme Reka-Feriendorf
- 2028-2031: Realisierung und Inbetriebnahme Tennishalle

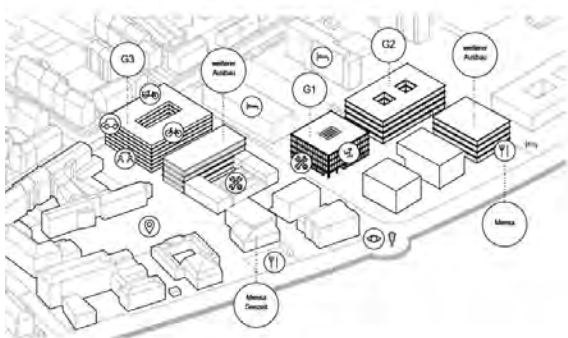
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Gemäss kantonalem Richtplan handelt es sich um "Siedlungsgebiet: Intensiverholungsgebiete und Freihaltezonen".			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha) 20.0	Einzonung (ha) 0.0	Betroffene FFF (ha) 0.0	Betroffene SG nat. 0.0
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Das Gebiet ist gemäss Rahmennutzungsplan der Stadt Kreuzlingen der Campingzone sowie der Erholungs- und Freizeitzone (Baugebiet) zugewiesen. Bei der im Jahr 2023 in Kraft getretenen Revision der Rahmennutzungsplanung wurde das Gebiet östlich des Chogebachs zudem mit der Gestaltungsplanpflicht überlagert.			
<b>Federführung</b>	Schweizer Reisekasse (Reka) Genossenschaft, SEELEBEN AG, Tennishalle am See AG, Stadt Kreuzlingen			
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadt Kreuzlingen			
<b>Weitere Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freiraumkonzept Seezelg HagerPartner</li> <li>• Gestaltungsplan Seezelg II</li> </ul>			



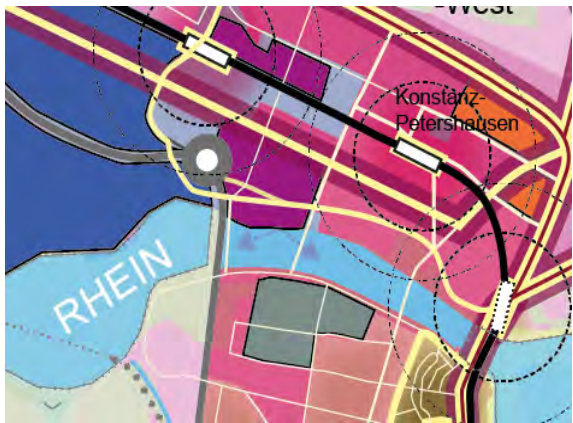
**S - Siedlung**

**S-5.1.4 ESP Paradies, Fokus Bildung** **Priorität: A**

Verortung / Lage	Stadt Konstanz
Kategorie ARE:	Siedlung
Code ARE:	4671.2.133



Nutzung  
Parkhaus G3 zur späteren Umnutzung - G2 mit räumlichem Bezug zu G1 - neue Mensa in Seenside



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

Übersicht Erweiterung HTWG (Steimle Architekten)

**Beschreibung** Zur Stärkung der HTWG als wichtiger Bildungsstandort in der Agglomeration wurde 2021 ein Realisierungswettbewerb mit städtebaulichem Ideenteil durchgeführt. In diesem sollte für die Erweiterung des Campus unter Berücksichtigung der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen eine sinnvolle Struktur entwickelt werden, die die Campusteile Ost und West verbindet und Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität schafft. Im ersten Bauabschnitt (Gebäude G1, Realisierungsteil) sollen neben den Institutsnutzungen für die Fakultäten Maschinenbau, Elektronik und Informationstechnik auch eine neue Heizzentrale und das Rechenzentrum für die gesamte Campusversorgung untergebracht werden.

**Nutzen** Mit der Weiterentwicklung der HTWG wird ein wichtiger Bildungsstandort der Kernstadt der Agglomeration Kreuzlingen Konstanz gestärkt.

- Zweckmässigkeit**
- Bezug zu Zukunftsbild
  - Bezug zu Teilstrategien
  - Bezug zu Handlungsbedarf
  - KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
  - TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern
  - TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
  - TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren
  - Innenentwicklung im Urbanen Raum
  - Ortskerne stärken
  - Verkehrsintensive Nutzungen an integrierten Standorten

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**  A (2028-2032)  B (2032-2036)  C (nach 2035)  
Die Inbetriebnahme ist für das 2028 vorgesehen.

**Entwicklung seit der vorherigen Generation** Durchführung Realisierungswettbewerb und Erstellung des Masterplans. Entwurfsplanung Gebäude G1, Erarbeitung Mobilitätskonzept.

**ÖV-Güteklasse** Die HTWG liegt zentral in den ÖV-Güteklassen A und B und weist damit eine gute bis sehr gute Erschliessung durch den ÖV auf.

**Nutzungsart** Instituts- und Laborgebäude, Freianlagen, Mobilitätsbauten

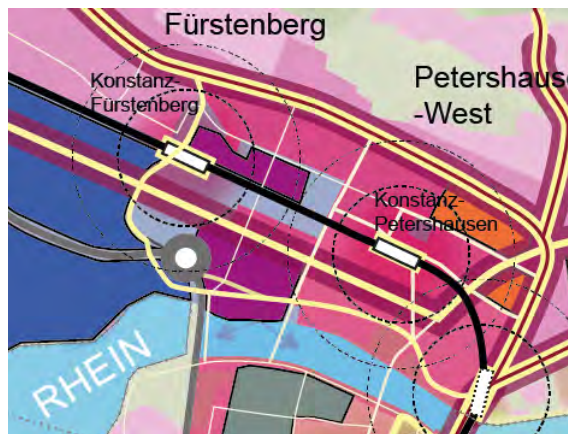
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell ca. 770 (2022/23)	AP aktuell ca. 4'500 Studierende (WS 2022/23)	EW Potenzial	AP Potenzial
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Für die nachhaltige Erschliessung des Bildungsstandortes wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet.			
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Vorgesehene Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschluss im Konstanzer Gemeinderat für weitere Planungen der Freianlagen auf städtischen Flächen (Campus umfasst die Paul-und-Gretel-Dietrich Strasse)</li> <li>• 2024: Genehmigungsplanung Gebäude und gesamte Freianlagen</li> </ul> <p>Vorbehältlich des Auftrags zur Weiterplanung durch das Finanzministerium sind die Termine für den Ersatzneubau G1 folgendermassen anvisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sommer 2025: Baubeginn</li> <li>• Sommer 2028: Baufertigstellung (inklusive Freianlagen)</li> </ul>			
<b>Richtplanrelevanz</b>	<p>Stand 1.1.2025:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Keine Information    <input type="checkbox"/> Vororientierung    <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis    <input type="checkbox"/> Festsetzung</p>			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha) ca. 2.0	Einzonung (ha) 0.0	Betroffene FFF (ha) 0.0	Betroffene SG nat. 0.0
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Es werden keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung erwartet.			
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz, Amt für Stadtplanung und Umwelt, Tiefbauamt, Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Konstanz, HTWG			
<b>Beteiligte Stellen</b>				
<b>Weitere Dokumente</b>	Masterplan HTWG – Wettbewerbsbeitrag Steimle Architekten			



S - Siedlung		
S-5.1.5	ESP Europaquartier, Fokus Mischnutzung	Priorität: A
Verortung / Lage	Stadt Konstanz	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:	4671.2.134	



Visualisierung neues Stadtentree (Quelle: Schaudt Architekten)



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Beschreibung** Grösseres kurz- bis mittelfristiges Umnutzungs- und Erweiterungspotenzial für Dienstleistungsgewerbe, Handel und Wohnen. Wiedernutzung der Industriebrache Great Lakes und ehemaliges Brückenkopfgelände Schänzle Nord. Great Lakes für Dienstleistung und Gewerbenutzung (Umsetzung grösstenteils abgeschlossen mit Hotel, Büronutzung im Bereich Great Lakes Süd (südlich Reichenaustrasse) und Einzelhandel, Büro, Wohnen im Bereich Great Lakes Nord (nördlich Reichenaustrasse). Europaquartier (ehemals Brückenkopf Nord) ist urbanes Stadtquartier mit Mischnutzung aus technologie- und wissensbasiertem Gewerbe/Dienstleistungen, Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Freizeit/Kultur und sozialer Infrastruktur, Mobilpunkt mit Fernbusbahnhof, Reisebusstellplätzen, öffentlichem Parkhaus mit Angeboten zum Umstieg auf Verkehrsmittel den ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs (Bikesharing, Stadtbus, Wasserbus).

**Nutzen** Mit der Entwicklung des ESP wird die Innenentwicklung im Urbanen Raum vorangetrieben.

- Zweckmässigkeit**
- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> <li>• TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung im Urbanen Raum</li> <li>• Ortskerne stärken</li> <li>• Verkehrsintensive Nutzungen an integrierten Standorten</li> <li>• Innerörtliche Freiräume aufwerten</li> </ul>   |

Bezug zu anderen Massnahmen

<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032)	<input checked="" type="checkbox"/> B (2032-2036)	<input type="checkbox"/> C (nach 2035)	
	Projekt teilweise bereits in Umsetzung. Vergabe der einzelnen Bauabschnitte im Europaquartier nicht genau definierbar, aufgrund der Grösse der Gesamtbaumasse Inbetriebnahme der letzten Bauabschnitte nach 2032 möglich.			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung Great Lakes Nord abgeschlossen.</li> <li>Entwicklung Great Lakes Süd grösstenteils abgeschlossen (Restfläche Vorhaltefläche für mögliches Konzerthaus).</li> <li>Mobilpunkt Europaquartier: Fernbusbahnhof und Reisebusstellplätze Anfang 2024 eröffnet, öffentliches Parkhaus inkl. Veloabstellanlage im Bau (Fertigstellung 2025)</li> <li>Panoramagebäude als Freizeit/Kulturangebot westlich der Europabrücke im Bau (Fertigstellung Ende 2025 geplant).</li> </ul>			
<b>ÖV-Güteklasse</b>	Das Gebiet liegt in der ÖV-Güteklasse B und ist damit gut durch den ÖV erschlossen.			
<b>Nutzungsart</b>	160 - 200 Wohneinheiten, ca. 60' bis 70'000 m <sup>2</sup> BGF Gewerbeflächen. Davon bis zu 10'000 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche, ca. 5'800 m <sup>2</sup> Ärztezentrum, ca. 4'200 m <sup>2</sup> Hotel und Kita-Flächen für technologie- und wissensbasiertes Gewerbe (mind. 30'000 m <sup>2</sup> ).			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial
	0	0	ca. 300 - 500	ca. 800 – 1'200
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Standort als Mobilpunkt wichtiger Bestandteil des gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes. Bündelung des einreisenden MIV und Reise-/ Fernbusverkehrs, Umstieg auf Verkehrsmittel des FVV und ÖV. Ziel: Entlastung der Innenstadt vom MV.</li> <li>Innenentwicklung mit hoher Dichte und Mischnutzung. Ziel: Vermeidung der Verkehrsbelastung durch grossen Pendlerverkehr.</li> </ul>			
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Great Lakes (weitestgehend umgesetzt)</p> <p>Europaquartier</p> <p>Abgeschlossene Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2017/18: Investorenauswahlverfahren mit städtebaulichem Wettbewerb</li> <li>2023/24: Planung, Bau und Einweihung Fernbusbahnhof</li> <li>2023/24: Planung Parkhaus</li> </ul> <p>weitere Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2025: Fertigstellung Parkhaus</li> <li>2025: Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan</li> <li>2025/26: Fertigstellung Ärztezentrum / Hotel</li> <li>2025 ff.: Vergabe weiterer Bauabschnitte</li> </ul>			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025:			
	<input checked="" type="checkbox"/> Keine Information	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
	Mit der Umstrukturierung wird ein bestehendes Siedlungsgebiet reaktiviert.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Es werden keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung erwartet.			
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz, Stadtwerke (KMG)			
<b>Beteiligte Stellen</b>				
<b>Weitere Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorabzug Verkehrsuntersuchung "2020-07-29 Brückenquartier Vorabzug Verkehrsuntersuchung"</li> <li>Lageplan "Brückenquartier städtebaulicher Entwurf"</li> </ul>			

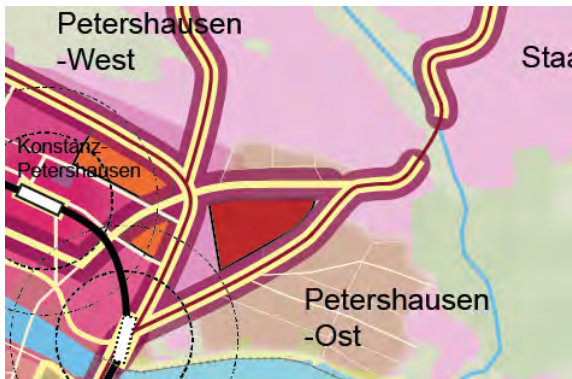
**S - Siedlung**

**S-5.1.6**                      **ESP Klinikum Konstanz, Fokus Gesundheit**                      **Priorität: A**

Verortung / Lage                      Stadt Konstanz

Kategorie ARE:                      Siedlung

Code ARE:                      4671.2.135



Situation

Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Beschreibung**                      Die Klinik ist im stetigen Wandel und baut ihr Angebot zukunftsgerichtet aus. Für die weitere Entwicklung wurde ein Rahmenplan erstellt. Ziel ist die Nutzungsintensivierung von Wohnen und die Qualifizierung der Grünflächen. Umbau/Modernisierung der Kinderklinik ist erfolgt, ebenso Neubau eines Ärztehauses ist realisiert. Ein neuer Standort für eine Rettungswache bzw. eine zentrale Leitstelle auf dem Areal wird immer wieder gefordert. Ein möglicher Standort wurde im Rahmenplan ermittelt.

**Nutzen**                      Die Klinik ist eine zentrale Einrichtung für das Gesundheitswesen und ein wichtiger Arbeitsplatzstandort. Die Massnahme dient der Stärkung der Kernstadt und stellt die Versorgung der Region sicher.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild                      KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS S-1: Innenentwicklung abstimmen
  - TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern
  - TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Innenentwicklung im Urbanen Raum
  - Innenentwicklung an strukturierenden Stadtachsen
  - Arbeitsgebiete sichern und entwickeln
  - Ortskerne stärken
  - Verkehrsintensive Nutzungen an integrierten Standorten

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**                       A (2028-2032)                       B (2032-2036)                       C (nach 2035)  
 Die Klinik ist im stetigen Wandel.

**Entwicklung seit der vorherigen Generation**                      Ersatzstandort Vincentius ist umgesetzt, Neubau Ärztehaus, Umbau Schwesternwohnheim, Neubau 40 WE, Neubau Anschlussunterbringung mit 76 Plätzen, Umbau Kinderklinik

**ÖV-Güteklasse**                      Die Klinik ist gut durch den ÖV erschlossen.

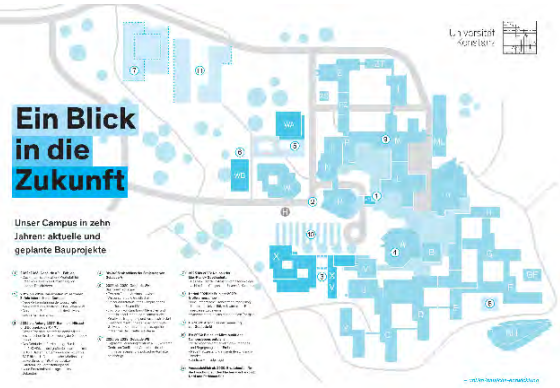
**Nutzungsart**                      33'000 m<sup>2</sup> BGF Entwicklungsfläche Klinikum und Gesundheit sowie weiteres Potenzial durch Umnutzung, Sonderbaufläche für Krankenanstalten, Ärztehaus, Wohnen und Anschlussunterbringung  
 78 WE Mitarbeiterwohnen, 76 Plätze Anschlussunterbringung

<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell 1'370	AP aktuell 2'080	EW Potenzial 1'600	AP Potenzial
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Die Klinik wird durch eine starke Bus-Achse erschlossen. Die geplante S-Bahnhaltestelle Sternenplatz wird die Erschliessung durch den ÖV langfristig noch verbessern.			
<b>Umsetzungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2026: Weitere Wohnbebauung (38WE)</li> <li>• weitere Klinikerweiterungen noch offen</li> </ul>			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha) 12.9 ha	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
	Die Entwicklung findet auf dem bestehenden Klinikareal statt.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Es werden keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung erwartet.			
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz			
<b>Beteiligte Stellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesundheitsverbund Landkreis Konstanz</li> <li>• Spitalstiftung</li> </ul>			
<b>Weitere Dokumente</b>	Klinikum Konstanz Rahmenplan (Textteil inklusive Anlagen)			

**S - Siedlung**

**S-5.1.7**      **ESP Universität Konstanz, Fokus Bildung**      **Priorität: A**

Verortung / Lage	Stadt Konstanz
Kategorie ARE:	Siedlung
Code ARE:	4671.2.141



Unser Campus in zehn Jahren | Bauliche Entwicklung | Themen-Schwerpunkte | Aktuelles und Medien | Universität | Universität Konstanz (uni-konstanz.de)

Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Beschreibung** Die Universität wird sich mittel- bis langfristig stetig entwickeln und ihr Angebot ausbauen, ohne eine Erhöhung der Studierendenzahl. Die Universität leidet unter einer akuten Raumnot, die bauliche Entwicklung soll dem entgegenwirken und den Forschungs- und Wissenschaftsstandort stärken und weiterentwickeln.

**Nutzen** Die Universität Konstanz hat eine überregionale Bedeutung und ist Identitätsträgerin der Stadt Konstanz. Mit der Entwicklung der Universität wird die Kernstadt der Agglomeration und der wichtigste Bildungsstandort der Region gestärkt.

- Zweckmäßigkeit**
- Bezug zu Zukunftsbild
    - KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
    - KB 4: Internationales Zentrumsgebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken
  - Bezug zu Teilstrategien
    - TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern
    - TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren
  - Bezug zu Handlungsbedarf
    - Innenentwicklung im Urbanen Raum
    - Ortskerne stärken
    - Verkehrsintensive Nutzungen an integrierten Standorten

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**       A (2028-2032)       B (2032-2036)       C (nach 2035)  
 Hauptargument: Realisierung der baulichen Massnahmen ab 2027 bis 2030.

**Entwicklung seit der vorherigen Generation** Entwicklung seit AP2, fertiggestellte Bauvorhaben:

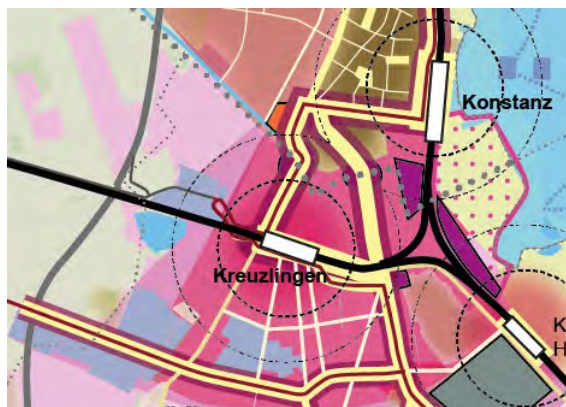
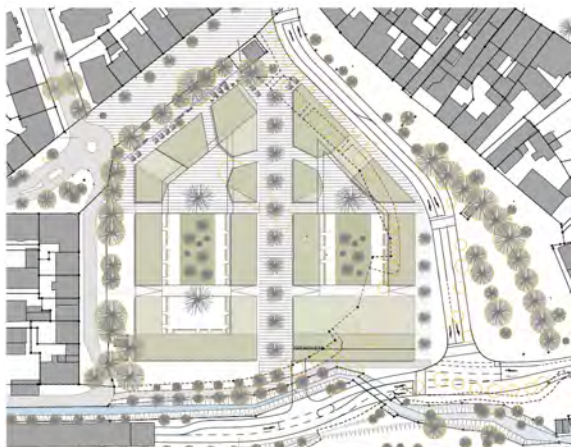
- 2021 Forschungsgebäude ZT
- 2021 Bürogebäude (temporär) GF
- 2022 Fab Lab
- 2022 Verlegung Bushaltestelle
- 2022 Baubeginn Gebäude X und neue Mitte

**ÖV-Güteklasse** Die Universität liegt mehrheitlich in der ÖV-Güteklasse A und ist damit sehr gut durch den ÖV erschlossen.

<b>Nutzungsart</b>	Hochschule mit hochschulaffinen Nutzungen wie dem geplanten Max-Planck Institut.			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial
		2'500 Beschäftigte 10'600 Studierende		Max-Planck: ca. 350 Uni: Keine Erhöhung erwartet
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	<p>Die Universität wird heute schon mit einer starken Busachse erschlossen und ist mit einer attraktiven Veloverbindung an das Stadtzentrum angebunden.</p> <p>Es gibt ein Mobilitätskonzept mit vertraglich gesicherten Massnahmen zur nachhaltigen Stärkung des Umweltverbundes durch Förderung des Rad- und Fussverkehrs sowie ÖPNVs.</p> <p>Bestehende PKW-Stellplätze werden überbaut und in ihrer Anzahl perspektivisch reduziert. Stallplatznachweis erfolgt nach dem im Mobilitätskonzept ermittelten Bedarf und nicht nach VwV Stellplätze.</p>			
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Vorgesehene Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bis 2027: Gebäude X, Grosswärmepumpen (Seewärme)</li> <li>• Bis 2028: Forschungsgebäude R3C, Neubau Max-Planck-Institut, Sanierung Gebäude M</li> <li>• Bis 2029: Forum Konstanz</li> <li>• Bis 2030: Platzgestaltung «Neue Mitte»</li> <li>• Ab 2030: Neue Forschungsgebäude Parkplatz Nord und Süd</li> </ul>			
<b>Richtplanrelevanz</b>	<p>Stand 1.1.2025:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Keine Informati- <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergeb- <input type="checkbox"/> Festsetzung on nis</p>			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
	Die Entwicklung findet überwiegend auf den Stellplätzen und somit auf bereits belasteten Flächen statt. Eingriffe in FFH geschützte Waldflächen liegen unterhalb der fachgutachterlichen Erheblichkeitsschwelle.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Der hohe Raumwiderstand durch umliegende Schutzgebiete und angrenzenden Wald wurde in der Planung und im Bebauungsplan berücksichtigt und die Stellplätze als Entwicklungsfläche ausgewählt. Zu Belangen des Natur-, Umwelt- und Artenschutz sowie Waldabstand werden ergänzende Regelungen in einem städtebaulichen Vertrag gefasst.			
<b>Federführung</b>	Vermögen und Bau Baden-Württemberg und die Universität Konstanz sowie die Max-Planck-Gesellschaft			
<b>Beteiligte Stellen</b>				
<b>Weitere Dokumente</b>	Bebauungsplan, Mobilitätskonzept, Umweltbericht, Städtebaulicher Vertrag, Masterplan			



S - Siedlung		
S-5.1.8	ESP Döbele, Fokus Wohnen	Priorität: A
Verortung / Lage	Stadt Konstanz	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:	4671.2.143	



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

Lageplan Döbele (Quelle: Stadt Konstanz)

**Beschreibung** Mit der Gesamtentwicklung kann das "Döbele-Areal" als eine der letzten grösseren und zusammenhängenden Flächen im innerstädtischen Bereich von Konstanz aufgewertet und damit ein sozial sowie funktional durchmischtes Stadtquartier mit einem hohen Anteil an gefördertem Wohnungsbau geschaffen werden.

Der Döbele Platz wird heute überwiegend als Parkplatz für PKW und Wohnmobile genutzt. Die Planung erweitert das Stadtquartier Paradies und ersetzt die heute fast durchgängig versiegelte Asphaltfläche durch vielfältig nutzbare, versickerungsfähige und nutzungsüberlagerte Freiräume. Zufahrten und Zuwegungen können aufgrund der Konzentration der Parkierung am Rand des Quartiers und der dort geplanten Verknüpfung mit alternativen Mobilitätsangeboten auf ein Minimum reduziert werden.

Die Bebauung soll Rahmenbedingungen zur Entwicklung nachhaltiger sozialer und baulicher Strukturen im Quartier schaffen und etablieren, die menschliche Interaktion, das Wohlbefinden und die Gesundheit der BewohnerInnen und NutzerInnen fördern.

Der Beschluss des Konstanzer Gemeinderats mind. 50 % der Wohnfläche im öffentlich geförderten Wohnungsbau zu erstellen und die weiteren Flächen in Konzeptvergabe zu vergeben, schafft die Voraussetzung, dass am Döbele ein Quartier von sozioökonomischer Vielfalt entsteht.

Der zentral zwischen den beiden Bebauungen liegende Boulevard für Fuss- und Radverkehr hat das Potential ein Freiraum zu werden, der Treffpunkt und Austausch nicht nur für Bewohner des neuen Quartiers, sondern auch für die angrenzenden, bestehenden Quartiere fördert.

**Nutzen** Die Innentwicklung wird fokussiert im urbanen Raum an zentraler Lage gefördert.

Zweckmässigkeit	
• Bezug zu Zukunftsbild	• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
• Bezug zu Teilstrategien	• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen • TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern
• Bezug zu Handlungsbedarf	• Innenentwicklung im Urbanen Raum • Ortskerne stärken • Innerörtliche Freiräume aufwerten



Bezug zu anderen Massnahmen				
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032)	<input type="checkbox"/> B (2032-2036)	<input type="checkbox"/> C (nach 2035)	
Hauptargument: Die Inbetriebnahme erfolgt im A-Horizont.				
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Seit dem letzten Agglomerationsprogramm wurden folgende Planungsschritte vollzogen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung des Entwurfs auf örtliche Gegebenheiten</li> <li>• Erarbeitung des Konzepts zum Hochwasserschutz</li> <li>• Weiterbearbeitung des Bebauungsplans, Durchführung der frühzeitigen Beteiligung im Bebauungsplanverfahren</li> <li>• Durchführung Vergabeverfahren zur Planung des Mobilitätshauses</li> </ul>			
<b>ÖV-Güteklasse</b>	Das Areal befindet sich in der ÖV-Güteklasse A/B und ist damit gut bis sehr gut erschlossen.			
<b>Nutzungsart</b>	Überwiegend Wohnnutzung als Beitrag zur Deckung des dringend benötigten Wohnraumbedarfs in Konstanz. Ausserdem in Teilen gewerblich genutzte Erdgeschosse sowie ein Mobilitätshaus, das zum einen Stellplätze bündelt, die Konstanzer Altstadt für Besucher erreichbar macht und durch das Angebot an alternativen Mobilitätsarten den Umstieg und den Verzicht auf den eigenen PKW erleichtert.			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell 0	AP aktuell 0	EW Potenzial 625	AP Potenzial 20
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Durch eine Brücke über den Grenzbach sollen die Netze des Fuss- und Veloverkehrs beider Länder und insbesondere der Bodenseeradweg besser miteinander verbunden werden. Ausserdem sollen dadurch die unterschiedlichen Verkehrsarten am Emmishofer Zoll entflochten werden.			
<b>Umsetzungsschritte</b>	Vorgesehene Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2025 Bebauungsplan Satzungsbeschluss (Stadt Konstanz)</li> <li>• Vergabekonzept Grundstücke</li> <li>• Umbau Grenzbachstrasse und Zur Laube</li> <li>• Anpassung Hochwasserschutz</li> <li>• 2026/27 BaHau Mobilitätshaus (Stadtwerke Konstanz)</li> <li>• ab 2027 Bau Wohnbebauung (Grundeigentümer, ggfs. u.a. Städtische Wohnbaugesellschaft für mehrheitlich geförderten Wohnungsbau)</li> </ul>			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Informati- on <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergeb- nis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha) 3.6 ha	Einzonung (ha) 0	Betroffene FFF (ha) 0	Betroffene SG nat. 0
Es werden keine neuen Flächen beansprucht.				
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Es werden keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung erwartet.			
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz, Amt für Stadtplanung und Umwelt			
<b>Beteiligte Stellen</b>				
<b>Weitere Dokumente</b>	Handlungsprogramm Wohnen			

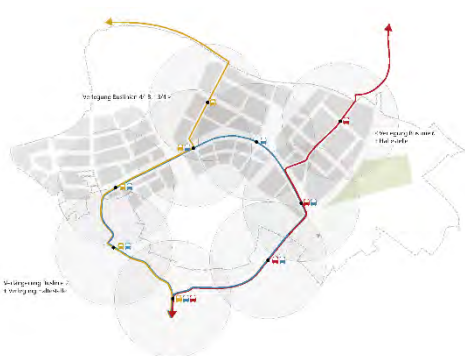
S - Siedlung		
S-5.1.9	ESP Hafner, Fokus Wohnen und Arbeit	Priorität: A
Verortung / Lage	Stadt Konstanz	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:	4671.3.068	



Rahmenplan Heimat Hafner (Quelle: Stadt Konstanz)



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung



Haltestelle und Routen Stadtbusse



Konzept Freiraumplanung

<b>Beschreibung</b>	<p>Umsetzung eines zentralen Bausteins des Handlungsprogramms Wohnen der Stadt Konstanz. Das Konzept schafft auf ca. 60 ha Siedlungsfläche rund 3'300 Wohneinheiten und bietet auf 15 ha Entwicklungsmöglichkeiten für Gewerbebetriebe. Das für das Konzept zentrale grüne Band mit im Schnitt ca. 50 m Breite bietet Raum für eine Vielzahl freiräumlicher und sozialer Aktivitäten, sieben Mobilitätsstationen und eine Vielzahl von Bushaltestellen und Radwegeverbindungen erleichtern den Verzicht aufs eigene Auto. Schul- und Betreuungsangebote (eine weiterführende Schule, eine Grundschule, eine Waldorfschule und fünf Kindertagesstätten) komplettieren mit weiteren sozialen Infrastrukturen (Quartierszentrum, Jugendzentrum, Stadtteilbibliothek) das breite und hochqualitative Angebot des gesamten Quartiers.</p> <p>Abstimmung erfolgte bereits in frühen Planungsphasen mit qualitätssichernden Verfahren (Städtebaulicher Wettbewerb, Rahmenplan). Der ÖV, Fuss- und Veloverkehr wird privilegiert. An sieben Mobilitätsstationen bestehen verschiedene Mobilitätsangebote. Die Parkplätze für den MIV werden in ihrer Anzahl beschränkt. Es entstehen ca. 13 ha öffentliche Wiesen- und Parkflächen. Auf den Erhalt und die Einbindung der Biotope und Landschaftselementen wird besonderen Wert gelegt. Das Gebiet Hafner soll von der Energieversorgung bis zur Freiraumplanung zum Klimaquartier werden.</p>
<b>Nutzen</b>	<p>Im Rahmen einer integralen Planung mit einer kohärenten Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr wird ein neuer Stadtteil entwickelt und damit dringend benötigter Wohnraum an durch den ÖV gut erschlossener Lage geschaffen.</p>

**Zweckmässigkeit**

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| • Bezug zu Zukunftsbild    | • KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft   |
| • Bezug zu Teilstrategien  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS S-7: Strategische Reserven für eine koordinierte Aussenentwicklung sichern</li> <li>• TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren</li> <li>• TS L-4: Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren</li> </ul> |
| • Bezug zu Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reservegebiete sichern</li> <li>• Innerörtliche Freiräume aufwerten</li> <li>• Ökologische Vernetzung verbessern</li> </ul>  |

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**

- A (2028-2032)       B (2032-2036)       C (nach 2035)

Hauptargument: Die Realisierung erfolgt zwischen ca. 2017 und 2038.

**Entwicklung seit der vorherigen Generation**

Die Entwicklung des Gebiets Hafner war Bestandteil des AP2 und AP3. Seit dann wurde die Entwicklung des Areals vorangetrieben und kann nun konkreter als Entwicklungsschwerpunkt festgelegt werden.

**ÖV-Güteklasse**

Heute verfügt das Gebiet Hafner über eine ÖV Güteklasse C, da noch nicht bebaut.

In dem Geltungsbereich des ersten Bauabschnitts verkehren zwei Buslinien:

- Linie H, Takt: 10 Minuten
- Linie E, Takt: 30 Minuten (HVZ: 15 Minuten)
- Sobald einer der zwei weiteren Bauabschnitte (2. Bauabschnitt, 3. Bauabschnitt) entwickelt werden, verkehren noch mehr Buslinien. Nach Abschluss des 2. Bauabschnitts fahren im Hafner vier Buslinien, hierbei liegt die Taktung zwischen 10 und 30 Minuten (siehe ÖPNV-Konzept Hafner).

**Nutzungsart**

1. Bauabschnitt: Dienstleistung, Einzelhandel 6'800 m<sup>2</sup>; Büro, Forschung, Entwicklung 26'500 m<sup>2</sup>, Gewerbe 27'800 m<sup>2</sup>, Mobility Hub 34'600 m<sup>2</sup>, Fahrradstellplätze im EG 4'700 m<sup>2</sup>, Schule 4'400 m<sup>2</sup>, Sport/Schule 1'100 m<sup>2</sup>, Kita 3'000 m<sup>2</sup>, Pflegeeinrichtung 9'500 m<sup>2</sup>, Soziale Zwecke 700 m<sup>2</sup> ⇒ rund 1'000 WE

Gesamtareal Hafner auf einen Blick:

- über 3 000 neue Wohneinheiten
- über 15 ha Gewerbeflächen
- fünf Kindertagesstätten
- eine Grundschule
- eine weiterführende Schule
- mehrere Sportstätten

**Anzahl Einwohner und Beschäftigte**

EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial
		1. BA: ca. 2'900	ca. 2'200
		EW-Potenzial Hafner gesamt ca. 7'000	

**Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft**

Die Erschliessung der einzelnen Bauabschnitte folgt den nachstehenden Grundsätzen:

- Verteilung der Kfz-Verkehrs am ersten Knotenpunkt von der Landesstrasse aus, i.d.R. Trennung der Gewerbestrasse und der Ringstrasse für die Wohnnutzung
- Gewerbestrasse mit Tempo 50 auf kurzem Weg von der Landesstrasse aus erreichbar
- Ringstrasse zur Erschliessung der Wohnnutzung mit Tempo 30 (z.T. Fahrradstrasse) und von den Seitenräumen getrennten Fahrbahnen
- Die Erschliessung der Mobility-Hubs erfolgt über diese Ringstrasse

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umwelttrasse für den ÖPNV und Radverkehr auf dem Grünen Band</li> <li>• Übrige Strassen als Mischverkehrsfläche und mit Schrittgeschwindigkeit dienen vorrangig der Aufenthaltsfunktion</li> <li>• Zusätzliche Geh- und Radwege ergänzen punktuell das Verkehrsnetz, bilden kürzeste Verbindungen und Wegevorteil gegenüber Kfz-Verkehr</li> <li>• Halböffentliche Wege durchziehen die einzelnen Baufelder</li> </ul>								
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Abgeschlossene Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2018: Wettbewerblicher Planungsdialog</li> <li>• 2019: Zustimmung Rahmenplan durch den Gemeinderat</li> <li>• 2022: Beschluss Masterplan zum 1. Bauabschnitt durch den Gemeinderat</li> </ul> <p>Vorgesehene Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2025: Beginn der Grundstückvergabe</li> <li>• 2026: Beginn Erschliessung des 1. Bauabschnitts</li> <li>• 2027: Beginn der Hochbaumassnahmen im 1. Bauabschnitt</li> <li>• ab 2026: 2. Bauabschnitt</li> <li>• ab 2030: 3. Bauabschnitt</li> <li>• 2038: Abschluss der Gesamtmassnahmen</li> </ul>								
<b>Richtplanrelevanz</b>	<p>Stand 1.1.2025:</p> <p> <input type="checkbox"/> Keine Information                <input type="checkbox"/> Vororientierung                <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis                <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung         </p> <p>Parallel zum Bebauungsplan "Hafner Nordwest" wird der Flächennutzungsplan 2010 gemäss § 8 Abs. 3 BauGB mit der Änderung Nr. 39, Plangebiet "Nördlich Hafner" abgeändert.</p> <p>Mit Änderung des Flächennutzungsplanes werden die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bebauungsplan "Hafner Nordwest" geschaffen und die folgenden Bebauungspläne zur Realisierung der Städtebaulichen Entwicklungsmassnahme "Nördlich Hafner" vorbereitet.</p>								
<b>Flächenbeanspruchung</b>	<table border="0"> <tr> <td>Fläche (ha)</td> <td>Einzonung (ha)</td> <td>Betroffene FFF (ha)</td> <td>Betroffene SG nat.</td> </tr> <tr> <td>ca. 60.0 ha</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>ca. 60 ha Siedlungsfläche, davon ca. 15 ha Gewerbeflächen; über 3'000 Wohneinheiten</p> <p>Grosses Angebot an Sport-/Spiel-/und Erholungsflächen im Quartier</p>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.	ca. 60.0 ha			
Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.						
ca. 60.0 ha									
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Vorbereitende Untersuchungen, Umweltbericht für Bebauungsplan 1. BA in Vorbereitung.								
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz								
<b>Beteiligte Stellen</b>	Regierungspräsidium Freiburg								
<b>Weitere Dokumente</b>	Handlungsprogramm Wohnen, Masterplan, Rahmenplan, Vorbereitende Untersuchungen, Fortschreibung Verkehrsgutachten, Fortschreibung Verkehrsgutachten Pläne und Anlagen, Mobilitätskonzept, ÖPNV Konzept BA 1, ÖPNV Konzept BA 2, ÖPNV Konzept BA 3								



**S - Siedlung****S-5.1.10****ESP Bücklepark, Fokus Mischnutzung****Priorität: A**

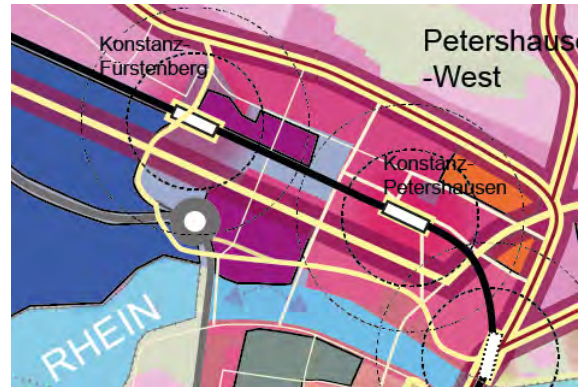
Verortung / Lage Stadt Konstanz

Kategorie ARE: Siedlung

Code ARE:



Projektübersicht (Quelle: buecklerpark.de)



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Konzept Bücklepark****Beschreibung**

Der Bücklepark im Stadtteil Petershausen-West entsteht am ehemaligen Siemens-Areal als Quartier mit urbaner, gemischter Nutzung. Der Vorarlberger Projektentwickler I+R Wohnbau hatte die rund 70'000 m<sup>2</sup> grosse Fläche 2017 erworben. Insgesamt sind rund 680 Wohnungen geplant: zum einen rund 500 Wohnungen in 16 Neubauten, von denen 30 Prozent geförderter Wohnungsbau durch die Städtische Wohnungsbaugesellschaft mbH Konstanz (WOBAG). Hinzu kommen rund 180 Studierendenapartments und eine neue Kita. Zudem wird das Areal Gewerbe- und Dienstleistungsstandort: Das Gründerzentrum "farm" und das "innolab Bodensee" haben sich in den Bestandsgebäuden schon erfolgreich etabliert.

Ein weiteres Anliegen der Stadt ist es, ausreichend Grün- und Freiflächen zu schaffen, die über das Bückle-Areal hinaus Bedeutung haben sollen: In dem Quartier entstehen daher rund 20'000 m<sup>2</sup> vielfältig nutzbare Grünflächen, die nicht nur den BewohnerInnen, sondern auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Ein gutes Mobilitätskonzept soll im künftigen Bücklepark zudem Anreiz bieten, vom eigenen Auto auf nachhaltigere Mobilitätsformen umzusteigen. Das Quartier ist gut an den ÖPNV angebunden, ausserdem sollen neue Fuss- und Radwegeverbindungen geschaffen werden, die das Areal mit seiner Umgebung vernetzen. Paketstationen in den Eingangsbereichen sollen dafür sorgen, dass Zustellfahrzeuge weniger oft durch das Viertel fahren und auch die EmpfängerInnen keine langen Wege mit dem Auto zurücklegen müssen, um zur nächsten Postfiliale zu fahren.

Das Energiekonzept sieht für den Wohnungsneubau unter anderem eine vollständige Wärmeversorgung über Wärmepumpen vor. Die Bestandsgebäude werden durch einen Energiemix aus Pellets, Wärmepumpe und gasbefeuertem Blockheizkraftwerk versorgt.

	Zudem sind Photovoltaikanlagen auf den Dächern der Neubauten und – wo möglich – auch auf den Altbauten geplant.			
<b>Nutzen</b>	Mit der Massnahme wird die Innenentwicklung fokussiert im Urbanen Raum gefördert.			
<b>Zweckmässigkeit</b>				
• Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft</li> <li>• KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofsgebiete</li> </ul>			
• Bezug zu Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-3: Bahnhofsgebiete zu Quartieren verdichten</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS S-5: Regionale Industrie- und Gewerbegebiete standortgerecht nutzen</li> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> <li>• TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume</li> </ul>			
• Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung im Urbanen Raum</li> <li>• Bahnhofsgebiete für die Innenentwicklung nutzen</li> <li>• Ortskerne stärken</li> <li>• Innerörtliche Freiräume aufwerten</li> </ul>			
Bezug zu anderen Massnahmen				
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input type="checkbox"/> C (nach 2035)			
	Hauptargument: Privates Projekt, Umsetzung mit Gemeinde vertraglich vereinbart.			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme. Durch die Aufgabe/ Verlagerung eines Gewerbebestandes 2017 ergab sich Innenentwicklungspotenzial.			
<b>ÖV-Güteklasse</b>	Das Areal liegt direkt am Bahnhof Fürstenberg und ist gut durch den ÖV erschlossen, ÖV-Güteklasse B.			
<b>Nutzungsart</b>	680 Wohneinheiten, ca. 30'000 m <sup>2</sup> BGF Gewerbe, Dienstleistung und Kultur			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial
	0	ca. 260	ca. 1'200	plus ca. 60
	Gesamthaft ca. 680 Wohneinheiten			
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Mobilitätskonzept mit folgenden Zielen vorhanden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtebaulich richtiger Nutzungsmix im Quartier und "kurze Wege"</li> <li>• Nutzung und Einbindung der vorhandenen ÖPNV Infrastruktur</li> <li>• Anbindung und Stärkung des vorhandenen Infrastrukturangebots für den nicht motorisierten Verkehr durch Öffnung des Quartiers</li> <li>• Oberirdisch ein Grossteils autofreies Quartier durch Abfangen des ruhenden Wohnverkehrs mit drei Tiefgaragenzufahrten, oberirdische Besucher-/ Kundenstellplätze nördlich Shedhalle und Work sowie Parkpalette östlich der Shedhalle</li> <li>• Neue attraktive Fuss- und Radwegeverbindungen (Durchwegung des Quartiers)</li> <li>• Weitestgehend oberirdische Fahrradabstellplätze (Wohnen) in Eingangsnähe</li> <li>• Oberirdische Fahrradabstellplätze für Handel, Gewerbe, Gastronomie, Besucher und Wohnen</li> <li>• Car- und Bike-Sharing Angebote</li> <li>• Keine neuen Infrastrukturinvestitionen in Verkehrsträger ausserhalb des Quartiers</li> </ul>			
<b>Umsetzungsschritte</b>	Abgeschlossene Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024: Planung abgeschlossen (Satzungsbeschluss VBP Frühjahr 2024)</li> <li>• 2026: Umsetzung gewerblicher Teil weitestgehend abgeschlossen (Nutzungskonzept und Betreiber Shedhalle noch offen)</li> </ul>			



	Vorgesehene Planungsschritte:			
	• 2025-2032: Umsetzung Wohnungsbau und Freiraum			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025:			
	<input checked="" type="checkbox"/> Keine Information	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
	Es werden keine neuen Flächen beansprucht.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Es werden keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung erwartet.			
<b>Federführung</b>	Privater Bauherr			
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadt Konstanz			
<b>Weitere Dokumente</b>	Mobilitätskonzept, Nutzungskonzept			

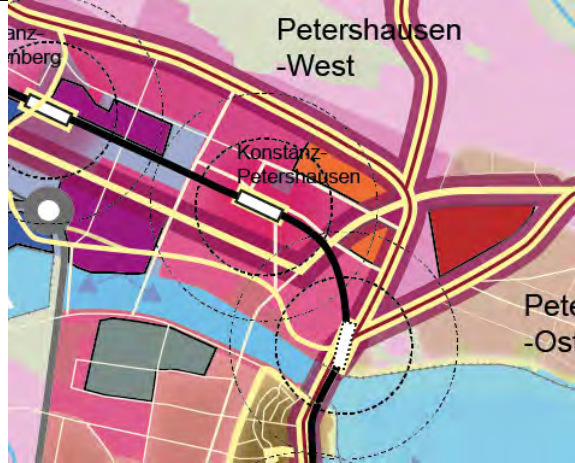
**S - Siedlung**

**S-5.1.11 ESP Telekomareal, Fokus Wohnen** **Priorität: A**

Verortung / Lage: Stadt Konstanz

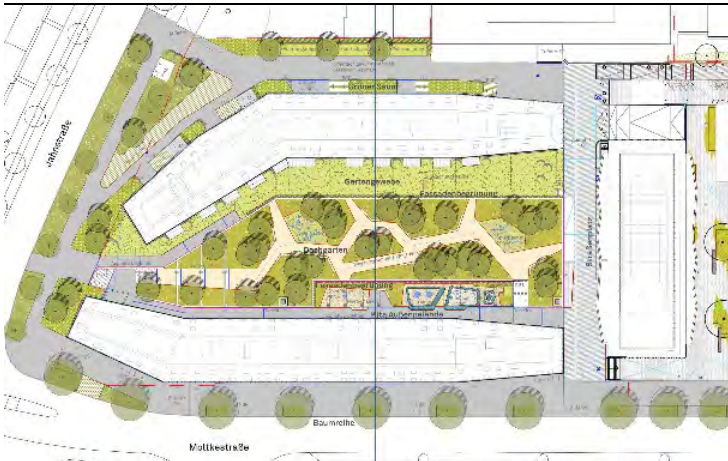
Kategorie ARE: Siedlung

Code ARE:



Ausschnitt aus dem Bebauungsplan (noch nicht rechtsverbindlich). Quelle: Stadt Konstanz

Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung



Projektübersicht (Sauerbruch Hutton Architekten und Sinai Landschaftsarchitekten)

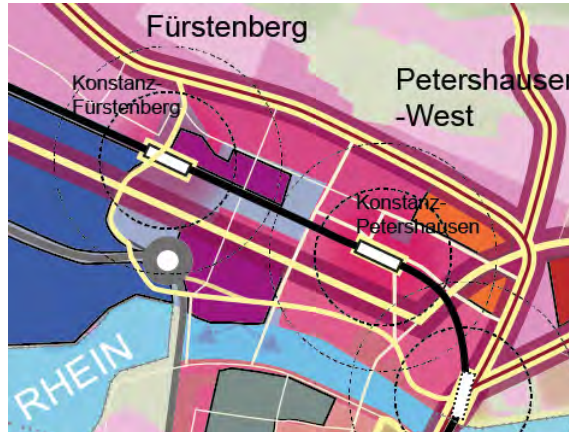
**Beschreibung** Die Entwicklung des Telekomareals ist eine der grössten Massnahmen der städtischen Innenentwicklung/Nachverdichtung zur Schaffung neuen Wohnraums mit einzelnen Gewerbeeinheiten im Bereich des Hochhauses sowie einer integrierten dreigruppigen Kita. Die Wohnbaumassnahme ist Teil des städtischen Handlungsprogramm Wohnen. Das ehemalige Fernmeldehochhaus (der Telekom-Turm) wurde 2017 von einem Immobilienentwickler samt umliegendem Areal erworben. Ein städtebaulicher Architekturwettbewerb im Frühjahr 2019 ergab einen städtebaulichen Entwurf für das Quartier, welcher weiterentwickelt wurde. Das Hochhaus wird seit 2020 umgebaut. Im angrenzenden Gebiet wird in zwei neuen Gebäuden als Bestandteil des Handlungsprogramms Wohnen neuer Wohnraum geschaffen. Ergänzend zur Wohnnutzung werden eine integrierte Kita sowie Gewerbeeinheiten realisiert.

**Nutzen** Mit der Massnahme wird die Innentwicklung konzentriert im Urbanen Raum gefördert.

- Zweckmässigkeit**
- Bezug zu Zukunftsbild
  - KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
  - KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofsgebiete

• Bezug zu Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-3: Bahnhofsgebiete zu Quartieren verdichten</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume</li> </ul>								
• Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung im Urbanen Raum</li> <li>• Bahnhofsgebiete für die Innenentwicklung nutzen</li> <li>• Ortskerne stärken</li> </ul>								
Bezug zu anderen Massnahmen									
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input type="checkbox"/> C (nach 2035)								
	Hauptargument: Privates Projekt, Umsetzung mit Stadt vertraglich vereinbart. Zeit der Umsetzung in Abhängigkeit von der Bereitstellung vom Wohnbaufördermitteln (hier: 30%-Förderanteil).								
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme								
<b>ÖV-Güteklasse</b>	Das Gebiet liegt zentral und ist gut bis sehr gut durch den ÖV erschlossen.								
<b>Nutzungsart</b>	Vorwiegend Wohnen (30 % gefördert) mit insgesamt ca. 18'000 m <sup>2</sup> Wohnfläche (230 Wohneinheiten), 620 m <sup>2</sup> Gewerbe-Nutzfläche (3 Gewerbeeinheiten), 1 Kita (3-gruppung, 540 m <sup>2</sup> Nutzfläche)								
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	<table border="0"> <tr> <td>EW aktuell</td> <td>AP aktuell</td> <td>EW Potenzial</td> <td>AP Potenzial</td> </tr> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>ca. 440</td> <td>ca. 20</td> </tr> </table> Künftig Ca. 230 Wohneinheiten	EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial	0	0	ca. 440	ca. 20
EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial						
0	0	ca. 440	ca. 20						
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Die Entwicklung findet an einer durch den ÖV und Fuss- und Veloverkehr gut bis sehr gut erschlossener Lage statt.								
<b>Umsetzungsschritte</b>	Abgeschlossene Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2019: Architekturwettbewerb</li> <li>• 2023-25: Umbau Hochhaus</li> <li>• 2023: Offenlage des Bebauungsplans erfolgt</li> </ul> Vorgesehene Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024/25: Abschluss des Bebauungsplanverfahrens (Satzungsbeschluss)</li> <li>• 2025: Realisierung Wohnungen im Hochhaus sind bezugsfertig</li> <li>• 2026: Realisierung Wohnblöcke</li> </ul>								
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung								
<b>Flächenbeanspruchung</b>	<table border="0"> <tr> <td>Fläche (ha)</td> <td>Einzonung (ha)</td> <td>Betroffene FFF (ha)</td> <td>Betroffene SG nat.</td> </tr> <tr> <td>1.5 ha</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> Es werden keine neuen Flächen beansprucht.	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.	1.5 ha			
Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.						
1.5 ha									
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Es werden keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung erwartet.								
<b>Federführung</b>	Privater Bauherr								
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadt Konstanz								
<b>Weitere Dokumente</b>									

S - Siedlung		
<b>S-5.1.12</b>	<b>ESP Wollmatinger-/Steinstrasse Petershausen West, Fokus Wohnen</b>	<b>Priorität: A</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:		



Wettbewerbsergebnis Wohnungsbau Petershausen (Steimle Architekten)

Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Beschreibung** Das zentral gelegene Gebiet am Bahnhof Petershausen soll eine städtebauliche Neuordnung erfahren. Damit soll ein weiteres Planungsgebiet des Handlungsprogramms Wohnen umgesetzt werden. Das Gebiet zeichnet sich durch eine sehr gute Nah- und Grundversorgung (Kiga, Seerhein Center, Altenpflegeheim, Rheinstrandbad, Stadtteiltreffpunkt, Spielplatz) aus.

Der erste Bauabschnitt (Haus D entlang der Steinstrasse) mit 45 Wohneinheiten wurde Ende 2024 fertiggestellt. Danach können die Bewohner der dahinterliegenden Zeilengebäude in die neu erstellten Wohnungen umziehen und die dann leergezogenen und aus statischer Sicht nicht zu erhaltenden Gebäude rückgebaut werden.

Für den Realisierungsteil wird derzeit die Baugenehmigungsplanung erarbeitet. Der Baubeginn ist für 2026 vorgesehen.

Im Anschluss daran soll dann die Entwicklung des Ergebnisses des städtebaulichen Wettbewerbs erfolgen.

**Nutzen** Mit der Massnahme wird die Innenentwicklung im Urbanen Raum gefördert.

- Zweckmässigkeit**
- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft</li> <li>• KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofsgebiete</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-3: Bahnhofsgebiete zu Quartieren verdichten</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung im Urbanen Raum</li> <li>• Bahnhofsgebiete für die Innenentwicklung nutzen</li> <li>• Ortskerne stärken</li> </ul>   |

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**  A (2028-2032)  B (2032-2036)  C (nach 2035)  
 Hauptargument: Das Projekt soll bis 2028 schrittweise umgesetzt werden.

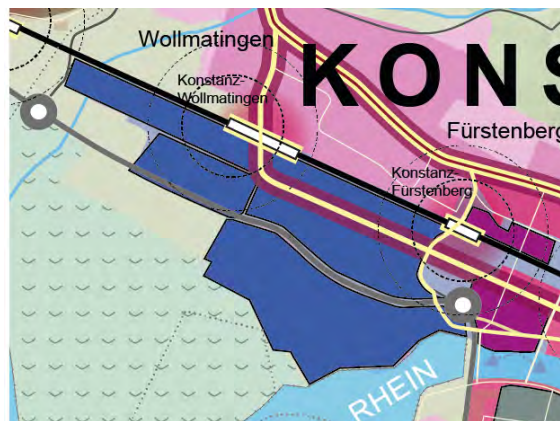




S - Siedlung		
<b>S-5.1.13</b>	<b>ESP Unterlohn und Stromeyersdorf, Fokus Arbeit</b>	<b>Priorität: A</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:		



Strukturkonzept Zonierungsplan (Stadt Konstanz, RHA Reicher Haase Assoziierte)



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Beschreibung**

**Unterlohn**

Das im Industriegebiet gelegene Gewerbegebiet Unterlohn hat sich in den vergangenen Jahrzehnten sehr heterogen entwickelt und weist erhebliche strukturelle Potenziale auf. Die Stadt sieht die Neugestaltung als grosse Chance und will auf Basis des vorliegenden Bebauungsplanes, in Verbindung mit dem Handlungsprogramm Wirtschaft 2030, neue Formen des Arbeitens in mit Gewerbe und Wohnen gemischten Modellen mit gewerblicher Prägung integrieren. Auf Basis einer Bestandsanalyse hat ein Strukturkonzept eine bauleitplanerische Neuordnung vorgeschlagen. Anhand eines Lärmgutachtens wurden die Nutzungskonflikte zwischen gewerblichen Nutzungen und schützenswerten Wohnnutzungen ermittelt und Lösungsvorschläge aufgezeigt. Ebenfalls in die Planung eingeflossen sind die Geruchimmissionen durch die angrenzende Kläranlage, aber auch durch ansässige Betriebe.

Unter Berücksichtigung des Ziels, das Gebiet Unterlohn für gewerbliche Nutzungen zu erhalten, diese zu stärken und Entwicklungsmöglichkeiten für gewerbliche Betriebe bereitzustellen, wurde ein Bebauungsplanentwurf erarbeitet und abgestimmt auf die vorhandenen Nutzungen die Gebietskategorien Gewerbegebiet und urbanes Gebiet mit gewerblichem Schwerpunkt als Festsetzung der Art der baulichen Nutzung vor.

Die Planung bietet folgende Chancen und Möglichkeiten für den Unterlohn:

- rechtliche Rahmenbedingungen und Anreize für mehr Flächeneffizienz durch Aufstocken, Erweitern und Ersetzen alter Hallen durch mehrgeschossige Gewerbebauten, im urbanen Gebiet ergänzt um 30 % – 40 % Wohnnutzung;
- Möglichkeit für Betriebe, ergänzendes Wohnen für MitarbeiterInnen anzubieten durch den zulässigen Wohnanteil in den urbanen Gebieten;
- Entwicklung von neuen Formen des Wohnens und Arbeitens im urbanen Gebiet aus dem Bestand;
- Bewältigung bestehender Immissions-Konflikte durch neue Strukturierung der Baugebiete unter Einbeziehung des Bestandes.

Auch im Sinne des Handlungsprogramms Wirtschaft werden Anreize und rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung im Bestand.

Die Freiraumplanung trägt durch die Festsetzung von Pflanzstreifen an der strassenseitigen Front aller Gebäude zur Aufwertung sowie zur Verbesserung von Kleinklima, der Aufenthaltsqualität und der ökologischen Funktionen bei. Die Festsetzungen des Bebauungsplans sehen vor, dass auf jedem Grundstück mindestens ein Baum und fortlau-



fend alle 15 m ein weiterer gepflanzt werden sollen. Eine Dachbegrünung auf allen neuen Gebäuden soll Lebensraum für Insekten und Vögel bieten und Regenwasser zurückhalten. Die Nutzung der Dachflächen soll gleichzeitig durch die Pflicht zur Anlage von Solaranlagen komplettiert werden und damit besonders effizient einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten.

### **Stromeyersdorf**

Das Gewerbegebiet Stromeyersdorf ist Ergebnis eines seit Mitte der 80er Jahre laufenden Prozesses zur Wiedernutzung einer grossen Industriebrache (ehemalige Zeltfabrik). Insgesamt zeichnet sich das Gebiet durch eine hohe architektonische Qualität (sanierte historische Fassaden und moderne Architektur) aus. Hier ist das städtebaulich hochwertigste Gewerbegebiet von Konstanz entstanden. Nutzungsstrukturell ist das Gebiet durch einen hohen Anteil an Büronutzungen und Handwerksbetrieben geprägt. Das Plangebiet wird daher als Gewerbegebiet festgesetzt.

Da sich in den vergangenen Jahren an der Line-Eid-Strasse ein Hotelschwerpunkt entwickelt hat und das Risiko besteht, dass sich eine Ausweitung von Hotelnutzungen in Richtung Süden fortsetzt, birgt dies die Gefahr der Verdrängung bestehender Gewerbebetriebe. Die Entwicklungsmöglichkeiten bestehender Gewerbebetriebe als auch die Ansiedlungsmöglichkeiten für weitere hochwertige Gewerbebetriebe würden eingeschränkt. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und Stromeyersdorf als hochwertigen Gewerbebestandort zu erhalten und weiterzuentwickeln, sollen im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung weitere Hotelnutzungen und Ferienwohnungen ausgeschlossen werden.

Der ermittelte Bedarf an Gewerbeflächen in der Stadt Konstanz kann mittel- bis langfristig nicht vollständig gedeckt werden, was eine sehr effiziente Flächenausnutzung erfordert. Aufgrund der Flächenknappheit und dem im Handlungsprogramm Wirtschaft 2030 definierten Ziel der Flächeneffizienz, wird angestrebt, das Mass der baulichen Nutzung zu erweitern, das heisst, insbesondere die Gebäudehöhe anzupassen, um eine Nachverdichtung zuzulassen. Die Höhenstaffelung als städtebauliches Gestaltungselement in Richtung Seerhein wird beibehalten.

Die Ziele der Bebauungsplanänderung sind:

- Sicherung der erreichten Qualität des städtebaulich hochwertigsten Konstanzer Gewerbebestandorts Stromeyersdorf;
- Ausschluss von Hotelnutzungen und Ferienwohnungen;
- Umsetzung Ziele aus dem Handlungsprogramm Wirtschaft 2030;
- Anpassung der Gebäudehöhen zugunsten einer Nachverdichtung.

### **Stromeyersdorf und Unterlohn**

In beiden Gebieten wird eine Weiterentwicklung als Gewerbebestandort durch Anpassung der Bebauungspläne verfolgt. Trotz Unterschiede in der Struktur und Nutzungsschwerpunkte ist eine gemeinsame Betrachtung sinnvoll. So werden bei einer Stärkung der Wohnnutzung im Unterlohn, Wegeverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr durch Stromeyersdorf in Richtung Stadtzentrum an Bedeutung gewinnen.

### **Nutzen**

Die gewachsene Struktur mit ihren Nutzungskonflikten hat im Unterlohn eine Anpassung des Bebauungsplanes erforderlich gemacht. Dadurch kann nicht nur auf bestehende Nutzungskonflikte eingegangen werden, sondern auch der Rahmen für eine zukunftsfähige Entwicklung des Gewerbebestandes geschaffen werden. Im Gebiet Stromeyersdorf gilt es den Standort für hochwertige Gewerbenutzung zu sichern und weiterzuentwickeln. In beiden Gebieten wird der Rahmen geschaffen für eine bauliche Nachverdichtung und Nutzungsintensivierung an zentraler Lage.

<b>Zweckmässigkeit</b>				
• Bezug zu Zukunftsbild	• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft			
• Bezug zu Teilstrategien	• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen • TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern • TS S-5: Regionale Industrie- und Gewerbegebiete standortgerecht nutzen • TS L-4: Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren			
• Bezug zu Handlungsbedarf	• Innenentwicklung im Urbanen Raum • Arbeitsgebiete sichern und entwickeln • Verkehrsintensive Nutzungen an integrierten Standorten			
Bezug zu anderen Massnahmen				
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032)	<input type="checkbox"/> B (2032-2036)	<input type="checkbox"/> C (nach 2035)	
Angebots-Bebauungspläne				
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme			
<b>ÖV-Güteklasse</b>	Das Gebiet liegt in den ÖV-Güteklassen B/C/D. Mit der Entwicklung des Gebietes wird auch das ÖV-Angebot weiterentwickelt.			
<b>Nutzungsart</b>	Gewerbegebiete mit Gewerbebetrieben, Büronutzungen, grossflächigen Einzelhandel sowie Wohnen.			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell ca. 800 (2023)	AP aktuell ca. 4000 (2022)	EW Potenzial	AP Potenzial
Aufgrund leicht abweichender Gebietszuschnitte sind exakte Zahlen nicht möglich.				
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Mit der Entwicklung des Gebietes wird auch das Netz des ÖVs und des Fuss- und Veloverkehrs weiterentwickelt.			
<b>Umsetzungsschritte</b>	• Schaffung planungsrechtlicher Grundlagen (Bebauungsplan) • Schrittweise Umsetzung (Daueraufgabe)			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025:			
	<input checked="" type="checkbox"/> Keine Informati- on	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergeb- nis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
Bestandsentwicklung, es werden keine neuen Flächen beansprucht.				
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Die Belange des Umweltschutzes wurden in der Bauleitplanung berücksichtigt, besonders die Belange des angrenzenden Naturschutzgebietes Wollmatinger Ried.			
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz			
<b>Beteiligte Stellen</b>				
<b>Weitere Dokumente</b>	Unterlohn: Strukturkonzept, Volumenstudie, Bebauungsplan mit zeichnerischem Teil, planungsrechtlichen Festsetzungen und örtlichen Bauvorschriften			

**S - Siedlung****S-5.1.14****ESP Moosfeld, Fokus Wohnen****Priorität: A**

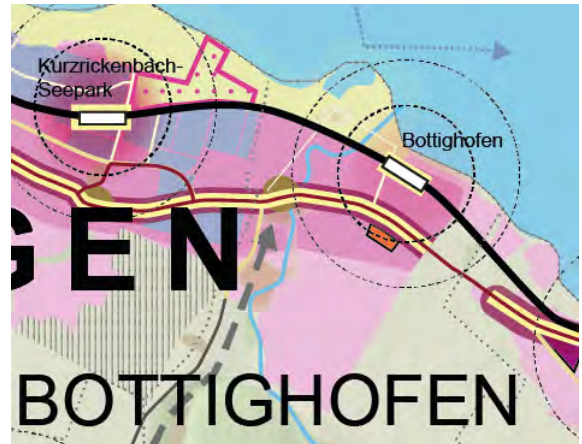
Verortung / Lage Gemeinde Bottighofen

Kategorie ARE: Siedlung

Code ARE:



Siegerprojekt Städtebaulicher Wettbewerb (Quelle: Gemeinde Bottighofen)



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung



Visualisierung neuer Quartiersplatz (Quelle: Gemeinde Bottighofen)

**Beschreibung**

Das Gebiet Moosfeld ist rund 300 m vom Bahnhof Bottighofen entfernt. An dieser optimalen Lage soll ein neues Quartier mit rund 200 Einwohner\*innen entstehen. Zur Versorgung und Belebung sind in den Erdgeschossen Gewerbenutzungen vorgesehen. Ein neuer Platz an der Moosfeldstrasse soll zum attraktiven Treffpunkt im Quartier werden.

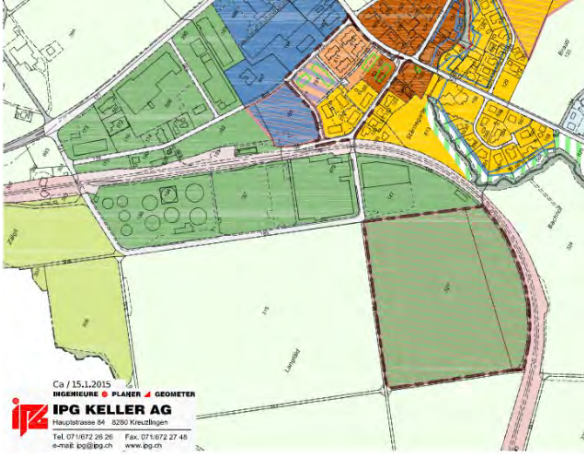

**Nutzen**

Das Areal liegt an einer starken Busachse und im Bahnhofsgelände Bottighofen.

**Zweckmässigkeit**


- Bezug zu Zukunftsbild KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS S-1: Innenentwicklung abstimmen
  - TS S-2: Strukturierende Achsen etablieren
  - TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern
  - TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten



S - Siedlung		
S-5.1.15	ESP Langfeld, Fokus Arbeit	Priorität: A
Verortung / Lage	Gemeinde Lengwil	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:		
		
Ausschnitt Zonenplan: Langfeld grüne Fläche mit schwarzen Rahmen (Quelle: Gemeinde Lengwil)	Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung	
<b>Beschreibung</b>	Das Gebiet liegt in der Nähe des Bahnhofs Lengwil und ist ein wichtiges Arbeitsplatz-Entwicklungsgebiet der Gemeinde. Es ist ein zentraler Ort, um den umliegenden Dörfern Arbeitsplätze zu bieten. Das noch unbebaute Areal soll in den nächsten Jahren für eine gewerblich, industrielle Nutzung überbaut werden. Die genauen Nutzungsabsichten sind noch zu klären. Mit dem Gestaltungsplan Langfeld wurden die Rahmenbedingungen geklärt und die wichtigsten Grundsätze für eine mögliche Überbauung festgelegt. Es besteht die Möglichkeit, das Gebiet an das Schienennetz anzuschliessen. Damit ist es für die gewerblich, industrielle Nutzung prädestiniert. Der Güterverkehr kann dabei nachhaltig über die Schiene bewältigt werden.	
<b>Nutzen</b>	Es besteht die Möglichkeit, das Gebiet für den Güterverkehr ans Schienennetz anzuschliessen. Das Langfeld bietet damit einen attraktiven Standort für ein Arbeitsgebiet und ermöglicht der Gemeinde Lengwil eine nachhaltige Entwicklungschance.	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofsgebiete</li> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-3: Bahnhofsgebiete zu Quartieren verdichten</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS S-5: Regionale Industrie- und Gewerbegebiete standortgerecht nutzen</li> <li>• Bahnhofsgebiete für die Innenentwicklung nutzen</li> <li>• Arbeitsgebiete sichern und entwickeln</li> <li>• Ortskerne stärken</li> </ul>	
Bezug zu anderen Massnahmen		
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input type="checkbox"/> C (nach 2035)	
	Hauptargument: Das Gebiet ist rechtmässig zoniert und es besteht ein rechtskräftiger Gestaltungsplan. Der Erschliessungsvertrag zwischen Gemeinde und der privaten Grundeigentümerschaft steht kurz vor dem Abschluss.	





S - Siedlung		
S-5.1.16	ESP Spital Münsterlingen, Fokus Gesundheit	Priorität: A
Verortung / Lage	Gemeinde Münsterlingen	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:	4671.2.132	
		
Handlungsfelder Testplanung (Quelle: Spital Thurgau)		Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung
<b>Beschreibung</b>	<p>Masterplanung Spitalcampus:</p> <p>Der Spitalcampus Münsterlingen ist ein wichtiger Standort des Kantonsspitals Thurgau und damit auch eine wichtige Gesundheitseinrichtung und ein wichtiger Arbeitgeber der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz. Obwohl der Spitalcampus Münsterlingen nach grossen Bauprojekten in den vergangenen 10 Jahren auf einem modernen Stand ist, wurde die Planung bis 2050 mit einer Testplanung in Angriff genommen. Bis 2030 stehen verschiedene Neu- und Umbauten bevor.</p>	
<b>Nutzen</b>	<p>Das Spital Münsterlingen ist eine der wichtigsten Gesundheitseinrichtungen in der Agglomeration. Seine stetige Weiterentwicklung trägt zur Versorgungssicherheit bei. Zudem ist das Spital Münsterlingen ein bedeutender Arbeitgeber.</p>	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofgebiete</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Teilstrategien <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-3: Bahnhofgebiete zu Quartieren verdichten</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhofgebiete für die Innenentwicklung nutzen</li> <li>• Arbeitsgebiete sichern und entwickeln</li> <li>• Verkehrsintensive Nutzungen an integrierten Standorten</li> </ul> </li> </ul>	
Bezug zu anderen Massnahmen		
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input type="checkbox"/> C (nach 2035)	
	<p>Hauptargument: Die Realisierung erfolgt schrittweise bis ins Jahr 2050. Erste Projekte (z.B. Sanierung Waldhaus) erfolgen schon bis 2032.</p>	
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine neue Verkehrs- und Parkplatzplanung ist in der Teilumsetzung.</li> <li>• Rund um den Spitalcampus wurde Tempo 30 eingeführt.</li> </ul>	
<b>ÖV-Güteklasse</b>	<p>Das Spitalareal liegt hauptsächlich in der ÖV-Güteklasse C. Mit der Passerelle aus dem AP3 erhält der Spital eine behindertengerechte Anbindung an die Bahn.</p>	
<b>Nutzungsart</b>	<p>Klinik: Kantonsspital und psychiatrische Klinik</p>	

<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell 0	AP aktuell 2'500	EW Potenzial 0	AP Potenzial + 2'500 bis 2050
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorgesehen ist die Realisierung von rund 20 Neu- und Ersatzbauten bis 2050.</li> <li>• Bis ins Jahr 2050 kann eine Verdoppelung der Arbeitsplätze erwartet werden (grobe Abschätzung).</li> </ul>			
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	<p>Das Areal liegt an den Bahnhöfen Münsterlingen-Scherzigen und Münsterlingen-Spital.</p> <p>Die Nutzung des Velos wird durch das Spital aktiv mit einem Bonussystem gefördert. Es wurden zahlreiche neue Veloabstellanlagen realisiert. Zudem steht ein Velo-Sharingangebot von Regio Kreuzlingen zur Verfügung.</p>			
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Abgeschlossene Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2022: Testplanung Spitalcampus / Masterplan Spitalcampus Nord und Süd</li> </ul> <p>Vorgesehene Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bis 2030: verschiedene Neu- und Umbauten</li> <li>• Bis 2050: Schrittweise Umsetzung des Masterplans Spitalcampus</li> </ul>			
<b>Richtplanrelevanz</b>	<p>Stand 1.1.2025:</p> <p> <input type="checkbox"/> Keine Information                    <input type="checkbox"/> Vororientierung                    <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis                    <input type="checkbox"/> Festsetzung             </p>			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha) 0.0	Einzonung (ha) 0.0	Betroffene FFF (ha) 0.0	Betroffene SG nat. 0.0
	Die Entwicklung findet auf dem bestehenden Areal des Spitals statt.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Die Umweltschutzgesetzgebung wird in der Masterplanung berücksichtigt.			
<b>Federführung</b>	Die TIAG erarbeitet im Auftrag des Kantons für den Spital die erforderlichen Bauten.			
<b>Beteiligte Stellen</b>	Gemeinde Münsterlingen Kanton (Spital Thurgau AG)			
<b>Weitere Dokumente</b>	Die umfassende Dokumentation über die Masterplanung liegt vor			

**S - Siedlung****S-5.1.17****ESP Lake View Münsterlingen, Fokus Mischnutzung****Priorität: A**

Verortung / Lage Gemeinde Münsterlingen

Kategorie ARE: Siedlung

Code ARE:



Perimeter (Quelle: Dicoval AG)



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Beschreibung**

Die Dicoval AG nutzte die Chance und hat im Frühling 2023 einen Vorstoss zu einer Neuorientierung mit dem Ziel zur Umzonung des Areals beim Gemeindepräsidium unternommen. In der letzten Zonenplanrevision wurde das Areal weiterhin in der Gewerbezone belassen, um dem Traditionsunternehmen die uneingeschränkte Weiterführung des Betriebs zu ermöglichen. Über die Jahre hinweg hat sich die Wohnzone um das Areal herum ausgeweitet und dieses heute umschlossen. Durch den Niedergang der Weinproduktion hat die Gemeinde erkannt, dass eine Entwicklung und Neuorientierung sinnvoll und notwendig sind. Ende 2023 hat sie offiziell die Entwicklung in eine Mischzone begrüsst und ihre Unterstützung zugesichert. Die Dicoval AG hat auf der Basis der Bedürfnisse der Gemeinde und den eigenen wirtschaftlichen Zielen eine Machbarkeitsstudie erstellt, welche ein hohes Mass an Zustimmung erfahren hat. Die Eigentümerin möchte nun bis Ende 2026 im Einklang mit den Bedürfnissen der Gemeinde auf der ehemaligen Weinproduktionsstätte eine Zonenplanänderung und einen Gestaltungsplan für eine Mischnutzung mit einem höheren Wohnanteil zur Rechtskraft führen. Das Areal soll dabei zum neuen Zentrum der Gemeinde werden, auf welchem sich das soziale Leben der Bevölkerung abspielen kann. In gemeinsamer Zusammenarbeit und mit Unterstützung der örtlichen Raumplanung sowie auf Basis der Machbarkeitsstudie der Dicoval AG soll auf dem Areal zukünftig Wohnen, Büro, Retail und Gewerbe entwickelt werden können.

**Nutzen**

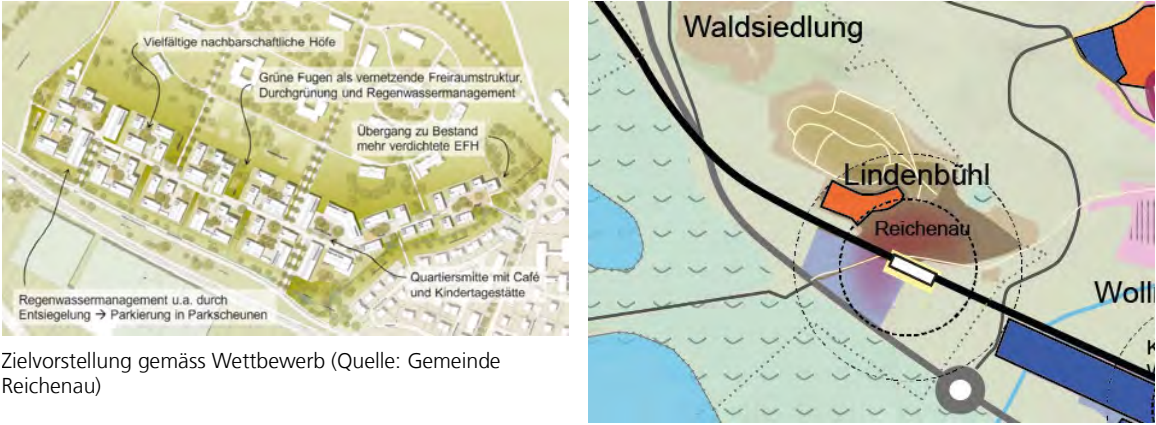
Das Areal liegt an einer strukturierenden Stadtachse und im Einzugsgebiet des Bahnhofes Münsterlingen-Scherzingen. Mit der Entwicklung soll ein neuer Dorfplatz als attraktiver Treffpunkt (Dorfbrunnen, Sitzbänke und schattenspendende Bäume) für die Bevölkerung entstehen.

**Zweckmässigkeit**

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-2: Strukturierende Achsen etablieren</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung im urbanen Raum</li> <li>• Innenentwicklung an strukturierenden Stadtachsen</li> <li>• Ortskerne stärken</li> </ul>  |





S - Siedlung		
S-5.1.18	ESP Lindenbühl West, Fokus Wohnen	Priorität: A
Verortung / Lage	Gemeinde Reichenau	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:		
		
	Zielvorstellung gemäss Wettbewerb (Quelle: Gemeinde Reichenau)	
	Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung	
<b>Beschreibung</b>	Das 8.2 ha grosse Plangebiet liegt auf dem Festlandsteil der Gemeinde Reichenau in unmittelbarer Nachbarschaft zum ZFP Reichenau (Zentrum für Psychiatrie) und dem Ortsteil Lindenbühl. Da das Entwicklungspotenzial auf der Insel Reichenau ausgeschöpft ist, soll auf dem Festland der angespannten Wohnungssituation entgegengewirkt werden. Mit der Entwicklung des Gebietes "Lindenbühl West" wird ein neues Stadtquartier entwickelt.	
<b>Nutzen</b>	Mit der Entwicklung des Gebietes Lindenbühl West entsteht ein neues Stadtquartier im Rahmen einer abgestimmten Gesamtentwicklung.	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft</li> <li>• KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofsgebiete</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Teilstrategien                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-3: Bahnhofsgebiete zu Quartieren verdichten</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> <li>• TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung im urbanen Raum</li> <li>• Stadtwerdung im Grenzgebiet</li> <li>• Bahnhofsgebiete für die Innenentwicklung nutzen</li> <li>• Ortskerne stärken</li> </ul> </li> </ul>	
Bezug zu anderen Massnahmen		
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input type="checkbox"/> C (nach 2035)	
	Im Jahr 2026 ist die Erschliessungsplanung für das Gebiet vorgesehen. Eine Realisierung ab 2028 ist realistisch.	
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme	

<b>ÖV-Güteklasse</b>	Das Gebiet liegt aktuell in den ÖV-Güteklassen C und D. Im Rahmen der Gesamtentwicklung wird auch die Erschliessung durch den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr betrachtet.			
<b>Nutzungsart</b>	Der Schwerpunkt liegt auf der Wohnnutzung. Im Rahmen der Gesamtentwicklung sind ergänzende Angebote (Treffpunkte, Versorgung, Kindertagesstätte) geplant.			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial
	0	0	ca. +1'000	0
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Die Entwicklung des Gebietes erfolgt in einem Gesamtkonzept, indem die Erschliessung durch den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr ein zentrales Element ist.			
<b>Umsetzungsschritte</b>	Abgeschlossene Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020: Städtebaulicher Realisierungswettbewerb, Gemeinde Reichenau</li> <li>• 2022: Änderung Flächennutzungsplan wurde angestossen, Gemeinde Reichenau</li> </ul> Vorgesehene Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2026: Erschliessungsplanung, Gemeinde Reichenau</li> <li>• Ab 2028: Realisierung, Private, Gemeinde Reichenau</li> </ul>			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
	8.2	0.0	0.0	0.0
	Anpassung des Flächennutzungsplans wurde 2022 angestossen.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Es sind keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung zu erwarten.			
<b>Federführung</b>	Gemeinde Reichenau			
<b>Beteiligte Stellen</b>				
<b>Weitere Dokumente</b>				

**S - Siedlung****S-5.1.19****ESP Klein-Venedig, Fokus Mischnutzung und Freizeit****Priorität: B**

Verortung / Lage Stadt Kreuzlingen / Stadt Konstanz

Kategorie ARE: Siedlung

Code ARE: 4671.2.142



Areal Klein Venedig ohne ESP Seestrasse



Ausschnitt Teilrichtplan Siedlung



Bodensee Arena, Vogelperspektive



Ausschnitt Siegerprojekt European12 (Quelle: David Vogel)

**Beschreibung**

Das Areal Klein Venedig bildet eine wichtige Schnittstelle zwischen den Städten Kreuzlingen und Konstanz. Es soll ein attraktiver, grenzüberschreitender Standort für Veranstaltungen, Naherholungs- und Freizeitnutzungen entstehen.

Kurz-/mittelfristig: Um auch zukünftig die Bodensee Arena für verschiedene Veranstaltungen und den Eissport nutzen zu können, sind umfassende Sanierungen und Ertüchtigung der Anlage erforderlich. Dabei soll unter anderem das heutige Ausseneisfeld eingehaust werden (A-Horizont).

Mittelfristig: Der Uferbereich soll ökologisch aufgewertet und ein attraktiver Seezugang ermöglicht werden (B-Horizont).

Langfristig: Die Fussballplätze Klein Venedig sollen ins Gebiet Seezelg (im Osten von Kreuzlingen) verlegt und der Freiraum neugestaltet werden. Bebauung siehe ESP Seestrasse. Verlegung des Messeplatz Döbele (Konstanz) nach Klein Venedig (C-Horizont).

**Nutzen**

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
  - KB 2: Ufer- und Seelandschaften differenziert weiterentwickeln
  - KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
  - KB 4: Internationales Zentrumsgebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken
  - KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofsgebiete
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS S-1: Innenentwicklung abstimmen
  - TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern
  - TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
  - TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume
  - TS L-3: Seebezug stärken
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Ortskerne stärken
  - Innerörtliche Freiräume aufwerten
  - Grenzübergreifendes Freiraumsystem etablieren

Bezug zu anderen Massnahmen S-5.1.22

**Priorität**       A (2028-2032)       B (2032-2036)       C (nach 2035)  
 Siehe Beschreibung Massnahme

**Entwicklung seit der vorherigen Generation** Die zuständigen Planenden und Behörden der Städte Kreuzlingen und Konstanz haben sich nach dem European-Wettbewerb im Jahr 2019 auf ein gemeinsames Konzept Klein Venedig geeinigt, welches schrittweise in den nächsten 20 – 25 Jahren umgesetzt werden soll.  
 Für die Uferaufwertung wurde Mitte 2024 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, welche sich mit folgenden Themen auseinandersetzen wird: Altlasten, Biologie, Limnologie, Schifffahrt und Sicherheit.

**ÖV-Güteklasse** Das Gebiet liegt aktuell in den ÖV-Güteklassen C und D.

**Nutzungsart** Freizeit, Erholung, Sport, Tourismus

**Anzahl Einwohner und Beschäftigte**      EW aktuell      AP aktuell      EW Potenzial      AP Potenzial  
 Benutzer Eislauf (Bodensee-Arena): Ca. 15'000 Personen pro Jahr.

**Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft** Aufgrund der bisherigen Nutzungen im Gebiet Klein Venedig ist die ÖV-Erschliessung heute bescheiden, deckt jedoch die Nachfrage gut ab.  
 Langfristig: Insbesondere durch eine Nutzungsintensivierung des Gebiets Klein Venedig wie sie z.B. im "ESP Seestrasse" vorgesehen ist, ist das ÖV Angebot zu verbessern.

**Umsetzungsschritte** Abgeschlossene Planungsschritte:  
 • 2013: Wettbewerb EUROPAN 12 Klein-Venedig  
 • 2018/2019: Konzept Klein Venedig (Konstanz/Kreuzlingen)  
 • 2019 -2023: Diverse Studentenarbeiten der Hochschule Nürtingen mit Fokus Freiraum  
 Vorgesehene Planungsschritte:  
 • 2024: Machbarkeitsstudie Uferaufwertung  
 • 2025: Urnenabstimmung Bodensee-Arena / Vertiefung und Kommunikation Uferaufwertung  
 • 2026: Ausarbeitung Vorprojekt Bodensee Arena

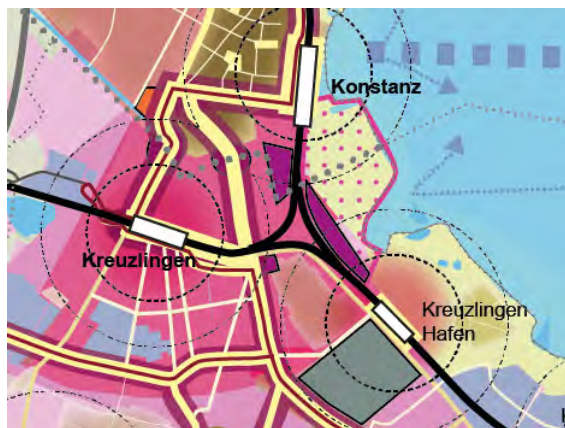


<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025:			
	<input checked="" type="checkbox"/> Keine Information	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
	14.0	0.0	0.0	0.0
	Es werden keine zusätzlichen Flächen beansprucht.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Im Rahmen der Machbarkeitsstudie Uferaufwertung, werden allfällige Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung frühzeitig erkannt und mit den entsprechenden Fachstellen diskutiert. Weitergehende Konflikte sind aus heutiger Sicht nicht zu erkennen.			
<b>Federführung</b>				
<b>Beteiligte Stellen</b>	Städte Kreuzlingen und Konstanz			
<b>Weitere Dokumente</b>	Konzept Klein Venedig (Konstanz/Kreuzlingen)			

S - Siedlung		
S-5.1.20	ESP Südlich Lago, Fokus Mischnutzung	Priorität: B
Verortung / Lage	Stadt Konstanz	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:		



Ausschnitt Siegerprojekt European12 (David Vogel)



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Beschreibung** Die Fläche südlich des LAGO Shoppingcenters ist ein wichtiger Baustein für die zukünftige Stadtentwicklung.

Für den nördlichen Grundstücksteil (blau) soll ein Realisierungswettbewerb die im Handlungsprogramm Wohnen angedachte Wohn-/Mischnutzung konkretisieren.

Mit dem Entwurf des Preisträgers des European-Wettbewerbs David Vogel ist der südliche Grundstücksteil Teil des grenzüberschreitenden Kultur-Bauwerks. Die Grundidee mit der Errichtung des Kulturbauwerks mit ergänzenden Nutzungen soll dort weiterhin möglich sein.

Bis zur Realisierung des Projektes, dessen Planungsstart derzeit für die Jahre ab 2024 vorgesehen ist, wird es eine Zwischennutzung geben: Ab Ende 2022 wird ein Teil des Geländes als Baustelleneinrichtungsfläche für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes benötigt. Ferner wird aktuell geprüft, einen Teilbereich des Areals befristet für zwei Jahre für Wohnraummodule zur Unterbringung von Geflüchteten zu nutzen. Seit der Sitzung des Technischen und Umweltausschusses Mitte Juli 2024 steht zudem fest, dass hier provisorische Parkplätze für die BewohnerInnen Stadelhofens geschaffen werden. Diese sollen ein Ausgleich für vor Ort entfallene Stellplätze sein.

**Nutzen** Mit der Massnahme wird die Innentwicklung an zentraler Lage im urbanen Raum gefördert.

**Zweckmässigkeit**

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft</li> <li>• KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofsgebiete</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-3: Bahnhofsgebiete zu Quartieren verdichten</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> </ul>             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung im urbanen Raum</li> <li>• Stadtwerdung im Grenzgebiet</li> <li>• Bahnhofsgebiete für die Innenentwicklung nutzen</li> <li>• Ortskerne stärken</li> </ul>      |

Bezug zu anderen Massnahmen

<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> A (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> B (2032-2036) <input type="checkbox"/> C (nach 2035) Hauptargument: Planungsstart ab 2024, Umsetzung bis 2036.			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme			
<b>ÖV-Güteklasse</b>	Das Areal liegt in der ÖV-Güteklasse A und ist damit sehr gut mit dem ÖV erschlossen.			
<b>Nutzungsart</b>	Wohnen mit ergänzenden Nutzungen.			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial
	0	0	200	20
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Das Areal liegt an einer durch den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr hocherschlossenen Lage.			
<b>Umsetzungsschritte</b>	Ab 2024: Planungsstart, Zwischennutzungen Bis 2036: Umsetzung			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
	1.0 ha	0.0		
	Es werden keine neuen Flächen beansprucht.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Es werden keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung erwartet.			
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz, Amt für Stadtplanung und Umwelt			
<b>Beteiligte Stellen</b>				
<b>Weitere Dokumente</b>				

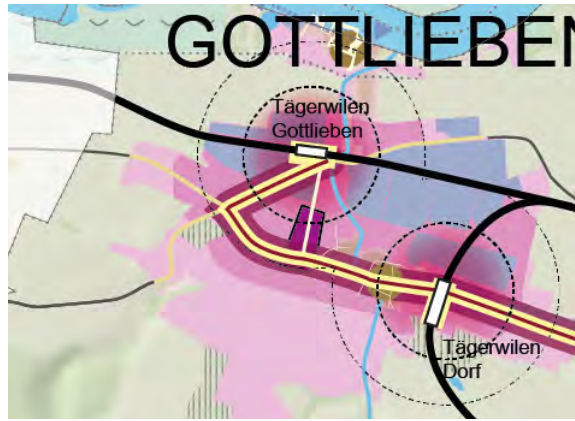
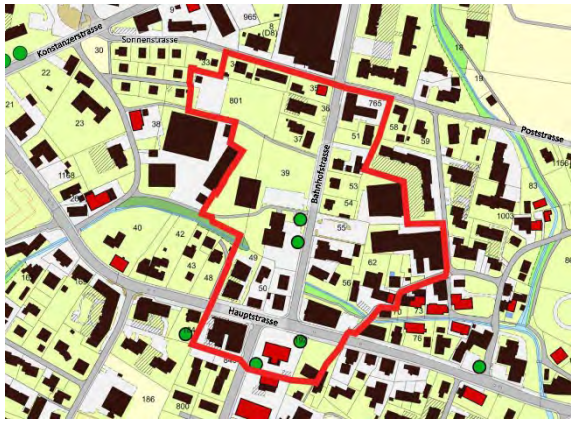
**S - Siedlung**

**S-5.1.21 ESP Bahnhofstrasse Süd Tägerwilen, Fokus Mischnutzung** **Priorität: B**

Verortung / Lage: Gemeinde Tägerwilen

Kategorie ARE: Siedlung

Code ARE:



Bearbeitungsgebiet Zentrumsentwicklung Bahnhofstrasse Süd (Quelle: Gemeinde Tägerwilen)

Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung



Konzept Zentrumsentwicklung Bahnhofstrasse Süd, Städtebau (Quelle: Gemeinde Tägerwilen)

Konzept Zentrumsentwicklung Bahnhofstrasse Süd, Freiraum (Quelle: Gemeinde Tägerwilen)

**Beschreibung**

Das Ortszentrum von Tägerwilen soll hinsichtlich folgender Leitziele entwickelt werden:


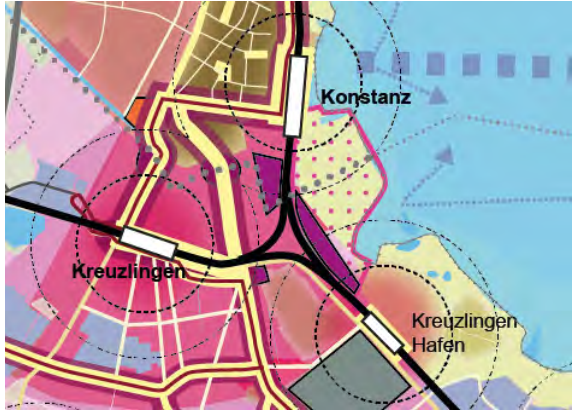
- Erhöhung Qualität im öffentlichen Raum (Publikumsnutzungen, sicht- und erlebbares Zentrum);
- Siedlungsentwicklung mit hoher ortsbaulicher Qualität, innere Verdichtung und attraktive Freiräume;
- Verträgliche Abwicklung MIV und Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs;
- Ökologie, Biodiversität und Nachhaltigkeit (Klimaverträglichkeit).

Aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche in Zentrum von Tägerwilen, insbesondere im südlichen Bereich der Bahnhofstrasse und deren Einmündung in die Hauptstrasse, wurde im Januar 2024 ein Planwahlverfahren "Zentrumsentwicklung Bahnhofstrasse Süd" durchgeführt. Der nun im Workshopverfahren zu erstellende Synthesepan konzentriert sich hauptsächlich auf die Klärung von ortsbaulichen und volumetrischen Entwicklungen, die Gestaltung öffentlicher Räume, die Verkehrsplanung und die Nachhaltigkeit sowie wie die Einpassung von Neugestaltungen in die bestehende Quartierstruktur. Dieser Synthesepan übernimmt die Funktion eines behördenverbindlichen Masterplans für die kommunale Planungsbehörde und bildet somit die Grundlage für

	den öffentlichen Raum mit den einhergehenden Erschliessungs-, Gestaltungs- und Bebauungskonzepten. Die Planungszone soll sicherstellen, dass keine anderen Planungen oder Bauvorhaben dieser laufenden Planung entgegenstehen.			
<b>Nutzen</b>	Die Massnahme dient der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Zentrum von Tägerwilen. Mit dem Masterplan wird die Grundlage für eine langfristig nachhaltige Entwicklung geschaffen.			
<b>Zweckmässigkeit</b>				
• Bezug zu Zukunftsbild	• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft			
• Bezug zu Teilstrategien	• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen • TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern • TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten			
• Bezug zu Handlungsbedarf	• Innenentwicklung im urbanen Raum • Ortskerne stärken			
Bezug zu anderen Massnahmen	• BGK-5.1.13 «BGK Bahnhofstrasse Süd»			
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> A (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> B (2032-2036) <input type="checkbox"/> C (nach 2035)			
	Hauptargument: Der Masterplan wird ab Fertigstellung 2025 angewendet. Es wird angenommen, dass nachfolgende Planungen mit den erforderlichen Bebauungs- und Gestaltungskonzepten einen Baustart ab 2032 ermöglichen. Da die Entwicklungsdynamik gross ist, ist es möglich, dass einzelne private Projekte schon vor 2032 umgesetzt werden (ca. ab 2028).			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme			
<b>ÖV-Güteklasse</b>	Das Gebiet befindet sich heute in den ÖV-Güteklassen D und C. Eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung wird angestrebt.			
<b>Nutzungsart</b>	Angestrebt wird die Entwicklung eines lebendigen Zentrumsquartiers unter Gewährleistung hoher städtebaulicher Qualitäten.			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial
	ca. 150	ca. 150	plus ca. 300	plus ca. 150
	ca.150 Wohneinheiten, Gewerbe im Erdgeschoss; neue Schulbauten; Ausbau Gemeindehaus Aktuell hohe Dynamik durch Besitzerwechsel bei Altliegenschaften			
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Anbindung über Haltestelle Zentrum auf der Hauptstrasse an Buslinie 907 (30'-Takt), Bahnhof Tägerwilen-Gottlieben (30'-Takt)			
<b>Umsetzungsschritte</b>	Abgeschlossen Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024: Masterplan Bahnhofstrasse Süd</li> <li>• 2024: Planungszone erlassen</li> </ul> Vorgesehene Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2025: Verhandlungen mit privaten Grundeigentümern; Behördenverbindlichkeit aus Masterplan prüfen/umsetzen, Gemeinde und Private</li> <li>• ab 2026: Umsetzung in den nachfolgenden Planungen (Bebauungs- und Gestaltungskonzepte), Gemeinde, Schulgemeinde und Private</li> <li>• ab 2032: Realisierung verschiedener Bauprojekte, Gemeinde, Schulgemeinde und Private</li> </ul>			



<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025:			
	<input checked="" type="checkbox"/> Keine Information	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
	4.0	0.0	0.0	0.0
	Das Gebiet ist rechtmässig eingezont. Es werden keine neuen Flächen beansprucht			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Es sind keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung zu erwarten.			
<b>Federführung</b>	Gemeinde Tägerwilen			
<b>Beteiligte Stellen</b>	Grundeigentümer Kanton Thurgau (ARE-TG)			
<b>Weitere Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zielbild – Bahnhofstrasse Süd, Tägerwilen vom 02.11.2022</li> <li>• Planerwahlverfahren "Zentrumsentwicklung Bahnhofstrasse Süd"</li> </ul>			

S - Siedlung	
<b>S-5.1.22</b>	<b>ESP Seestrasse, Fokus Mischnutzung (Freizeit, Tourismus und Bildung)</b> <span style="float: right;"><b>Priorität: C</b></span>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen
Kategorie ARE:	Siedlung
Code ARE:	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <span>Situation mit ESP Seestrasse</span> <span>Ausschnitt Teilrichtplan Siedlung</span> </div>	
<b>Beschreibung</b>	<p>Das Gebiet ist langfristig ein strategisch wichtiges Gebiet in der Stadtentwicklung von Kreuzlingen. Es ist der einzige Ort, unter Berücksichtigung der bestehenden Grün- und Freiräumen, welcher für die Naherholung wichtig ist, um die Stadt am See weiterzuentwickeln.</p> <p>Am See/Hafenbecken soll ein neuer, identitätsstiftender Stadtteil entwickelt werden. In einer Testplanung sollen die Möglichkeiten dazu ausgelotet und die Rahmenbedingungen hinsichtlich der nächsten Ortsplanungsrevision geklärt werden. Ziel ist eine Umzoning der Arbeitszone Industrie in eine Mischzone.</p>
<b>Nutzen</b>	Die Entwicklung dieses strategischen Gebietes fördert die Entwicklung fokussiert im urbanen Raum und trägt zur Aufwertung des Grenzgebietes (Stadtwerdung) bei.
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 2: Ufer- und Seelandschaften differenziert weiterentwickeln</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Teilstrategien                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> <li>• TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume</li> <li>• TS L-3: Seebezug stärken</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung im urbanen Raum</li> <li>• Stadtwerdung im Grenzgebiet</li> <li>• Ortskerne stärken</li> <li>• Innerörtliche Freiräume aufwerten</li> </ul> </li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2035)
	Die Testplanung soll im B-Horizont durchgeführt werden. Die Anpassung der Planungsinstrumente (Zonenplan und Baureglement) sowie die Realisierung sollen im C-Horizont erfolgen.
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme

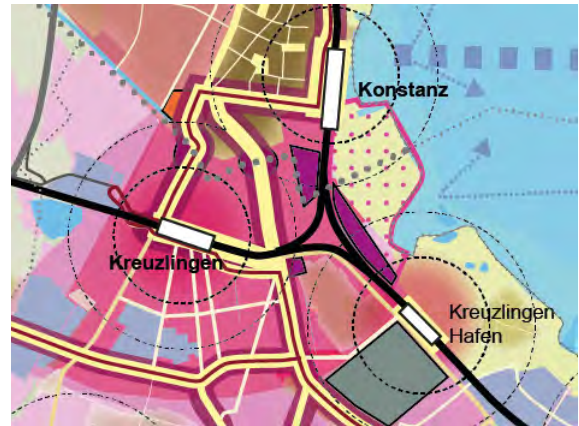
<b>ÖV-Güteklasse</b>	Das Gebiet liegt in der ÖV-Güteklasse C Künftige ÖV-Güteklasse 2040			
<b>Nutzungsart</b>	Heute ist das Gebiet in der Arbeitszone Industrie. Künftig soll Mischnutzung realisiert werden.			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell ca. 10	AP aktuell ca. 100	EW Potenzial ca. 225	AP Potenzial ca. 250
	Anzahl der zukünftigen Einwohner und Beschäftigten ist abhängig von der Entwicklung des Areals.			
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Das Gebiet liegt zwischen den Bahnhöfen Konstanz, Kreuzlingen und Kreuzlingen-Hafen und ist damit mit dem ÖV gut erreichbar.			
<b>Umsetzungsschritte</b>	Abgeschlossene Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2018/2019: Konzept Klein Venedig (Städte Kreuzlingen und Konstanz)</li> <li>• 2023 / 24: Vision Klein Venedig Kreuzlingen 2050/60</li> </ul> Vorgesehene Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2026-2027: Volumenstudie Bauten (Varianten)</li> <li>• 2032-2034: Testplanung</li> </ul>			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha) 5.1	Einzonung (ha) 0.0	Betroffene FFF (ha) 0.0	Betroffene SG nat. 0.0
	Es ist keine Einzonung von neuen Flächen notwendig.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Die Lärmemissionen der Bahn sind frühzeitig im Planungsverfahren zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung zu erwarten.			
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen			
<b>Beteiligte Stellen</b>				
<b>Weitere Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzept Klein Venedig (Städte Kreuzlingen und Konstanz)</li> <li>• Vision Klein Venedig Kreuzlingen 2050/60</li> </ul>			

**S – Siedlung****S-5.1.23****ESP Hauptzoll, Fokus Mischnutzung****Priorität: C**

Verortung / Lage Stadt Kreuzlingen / Stadt Konstanz

Kategorie ARE: Siedlung

Code ARE: 4671.3.069



Ausschnitt Teilrichtplan Siedlung

ESP Hauptzoll mit den aufzuwertenden Achsen nördlich und südlich der Landesgrenze



Gestalteter Platz mit Ausstellungen als Treffpunkt beim Hauptzoll

**Beschreibung**

Das zentral gelegene Siedlungsgebiet entlang der strukturierenden Achse soll aufgewertet und vernetzt werden. Nach der Schliessung des Hauptzolls für den motorisierten Individualverkehr verfügte der zentrale Standort beim Hauptzoll ein grosses Entwicklungspotenzial.

Der Hauptzoll ist nach der Umgestaltung zu einem Ort der Begegnung geworden und bietet Raum für grenzübergreifende Projekte. Hiermit verbunden ergeben sich Chancen zur Aufwertung der zentralen innerstädtischen Verbindungsachse Schnetztor – Helvetiaplatz für den Fuss- und Radverkehr. Langfristig soll der Standort eine bauliche Entwicklung erfahren.

**Nutzen**

Die Massnahme dient der Attraktivierung des Grenzgebietes. Mit der Aufwertung der grenzüberschreitenden Achse Schnetztor – Helvetiaplatz wird eine grenzübergreifende Achse aufgewertet.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
  - KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
  - KB 4: Internationales Zentrumsgebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken
  - KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS S-1: Innenentwicklung abstimmen
  - TS S-2: Strukturierende Achsen etablieren
  - TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern
  - TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Innenentwicklung im urbanen Raum
  - Stadtwerdung im Grenzgebiet
  - Innenentwicklung an strukturierenden Stadtachsen
  - Ortskerne stärken

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**       A (2028-2032)       B (2032-2036)       C (nach 2035)

Umnutzungspotential des Areals steht in Abhängigkeit der Strategie und Nutzung der Zollbehörden.

**Entwicklung seit der vorherigen Generation**      2021/2022: Seitdem der Hauptzoll am ehemaligen Kreuzlinger Tor 2015 für den Autoverkehr gesperrt wurde, ist hier ein einzigartiger Veranstaltungsort (Platzgestaltung) entstanden, der von den Städten Kreuzlingen und Konstanz regelmässig mit Ausstellungen und Kulturbeiträgen bespielt wird.

2023: Mit der Inkraftsetzung der Ortsplanung in Kreuzlingen wurden die Voraussetzungen für eine Innentwicklung entlang der Hauptstrasse geschaffen. Die Aufwertung und Umgestaltung der Hauptstrasse Nord lehnte das Stimmvolk von Kreuzlingen mit einer knappen Mehrheit (50.72 %) ab.

Langfristig ab 2035: Die Liegenschaften unmittelbar beim Hauptzoll werden von den Zollämtern nach wie vor benötigt. Eine Umnutzung der Bauten oder Neubauten sind derzeit nicht möglich. In ca. 10 bis 15 Jahren ist jedoch eine Umnutzung seitens der Zollbehörden zu prüfen. Eine entsprechende Entwicklung des Areals hat somit in Abstimmung mit den Zollbehörden und den Grundeigentümern (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, BImA und Bundesamt für Bauten und Logistik, BBL) zu erfolgen.

**ÖV-Güteklasse**      Das Gebiet liegt aktuell in den ÖV-Güteklassen B und C.

**Nutzungsart**      Es wird eine Mischnutzung angestrebt.

**Anzahl Einwohner und Beschäftigte**      EW aktuell      AP aktuell      EW Potenzial      AP Potenzial

Die Areale des ESP Hauptzoll werden heute überwiegend von den Zollbehörden benutzt. Es sind nur wenige Arbeitsplätze vorhanden.

**Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft**      Für den ESP Hauptzoll ist die heutige ÖV-Güteklassen B zu erhalten bzw. in Abstimmung mit anderen grösseren Arealentwicklungen in der Nähe der Grenze zu verbessern.

**Umsetzungsschritte**      Abgeschlossene Planungsschritte:

- 2015: Sperrung für den Autoverkehr, Entwicklung Veranstaltungsort für Kulturbeiträge
- 2021: Aufwertung und Platzgestaltung Hauptzoll mit attraktiven Übergang für den Velo- und Fussgängerverkehr



<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025:			
	<input checked="" type="checkbox"/> Keine Information	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
	Es werden keine zusätzlichen Flächen beansprucht.			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
	0.8	0.0	0.0	0.0
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Es sind keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung zu erwarten.			
<b>Federführung</b>	Städte Kreuzlingen und Konstanz			
<b>Beteiligte Stellen</b>	Zollbehörden, BBL und BlmA			
<b>Weitere Dokumente</b>				

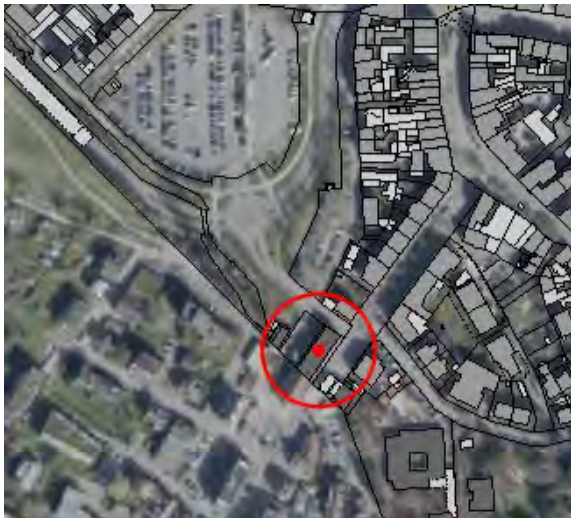
**S – Siedlung**

**S-5.1.24**      **ESP Emmishofer Zoll, Fokus Mischnutzung**      **Priorität: C**

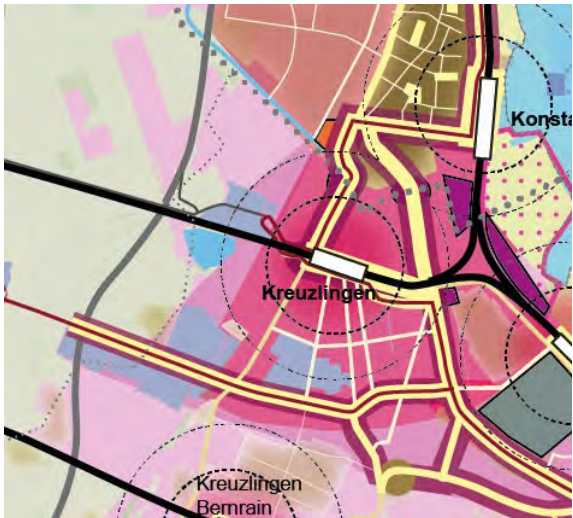
Verortung / Lage      Stadt Kreuzlingen / Stadt Konstanz

Kategorie ARE:      Siedlung

Code ARE:



Emmishofer Zoll (rot)



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

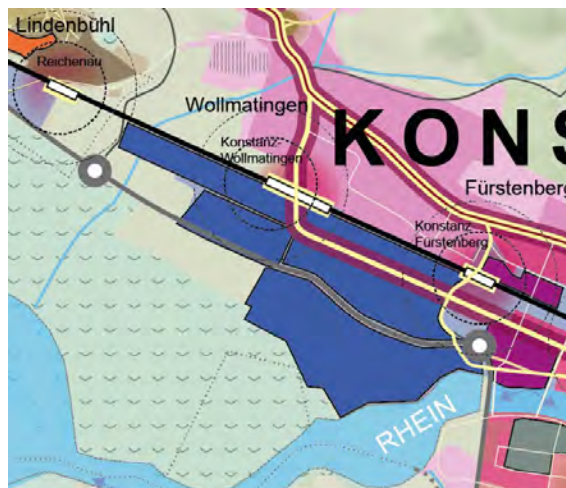
**Beschreibung** Die Grundstückseigentümerin (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, BImA) beabsichtigt die Entwicklung des Grundstücks, sobald die Flüchtlingsunterbringung im Bestandsgebäude nicht mehr benötigt wird.  
 Das zentral gelegene Siedlungsgebiet soll in diesem Zuge entlang der Landesgrenze aufgewertet, vernetzt und in hoher städtebaulicher Qualität verdichtet werden. Um die geplanten Massnahmen zu sichern, soll das Gebiet in den Bebauungsplan Döbele aufgenommen werden.  
 Zur Lösungsfindung wird eine städtebauliche Studie angestrebt. Eine erste Kontaktaufnahme mit Stadt Kreuzlingen ist erfolgt.

**Nutzen** Verbindung der Grünstrukturen entlang der Grenze. Ökologische Aufwertung Grenzbach durch Offenlegung. Verbesserung der strassenräumlichen Situation Emmishofer Strasse/Grenzbachstrasse.

- Zweckmässigkeit**
- Bezug zu Zukunftsbild
    - KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
    - KB 4: Internationales Zentrumsgebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken
    - KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat
  - Bezug zu Teilstrategien
    - TS S-1: Innenentwicklung abstimmen
    - TS S-2: Strukturierende Achsen etablieren
    - TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern
    - TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
    - TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume
  - Bezug zu Handlungsbedarf
    - Innenentwicklung im urbanen Raum
    - Stadtwerdung im Grenzgebiet
    - Innenentwicklung an strukturierenden Stadtachsen
    - Ortskerne stärken
    - Innerörtliche Freiräume aufwerten
    - Ökologische Vernetzung verbessern

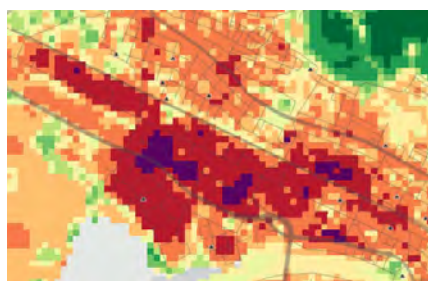
Bezug zu anderen Massnahmen				
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> A (2028-2032)	<input type="checkbox"/> B (2032-2036)	<input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2035)	
Hauptargument: Es wird eine städtebauliche Studie angestrebt. Eine Umsetzung ist erst langfristig denkbar.				
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme			
<b>ÖV-Güteklasse</b>	Der Zoll befindet sich in der ÖV-Güteklasse B.			
<b>Nutzungsart</b>	Überwiegend Wohnen, Gewerbe im Erdgeschoss.			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Der ESP befindet sich an zentraler Lage und verfügt bereits heute über eine gute Erschliessung durch den ÖV.			
<b>Umsetzungsschritte</b>	Vorgesehene Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2025 Aufnahme in den Bebauungsplan Döbele zur Sicherung der Ziele</li> <li>• 2026 Städtebauliche Studie</li> <li>• Umsetzung abhängig von Bedarf Flüchtlingsunterkunft</li> </ul>			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Keine Informati- on</li> <li><input type="checkbox"/> Vororientierung</li> <li><input type="checkbox"/> Zwischenergeb- nis</li> <li><input type="checkbox"/> Festsetzung</li> </ul>			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha) 0.1 ha	Einzonung (ha) 0.0	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
Es werden keine zusätzlichen Flächen beansprucht.				
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Es sind keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung zu erwarten.			
<b>Federführung</b>	Städte Kreuzlingen und Konstanz			
<b>Beteiligte Stellen</b>	Zollbehörden, BBL und BlmA			
<b>Weitere Dokumente</b>				

S – Siedlung		
S-5.1.25	ESP Oberlohn, Fokus Arbeit	Priorität: C
Verortung / Lage	Stadt Konstanz	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:		



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Beschreibung** Für das Gebiet Oberlohn wird auf die Massnahme "Strukturierende Achse Max-Stromeyerstrasse – Riedstrasse", die die zentrale Achse durch das Gebiet Oberlohn bildet, verwiesen.  
 Als ein Hitzehotspot in der Stadt Konstanz ist das Thema Klimawandelanpassung anzugehen sowie in Planungen und Entwicklungen zu berücksichtigen.



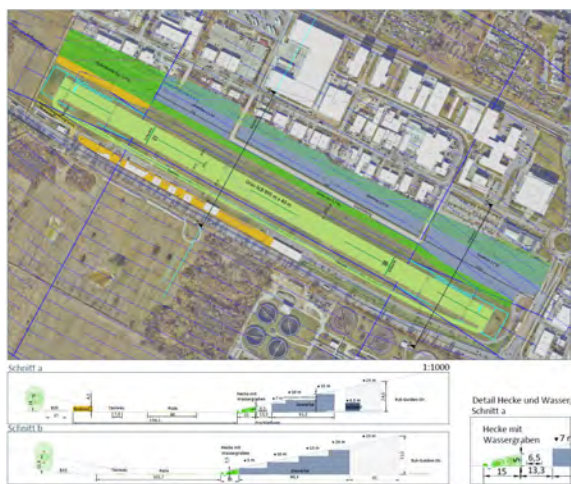
Durchschnittliche Oberflächentemperaturen in °C der Sommermonate von 2018 – 2024 anhand Landsat-Szenen (CoKLI-MAX)

<b>Nutzen</b>	Ein regionales Arbeitsplatzgebiet wird an zentraler Lage gefördert.	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft</li> <li>• KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofsgebiete</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Teilstrategien                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-3: Bahnhofsgebiete zu Quartieren verdichten</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS S-5: Regionale Industrie- und Gewerbegebiete standortgerecht nutzen</li> <li>• TS L-4: Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung im urbanen Raum</li> <li>• Bahnhofsgebiete für die Innenentwicklung nutzen</li> <li>• Arbeitsgebiete sichern und entwickeln</li> </ul> </li> </ul>	
Bezug zu anderen Massnahmen	S-5.3.3 Strukturierende Achse Max-Stromeyerstrasse - Riedstrasse	

<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> A (2028-2032)	<input type="checkbox"/> B (2032-2036)	<input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2035)	
	Hauptargument: Die Umstrukturierung des Gebietes ist eine Daueraufgabe.			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme			
<b>ÖV-Güteklasse</b>	Das Gebiet liegt in den ÖV-Güteklassen A/B/C.			
<b>Nutzungsart</b>	Der Stadtteil Oberlohn ist ein klassisches Gewerbegebiet mit Schwerpunkten bei: Handel und Logistik, KFZ Handel und Reparatur sowie verarbeitendem Gewerbe.			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell 130 (2023)	AP aktuell 4'580 (2022)	EW Potenzial	AP Potenzial
	Im Rahmen einer Nutzungsintensivierung und Nachverdichtung ist eine Steigerung der Arbeitsplätze ein Ziel. Eine Erhöhung der Einwohner im Gebiet ist nicht vorgesehen.			
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Der Gebiet Oberlohn ist durch die S-Bahnlinie Seehas mit den Haltepunkten Fürstenberg und Wollmatingen gut an den Schienenverkehr angebunden, darüber hinaus fahren mit der Ringlinie 4/14 13/4 und die Linie 6 zwei Buslinien durch das Gebiet.			
<b>Umsetzungsschritte</b>	Hier wird wieder auf die "Strukturierende Achse Max-Stromeyerstrasse – Riedstrasse" verwiesen. Weitere Anpassungen im Baurecht, besonders bei den Höhenbeschränkungen, können sich durch Veränderungen beim Verkehrslandeplatz ergeben.			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha) 0.0	Einzonung (ha) 0.0	Betroffene FFF (ha) --	Betroffene SG nat. --
	Es handelt sich um eine Innenentwicklungsmassnahme. Es werden keine neuen Flächen beansprucht.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Als Bestandsgebiet sind keine Konflikte mit dem Thema Umweltschutz bekannt. Eine weitere Stärkung der Durchgrünung ist ein Ziel der Entwicklung im Gebiet.			
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz			
<b>Beteiligte Stellen</b>				
<b>Weitere Dokumente</b>				



S – Siedlung		
<b>S-5.1.26</b>	<b>ESP Verkehrslandeplatz, Fokus Arbeit</b>	<b>Priorität: C</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:	4671.2.140	



Kompromissvorschlag Verkehrslandeplatz (Stadt Konstanz 2018)

Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Beschreibung**

Auf dem Verkehrslandeplatz soll im Rahmen des vom Gemeinderat im Oktober 2018 beschlossenen Kompromissvorschlages im nördlichen Bereich Gewerbefläche entwickelt werden. Dies ist ein Ergebnis aus der Fortschreibung des Gewerbeflächenkonzeptes, welches ebenfalls parallel beschlossen wurde. Im Rahmen der bisherigen Untersuchungen und Planungen, wurden u.a. ein Hochwasserschutzkonzept, ein faunistisches Gutachten, ein Gutachten zur regionalwirtschaftlichen Bedeutung der Fläche und des Landeplatzes angefertigt sowie eine erfolgreiche luftfahrtrechtliche Vorprüfung des Kompromissvorschlages. Der erste Entwurf zum Gewerbeflächenkonzept sah zunächst eine vollständige Umnutzung des Landeplatzes als Gewerbestandort vor. Nach einer kontroversen Diskussion in der Öffentlichkeit wurde durch das Regierungspräsidium Stuttgart im Sommer 2017 der Vorschlag zum Kompromissvorschlag eingebracht, mit dem Ziel einer maximalen Gewerbeflächenentwicklung unter Beibehaltung des Flugbetriebes. Die Entwicklung im Norden des Landeplatzes wurde aufgrund von städtebaulichen Vorteilen und möglichem Erhalt der bestehenden Landeplatzinfrastruktur weiterverfolgt. Durch eine leichte Verschiebung und Drehung der Piste in Richtung Süden sowie die Aufgabe, der nicht genutzten Segelfluggpisten werden ca. 6.4 ha Gewerbefläche zur Entwicklung entstehen. Nach einem Änderungsgenehmigungsverfahren des Landeplatzes folgt die Erstellung eines Bebauungsplanes.

**Nutzen**

Eine Gewerbeflächenentwicklung auf dem Landeplatz schafft dringend benötigte Gewerbeflächen auf nicht mehr benötigten Segelfluggpisten. Damit werden regionale Arbeitsplatzgebiete an geeigneter Lage gefördert.

**Zweckmässigkeit**

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft</li> <li>• KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofsgebiete</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-3: Bahnhofsgebiete zu Quartieren verdichten</li> <li>• TS S-4: Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fördern</li> <li>• TS S-5: Regionale Industrie- und Gewerbegebiete standortgerecht nutzen</li> <li>• TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume</li> </ul> |

• Bezug zu Handlungsbedarf	• Innenentwicklung im urbanen Raum • Bahnhofsgebiete für die Innenentwicklung nutzen • Arbeitsgebiete sichern und entwickeln
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2035) Hauptargument: Eine Umsetzung wird nicht vor 2035 stattfinden.
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Kompromissvorschlag 2018, diverse Untersuchungen und Gutachten.
<b>ÖV-Güteklasse</b>	Das Gebiet liegt in den ÖV-Güteklassen C/D. Eine Erhöhung der Erschliessungsgüte wird mit der Entwicklung des Areals beabsichtigt.
<b>Nutzungsart</b>	Gewerbe, Luftverkehr und ggf. Freiflächenphotovoltaik im Überschwemmungsgebiet.
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell      AP aktuell      EW Potenzial      AP Potenzial  Die Kapazität wird mit der laufenden Planung ausgelotet.
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Das Gebiet ist durch den Haltepunkt Wollmatingen gut an die S-Bahn und den örtlichen Busverkehr angebunden. Weiter verläuft der Bodenseeradweg entlang der Bahnstrecke für eine gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad.
<b>Umsetzungsschritte</b>	• Luftfahrtrechtliche Entwidmung der Segelfluggpisten • Bauleitplanverfahren • Bauliche Umsetzung
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)      Einzonung (ha)      Betroffene FFF (ha)      Betroffene SG nat. 0.0      0.0      --      -- Das Gebiet wird heute als Flugplatz genutzt.
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Allfällige Konflikte werden im Planungsprozess berücksichtigt.
<b>Federführung</b>	Flughafengesellschaft
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadt Konstanz
<b>Weitere Dokumente</b>	Plan Kompromissvorschlag

## Aufwertung Ortskerne

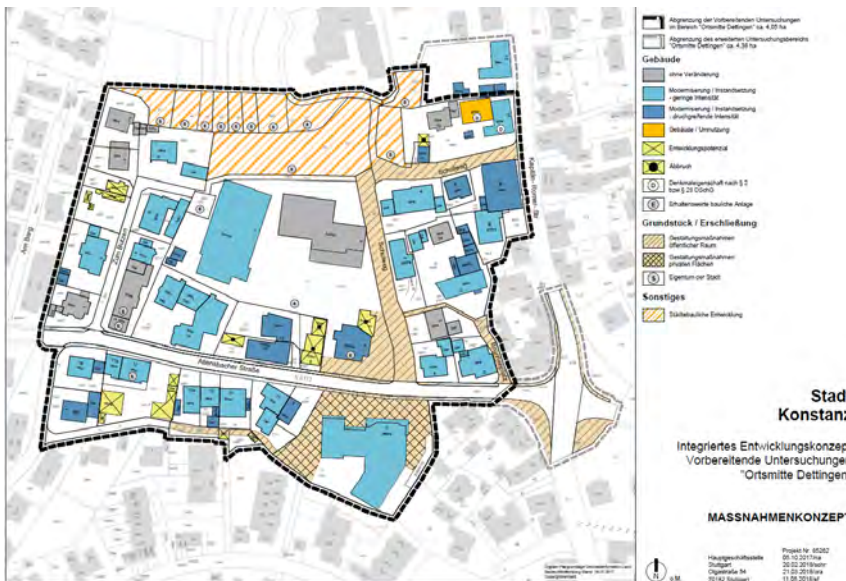
S – Siedlung		
<b>S-5.2.1</b>	<b>Entwicklung Ortsmitte Dettingen</b>	<b>Priorität: A</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:		



Ortsmitte Dettingen aus Handlungsprogramm Wohnen 2019 (Stadt KN)



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung



Entwicklungskonzept

### Beschreibung

In Dettingen gibt es das Sanierungsgebiet "Ortsmitte Dettingen": Aufwertung Konstanzer-, Kapitän-, Romer-, Langrainer- und Allensbacherstrasse. Hierfür wurden Städtebaufördermittel aus dem Landessanierungsprogramm zur Umsetzung von Massnahmen bis 30.04.2027 bewilligt.

Aus den Ergebnissen der städtebaulichen Analyse und den Beteiligungs- und Wettbewerbsergebnissen wurde ein Sanierungskonzept entwickelt, welches die städtebaulichen Zielsetzungen als Schwerpunkte der anschliessenden Sanierungsdurchführung formuliert. Ein weiterer Bestandteil des Sanierungskonzeptes ist das Neuordnungskonzept, welches grundsätzliche Vorschläge für eine zukunftsfähige, massvolle Innenentwicklung des Sanierungsgebiets unterbreitet und den Rahmen für eine künftige Sanierungsmassnahme nach dem Besonderen Städtebaurecht des Baugesetzbuches bildet.

Die hierfür notwendigen Ansätze zeigen das Massnahmenkonzept auf. In allen Teilbereichen des Sanierungsgebietes "Ortsmitte Dettingen" sind die Funktionen Wohnen, Nahversorgung, Bildung und Freizeit vorherrschend. Im Rahmen der städtebaulichen Erneuerung ist diese funktionale Durchmischung der Ortsmitte zu erhalten, zu stärken und zu sichern. Aufgrund der zentralen Lage an der Allensbacher Strasse und der geplanten Nachnutzung des alten Schulhauses als Bürgerhaus, bietet dies die Chance eine besondere Ortsmitte zu gestalten. Dies sind:

- Umnutzung des alten Schulhauses
- Nutzung des Flächenpotentials
- Aktivierung von Leerständen und minder-genutzten Gebäuden
- Schaffung eines Generationenplatzes/Dorfplatz und von neuem Wohnraum
- Aufwertung des Wohnumfeldes
- Neuordnung der Parkierungssituation, bessere Zugänglichkeit zu weiteren Stellplätzen in einer Tiefgarage
- Aufwertung der Fassade "Kaufhaus Okle"
- Belebung der Einkaufszone der Allensbacher Strasse, Sanierung und Umfeldgestaltung
- Verkehrsberuhigter Bereich Schulweg

#### **Entwicklungsschwerpunkt Bürgerhaus**

Eine besondere Rolle kommt dem Alten Schulhaus zu, welches mit der Umnutzung zum Bürgerhaus mit Café, Gemeindetreff, Bürgersaal und Probenräumen, eine besondere Qualität der neuen Ortsmitte bildet.

- Umnutzung des alten Schulhauses zu einem Bürgerhaus
- Schaffung eines neuen Ortstreffpunktes mit gastronomischem Angebot
- Aufwertung des Aufenthaltsbereiches um das alte Schulhaus
- Schaffung von Verbindungen zwischen altem Schulhaus, Aussengastronomie und Einkaufszone Allensbacher Strasse sowie angrenzenden Festplatz, Schulhof und Multifunktionsplatz
- Entwicklungsschwerpunkt Schulweg / Allensbacher Strasse

Im Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ wird im integrierten Verkehrskonzept (MIV) unter anderem auf den Rad- und Fussverkehr, ÖPNV sowie mobilisierten Individualverkehr eingegangen. Dieses zeigt, dass der Fuss- und Radverkehr an starkerer Bedeutung gewinnt. Gerade im Bereich der Strasse "Schulweg" besteht erhöhter Bedarf an die Sicherheit. Eine deutlichere Trennung des MIV zum Fussverkehr wäre erstrebenswert. Im Integrierten Verkehrskonzept hat die Stadt Konstanz einen Leitfaden zur Fussverkehrsplanung in den Stadtquartieren und Ortsteilen erstellt. Der Leitfaden enthält eine konkrete Anleitung zum Vorgehen in einzelnen Schritten. Zudem sollten Massnahmen zu einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung der Strassenräume in den Ortsteilen geprüft werden.

- Schaffung eines barrierearmen Verbindungsraumes mit Aufenthaltsqualität zwischen dem Generationenplatz, dem neuen Dorfplatz/Bürgerhaus und der Einkaufszone
- Temporeduzierung auf dem Schulweg
- Verengung der Fahrbahnen und Freihaltung von ruhendem Verkehr
- Entschleunigung des Strassenverkehrs
- Schaffung einer sicheren barrierefreien Verbindung im Bereich Schulweg
- Offenlegung des Baches und freiraumplanerische Gestaltung eines offenen Gerinnes, um die Verkehrssicherheit insbesondere für die Fussgänger zu erhöhen
- Verbesserung der Anbindung für Radfahrer und Fussgänger
- Entwicklungsschwerpunkt Mehrzweckhalle
- Energetische Sanierung des Gebäudes
- Gesamtheitliches Konzept mit Dorfplatz- und Gestaltung Schulumfeld
- Seniorenzentrum angrenzend an das Sanierungsgebiet
- Schaffung von Wohnraum in Form einer Pflegeeinrichtung für Senioren, sowie seni-

	orengerechten Wohnungen • Schaffung eines sozialen Treffpunktes in Form eines Generationenplatzes			
<b>Nutzen</b>	Mit dem Neuordnungskonzept werden grundsätzliche Vorschläge für eine zukunftsfähige, massvolle Innenentwicklung des Sanierungsgebiets unterbreitet. Damit soll auch der Ortskern gestärkt und die Versorgung des Ortes sichergestellt werden.			
<b>Zweckmässigkeit</b>				
• Bezug zu Zukunftsbild	• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft			
• Bezug zu Teilstrategien	• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen • TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten • TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume • TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken • TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden			
• Bezug zu Handlungsbedarf	• Ortskerne stärken • Innerörtliche Freiräume aufwerten • Fussverkehr und Aufenthaltsqualität			
Bezug zu anderen Massnahmen				
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input type="checkbox"/> C (nach 2035) Hauptargument: Die Umsetzung hat bereits gestartet.			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme			
<b>ÖV-Güteklasse</b>	Das Gebiet liegt in der ÖV-Güteklasse C.			
<b>Nutzungsart</b>	Wohnen, Schulhaus, Mehrzweckhalle, DL, Seniorenzentrum usw.			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial
	Es sind keine Abschätzungen vorhanden.			
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Die Massnahme dient der Stärkung der Ortsmitte und fördert damit kurze Wege und eine nachhaltige Mobilitätsbewältigung.			
<b>Umsetzungsschritte</b>	Siehe Beschreibung			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
	Es werden keine neuen Flächen beansprucht. Es handelt sich um eine Sanierung und Aufwertung des Ortszentrums.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Es werden keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung erwartet.			
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz			
<b>Beteiligte Stellen</b>				
<b>Weitere Dokumente</b>				

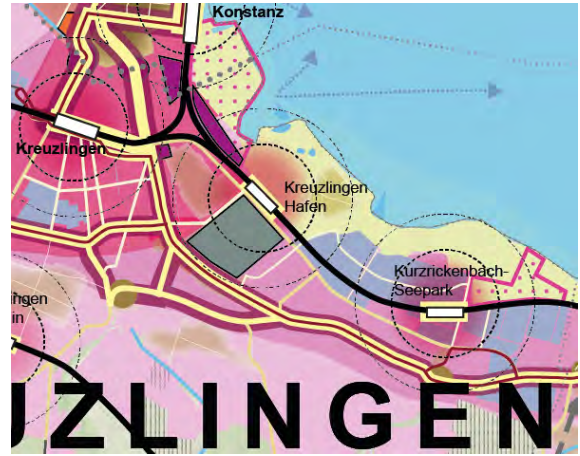


## Strukturierende Achsen

S - Siedlung		
S-5.3.1	Strukturierende Achse Hauptstrasse Nord und Romanshorerstrasse	Priorität: C
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:		



Situation Achse Hauptstrasse Nord – Romanshorerstrasse  
(Quelle: swisstopo)



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

### Beschreibung

#### Entwicklung einer integralen Entwicklungsstudie Strukturierende Achse

Die Massnahme dient der Auslotung der baulichen Verdichtungsmöglichkeiten insbesondere der 1. Bautiefe entlang der Strukturierenden Achsen Hauptstrasse Nord und Romanshorerstrasse unter Berücksichtigung von verkehrlichen, ortsbaulichen, freiräumlichen und ökologischen Ansprüchen. Dabei wird Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes geklärt. In einer integralen Entwicklungsstudie wird untersucht, wie eine Innenentwicklung entlang der Achse in hoher städtebaulicher Qualität anzugehen ist. Dabei werden Grundlagen für weitere Planungsschritte erarbeitet. Die Raumverhältnisse (Breite Strassenraum, Gebäudehöhe) werden unter Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche festgelegt und bilden die Richtlinien für die Entwicklung entlang der Achse.

Neben der Definition des Raumes sind in der Entwicklungsstudie unter anderem folgende Themen wichtig:

- Auslotung des baulichen Entwicklungspotenzials entlang der Achse
- Erschliessung der ersten Bautiefe
- Nutzungsstruktur entlang der Achse
- Gestaltung und Nutzung der Erdgeschosses sowie der Vorzonen
- Begrünung, Stadtklima
- Verkehrsregime MIV
- Führung Velo- und Fussverkehr
- Verbindung von Freiräumen
- Umgang mit ortsbaulichen Besonderheiten (z.B. historischer Ortskern Kürzrickenbach, "Stadteingang")
- Umgang mit Emissionen Verkehr (Lärm, Schadstoffe)

### Nutzen

Im Zukunftsbild werden die Strukturierenden Achsen als Rückgrat des urbanen Raumes beschrieben. Die Massnahme ermöglicht die Hauptstrasse Nord als Teil einer Strukturierenden Achse in hoher Dichte und in hoher städtebaulicher Qualität zu entwickeln.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
  - KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
  - KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS S-1: Innenentwicklung abstimmen
  - TS S-2: Strukturierende Achsen etablieren
  - TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
  - TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume
  - TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken
  - TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Innenentwicklung im urbanen Raum
  - Innenentwicklung an strukturierenden Stadtachsen
  - Ortskerne stärken
  - Innerörtliche Freiräume aufwerten
  - Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**

- A (2028-2032)     
  B (2032-2036)     
  C (nach 2035)

Hauptargument: Die Umstrukturierung der Achsen ist als Daueraufgabe zu bezeichnen. Die Planungen zur Schaffung der Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Achsen soll im Zeithorizont B erfolgen. Die Umstrukturierung (Realisierung) erfolgt langfristig und schrittweise.

**Entwicklung seit der vorherigen Generation**

Neue Massnahme

**ÖV-Güteklasse**

Die Achse befindet sich in den ÖV-Güteklassen A, B (Im Zentrum) und C. Neben der ortsbaulichen Entwicklung soll die Achse auch ein bedeutender Träger der starken Busachse werden. Damit wird angestrebt, die ÖV-Güte entlang der ganzen Achse zu erhöhen.

**Nutzungsart**

Die Nutzungsarten orientieren sich am Bestand und sind ortsspezifisch zu prüfen.

**Anzahl Einwohner und Beschäftigte**

EW aktuell      AP aktuell      EW Potenzial      AP Potenzial

Das Entwicklungspotenzial ist im Rahmen der Studie auszuloten.

**Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft**

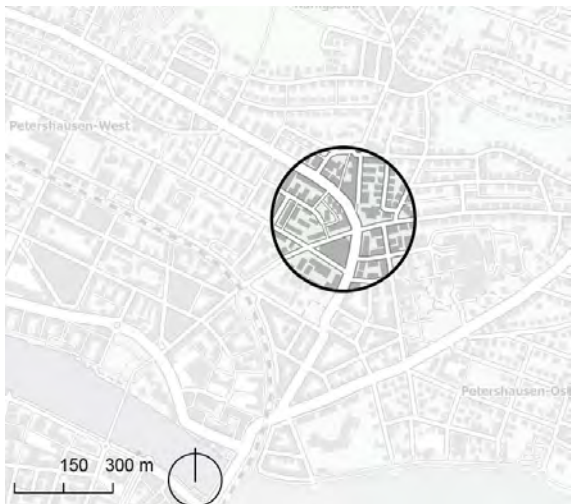
Die Strukturierende Achse soll Träger einer starken Busachse sein. Dadurch wird das Verdichtungsgebiet entlang der Achse optimal durch den ÖV in einer hohen Frequenz erschlossen.

**Umsetzungsschritte**

- Abgeschlossen Planungsschritte:
- 2011: Begegnungszone Hauptstrasse
  - 2022: Aufwertung Romanshorerstrasse Kurzrickenbach
  - 2023: BGK Hauptstrasse Nord (Ablehnung Volksabstimmung)
  - 2023/24 Programm Strassenbegleitgrün Stadt Kreuzlingen (Alleekonzept)
- Vorgesehene Planungsschritte:
- 2030: integrale Entwicklungsstudie Romanshorerstrasse, Hauptstrasse
  - 2031/32: Prüfung allfälliger Anpassung des Rahmennutzungsplans
  - ab 2035: etappenweise Umsetzung bzw. Baureife, Stadt Kreuzlingen

<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025:			
	<input checked="" type="checkbox"/> Keine Information	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
			0	0
	Die Massnahme dient der Innenentwicklung. Es werden keine zusätzlichen Flächen beansprucht.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Mögliche Konflikte sind im Rahmen der Entwicklungsstudie zu identifizieren.			
<b>Federführung</b>	Die Federführung liegt bei der Stadt Kreuzlingen in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton.			
<b>Beteiligte Stellen</b>				
<b>Weitere Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BGK Hauptstrasse Nord (2023)</li> <li>• Programm Strassenbegleitgrün Stadt Kreuzlingen (Alleekonzept)</li> </ul>			

S - Siedlung		
S-5.3.2	Strukturierende Achse Zähringerplatz	Priorität: C
Verortung / Lage	Stadt Konstanz	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:		



Situation Zähringerplatz (Quelle: konstanz-gis)



Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Beschreibung**

**Entwicklung einer integralen Entwicklungsstudie Strukturierende Achse**

Der Zähringerplatz ist als Kreuzung verschiedener Strukturierender Achsen ein besonderer Stadtknoten. Die Massnahme dient der Auslotung der baulichen Verdichtungsmöglichkeiten und städtebaulichen Ausformulierung des Stadtplatzes. Dies unter Berücksichtigung von verkehrlichen, ortsbaulichen, freiräumlichen und ökologischen Ansprüchen. Dabei werden Grundlagen für weitere Planungsschritte erarbeitet. Die Raumverhältnisse (Breite Strassenraum, Gebäudehöhe) werden unter Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche festgelegt und bilden die Richtlinien für die Entwicklung um den Stadtknoten.

Neben der Definition des Raumes sind in der Entwicklungsstudie unter anderem folgende Themen wichtig:

- Auslotung des baulichen Entwicklungspotenzials
- Erschliessung der ersten Bautiefe
- Nutzungsstruktur um den Platz
- Nutzung und Gestaltung der Erdgeschosse und der Vorzonen
- Begrünung, Stadtklima
- Verkehrsregime MIV
- Führung Velo- und Fussverkehr
- Verbindung von Freiräumen
- Umgang mit ortsbaulichen Besonderheiten (z. B. Akzentuierung des Stadtknotens)
- Umgang mit Emissionen Verkehr (Lärm, Schadstoffe)

**Nutzen**

Im Zukunftsbild werden die Strukturierenden Achsen als Rückgrat des urbanen Raumes beschrieben. Die Massnahme ermöglicht den Zähringerplatz als Kreuzungspunkt der verschiedenen Strukturierenden Achsen in hoher Dichte und in hoher städtebaulicher Qualität zu entwickeln.

**Zweckmässigkeit**

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft</li> <li>• KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat</li> </ul> |
|---|---|

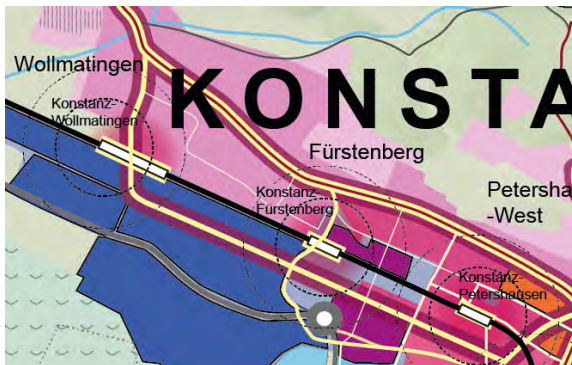




**S - Siedlung**

**S-5.3.3 Strukturierende Achse Max-Stromeysterasse – Riedstrasse      Priorität: C**

Verortung / Lage	Stadt Konstanz
Kategorie ARE:	Siedlung
Code ARE:	



Situation Max-Stromeysterasse/Riedstrasse (Quelle: konstanz-gis)

Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Beschreibung      Entwicklung einer integralen Entwicklungsstudie Strukturierende Achse**

Die Massnahme dient der Auslotung der baulichen Verdichtungsmöglichkeiten insbesondere der 1. Bautiefe entlang der Strukturierenden Achse unter Berücksichtigung von verkehrlichen, ortsbaulichen, freiräumlichen und ökologischen Ansprüchen. Dabei wird Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes geklärt. In einer integralen Entwicklungsstudie wird untersucht, wie eine Innenentwicklung entlang der Achse in hoher städtebaulicher Qualität anzugehen ist. Dabei werden Grundlagen für weitere Planungsschritte erarbeitet. Die Raumverhältnisse (Breite Strassenraum, Gebäudehöhe) werden unter Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche festgelegt und bilden die Richtlinien für die Entwicklung entlang der Achse.

Neben der Definition des Raumes sind in der Entwicklungsstudie unter anderem folgende Themen wichtig:

- Auslotung des baulichen Entwicklungspotenzial entlang der Achse
- Erschliessung der ersten Bautiefe
- Nutzungsstruktur entlang der Achse
- Gestaltung und Nutzung der Erdgeschosse und der Vorzonen
- Begrünung, Stadtklima, Fortführung Baumkonzept des westlichen Abschnittes der Max-Stromeysterasse
- Verkehrsregime MIV
- Führung Velo- und Fussverkehr
- Verbindung von Freiräumen
- Umgang mit Emissionen Verkehr (Lärm, Schadstoffe)

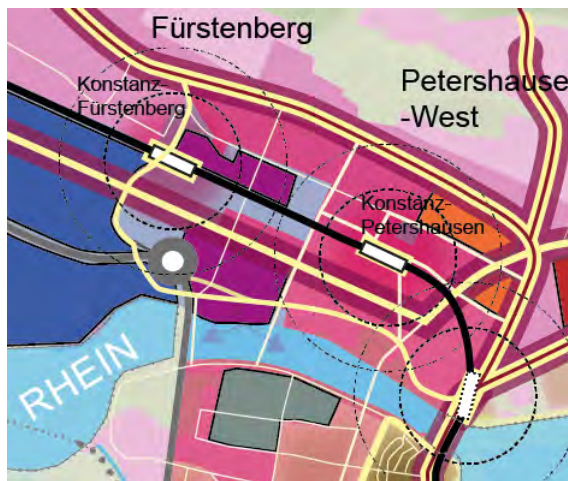
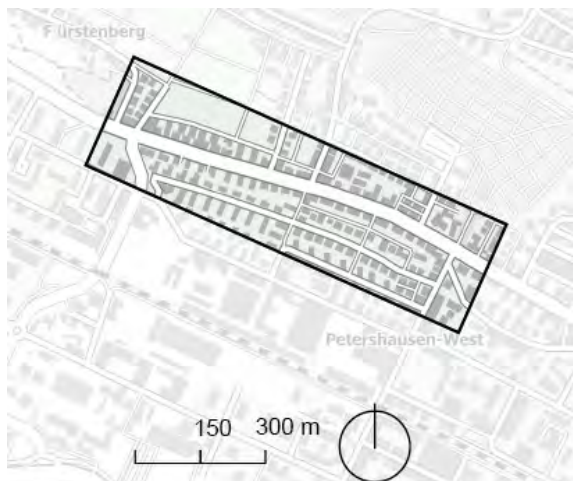
**Nutzen**      Im Zukunftsbild werden die Strukturierenden Achsen als Rückgrat des urbanen Raumes beschrieben. Die Massnahme ermöglicht die Max-Stromeysterasse/Riedstrasse als Teil einer Strukturierenden Achse in hoher Dichte und in hoher städtebaulicher Qualität zu entwickeln.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
- KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
- KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat

• Bezug zu Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-2: Strukturierende Achsen etablieren</li> <li>• TS S-5: Regionale Industrie- und Gewerbegebiete standortgerecht nutzen</li> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> <li>• TS S-8: Verkehrsintensive Einrichtungen auf integrierte Standorte konzentrieren</li> <li>• TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> </ul>
• Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung im urbanen Raum</li> <li>• Innenentwicklung an strukturierenden Stadtachsen</li> <li>• Ortskerne stärken</li> <li>• Verkehrsintensive Nutzungen an integrierten Standorten</li> <li>• Innerörtliche Freiräume aufwerten</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2035)
	Hauptargument: Die Umstrukturierung der Achsen ist als Daueraufgabe zu bezeichnen. Die Planungen zur Schaffung der Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Achsen soll im Zeithorizont B erfolgen. Die Umstrukturierung (Realisierung) erfolgt langfristig und schrittweise.
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme
<b>ÖV-Güteklasse</b>	
<b>Nutzungsart</b>	Die Nutzungsarten orientieren sich am Bestand und sind ortsspezifisch zu prüfen.
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell      AP aktuell      EW Potenzial      AP Potenzial
	Das Entwicklungspotenzial ist im Rahmen der Studie auszuloten.
<b>Qualitativer Nachweis Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Die Achse ist mit Bahn und Bus erschlossen und bietet eine gute Voraussetzung für eine abgestimmte Siedlungsentwicklung.
<b>Umsetzungsschritte</b>	Vorgesehene Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bis 2035: Schaffung planungsrechtlicher Grundlagen</li> <li>• Ab 2035: schrittweise Umsetzung</li> </ul>
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Keine Information</li> <li><input type="checkbox"/> Vororientierung</li> <li><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</li> <li><input type="checkbox"/> Festsetzung</li> </ul>
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)      Einzonung (ha)      Betroffene FFF (ha)      Betroffene SG nat.
	Die Massnahme dient der Innenentwicklung. Es werden keine zusätzlichen Flächen beansprucht.
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Mögliche Konflikte sind im Rahmen der Entwicklungsstudie zu identifizieren.
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz
<b>Beteiligte Stellen</b>	
<b>Weitere Dokumente</b>	

S – Siedlung		
S-5.3.4	Strukturierende Achse Wollmatingerstrasse	Priorität: C
Verortung / Lage	Stadt Konstanz	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:		



Situation Achse Wollmatingerstrasse (Quelle: konstanz-gis)

Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

**Beschreibung**

**Entwicklung einer integralen Entwicklungsstudie Strukturierende Achse**

Grundsätzlich ist die Achse schon dicht bebaut. Insbesondere die Wollmatingerstrasse verfügt angesichts des breiten Strassenraumes über Verdichtungspotenzial in der 1. Bautiefe. In einer integralen Entwicklungsstudie wird untersucht, wie eine Innenentwicklung entlang der Achse in hoher städtebaulicher Qualität anzugehen ist. Dabei werden Grundlagen für weitere Planungsschritte erarbeitet. Die Raumverhältnisse (Breite Strassenraum, Gebäudehöhe) werden unter Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche festgelegt und bilden die Richtlinien für die Entwicklung entlang der Achse. Neben der Definition des Raumes sind in der Entwicklungsstudie unter anderem folgende Themen wichtig:

- Auslotung des baulichen Entwicklungspotenzial entlang der Achse
- Erschliessung der ersten Bautiefe
- Nutzungsstruktur entlang der Achse
- Gestaltung und Nutzung der Erdgeschosse und der Vorzonen
- Verkehrsregime MIV
- Führung Velo- und Fussverkehr
- Verbindung von Freiräumen
- Umgang mit Emissionen Verkehr (Lärm, Schadstoffe)
- Umgang mit ortsbaulichen Besonderheiten
- Verkehrliche und stadträumliche Anbindung Gebiet Hafner

**Nutzen**

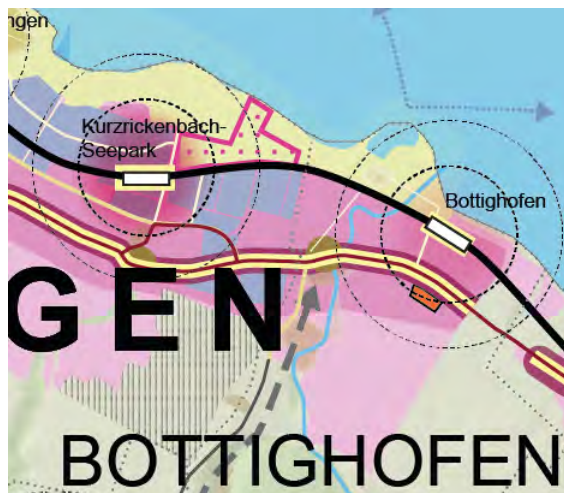
Im Zukunftsbild werden die Strukturierenden Achsen als Rückgrat des urbanen Raumes beschrieben. Die Massnahme ermöglicht die Wollmatingerstrasse als Teil einer Strukturierenden Achse in hoher Dichte und in hoher städtebaulicher Qualität zu entwickeln.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
- KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
- KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat



S - Siedlung		
S-5.3.5	Strukturierende Achse Hauptstrasse Bottighofen	Priorität: C
Verortung / Lage	Gemeinde Bottighofen	
Kategorie ARE:	Siedlung	
Code ARE:		



Masterplan Bottighofen: «Stadt an der Strasse» (Quelle: Gemeinde Bottighofen)

Ausschnitt Teilstrategieplan Siedlung

<b>Beschreibung</b>	<p><b>Entwicklung einer integralen Entwicklungsstudie Strukturierende Achse</b></p> <p>An der Hauptstrasse zeigt sich Bottighofen als Eingangstor zur Stadtregion Kreuzlingen-Konstanz. Die Verkehrslast trennt das Dorf, sie ist aber auch Ausdruck des ökonomischen Potenzials der Region. An der Hauptstrasse sieht sich Bottighofen mit städtischen Herausforderungen konfrontiert. Diese sind mit progressiven urbanen Strategien zu lösen.</p> <p>An der Hauptstrasse soll Bottighofen zu einer Stadt werden. Stolze Geschäftshäuser mit Firmensitzen und Arbeitsflächen für Dienstleister treten mit ihrer Adresse selbstbewusst an die Strasse. Sie bilden einen städtischen Strassenraum, der mit einem zeitgemässen Strassenprofil inklusive Tempo 30 betrieben wird. Der Strassenraum gewinnt für alle an Qualität, das Queren der Strasse wird erleichtert.</p>
<b>Nutzen</b>	Strukturierende Achse: städtebauliche Entwicklungsachse, Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität, wichtiger Verkehrsträger, Rückgrat des Urbanen Raums.
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft</li> <li>• KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Teilstrategien                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-1: Innenentwicklung abstimmen</li> <li>• TS S-2: Strukturierende Achsen etablieren</li> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> <li>• TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung im urbanen Raum</li> <li>• Innenentwicklung an strukturierenden Stadtachsen</li> <li>• Ortskerne stärken</li> <li>• Innerörtliche Freiräume aufwerten</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul> </li> </ul>



Bezug zu anderen Massnahmen				
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> A (2028-2032)	<input type="checkbox"/> B (2032-2036)	<input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2035)	
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme			
<b>ÖV-Güteklasse</b>				
<b>Nutzungsart</b>	Wohnen, Mischnutzung, Dienstleistungen			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>	EW aktuell	AP aktuell	EW Potenzial	AP Potenzial
	150	50	+ 150	+ 50
	Grobe Schätzung			
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Anbindung über Haltestelle Zentrum auf der Hauptstrasse an Buslinie 907 (30'-Takt), Bahnhof Tägerwilen-Gottlieben (15'-Takt), Lage an starker Busachse.			
<b>Umsetzungsschritte</b>	Abgeschlossene Planungsschritte: • 2022: Masterplan Bottighofen			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)	Betroffene SG nat.
	Die Massnahme dient der Innenentwicklung. Es werden keine zusätzlichen Flächen beansprucht.			
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Mögliche Konflikte sind im Rahmen der Entwicklungsstudie zu identifizieren.			
<b>Federführung</b>	Gemeinde Bottighofen			
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (TBA)			
<b>Weitere Dokumente</b>	Masterplan Bottighofen			



## 4. Landschaft

L - Landschaft		
<b>L-5.1</b>	<b>Förderung Kulturlandschaft</b>	<b>Priorität: A</b>
Verortung / Lage	Ganzer Agglomerationsraum	
Kategorie ARE:	Landschaft	
Code ARE:		



Ausschnitt Strategieplan Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken

**Beschreibung** Die Kulturräume sind geprägt durch die naturräumlichen Gegebenheiten des Bodanrücks, des Seerückens, des Bodensees sowie der Uferbereiche. Sie übernehmen verschiedene Nutzungen und Funktionen, wie Naturschutz, Landschaftspflege, Landwirtschaft, Tourismus und Erholung. Dieser spezielle und bereits prägnante Charakter soll weiter gestärkt werden. Dafür müssen zum einen Vorgaben der Raumplanung berücksichtigt werden, zum anderen grenzübergreifende Abstimmungen ermöglicht werden, um die Durchgängigkeit von Kulturräumen zu schützen.

**Zielsetzung** Die Förderung der Kulturlandschaft soll die im Zukunftsbild festgelegte Traditionslandschaft der Grünen Rücken stärken:

- Erhalt und Förderung der Schutzgebiete gemäss der kantonalen Richtplanung, bzw. Regionalplanung
- Grenzübergreifende Zusammenarbeit, um gemeinsame Kulturlandschaft zu erhalten und zu fördern
- Akkordierte Informations- und Aufklärungsstrategie
- Übergänge zwischen Landwirtschaftsgebiet, Wald und Schutzgebieten gestalten

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
  - KB 1: Grüne Rücken pflegen und vernetzen
  - KB 2: Ufer- und Seelandschaften differenziert weiterentwickeln
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS L-1: Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken
  - TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume
  - TS L-3: Seebezug stärken
  - TS L-4: Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Traditionslandschaft stärken
  - Grenzübergreifendes Freiraumsystem etablieren
  - Ökologische Vernetzung verbessern

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**                     A (2028-2032)                     B (2032-2036)                     C (nach 2035)

**Entwicklung seit der vorherigen Generation**    Neue Massnahme

**Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft**    Eine Abstimmung mit den Themen Mobilität und Siedlung ist insoweit erforderlich, als dass Massnahmen nicht den Charakter der Kulturlandschaft beeinträchtigen.

**Koordinationsbedarf**                    Um die Kulturlandschaft in ihrem Charakter zu sichern und zu stärken, sollte Nutzungskonkurrenzen mit Freizeit -und Erholungsnutzungen vorgebeugt werden. Deshalb sollte die Förderung der Kulturlandschaft eng mit der Massnahme zum Übergang von den Siedlungsräumen zur offenen Landschaft verknüpft werden.

**Umsetzungsschritte**                    Vorwiegend Kommunikationsmassnahme

**Richtplanrelevanz**                    Stand 1.1.2025:  
 Keine Information                     Vororientierung                     Zwischenergebnis                     Festsetzung

**Umweltschutzgesetzgebung**                    Kein Konflikt identifiziert.

**Federführung**                    Städte und Gemeinden

**Beteiligte Stellen**                    Kanton Thurgau (ARE-TG)

**Weitere Dokumente**

**L - Landschaft****L-5.2****Aufwertung Schwellenräume Siedlung – offene Landschaft****Priorität: A**

Verortung / Lage      Ganzer Agglomerationsraum

Kategorie ARE:      Landschaft

Code ARE:



Ausschnitt Strategieplan Kompakten Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren

**Beschreibung**

- Mit der Siedlungsentwicklung nach innen und der Siedlungserneuerung wird eine hohe Siedlungsqualität angestrebt. Dies hat durch den Erhalt und die Weiterentwicklung orts- und quartierspezifischer Qualitäten und die ansprechende Gestaltung von Siedlungsändern sowie die Berücksichtigung der Siedlungsökologie zu erfolgen.
- Die Übergänge zwischen den Baugebieten und der Landschaft sind vielfach unklar definiert mit entsprechendem Aufwertungs- und Gestaltungspotential. Für eine gute Eingliederung der Siedlung in die Landschaft kommt dem unmittelbaren Übergangsbereich, dem Siedlungsrand, eine besondere Bedeutung zu. Dort wo der Siedlungsrand längerfristig abgeschlossen werden soll, ist die Siedlungsbegrenzung gestalterisch zu markieren.
- Klare Grenzen beugen einer schleichenden Ausdehnung der Siedlung vor und mildern Nutzungskonflikte, die beim Zusammenstoßen von offenen Landschaften und Bebauungen auftreten.
- Neben der gestalterischen Aufgabe leistet ein ausgebildeter Siedlungsrand auch einen ökologischen Beitrag für das angrenzende Siedlungsgebiet und die Landschaft.
- Besonders bei Baugebietserweiterungen am Siedlungsrand ist der Aspekt der klaren Definition des Siedlungsrandes frühzeitig mit geeigneten planungsrechtlichen und gestalterischen Massnahmen festzulegen.

**Zielsetzung**

- Durch eine Aufwertung der Siedlungsänder kann ein grüner Puffer zwischen Siedlungsbereich und Kulturlandschaft gebildet werden, der Nutzungskonkurrenzen zwischen Landwirtschaft und Erholung- sowie Freizeitnutzungen vorbeugt.
- Die Qualität der Naherholungsgebiete ist ein zentraler Standortfaktor. Ein bedeuten-



des Potenzial dafür stellen die Übergänge zwischen der Siedlung und der offenen Landschaft dar.

- Aufwertung der Siedlungsränder gemäss den Grundsätzen des RPG und der kantonalen Richtplanung.
- Die Gemeinden haben im Rahmen der kommunalen Richtplanung Strategien zur gestalterischen und ökologischen Aufwertung der Siedlungsränder zu entwickeln.
- Grenzübergreifenden Agrarpark im Bereich Döbele/Döbeli schaffen.
- Bei Bauvorhaben am Siedlungsrand sind die ökologischen und gestalterischen Anliegen entsprechend zu berücksichtigen.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
- KB 3: Konzentriertes Wachstum im urbanen Raum und moderate Siedlungsentwicklung in der Kulturlandschaft
- Bezug zu Teilstrategien
- TS L-4: Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren
- Bezug zu Handlungsbedarf
- Ökologische Vernetzung verbessern

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**                       A (2028-2032)                       B (2032-2036)                       C (nach 2035)

**Entwicklung seit der vorherigen Generation**      Massnahme aus AP3 übernommen. Neu wird das Tägermoos als zu entwickelnder grenzübergreifende Agrarpark aufgenommen. Dadurch soll ein innenstadtnaher Übergang zwischen Siedlung und offener Landschaft ein grösseres Freizeitangebot zugewiesen bekommen und in seiner Zugänglichkeit gestärkt werden.

**Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft**

**Koordinationsbedarf**

**Umsetzungsschritte**      Weitere Planungsschritte: Bei neuen Planungen in der Schnittstelle Siedlung zur offenen Landschaft zu berücksichtigen.

**Richtplanrelevanz**      Stand 1.1.2025:  
 Keine Information       Vororientierung       Zwischenergebnis       Festsetzung

**Umweltschutzgesetzgebung**      Kein Konflikt identifiziert.

**Federführung**      Städte und Gemeinden

**Beteiligte Stellen**      Kanton Thurgau (ARE-TG)

**Weitere Dokumente**

L - Landschaft		
L-5.3	Grenzübergreifendes Freiraumentwicklungskonzept	Priorität: A
Verortung / Lage	Städte Kreuzlingen und Konstanz	
Kategorie ARE:	Landschaft	
Code ARE:		



Ausschnitt Strategieplan Aufwertung und Vernetzung der innerstädtischen Freiräume

<b>Beschreibung</b>	Ein Freiraumentwicklungskonzept soll dazu beitragen, die vorhandenen Freiräume zu sichern, zu qualifizieren und zu vernetzen. Die damit einhergehende Auseinandersetzung mit sozialen und ökologischen Fragen ist ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Ein Freiraumentwicklungskonzept bietet die Möglichkeit strategische und konzeptionelle Grundlagen zu erarbeiten sowie stabile und verlässliche Strukturen zu etablieren, um Konflikte zu vermeiden und einen Mehrwert für alle Betroffenen zu schaffen.
<b>Zielsetzung</b>	Ein Freiflächenentwicklungsprogramm kann dazu beitragen, Freiraumsysteme aus dem Zukunftsbild wie den Grünen Ring sowie die Grünen Pausen zu etablieren: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung eines grenzübergreifenden Freiraumentwicklungskonzepts</li> <li>• Zeitgemässe Gestaltung der Strassenräume als blau-grüne Infrastruktur</li> <li>• Vernetzung und Ausbau der Freiräume um die Kernstadt zu einem Grünen Ring</li> <li>• Aufwertung der Bahnhofsvorplätze mit beschatteten Aufenthaltsmöglichkeiten</li> <li>• Planung und Durchführung von mehreren Bürgerinformations- oder Beteiligungsformaten im Rahmen des Gesamtprojekts und Etablierung einer grenzübergreifenden Beteiligungskultur</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 2: Ufer- und Seelandschaften differenziert weiterentwickeln</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Teilstrategien <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS L-1: Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken</li> <li>• TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume</li> <li>• TS L-3: Seebezug stärken</li> <li>• TS L-4: Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren</li> </ul> </li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerörtliche Freiräume aufwerten</li> <li>• Grenzübergreifendes Freiraumsystem etablieren</li> <li>• Ökologische Vernetzung verbessern</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input type="checkbox"/> C (nach 2035)
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	Um eine integrierte Planung voranzutreiben, sollte vor allem verkehrliche Themen mitdiskutiert werden. Der Strassenraum bietet ein grosses Potenzial für zukünftige Stadtentwicklung und kann als Teil einer Blau-Grünen-Infrastruktur ausgebaut werden. Werden im Rahmen der städtebaulichen und freiraumplanerischen Studie ausgelotet. Bereits identifiziert sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreuzlingen: Seeburgpark, Campus, Dreispitzpark, Sallmannpark, Friedpark, Wiese Storenstrasse, Chrebsbach, Sägenösch resp. Töbelibach, Seezelg, Chogenbach, Lengwiler Weiher, Saubachtobel, Irsee, Ziegelei, Döbeli resp. Tägermoos, Klein, Venedig. Gleisdreieck, Bellevue</li> <li>• Konstanz: Gleisdreieck, Stadtgarten, Stadtgarten, Schänzle</li> </ul>
<b>Koordinationsbedarf</b>	In dem Freiraumentwicklungskonzept sollten insbesondere die Uferbereiche berücksichtigt werden. Hier besteht eine enge Verzahnung mit Massnahme zur Aufwertung der Uferbereiche.
<b>Umsetzungsschritte</b>	Planungsstand / vorhandene Studien <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2024: Programm Strassenbegleitgrün Stadt Kreuzlingen (Alleenkonzept)</li> <li>• 2023: Innenstadtkonzept Stadt Konstanz</li> <li>• 2013: Bericht Vernetzungskorridore Bahnlinie</li> </ul> Weitere Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meilensteine Freiraumentwicklungskonzept</li> </ul>
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Kein Konflikt identifiziert.
<b>Federführung</b>	Städte Kreuzlingen und Konstanz
<b>Beteiligte Stellen</b>	
<b>Weitere Dokumente</b>	Stadt Konstanz: Handlungsprogramm Freiraum

**L - Landschaft****L-5.4****Aufwertung Seeufer****Priorität: A**

Verortung / Lage Seeanrainergemeinden

Kategorie ARE: Landschaft

Code ARE: 4671.2.147



Ausschnitt Strategieplan Seebezug stärken

**Beschreibung**

Das Seeufer ist der identitätsstiftende Landschaftsraum der Region. In den Uferbereichen lassen sich verschiedene Funktionen wiederfinden, wie Erholung, Sport, Tourismus, Schutzgebiete etc. Aufgrund dieser vielfältigen Anforderungen kann es zu Flächenkonkurrenzen kommen. Um die Zugänglichkeit für alle Nutzer\*innen möglichst hochzuhalten, sollte Durchgängigkeit sowie Vernetzung entlang des Ufers vorangetrieben werden. Gleichzeitig ist eine Anbindung an die städtischen Gebiete sowie die Grünen Rücken wichtig. Die Aufwertung einzelner Freiräume können hier wichtige Impulse für eine Aufwertung der Uferbereich setzen.

**Zielsetzung**

Aufwertung Seeufer entspricht der im Zukunftsbild festgelegtem "Erholungsraum Seebecken":

- Gesamtstrategie zur grenzübergreifenden Entwicklung des Seeufers
- Durchgängigkeit des Seeufers stärken
- Grenzübergreifenden Uferpark schaffen ("Klein-Venedig")

**Zweckmässigkeit**

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| • Bezug zu Zukunftsbild    | • KB 2: Ufer- und Seelandschaften differenziert weiterentwickeln |
| • Bezug zu Teilstrategien  | • TS L-3: Seebezug stärken                                       |
| • Bezug zu Handlungsbedarf | • Grenzübergreifendes Freiraumsystem etablieren                  |

Bezug zu anderen Massnahmen

<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input type="checkbox"/> C (nach 2035)
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	
<b>Koordinationsbedarf</b>	Gesamtstrategie zur grenzübergreifenden Entwicklung des Seeufers kann als Bestandteil eines grenzübergreifenden Freiraumentwicklungskonzeptes eingebettet werden.
<b>Umsetzungsschritte</b>	Planungsstand / vorhandene Studien Weitere Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtstrategie zur grenzübergreifenden Entwicklung des Seeufers</li> <li>• Bei neuen Planungen im Bereich des Sees zu berücksichtigen</li> </ul>
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Kein Konflikt identifiziert.
<b>Federführung</b>	Seeanrainergemeinden
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (ARE-TG)
<b>Weitere Dokumente</b>	Schweizer Gemeinden: Uferplanung Bodensee



L - Landschaft		
L-5.5	Aufbau Naturfachstelle Gemeinde Tägerwilen	Priorität: A
Verortung / Lage	Gemeinde Tägerwilen	
Kategorie ARE:	Landschaft	
Code ARE:		



Ausschnitt Strategieplan Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken

<b>Beschreibung</b>	Die Naturfachstelle soll die Naturkommission unterstützen und das Biodiversitätskonzept umsetzen. Darüber hinaus sollen im Rahmen der naturfachstelle anfallende Aufgaben des Natur- und Heimatschutzgesetzes umgesetzt und Projekte begleitet werden sowie die Beratung von Naturbelangen und Informationsvermittlung stattfinden.	
<b>Zielsetzung</b>	Durch die Massnahme kann der Handlungsbedarf der ökologischen Vernetzung gefördert werden. Auch die ökologische Aufwertung von innerörtlichen Grünflächen sowie Uferbereichen profitieren davon. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Natürliche Räume stärken</li> <li>• Biodiversität aktiv fördern</li> <li>• Umsetzungsorientierte Unterstützung Naturkommission</li> </ul>	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 1: Grüne Rücken pflegen und vernetzen</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Teilstrategien <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS L-1: Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken</li> <li>• TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume</li> <li>• TS L-3: Seebezug stärken</li> <li>• TS L-4: Siedlungsrand funktional und ökologisch qualifizieren</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> <li>• Traditionslandschaft stärken</li> <li>• Innerörtliche Freiräume aufwerten</li> <li>• Ökologische Vernetzung verbessern</li> </ul> </li> </ul>	

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**  A (2028-2032)  B (2032-2036)  C (nach 2035)

<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>	Neue Massnahme
<b>Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft</b>	
<b>Koordinationsbedarf</b>	
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Planungsstand / vorhandene Studien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020: Einsetzung Naturkommission</li> <li>• 2021-24: Kantonales Projekt Vorteil naturnah umgesetzt</li> <li>• 2022: Biodiversitätskonzept erstellt</li> <li>• 2023: Schutz- und Pflegekonzept Kastanienallee Castell erstellt</li> <li>• 2024: Aufbau Naturfachstelle gestartet</li> <li>• Aktuell: Mandat vergeben, Definition und Priorisierung der Aufgaben, erste Aufgaben in Umsetzung</li> </ul> <p>Weitere Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung gesetzliche Grundlagen NHG § 10 -15, Richtplan Natur und Landschaft mit Richtplanblättern L1 - L8, Schutzplan Naturobjekte; jährliche Definition, Planung und Umsetzung von Prioritäten aus Biodiversitätskonzept.</li> </ul>
<b>Richtplanrelevanz</b>	<p>Stand 1.1.2025:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Keine Information    <input type="checkbox"/> Vororientierung    <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis    <input type="checkbox"/> Festsetzung</p>
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Kein Konflikt identifiziert.
<b>Federführung</b>	Gemeinde Tägerwilten
<b>Beteiligte Stellen</b>	
<b>Weitere Dokumente</b>	

L - Landschaft		
L-5.6	Entwicklungskonzept Schlosspark Gottlieberstrasse	Priorität: B
Verortung / Lage	Gemeinde Tägerwilen	
Kategorie ARE:	Landschaft	
Code ARE:		



Ausschnitt Strategieplan Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken

**Beschreibung** Die Liegenschaft Nr. 290 mit einer Fläche von 2.8 ha ist wichtiger Bestandteil der Schlossanlage Gottlieben, von dieser aber abgetrennt auf Gemeindegebiet Tägerwilen. Sie befindet sich in Privatbesitz (anderer Besitzer als Schloss Gottlieben). Sie ist heute eingezäunt, nicht zugänglich und daher ein von der Aussenwelt abgeschirmter Landschaftspark mit Wald- und Wiesenflächen. Es sind nur Parkanlage sowie für Unterhalt und Pflege erforderliche Bauten zulässig.

**Zielsetzung** Die künftige Möglichkeit der Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit und der sanften Nutzung als natürlicher Frei- und Erholungsraum soll mit dem Besitzer geklärt und entwickelt werden. Gegebenenfalls Übernahme durch Gemeinde.

#### Zweckmässigkeit

- Bezug zu Zukunftsbild
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS L-1: Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Innerörtliche Freiräume aufwerten
  - Ökologische Vernetzung verbessern

Bezug zu anderen Massnahmen

**Priorität**  A (2028-2032)  B (2032-2036)  C (nach 2035)

**Entwicklung seit der vorherigen Generation** Neue Massnahme

**Abstimmung Verkehr, Siedlung, Landschaft**

---

**Koordinationsbedarf**

---

**Umsetzungsschritte**

---

**Richtplanrelevanz**    Stand 1.1.2025:  
 Keine Information     Vororientierung     Zwischenergebnis     Festsetzung

---

**Umweltschutzgesetzgebung**    Kein Konflikt identifiziert.

---

**Federführung**    Gemeinde Tägerwilen

---

**Beteiligte Stellen**

---

**Weitere Dokumente**

---

L - Landschaft		
L-5.7	Hochwasserschutz und Gewässeraufwertung	Priorität: AvE
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen / Gemeinde Tägerwilen	
Kategorie ARE:	Landschaft	
Code ARE:		



Ausschnitt Strategieplan Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken

**Beschreibung** In der Priorisierung sollen sich Hochwasserschutzmassnahmen an der Gefahrenkarte orientieren. Dies bedeutet, dass Bereiche, die besonders stark einer Hochwassergefahr ausgesetzt sind, zuerst angepasst werden sollten. Darüber hinaus sollen im Zuge des Hochwasserschutzes die Gewässer ökologisch aufgewertet werden. Dies fördert die Biodiversität.

**Zielsetzung** Die Zielsetzung dieser Massnahme begründet sich vor allem durch den Hochwasserschutz. Aber auch die Gewässeraufwertung steht in Einklang mit den im AP5 formulierten Handlungsbedarf, die ökologische Vernetzung zu verbessern. Besonderes Potenzial liegt hier in der Entsiegelung von Flächen sowie der Schaffung von linearen Vernetzungskorridoren.

- Hochwasserschutzmassnahmen entsprechend der Gefahrenkarte umsetzen
- Gewässer sollen ökologisch aufgewertet werden

#### Zweckmässigkeit

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| • Bezug zu Zukunftsbild    | • KB 2: Ufer- und Seelandschaften differenziert weiterentwickeln  |
| • Bezug zu Teilstrategien  | • TS L-1: Landschaftsräume und Schutzgebiete räumlich vernetzen und ihren Charakter stärken<br>• TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume |
| • Bezug zu Handlungsbedarf | • Ökologische Vernetzung verbessern   |



Bezug zu anderen  
Massnahmen

**Priorität**  A (2028-2032)  B (2032-2036)  C (nach 2035)

**Entwicklung seit der  
vorherigen Genera-  
tion** Neue Massnahme

**Abstimmung Ver-  
kehr, Siedlung,  
Landschaft** Die Massnahme ist eng verbunden mit einer Siedlungsentwicklung nach innen. Bereits für Siedlungszwecke in Anspruch genommener Boden sollte weiter qualifiziert werden, um weitere Flächenversiegelung und Inanspruchnahme zu minimieren.

**Koordinationsbe-  
darf**

**Umsetzungsschritte** Planungsstand / vorhandene Studien:  
Stadt Kreuzlingen

- 2010: Gewässerentwicklungskonzept Stadt Kreuzlingen
- 2013: Gefahrenkartierung Kanton Thurgau
- 2021: Sanierungskonzept Schoderbach
- Bis Ende 2024 sind 8 grössere Massnahmen umgesetzt:
  - 2011: Neugestaltung Saubach Räßstock-Areal
  - 2013: Hochwasserschutz an Saubach, Töbelibach, Chrebsbach u. Chogenbach (Geschiebe- und Grobholzfänger)
  - 2016: Durchlass Konstanzerstrasse bis Bahnhofstrasse Sanierung (Hochwasserschutz, gestalterische und ökologische Aufwertung)
  - 2016: Sanierung Chogenbach, See bis Schwimmbadstrasse
  - 2019: Sanierung Chogenbach, Schwimmbadstrasse bis SBB
  - 2020: Chogenbach, Hochwasserschutz und Ersatz Durchlass Romanshonerstrasse
  - 2024: Chogenbach: Seetal- /Romanshonerstrasse
  - 2024: Schoderbach: Konstanzer- bis Brückenstrasse 1. Etappe inkl. Brücke Brückenstrasse

Gemeinde Tägerwilen

- 2019: Massnahmenkonzept Gemeinde Tägerwilen auf Basis Gefahrenkarte erstellt
- Bis Ende 2024 sind 5 grössere Massnahmen umgesetzt:
  - 2020-21: Retention Staudenhof
  - 2021-22: Offenlegung Möslibach, Revitalisierung Chastlerbach
  - 2023-24: Fischtreppe Dorfbach
  - 2024 Allmendbach
  - 2024-25: Durchlass Rüsselbach

Weitere Planungsschritte:  
Stadt Kreuzlingen

- Fortführung Massnahmen Kreuzlingen:
  - 2025: Schoderbach: Konstanzer- bis Brückenstrasse 2. Etappe und Durchlass Schützenstrasse
  - 2026: Chogenbach: SBB - Seetalstrasse
  - 2026: Schoderbach: Hochwasserschutz Bahnhof und Bachweg, Teil Süd
  - 2026: Chrebsbach, Chrebsbachweg
  - 2026: Saubach: Grobholzfänger und Durchlass Räßstock und Hochwasserschutz Döbeli
  - 2026: Remisbergbach: Mösli - Grossi Wiis
  - 2026: Lengwiler Weiher, Hochwasserschutz
  - 2027: Schoderbach: Sanierung Kanal Alleestrasse

---

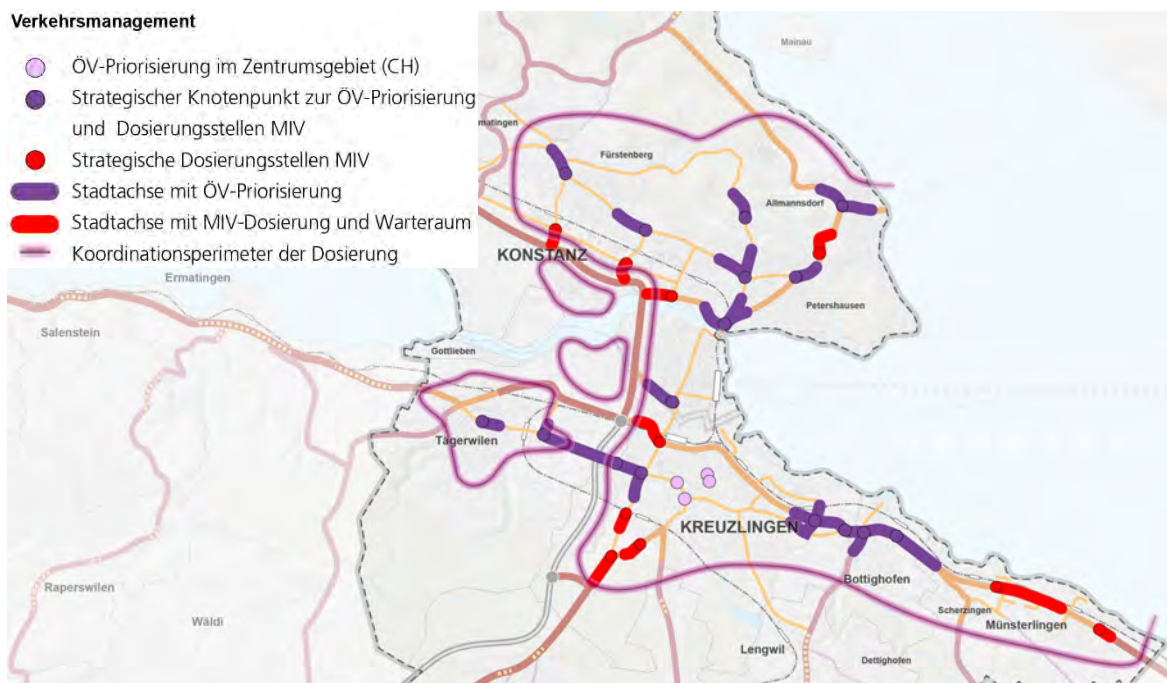
	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2027: Schoderbach: Alleeweg und Bachweg, Teil Nord</li><li>• 2027: Saubach: Weiherstrasse</li><li>• 2028: Schoderbach: Konstanzer- bis Brückenstrasse 3. Etappe</li><li>• 2028: Chrebsbach oberhalb Friedhofweg</li></ul>
	Gemeinde Tägerwilen
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fortführung Massnahmen Tägerwilen gemäss Konzept (z.B. Dorfbach, Kafigraben) mit dem Ziel das Massnahmenkonzept bis 2030 umgesetzt zu haben</li></ul>
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Umweltschutzgesetzgebung</b>	Kein Konflikt identifiziert.
<b>Federführung</b>	Gemeinden und Städte
<b>Beteiligte Stellen</b>	
<b>Weitere Dokumente</b>	

---

## 5. VM – Verkehrsmanagement

### Massnahmenpaket Verkehrsmanagement – A-Massnahmen

VM – Verkehrsmanagement			
VM-5	A-Massnahmenpaket Verkehrsmanagement	Priorität:	Kosten:
		<b>A</b>	<b>6.55 Mio. CHF</b>
Kategorie ARE:	2 Verkehrsmanagement (VM)		
Unterkategorie ARE:	2.4 Pauschale VM		
Teilstrategie:	TS ÖV-3: Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten TS MIV-2: grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems TS MIV-3: Parkierungskonzepte werden grenzüberschreitend abgestimmt		



Konzept grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement Kreuzlingen-Konstanz (TS MIV-2)

**Beschrieb Konzeption**

Durch ein grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement soll der motorisierte Individualverkehr im Agglomerationskern Kreuzlingen-Konstanz gesteuert und der Busverkehr wo erforderlich bevorzugt werden (TS ÖV-3), um Überlastungen vorzubeugen oder siedlungsverträglich abzuwickeln (TS MIV-1 und TS MIV-2:). Davon sollen auch Fuss- und Veloverkehr profitieren und somit ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert werden. Das Parkraummanagement wird in die grenzüberschreitende Verkehrslenkung miteingebunden (TS MIV-3).

**Liste Teilmassnahmen**

<b>VM-5.1</b>	<b>Agglomeration CH-Teil</b> <b>ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil</b> Schrittweise Umsetzung Konzept Verkehrsmanagement mit A-Massnahmen im CH-Teil der Agglomeration: Busbeschleunigungen und Steuerungsmassnahmen zum Netzüberlastungsschutz.	Kosten: 1.70 Mio. CHF
---------------	---	-----------------------

<b>VM-5.2</b>	<b>Stadt Kreuzlingen</b> <b>Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Kreuzlingen</b> Umsetzung grenzüberschreitendes digitales Verkehrs- und Parkraummanagement inkl. dynamischer Verkehrssteuerung.	Kosten: 1.85 Mio. CHF
<b>VM-5.3</b>	<b>Stadt Konstanz</b> <b>Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Konstanz</b> Umsetzung grenzüberschreitendes digitales Verkehrs- und Parkraummanagement inkl. dynamischer Verkehrssteuerung.	Kosten: 1.75 Mio. CHF
<b>VM-5.4</b>	<b>Stadt Konstanz</b> <b>Busbeschleunigung grenzüberschreitende starke Busachsen</b>	Kosten: 1.25 Mio. CHF
<b>Total</b>		<b>6.55 Mio. CHF</b>

VM – Verkehrsmanagement			
<b>VM-5.1</b>	<b>ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil (A-Massnahmenpaket)</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 1.70 Mio. CHF</b>

Verortung / Lage	Agglomeration CH-Teil
Kategorie ARE:	2 Verkehrsmanagement (VM)
Unterkategorie ARE:	2.4 Pauschale VM
Code ARE:	4671.3.040; 4671.3.042; 4671.3.044



Verortung ÖV-Beschleunigungs- und Verkehrssteuerungsmassnahmen im Schweizer Teil der Agglomeration (in dunkelgrün AP5-Massnahmen Priorität A)

Massnahmentyp	Konzept Verkehrsmanagement
A-Massnahme VM-5.1	ÖV-Priorisierung im Zentrumsgebiet (CH)
B-Massnahme VM-5.7	Strategischer Knotenpunkt ÖV-Priorisierung und Dosierungsstelle MIV
A-Massnahme AP2/AP3	Strategische Dosierungsstelle MIV
<b>VM-5.1</b> Nr. AP5-Massnahme	Stadtachse mit ÖV-Priorisierung
<b>4671.x.xxx</b> ARE-Nr. AP2/3-Massnahme	Stadtachse mit MIV-Dosierung und Warteraum
	Koordinationsperimeter der Dosierung

Legende Massnahmenverortung auf Konzept Verkehrsmanagement



Netzüberlastungsschutz Bahnübergang Bernrainstrasse



Netzüberlastungsschutz Brunnenstrasse

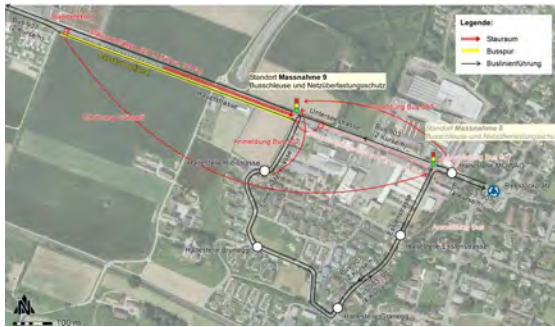


Busbevorzugung Emmishoferkreis und Netzüberlastungsschutz Emmishofer- und Töbelikreis



Netzüberlastungsschutz Spitalkreis Münsterlingen





Busbevorzugung mit Dosierungsmöglichkeit Untersee- und Hauptstrasse Tägerwilen

### Beschrieb Massnahme

Das grenzüberschreitende Konzept Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems zu Spitzenzeiten. Netzüberlastungen im Agglomerationskern werden reduziert und der öffentliche Verkehr beschleunigt. Vom Netzüberlastungsschutz profitiert auch der Fuss- und Veloverkehr im Zentrumsgebiet und im urbanen Raum. Die Umsetzung erfolgt schrittweise nach Handlungsbedarf und startete bereits mit der Umsetzung von Massnahmen aus dem AP2 und AP3. Folgende Umsetzungsmassnahmen sind im CH-Teil der Agglomeration im A-Horizont des AP5 vorgesehen:

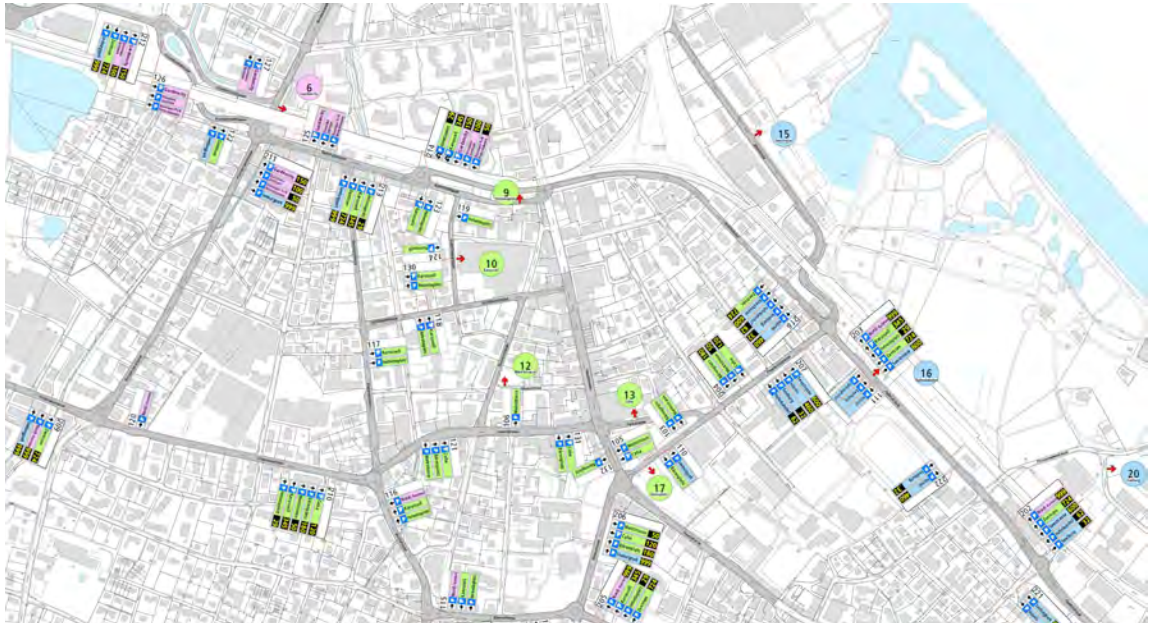
- Netzüberlastungsschutz Bahnübergang Bernrainstrasse und Brunnenstrasse Kreuzlingen: Die beiden Dosierungsstellen sind B-Massnahmen im AP3 (ARE-Code 4671.3.044) und werden zu A-Massnahmen im AP5. Die Detailplanung muss zeigen, ob auch eine Steuerung auf Achse H470 Bergstrasse erforderliche ist.  
-> Kosten 0.25 Mio. CHF
- Busbevorzugung Emmishoferkreisel und Netzüberlastungsschutz Emmishofer- und Töbelikreisel Kreuzlingen: 2025 wird der Unfallschwerpunkt Emmishoferkreisel saniert und Leerrohre für die Busbevorzugung eingebaut. Die Dosierungsstelle ist B-Massnahme im AP3 (ARE-Code 4671.3.042) und wird zu A-Massnahme im AP5.  
-> Kosten 0.45 Mio. CHF
- Netzüberlastungsschutz Spitalkreisel Münsterlingen: Die Busbevorzugung Seestrasse mit Dosierung MIV am Spitalkreisel West und Ost ist C-Massnahme im AP3 und wird zu A-Massnahme im AP5. Damit kann der Netzüberlastungsschutz mit der Sanierung Spitalkreisel West (BGK-5.2.5) projektiert werden.  
-> Kosten 0.30 Mio. CHF (2 LSA inkl. Schlaufen und LSA für elektronische Busspur)  
Flankierende Massnahmen des Netzüberlastungsschutzes sind Teil der Massnahmenplanung, um auf der Achse K114 Scherzingen-Altneu-Güttingen Schleichverkehr zu verhindern (zusätzliche Steuerung auf K114, Verkehrsberuhigung). Die erforderlichen flankierenden Massnahmen sind mit der Detailplanung festzulegen und mit der Inbetriebnahme des Netzüberlastungsschutzes Spitalkreisel West in Betrieb zu nehmen (Zeitpunkt offen – bei Bedarf IBN Netzüberlastungsschutz).  
-> Kosten 0.30 Mio. CHF
- Busbevorzugung mit Dosierungsmöglichkeit Untersee- und Hauptstrasse Tägerwilen: Die Busbevorzugung am Kreisel Rebstockplatz wird 2026 realisiert (AP2-Massnahme 4671.2.080). Als Eigenleistungen werden Busbevorzugungen auf der Achse Untersee- und Hauptstrasse im Rahmen eines Pilotprojektes getestet (VM-5.6 Bus-Beschleunigung Gemeinde Tägerwilen). Erkenntnisse daraus sollen mit der vorliegenden Massnahme (VM-5.1) umgesetzt werden. Die Lichtsignalanlagen an den Knoten Esslenstr./Unterseeestr. und Emmishoferstr./Unterseeestr. sollen bei Bedarf für den Netzüberlastungsschutz eingesetzt werden können. Die mit der AP3-B-Massnahme geplante Busspur (ARE-Code 4671.3.040) soll im AP5 als A-Massnahme mittels elektronischer Busspur realisiert werden, da das Land für eine separate Busspur bisher nicht erworben werden konnte (Umfahrung Dosierstelle für ÖV Richtung Kreuzlingen).  
-> Kosten 0.40 Mio. CHF

<b>Zweckmässigkeit</b>	
• Bezug zu Zukunftsbild	Verkehrsmanagement auf den stark belasteten Achsen steigert die Effizienz im Betrieb, sorgt für Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und unterstützt die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs.
• Bezug zu Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TS ÖV-3: Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems</li> <li>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> <li>• TS MIV-2: Grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems</li> <li>• TS MM-1: Installierung und Etablierung von Mobilitätsmanagement</li> </ul>
• Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grenzübergreifend koordiniertes Verkehrsmanagement</li> <li>• Mobilitätsmanagement und Intermodalität</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BGK-5.2.5 Sanierung USP Kreisel Spital West</li> <li>• VM-5.2 Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Kreuzlingen</li> <li>• VM-5.6 Bus-Beschleunigung Gemeinde Tägerwilen</li> <li>• VM-5.7 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil (B-Massnahmenpaket)</li> </ul>
<b>Planungsstand (2025)</b>	Aufgrund der Anzahl und Dringlichkeit anderer Projekte, können diese Massnahmen nicht mehr im Rahmen der AP2 und AP3-Massnahmen umgesetzt werden. Aufgrund des Handlungsbedarfs werden sie im AP5 als A-Massnahmen neu eingegeben.
<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadt Kreuzlingen, Gemeinden Tägerwilen, Münsterlingen, Bottighofen und Altnau
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl Knoten (A-Massnahmen im AP5): 13</li> <li>• Bericht Verkehrsuntersuchung "Verkehrsmanagement / ÖV-Bevorzugung Stadt Kreuzlingen", TBA Kanton Thurgau und Bauverwaltung Kreuzlingen, SNZ 2016</li> </ul>

**VM – Verkehrsmanagement**

<b>VM-5.2</b>	<b>Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Kreuzlingen</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 1.85 Mio. CHF</b>
---------------	---	---------------------	------------------------------

Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen
Kategorie ARE:	2 Verkehrsmanagement (VM)
Unterkategorie ARE:	2.4 Pauschale VM
Code ARE:	



Ausschnitt Schilder- und Standortplan Vorprojekt (Stand Mai 2022) Parkleitsystem Stadt Kreuzlingen

<b>Zentrum:</b>	<b>720 PP</b>
9 Helvetiaplatz	25 PP
10 Karussell	345 PP
12 Marktstrasse	50 PP
13 Ceha	120 PP
17 Bärenplatz	180 PP

<b>Seeburgpark:</b>	<b>1154 PP</b>
15 Seestrasse	600 PP
16 Hafenbahnhof	62 PP
20 Seeburg	32 PP
22 Hörnli	460 PP

<b>Nord / Konstanz:</b>	<b>3324 PP</b>
6 Gardencity	150 PP
<b>Konstanz Zentrum</b>	<b>2321 PP</b>
Altstadt	359 PP
Lago	936 PP
Marktstätte	282 PP
Fischmarkt	161 PP
Döbele	300 PP
Augustiner	283 PP
<b>Konstanz P+R/ Petershausen</b>	<b>853 PP</b>
Bodenseeforum	500 PP
Benediktiner	118 PP
Seerheincenter	235 PP

Einteilung Parkräume und Parkierungsanlagen gemäss Vorprojekt (Stand Mai 2022) Parkleitsystem Stadt Kreuzlingen

**Beschrieb Massnahme**

Das grenzüberschreitende Parkleitsystem zeigt mithilfe von Parkplatzerfassungen in Echtzeit die Anzahl der verfügbaren Parkplätze in einer Parkierungsanlage an. Dank diesem haben die Autofahrer die Möglichkeit, ohne Umwegverkehr einen geeigneten Parkplatz zu finden und so den Parksuchverkehr im Kern der Agglomeration zu vermeiden. Der Autofahrer kann auch schon im Vorfeld zu Umsteigeparkplätzen am Stadtrand geleitet werden, die einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel ermöglichen. Dieses System ermöglicht es, die Verkehrsüberlastung in der Stadt zu verringern, die Luftverschmutzung zu reduzieren und die Parkraumbewirtschaftung zu optimieren. Das Parkleitsystem soll abgestimmt werden mit dem Netzüberlastungsschutz der Verkehrssteuerung der Agglomeration (VM-5.1 und VM-5.7) sowie dem Verkehrs- und

	<p>Parkraummanagement der Stadt Konstanz (VM-5.3) um dessen Wirkungen zu verbessern.</p> <p>Das Stadtgebiet der Kernstädte Kreuzlingen und Konstanz werden in die drei Parkräume Kreuzlingen Zentrum, Kreuzlingen Seeburgpark sowie Konstanz eingeteilt. Die dynamischen Wegweiser werden an den Haupteinfallsachsen installiert und führen die Verkehrsteilnehmer auf dem, aus Sicht der Stadt, optimalen Weg zu 19 verschiedenen Parkierungsanlagen.</p> <p>-&gt; Kosten:</p> <table border="0"> <tr> <td>PLS Schilder, Gateway, Masten</td> <td>1.155 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>Parkplatzerfassung Neu, 7 Areale</td> <td>0.440 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>Parkplatzerfassung (Cloud-Anschluss) 3 Areale</td> <td>0.075 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>Reserve / Unvorhergesehenes</td> <td>0.180 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>Total Investitionskosten</td> <td>1.850 Mio. CHF</td> </tr> </table>	PLS Schilder, Gateway, Masten	1.155 Mio. CHF	Parkplatzerfassung Neu, 7 Areale	0.440 Mio. CHF	Parkplatzerfassung (Cloud-Anschluss) 3 Areale	0.075 Mio. CHF	Reserve / Unvorhergesehenes	0.180 Mio. CHF	Total Investitionskosten	1.850 Mio. CHF
PLS Schilder, Gateway, Masten	1.155 Mio. CHF										
Parkplatzerfassung Neu, 7 Areale	0.440 Mio. CHF										
Parkplatzerfassung (Cloud-Anschluss) 3 Areale	0.075 Mio. CHF										
Reserve / Unvorhergesehenes	0.180 Mio. CHF										
Total Investitionskosten	1.850 Mio. CHF										
<b>Zweckmässigkeit</b>	Die Massnahme trägt zur Funktionalität des Verkehrssystems in Spitzenzeiten bei (Verminderung Parksuchverkehr und Verkehrslenkung).										
• Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• konsequente Bündelung des motorisierten Verkehrs auf den dafür ausgelegten Hauptachsen</li> <li>• grenzüberschreitend koordinierte Parkierungsstrategie</li> </ul>										
• Bezug zu Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> <li>• TS MIV-2: Grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems</li> <li>• TS MIV-3: Parkierungskonzepte werden grenzüberschreitend abgestimmt</li> <li>• TS MM-1: Installation und Etablierung von Mobilitätsmanagement</li> </ul>										
• Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grenzübergreifend koordiniertes Verkehrsmanagement</li> <li>• Grenzübergreifendes Parkraummanagement im Agglomerationskern</li> <li>• Mobilitätsmanagement und Intermodalität</li> </ul>										
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VM-5.1 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil (A-Massnahmenpaket)</li> <li>• VM-5.3 Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Konstanz</li> <li>• VM-5.7 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil (B-Massnahmenpaket)</li> </ul>										
<b>Planungsstand (2025)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorprojekt erstellt (Mai 2022)</li> <li>• Umsetzung im Finanzplan 2027 eingeplant</li> </ul>										
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen										
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (TBA), Stadt Konstanz, Parkplatzbetreiber										
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorprojekt Parkleitsystem Stadt Kreuzlingen, Schilder- und Standortplan und Grobkostenschätzung (Mai 2022, Ingenieurbüro Nagel + Steiner, St.Gallen)</li> </ul>										

<b>VM – Verkehrsmanagement</b>	
<b>VM-5.3</b>	<b>Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Konstanz</b>
	<b>Priorität: A</b>
	<b>Kosten: 1.75 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz
Kategorie ARE:	2 Verkehrsmanagement (VM)
Unterkategorie ARE:	2.4 Pauschale VM
Code ARE:	
<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>In der linksrheinischen Innenstadt von Konstanz sind die Pkw-Abstellanlagen an Samstagen und anderen Hochlasttagen bereits um die Mittagszeit voll ausgelastet. Staugefahr wird durch manuelles Verkehrsmanagement vermieden und hierdurch die Rettungssicherheit und der pünktliche Busverkehr gewährleistet. Der organisatorische und personelle Aufwand ist sehr hoch und deshalb kostenintensiv.</p> <p>Die Stadt Konstanz setzt bis 2027 die ersten Massnahmen eines digitalen Verkehrsmanagement (VM) mit digitalen Anzeigetafeln für die linksrheinische Innenstadt um. Damit kann der fließende motorisierte Individualverkehr über das Verkehrsgeschehen informiert und umgeleitet werden. Eigenleistungen rund CHF 3.0 Mio.</p> <p>Das digitale VM ist in den Folgejahren mit technischer Infrastruktur zu einer dynamischen Verkehrssteuerung (digitale Anzeigetafeln, Zulaufsteuerung bis Strassensperrung) auszubauen. Damit können die heute von Verkehrskadetten umgesetzten Massnahmen mit weniger Personalaufwand durchgeführt werden.</p> <p>Infrastrukturmassnahmen in Kreuzlingen wie z.B. digitale Anzeigetafeln werden durch die Stadt Kreuzlingen und/oder durch den Kanton Thurgau übernommen.</p>
<b>Zweckmässigkeit</b>	
Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsmanagement auf den stark belasteten Achsen steigert die Effizienz im Betrieb, sorgt für Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und unterstützt die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs.</li> <li>grenzüberschreitend koordinierte Parkierungsstrategie</li> </ul>
Bezug zu Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> <li>TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> <li>TS MIV-2: Grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems</li> <li>TS MIV-3: Parkierungskonzepte werden grenzüberschreitend abgestimmt</li> <li>TS MM-1: Installierung und Etablierung von Mobilitätsmanagement</li> </ul>
Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grenzübergreifend koordiniertes Verkehrsmanagement</li> <li>Grenzübergreifendes Parkraummanagement im Agglomerationskern</li> <li>Mobilitätsmanagement und Intermodalität</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>VM-5.1 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil</li> <li>VM-5.2 Verkehrs- und Parkraummanagement Stadt Kreuzlingen</li> </ul>
<b>Planungsstand (2025)</b>	Im Jahr 2025 soll die Entwurfsplanung fertiggestellt werden. Die ersten Massnahmen sind für die Haushaltsjahre ab 2026 geplant.
<b>Kosten</b>	<p>3.50 Mio. CHF</p> <p>Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 1.75 Mio. CHF.</p>
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadt Kreuzlingen, Kanton Thurgau (TBA)



---

**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente**

- Grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept Kreuzlingen-Konstanz
  - Masterplan Mobilität, Klimamobilitätsplan
  - Endbericht "Digitales Verkehrsmanagement in der Innenstadt Konstanz", BERNARD GRUPPE, 17.06.2020
-

VM – Verkehrsmanagement			
<b>VM-5.4</b>	<b>Busbeschleunigung grenzüberschreitende starke Busachsen</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 1.25 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz		
Kategorie ARE:	2 Verkehrsmanagement (VM)		
Unterkategorie ARE:	2.4 Pauschale VM		
Code ARE:			



Konzeptplan grenzüberschreitendes Bussystem

<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>Ausbau des grenzüberschreitendes Busangebots und die Verbesserung der Infrastruktur, damit der ÖV attraktiv und insbesondere gegenüber dem MIV konkurrenzfähig ist. Dazu sind die Reisezeiten möglichst zu reduzieren, die Zugänglichkeit der Haltestellen zu verbessern und Barrierefreiheit zu gewährleisten.</p> <p>Realisierung von Bus-Beschleunigungsmassnahmen zur Ermöglichung von grenzüberschreitenden starken Busachsen.</p> <p>Zur Ermöglichung des grenzüberschreitenden Linienverkehrs müssen an staugefährdeten Knoten Busbevorrechtigungen eingerichtet werden. In engen Strassen muss der öffentliche Strassenraum neu geordnet werden.</p>
----------------------------	---

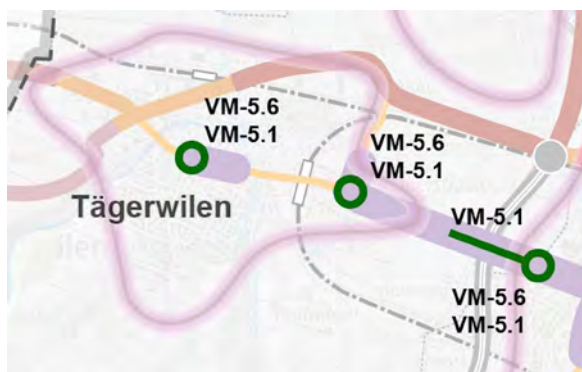
<b>Zweckmässigkeit</b>	Verkehrsmanagement auf den stark belasteten Achsen steigert die Effizienz im Betrieb, sorgt für Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und unterstützt die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs.
• Bezug zu Zukunftsbild	
• Bezug zu Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TS ÖV-2: Stärkung und Verknüpfung Bussystem der Agglomeration</li> <li>• TS ÖV-3: Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems</li> <li>• TS MM-1: Installierung und Etablierung von Mobilitätsmanagement</li> </ul>
• Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grenzübergreifend koordiniertes Verkehrsmanagement</li> <li>• Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VM-5.1 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil</li> <li>• VM-5.5 Konzept grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement</li> <li>• VM-5.7 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil</li> </ul>

<b>Nutzen auf CH-Teil der Agglomeration</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ermöglichung der Fahrplanstabilität der Grenzüberschreitenden Linien</li> <li>• Anschlusssicherung bei grenzüberschreitenden ÖV-Verkehrswegen</li> </ul>
<b>Planungsstand (2025)</b>	Vorstudien vorliegend für Konstanz und Kreuzlingen
<b>Kosten</b>	<p>2.50 Mio. CHF</p> <p>Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 1.25 Mio. CHF.</p>
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadtwerke Konstanz
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖV-Potentialstudie Konstanz</li> <li>• Bericht Verkehrsuntersuchung "Verkehrsmanagement / ÖV-Bevorzugung Stadt Kreuzlingen", TBA Kanton Thurgau und Bauverwaltung Kreuzlingen, SNZ 2016</li> </ul>

## Eigenleistungen VM – Verkehrsmanagement

VM – Verkehrsmanagement	
VM-5.5	Konzept grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement
Priorität:	Kosten:
AvE	-- CHF
Verortung / Lage	Städte Kreuzlingen und Konstanz
Kategorie ARE:	VM – Verkehrsmanagement   Eigenleistung
Unterkategorie ARE:	Verkehrsmanagement
Code ARE:	
<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>Weiterentwicklung der Verkehrsmanagement-Konzepte von Kreuzlingen und Konstanz zu einem regional abgestimmten, grenzüberschreitenden Verkehrsmanagement-Konzept.</p> <p>Die Stadt Konstanz erarbeitet ein digitales Verkehrsmanagement (VM), um die Verkehrssituation an Hochlasttagen ohne grossen Personaleinsatz bewältigen zu können und den Einsatz der Rettungsdienste zu gewährleisten. Derzeit sperren kurz vor Erreichen der Kapazitätsgrenze der Stellplatzanlagen bis zu 25 Verkehrskadetten die Zufahrtsstrassen zur Konstanzer Innenstadt (starker Zufluss von touristischen und Einkaufsverkehren, insbesondere aus der Schweiz) und öffnen sie bei freiwerdenden Kapazitäten.</p> <p>Das digitale Verkehrsmanagement der Stadt Konstanz ist grenzüberschreitend mit der Stadt Kreuzlingen und den Gemeinden Bottighofen und Tägerwilen zu einem grenzüberschreitenden Verkehrsmanagement weiterzuentwickeln. Es sind Massnahmen zu konzipieren, welche die Problematik im Zulauf in Kreuzlingen entschärfen, indem digitale Anzeigetafeln bereits auf Schweizer Seite den MIV über die Verkehrssituation informieren.</p>
<b>Zweckmässigkeit</b>	
• Bezug zu Zukunftsbild	Verkehrsmanagement auf den stark belasteten Achsen steigert die Effizienz im Betrieb, sorgt für Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und unterstützt die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs.
• Bezug zu Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> <li>• TS MIV-2: Grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems</li> <li>• TS MIV-3: Parkierungskonzepte werden grenzüberschreitend abgestimmt</li> <li>• TS MM-1: Installierung und Etablierung von Mobilitätsmanagement</li> </ul>
• Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grenzübergreifend koordiniertes Verkehrsmanagement</li> <li>• Grenzübergreifendes Parkraummanagement im Agglomerationskern</li> <li>• Mobilitätsmanagement und Intermodalität</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Planungsstand (2025)</b>	<p>Vororientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2026: Projektskizze mit Projektbeschreibung und Pflichtenheft sowie Projektvergabe</li> <li>• Ab 2027: Erarbeitung "Konzept grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement"</li> </ul>
<b>Federführung</b>	Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz / Städte Konstanz und Kreuzlingen
<b>Beteiligte Stellen</b>	<p>Stadt Kreuzlingen, Kanton Thurgau (TBA)</p> <p>Gemeinden Bottighofen und Tägerwilen</p>
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	

VM – Verkehrsmanagement		Priorität:	Kosten:
<b>VM-5.6</b>	<b>Bus-Beschleunigung Gemeinde Tägerwilen</b>	<b>AvE</b>	<b>-- CHF</b>
Verortung / Lage	Gemeinde Tägerwilen		
Kategorie ARE:	VM – Verkehrsmanagement   Eigenleistung		
Unterkategorie ARE:	Verkehrsmanagement		
Code ARE:			



Übersicht VM-Massnahmen Bus-Beschleunigung Tägerwilen

**Beschreib Massnahme** Zur Gewährung der Bus-Fahrplanstabilität wurden in der Gemeinde Tägerwilen verschiedene Bus-Beschleunigungsmassnahmen im Rahmen eines Pilotprojektes geplant. An folgenden Standorten sollen nun Massnahmen zur Busbeschleunigung getestet werden:

- Bus-Beschleunigung Tägerwilen Hauptstrasse / ARA-Strasse
- Bus-Beschleunigung Tägerwilen Unterseestrasse / Emmishoferstrasse
- Bus-Beschleunigung Tägerwilen Hauptstrasse / Bahnhofstrasse (Umsetzung auf Fahrplanwechsel Dezember 2025; neue Elektrobusse mit Signalgeber)

Erkenntnisse aus diesem Pilotprojekt sollen im Rahmen der AP5-Massnahme VM-5.1 "ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil" umgesetzt werden.

Zweckmässigkeit	
• Bezug zu Zukunftsbild	• Verkehrsmanagement auf den stark belasteten Achsen sorgt für Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und unterstützt die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs
• Bezug zu Teilstrategien	• TS ÖV-2: Stärkung und Verknüpfung Bussystem der Agglomeration • TS ÖV-3: Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems • TS MIV-2: Grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems
• Bezug zu Handlungsbedarf	• Grenzübergreifend koordiniertes Verkehrsmanagement • Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr
Bezug zu anderen Massnahmen	• VM-5.1 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil
<b>Planungsstand (2025)</b>	Umsetzung der Massnahme 2025/2026
<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Beteiligte Stellen</b>	Gemeinde Tägerwilen
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Anzahl Knoten: 3

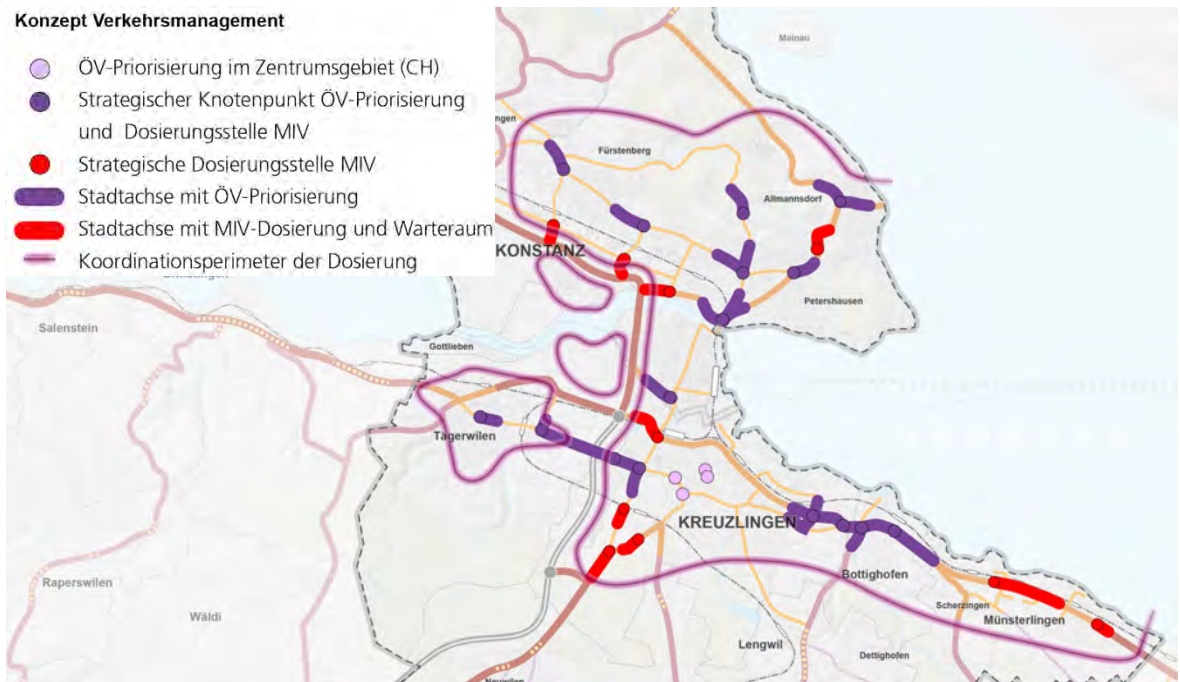


## Massnahmenpaket VM – Verkehrsmanagement – B-Massnahmen

VM – Verkehrsmanagement			
<b>VM-5.7</b>	<b>ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil (B-Massnahmenpaket)</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 1.90 Mio. CHF</b>
Kategorie ARE:	2 Verkehrsmanagement (VM)		
Unterkategorie ARE:	2.4 Pauschale VM		
Teilstrategie:	TS ÖV-3: Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten TS MIV-2: grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems TS MIV-3: Parkierungskonzepte werden grenzüberschreitend abgestimmt		

### Konzept Verkehrsmanagement

- ÖV-Priorisierung im Zentrumsgebiet (CH)
- Strategischer Knotenpunkt ÖV-Priorisierung und Dosierungsstelle MIV
- Strategische Dosierungsstelle MIV
- ▬ Stadtachse mit ÖV-Priorisierung
- ▬ Stadtachse mit MIV-Dosierung und Warteraum
- ▬ Koordinationsperimeter der Dosierung



Konzept grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement Kreuzlingen-Konstanz (TS MIV-2)

### Beschrieb Konzeption

Durch ein grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement soll der motorisierte Individualverkehr im Agglomerationskern Kreuzlingen-Konstanz gesteuert und der Busverkehr wo erforderlich bevorzugt werden (TS ÖV-3), um Überlastungen vorzubeugen oder siedlungsverträglich abzuwickeln (TS MIV-1 und TS MIV-2:). Davon sollen auch Fuss- und Veloverkehr profitieren und somit ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert werden. Das Parkraummanagement wird in die grenzüberschreitende Verkehrslenkung miteingebunden (TS MIV-3).

### Liste Teilmassnahmen

<b>VM-5.7</b>	<b>ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil</b> Schrittweise Umsetzung Konzept Verkehrsmanagement mit B-Massnahmen im CH-Teil der Agglomeration: Busbeschleunigungen und Steuerungsmassnahmen zum Netzüberlastungsschutz.	Kosten: 1.90 Mio. CHF
<b>Total</b>		<b>1.90 Mio. CHF</b>

VM – Verkehrsmanagement			
<b>VM-5.7</b>	<b>ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 1.90 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Agglomeration CH-Teil		
Kategorie ARE:	2 Verkehrsmanagement (VM)		
Unterkategorie ARE:	2.4 Pauschale VM		
Code ARE:	4671.3.041; 4671.3.043; 4671.2.081; 4671.2.083; 4671.2.069		



Verortung ÖV-Beschleunigungs- und Verkehrssteuerungsmassnahmen im Schweizer Teil der Agglomeration (in hellgrün AP5-Massnahmen Priorität B)

Massnahmentyp	Konzept Verkehrsmanagement
A-Massnahme VM-5.1	ÖV-Priorisierung im Zentrumsgebiet (CH)
B-Massnahme VM-5.7	Strategischer Knotenpunkt ÖV-Priorisierung und Dosierungsstelle MIV
A-Massnahme AP2/AP3	Strategische Dosierungsstelle MIV
<b>VM-5.1</b> Nr. AP5-Massnahme	Stadtachse mit ÖV-Priorisierung
<b>4671.x.xxx</b> ARE-Nr. AP2/3-Massnahme	Stadtachse mit MIV-Dosierung und Warteraum
	Koordinationsperimeter der Dosierung

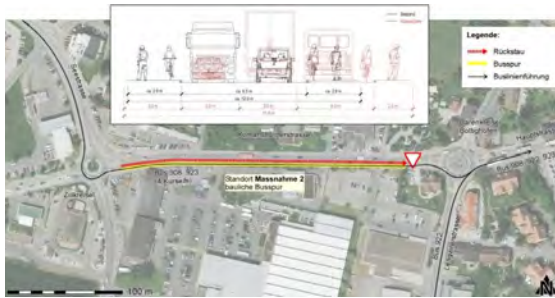
Legende Massnahmenverortung auf Konzept Verkehrsmanagement



Netzüberlastungsschutz Schwaderlohstrasse Kreuzlingen



LSA-Busbevorzugung Kreisler Kolosseumplatz Kreuzlingen



Lage bauliche Busspur Romanshorerstrasse Kreuzlingen



Netzüberlastungsschutz Seestrasse östlich Landschlacht

**Beschrieb Massnahme**

Das grenzüberschreitende Konzept Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems zu Spitzenzeiten. Netzüberlastungen im Agglomerationskern werden reduziert und der öffentliche Verkehr beschleunigt. Vom Netzüberlastungsschutz profitiert auch der Fuss- und Veloverkehr im Zentrumsgebiet und im urbanen Raum. Die Umsetzung erfolgt schrittweise nach Handlungsbedarf und startete bereits mit der Umsetzung von Massnahmen aus dem AP2 und AP3. Folgende Umsetzungsmassnahmen sind im CH-Teil der Agglomeration im B-Horizont des AP5 vorgesehen:

- Netzüberlastungsschutz Schwaderlohstrasse Kreuzlingen: Die Steuerung am Knoten Bernrainstr. / Brunnenstr. mit elektronischer Busspur auf der Schwaderlohstr. (B-Massnahmen im AP3, ARE-Code 4671.3.041 und 4671.3.043) soll in einer zweiten Etappe realisiert werden, wenn die zentrumsnäheren Steuerungsmassnahmen (VM-5.1, Bernrainstr. und Brunnenstr.) nicht mehr ausreichen.  
-> Kosten 0.25 Mio. CHF
- Busbevorzugung Kreisler Kolosseumplatz: Die erforderliche Busbevorzugung am Kreisler Kolosseumplatz wurde in einer ersten Etappe 2023 mit einer Fahrbahnhaltestelle (AP2-Massnahme ARE-Code 4671.2.081) realisiert. Reicht die Massnahme nicht mehr aus, soll in einer zweiten Etappe eine LSA mit Buspriorisierung realisiert werden.  
-> Kosten 0.20 Mio. CHF
- Busbeschleunigung (Busspur) Romanshorerstrasse Kreuzlingen: Die mit AP2-Massnahme (ARE-Code 4671.2.069) geplante Busspur kann vorläufig nicht realisiert werden, da für den erforderlichen Landerwerb noch keine Lösung in Sicht ist. Als erste Etappe wird mit der Kreiselsanierung Bärenplatz Bottighofen eine Busbevorzugung am Kreisler Bärenplatz Bottighofen realisiert (mit AP2-Massnahme ARE-Code 4671.2.083, Umsetzung 2027/28). Die Realisierung einer baulichen Busspur Romanshorerstrasse Kreuzlingen wird als zweite Etappe in der Priorisierung nach hinten gerückt (B-Massnahme im AP5).  
-> Kosten 1.20 Mio. CHF
- Netzüberlastungsschutz Seestrasse östlich Landschlacht: Eine LSA mit Staudetektion und elektronischer Busspur auf der Seestrasse vor dem Siedlungsgebiet von Landschlacht soll in einer späteren Etappe realisiert werden, wenn die vorgelagerte Massnahme (VM-5.1 Spitalkreisel West Münsterlingen) nicht mehr ausreicht.  
-> Kosten 0.25 Mio. CHF

Die flankierenden Massnahmen der vorgelagerten Massnahmen sind auch bei dieser Massnahme von Bedeutung.

<b>Zweckmässigkeit</b>	
• Bezug zu Zukunftsbild	Verkehrsmanagement auf den stark belasteten Achsen steigert die Effizienz im Betrieb, sorgt für Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und unterstützt die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs.
• Bezug zu Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TS ÖV-3: Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems</li> <li>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> <li>• TS MIV-2: Grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement ermöglicht die Funktionalität des Verkehrssystems</li> <li>• TS MM-1: Installation und Etablierung von Mobilitätsmanagement</li> </ul>
• Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grenzübergreifend koordiniertes Verkehrsmanagement</li> <li>• Mobilitätsmanagement und Intermodalität</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	• VM-5.1 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil (A-Massnahmenpaket)
<b>Planungsstand (2025)</b>	Aufgrund der Anzahl und Dringlichkeit anderer Projekte, können diese Massnahmen nicht mehr im Rahmen der AP2 und AP3-Massnahmen umgesetzt werden. Aufgrund des Handlungsbedarfs und Erkenntnissen aus den entsprechenden A-Massnahmen im AP5 (VM-5-1) werden sie im AP5 als B-Massnahmen neu eingegeben.
<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadt Kreuzlingen und Gemeinden Münsterlingen, Bottighofen und Altnau
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl Knoten (B-Massnahmen im AP5): 6</li> <li>• Erforderlicher Landerwerb und Realisierung von 250m baulicher Busspur</li> <li>• Bericht Verkehrsuntersuchung "Verkehrsmanagement / ÖV-Bevorzugung Stadt Kreuzlingen", TBA Kanton Thurgau und Bauverwaltung Kreuzlingen, SNZ 2016</li> </ul>



## 6. BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

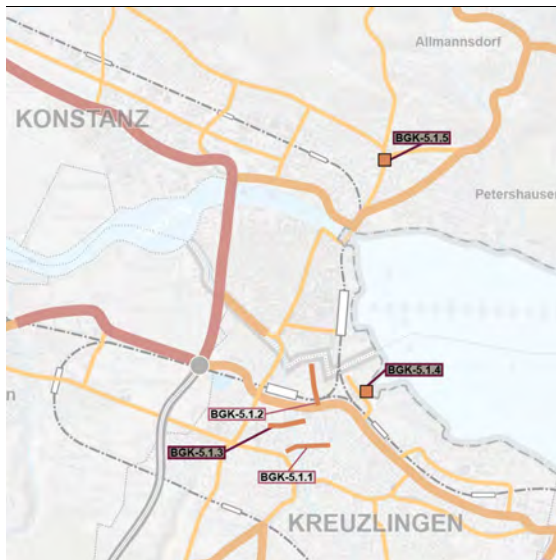
### Massnahmenpaket Aufwertung Strassenraum – A-Massnahmen

BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum			
<b>BGK-5</b>	<b>Massnahmenpaket Aufwertung Strassenraum</b>	<b>Priorität:</b> <b>A</b>	<b>Kosten:</b> <b>11.75. Mio. CHF</b>

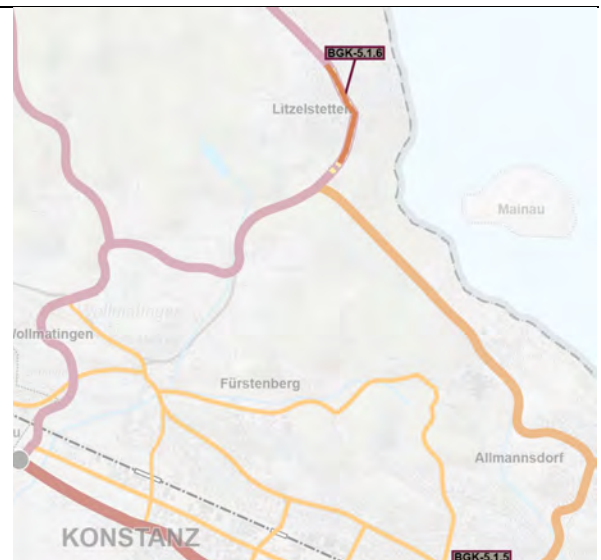
Kategorie ARE: BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum | Massnahmenpaket

Unterkategorie ARE: Aufwertung Strassenraum

Teilstrategie: TS S-2: Strukturierende Achsen etablieren  
 TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten  
 TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken  
 TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden  
 TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet vertraglich abwickeln und gestalten



Verortung Massnahmen Bereich Stadtzentren



Verortung Massnahme Konstanz Litzelstetten

**Beschrieb Konzeption** Das Strassennetz wird nach den Erschliessungsprinzipien Konzept der Hierarchisierung betrieben und gestaltet (TS MIV-1). Die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassenräume sollen insbesondere für den Fussverkehr erhöht werden (TS FVV-1). Das Velopotenzial wird mit einem differenzierte Routennetz ausgeschöpft (TS FVV-2). Die Entwicklung der Strukturierenden Achsen erfolgt nach integralen (Städtebau, Verkehr, Freiraum, Sozialraum, Stadtklima) Konzepten (TS S-2). Insgesamt soll mit der gestalterischen Aufwertung der Ortsdurchfahrten die Trennwirkungen minimiert, Immissionen reduziert und die Aufenthaltsqualität gestärkt werden (TS S-6).

**Liste Teilmassnahmen**

<b>BGK-5.1.1</b>	<b>Stadt Kreuzlingen</b> <b>BGK Aufwertung Löwenstrasse zur neuen Fussgängerpromenade</b> Aufwertung Löwenstrasse mit dem Ziel, die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und den Verkehr zu verstetigen sowie vertraglicher abzuwickeln.	Kosten: 4.20 Mio. CHF
------------------	---	-----------------------



<b>BGK-5.1.2</b>	<p><b>Stadt Kreuzlingen</b>  <b>BGK Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz</b>                  Aufwertung Hauptstrasse Nord mit dem Ziel, die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und den Verkehr zu verstetigen sowie verträglicher abzuwickeln.</p>	Kosten: 3.80 Mio. CHF
<b>BGK-5.1.3</b>	<p><b>Stadt Kreuzlingen</b>  <b>BGK Schützenstrasse</b>                  Aufwertung Schützenstrasse mit dem Ziel, die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und den Verkehr zu verstetigen sowie verträglicher abzuwickeln.</p>	Kosten: 0.95 Mio. CHF
<b>BGK-5.1.4</b>	<p><b>Stadt Kreuzlingen</b>  <b>BGK Umgestaltung Hafenareal</b>                  Um- und Neugestaltung Hafenareal mit Aufhebung Strassenparkierung durch Umlagerung in Parkhaus Hafen.</p>	Kosten: 0.30 Mio. CHF
<b>BGK-5.1.5</b>	<p><b>Stadt Konstanz</b>  <b>BGK Umgestaltung Zähringerplatz/ Allmannsdorfer-/ Jahnstrasse</b>                  Aufwertung Zähringerplatz mit dem Ziel, die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Querungen zu erleichtern und den Verkehr zu verstetigen sowie verträglicher abzuwickeln.</p>	Kosten: 1.50 Mio. CHF
<b>BGK-5.1.6</b>	<p><b>Stadt Konstanz</b>  <b>BGK Umgestaltung Martin Schleyer-Strasse, Litzelstetten</b>                  Umgestaltung und Aufwertung des Ortskerns von Litzelstetten mit dem Ziel, die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Querungen zu erleichtern und den Verkehr zu verstetigen sowie verträglicher abzuwickeln.</p>	Kosten: 1.00 Mio. CHF
<b>Total</b>		<b>11.75 Mio. CHF</b>

BGK – Aufwertung Strassenraum			
<b>BGK-5.1.1</b>	<b>BGK Aufwertung Löwenstrasse zur neuen Fussgängerpromenade</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 4.20 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum		
Code ARE:	4641.2.014		



Lage



Visualisierung Umgestaltung



Situation Gestaltungskonzept Löwenstrasse

**Beschrieb Massnahme**

Die Löwenstrasse in Kreuzlingen zwischen dem Kolosseumkreisel und dem Löwenkreisel weist einen hohen Sanierungsbedarf aus. In ihrer heutigen Gestaltung wird sie zudem den unterschiedlichen Funktionen nur bedingt gerecht.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen-Konstanz der 2. Generation, wurde daher eine gestalterische Aufwertung der Löwenstrasse gefordert, mit dem Ziel, die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität im bebauten Strassenraum zu erhöhen und den Verkehr zu verstetigen sowie verträglicher abzuwickeln. Zu diesem Zweck wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für eine umfassende Sanierung und Umgestaltung der Löwenstrasse ausgearbeitet.

**Zweckmässigkeit**

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 4: Internationales Zentrumsgebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken</li> <li>• KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> <li>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortskerne stärken</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>   |

Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BGK-5.2.1 Sanierung USP Kreisel Löwenplatz</li> <li>• BGK-5.2.3 Sanierung USP Kreisel Kolosseumplatz</li> </ul>
<b>Planungsstand (2025)</b>	<p>Das Kreuzlinger Stimmvolk hat das erste Projekt zur Aufwertung der Löwenstrasse im Juni 2021 abgelehnt. Nachdem das Stimmvolk bereits das dritte Strassensanierungsprojekt beim ersten Anlauf abgelehnt hat, legte der Stadtrat einen Marschhalt für die weiteren Verkehrsplanungen ein. In einem kommunikativen Prozess wird nun versucht, der Stimmbevölkerung die Problematik/Zielkonflikte, Zielsetzungen und Notwendigkeit der gesamten Verkehrsplanung sowie den einzelnen geplanten Projekten besser zu vermitteln, sodass auch mit zukünftigen Sanierungsprojekten die Ziele aus dem Agglomerationsprogramm umgesetzt werden können. Aufgrund von diesem laufenden Prozess ist eine Umsetzung nicht im Zeithorizont des AP2 möglich, weshalb das Projekt im AP5 umgesetzt werden soll.</p> <p>Mit leichten Anpassungen am Projekt und einer verstärkten Kommunikation soll das Projekt nochmals dem Stimmvolk vorgelegt werden.</p> <p>⇒ <b>Abstandsnahme der Massnahme 4671.2.014 "Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zu neuen Fussgängerpromenade" aus dem AP2 und Neueingabe mit AP5.</b></p>
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Vorprojekt Betriebs- und Gestaltungskonzept Löwenstrasse

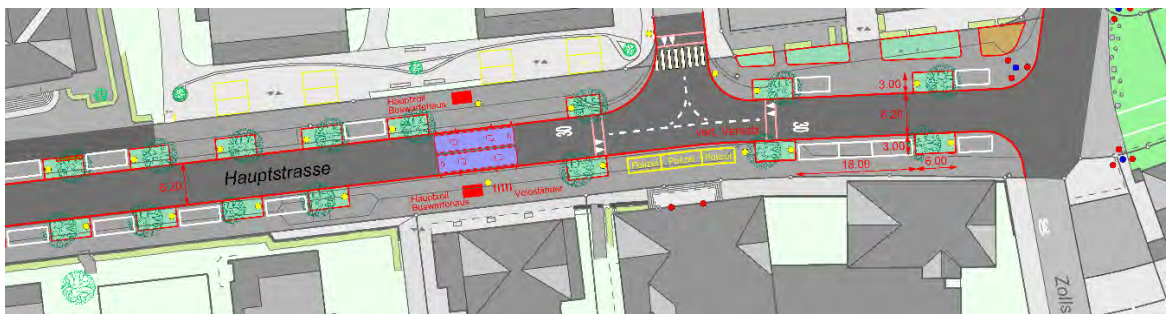
<b>BGK – Aufwertung Strassenraum</b>			
<b>BGK-5.1.2</b>	<b>BGK Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 3.80 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum		
Code ARE:	4671.3.057		



Bearbeitungsperimeter auf Luftbild



Visualisierung Umgestaltung



Ausschnitt Situation Gestaltungskonzept Hauptstrasse

**Beschrieb Massnahme** Aufgrund des schlechten baulichen Zustands muss die Hauptstrasse zwischen dem Hauptzoll und dem Helvetiaplatz saniert werden. Weiter sind die Werkleitungen sanierungsbedürftig und müssen erneuert werden. In ihrer jetzigen Ausgestaltung wird die Hauptstrasse Nord den unterschiedlichen Funktionen und heutigen Ansprüchen, Gesetzen sowie Normen nicht mehr gerecht, sodass neben dem Sanierungs- weiterer Handlungsbedarf besteht. Zudem weist die Strasse verschiedene Sicherheitsdefizite auf, die insbesondere den Fuss- und Veloverkehr betreffen.

**Zweckmässigkeit**

- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| • Bezug zu Zukunftsbild     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 4: Internationales Zentrumsgelände selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken</li> <li>• KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat</li> </ul>   |
| • Bezug zu Teilstrategien   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> <li>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> </ul> |
| • Bezug zu Handlungsbedarf  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortskerne stärken</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>   |
| Bezug zu anderen Massnahmen | <ul style="list-style-type: none"> <li>• S-5.1.23 ESP Hauptzoll, Fokus Mischnutzung</li> <li>• S-5.3.1 Strukturierende Achse Hauptstrasse Nord und Romanshornerstrasse</li> </ul>  |

**Planungsstand (2025)** Das Kreuzlinger Stimmvolk hat das erste Projekt im Juni 2023 äusserst knapp abgelehnt. Nachdem das Stimmvolk bereits das dritte Strassensanierungsprojekt beim ersten Anlauf abgelehnt hat, legte der Stadtrat einen Marschhalt für die weiteren Verkehrs-

planungen ein. In einem kommunikativen Prozess wird nun versucht, der Stimmbevölkerung die Problematik/Zielkonflikte, Zielsetzungen und Notwendigkeit der gesamten Verkehrsplanung sowie den einzelnen geplanten Projekten besser zu vermitteln, sodass auch mit zukünftigen Sanierungsprojekten die Ziele aus dem Agglomerationsprogramm umgesetzt werden können. Aufgrund von diesem laufenden Prozess ist eine Umsetzung nicht im Zeithorizont des AP3 möglich, weshalb das Projekt im AP5 umgesetzt werden soll.

Mit leichten Anpassungen und einer verstärkten Kommunikation soll das Projekt nochmals dem Stimmvolk vorgelegt werden.

⇒ **Abstandsnahme der Massnahme 4671.3.057 "Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz" aus dem AP3 und Neueingabe mit AP5.**

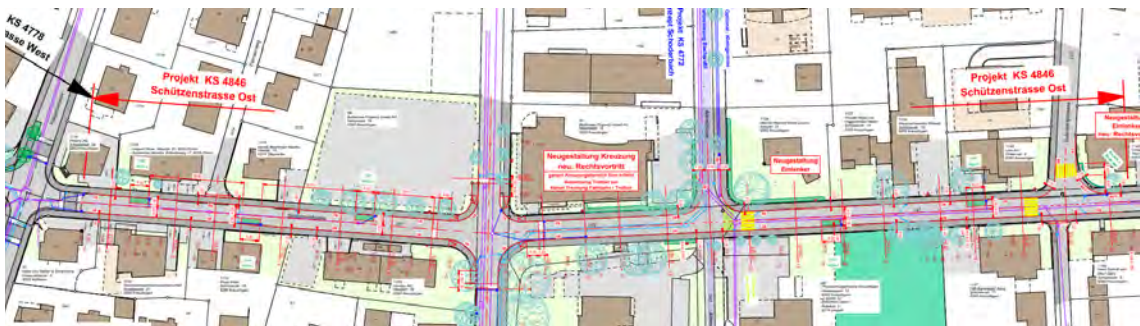
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Vorprojekt Sanierung und Aufwertung Hauptstrasse Nord zwischen Hauptzoll und Helvetiaplatz



<b>BGK – Aufwertung Strassenraum</b>			
<b>BGK-5.1.3</b>	<b>BGK Schützenstrasse</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>0.95 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum		
Code ARE:			



Bearbeitungsperimeter auf Luftbild



Situation Vorprojekt

**Beschrieb Massnahme** Der westliche Abschnitt der Schützenstrasse wurde bereits saniert (Begrünung mit Schwammstadtelementen als Verkehrsberuhigung). Analog dazu wird nun der östliche Abschnitt saniert. Zudem werden die Fussgängerquerungen im Bereich der Alleestrasse und der Schützenstrasse (Aufhebung gefährliche Trottoir-Überfahrten) verbessert.

**Zweckmässigkeit**

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| • Bezug zu Zukunftsbild    | • KB 4: Internationales Zentrumgebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken   |
| • Bezug zu Teilstrategien  | • TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten<br>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken<br>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten |
| • Bezug zu Handlungsbedarf | • Ortskerne stärken<br>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität   |

Bezug zu anderen Massnahmen

**Planungsstand (2025)** Allenfalls erfolgt die Sanierung bereits 2025/26, sodass diese Umgestaltung als Eigenleistung erbracht wird.

**Federführung** Stadt Kreuzlingen

**Beteiligte Stellen**

---

**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente**      Vorprojekt Sanierung Schützenstrasse

---

<b>BGK – Aufwertung Strassenraum</b>			
<b>BGK-5.1.4</b>	<b>BKG Umgestaltung Hafenaereal</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>0.30 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum		
Code ARE:			



Lage, Orthofoto mit heutiger Situation



Konzeptskizze Neugestaltung mit Aufhebung Parkierung

**Beschrieb Massnahme**

Betriebs- und Gestaltungskonzept Umgestaltung Hafenaereal, Neugestaltung mit Aufhebung Strassenparkierung durch Umlagerung in Parkhaus Hafen.  
 Aufhebung respektive Verlagerung von öffentlichen Parkplätzen am Grossschiffahrtshafen. Verlagerung in Parkhaus Hafenbahnhof und/oder Parkhaus Seestrasse. Die Fläche des freiwerdenden Kiesparkplatz direkt am Hafenbecken soll umgestaltet und begrünt werden.

**Zweckmässigkeit**

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| • Bezug zu Zukunftsbild    | • KB 2: Ufer- und Seelandschaften differenziert weiterentwickeln   |
| • Bezug zu Teilstrategien  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> <li>• TS L-2: Aufwertung und Vernetzung der siedlungsnahen Freiräume</li> <li>• TS L-3: Seebezug stärken</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> </ul> |
| • Bezug zu Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortskerne stärken</li> <li>• Innerörtliche Freiräume aufwerten</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>  |

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| Bezug zu anderen Massnahmen | <ul style="list-style-type: none"> <li>• L-5.4 Aufwertung Seeufer</li> <li>• ÖVB-5.1 Erstellung Busdepot Bahnhof Hafen, integriert in Neubau Parkierungsanlage</li> </ul> |
|-----------------------------|---|

**Planungsstand (2025)** Sobald die geplanten Parkhäuser an der Seestrasse (Baurecht) und am Hafenbahnhof (in Kombination mit Buseinstellhalle und Velostation) erstellt sind, können die Parkplätze aufgehoben respektive verlagert werden. Das Baurecht für das Parkhaus Seestrasse soll 2026 in den Gemeinderat kommen. Das Parkhaus Hafenbahnhof wurde von der Kreuzlinger Stimmbevölkerung am 24. November 2024 abgelehnt. Der Stadtrat verfolgt nach wie vor die Realisierung dieses Projekts.

**Federführung** Stadt Kreuzlingen

---

**Beteiligte Stellen**

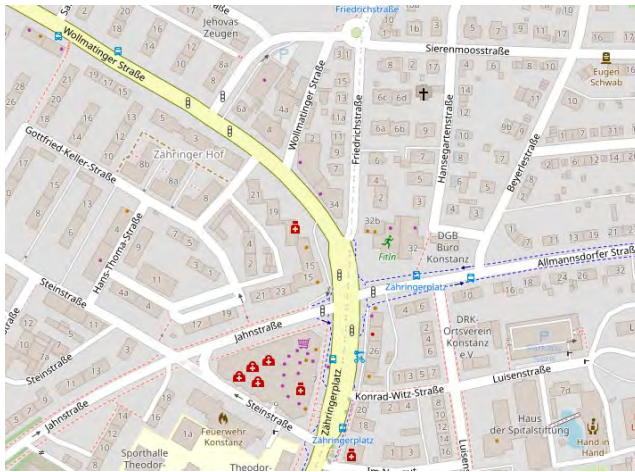
---

**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente**      Vorprojekt Parkhaus Hafengebäude mit Buseinstellhalle und Velostation

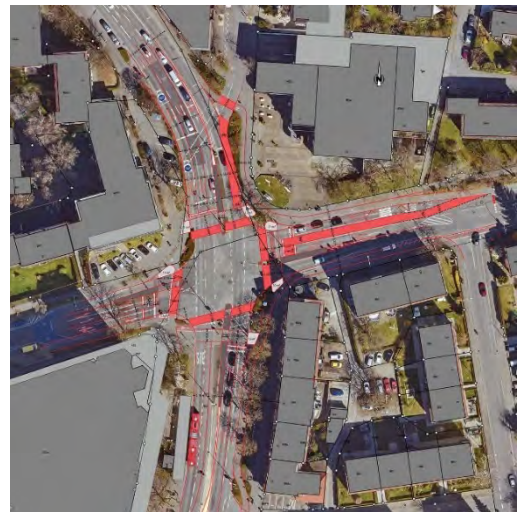
---



<b>BGK – Aufwertung Strassenraum</b>			
<b>BGK-5.1.5</b>	<b>BGK Umgestaltung Zähringerplatz/ Allmannsdorfer-/ Jahnstrasse</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 1.50 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum   BGK entlang städtischer Achsen		
Code ARE:			



Lage auf Stadtplan



Projektstudie Neuaufteilung Verkehrsraum Zähringerplatz

**Beschrieb Massnahme** Eine Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr durch eine entsprechende Umgestaltung ist möglich, erfordern aber einen Eingriff in Baumbewuchs und Infrastruktureinbauten.  
Die Umgestaltung wird die Aufenthaltsqualität erhöhen. Für den Fuss- und Veloverkehr werden Querungen der Strasse deutlich erleichtert. Wartezeiten werden verkürzt.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
- KB 4: Internationales Zentrumsgebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken
- KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat
- Bezug zu Teilstrategien
- TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
- TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken
- TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten
- Bezug zu Handlungsbedarf
- Ortskerne stärken
- Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen Massnahmen

**Planungsstand (2025)**

Die ampelgeregelt Kreuzung Zähringerplatz/ Wollmatinger-/ Allmannsdorfer-/ Jahnstrasse ist ein grosser Knoten an der Fahrradachse Universität – Altstadt, neben dem Seerhein-Center, einem auch von Schweizern gut besuchten Einkaufszentrum. Angrenzend befindet sich die Bushaltestelle "Zähringerplatz", die von den Stadtbuslinien 2, 3, 4-13/ 13-4, 9A, 9B und 12 bedient wird sowie von der Thurgauer Regionalbuslinie 908 und den Regiobussen 700 von Ravensburg sowie 7394 von Friedrichshafen. Als fünfte Strasse mündet die Friedrichstrasse nahe des Knotens in die Wollmatinger Strasse ein; die Friedrichstrasse wird hier von 5'400 Radfahrenden befahren. Die Verkehrsführung von der als Fahrradstrasse ausgewiesenen Jahnstrasse zur Friedrichstrasse ist für Radverkehr unbefriedigend. Im Juli 2022 wurden am Knoten Verkehrsstärken ermittelt: Fussverkehr 5'000 Personen, Radverkehr 11'200 und Kfz 15'250,



---

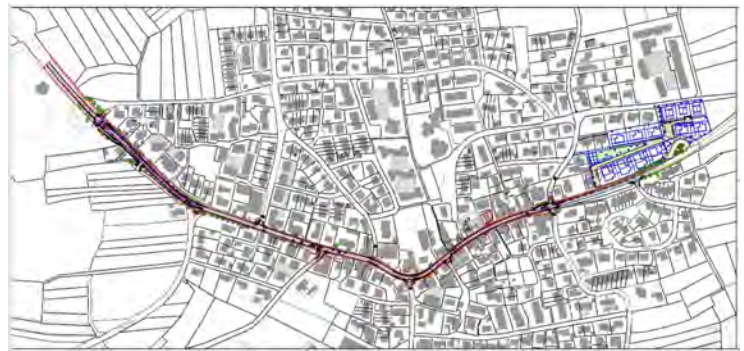
	davon 904 Linienbusse und 234 Schwerverkehr.
<b>Kosten</b>	3.00 Mio. CHF Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 1.50 Mio. CHF.
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz
<b>Beteiligte Stellen</b>	
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Eine Vorplanung aus dem Jahr 2022 liegt vor Masterplan Mobilität, Klimamobilitätsplan

---

BGK – Aufwertung Strassenraum			
<b>BGK-5.1.6</b>	<b>BGK Umgestaltung Martin Schleyer-Strasse Litzelstetten</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 1.00 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum		
Code ARE:			



Lage



Situation



Heutige Situation Martin-Schleyer-Strasse



Heutige Situation Martin-Schleyer-Strasse



Auszug Vorplanung Umgestaltung Ortsdurchfahrt Martin-Schleyer-Strasse, Litzelstetten

**Beschrieb Massnahme**

Eine Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr ist durch eine entsprechende Umgestaltung der Seitenbereiche, den Bau von Querungsstellen und die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h möglich. Rechtsgrundlage für die Geschwindigkeitsreduzierung ist der Lärmaktionsplan.

Die Umgestaltung wird die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit erhöhen. Für den Fuss- und Veloverkehr werden Querungen der Strasse deutlich erleichtert. Die

städtebauliche Qualität und Erlebbarkeit wird deutlich erhöht. Die Durchfahrt durch Litzelstetten ist Teil des Bodensee-Radweges sowie eine wichtige Velo-Pendlerstrecke noch/von Konstanz.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
  - KB 4: Identitätsstiftende Ortskerne stärken
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
  - TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken
  - TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Ortskerne stärken
  - Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen Massnahmen

**Planungsstand (2025)**

Die Martin-Schleyer-Strasse ist die Ortsdurchfahrt von Litzelstetten, derzeit mit einer Fahrbahnbreite von etwa 7.0 m, ohne Radwege und teilweise sehr schmalen Gehwegen. An dieser Strasse liegen Einzelhandelsgeschäfte und Dienstleistungsbetriebe. Wo die Flächen ausreichen, sind Stellplätze ausgewiesen, teilweise auch auf dem Gehweg. Die Ortsdurchfahrt ist Teil des Bodensee-Radweges und wird rege von Velo-Pendlern nach Konstanz genutzt. Der DTV beträgt 11'300 Fahrzeuge. Zwei Buslinien verkehren in der Ortsdurchfahrt im Halbstundentakt, in der Hauptverkehrszeit im Viertelstundentakt.

**Kosten**

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 6.00 Mio. CHF, der Anteil für den Seitenbereich (Fuss- und Veloverkehr) sowie die Querungsstellen beträgt rund 30 % der Gesamtkosten. Somit beträgt der Anteil für den Fuss- und Veloverkehr 2.00 Mio. CHF. Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 1.00 Mio. CHF.

**Federführung**

Stadt Konstanz

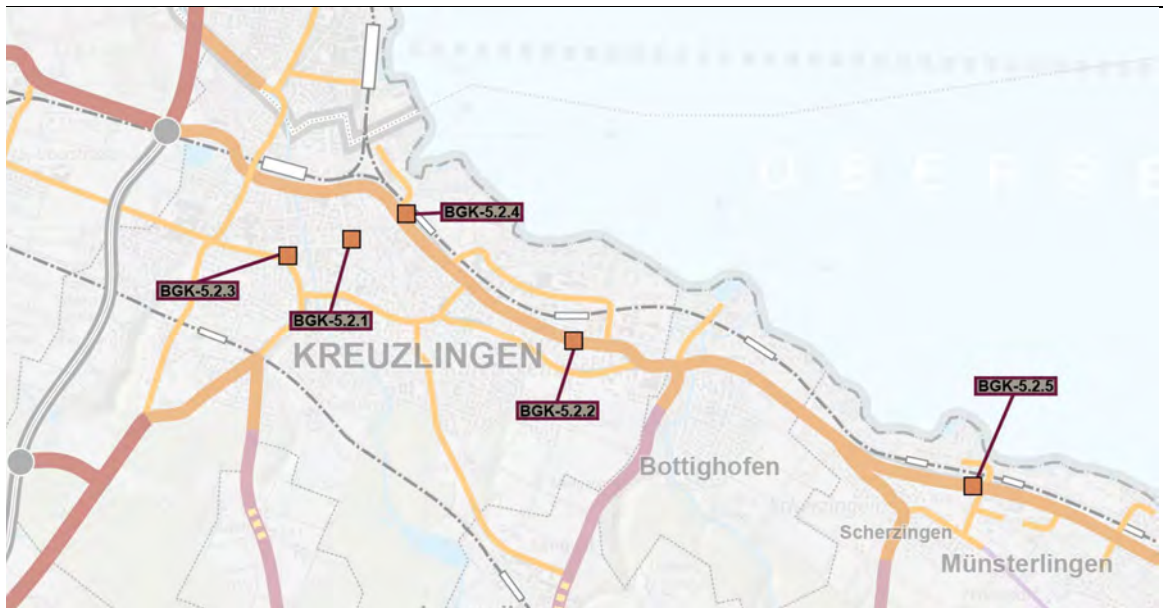
**Beteiligte Stellen**

**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente**

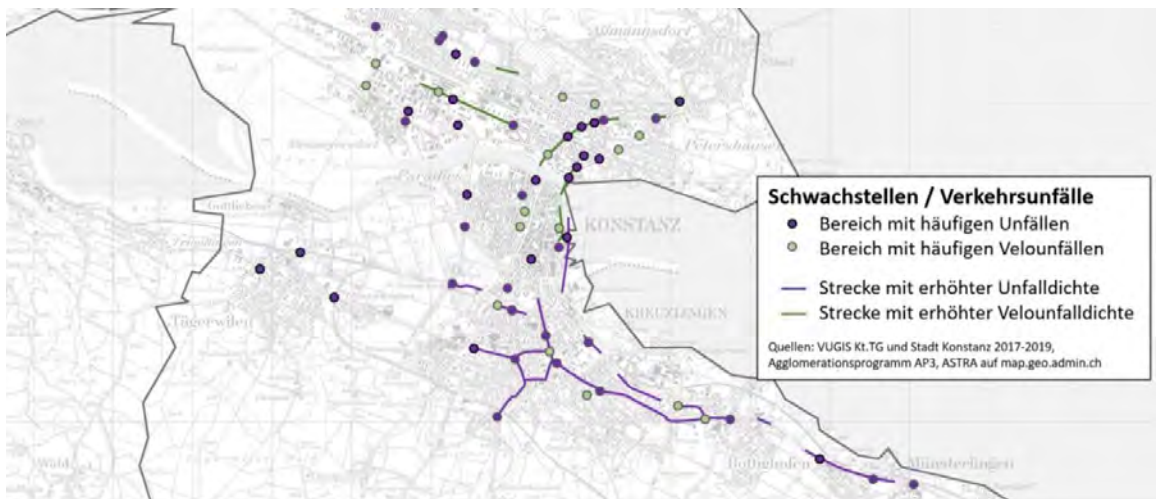
Masterplan Mobilität, Klimamobilitätsplan  
Projektunterlagen Vorplanung

## Massnahmenpaket Sicherheit im Strassenraum – A-Massnahmen

BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum			
<b>BGK-5.2</b>	<b>Massnahmenpaket Sicherheit im Strassenraum</b>	<b>Priorität:</b> <b>A</b>	<b>Kosten:</b> <b>8.25. Mio. CHF</b>
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Sicherheit im Strassenraum		
Teilstrategie:	TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten		



Verortung der A-Massnahmen Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum



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

**Beschrieb Konzeption** Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden flächendeckend auf einem sehr hohen Niveau (Ziel TS MIV und Strasse). Die bestehenden Schwachstellen und Sicherheitslücken im Fuss- und Velowegnetz werden eliminiert (TS FVV-1 und TS FVV-2).



<b>Liste Teilmassnahmen</b>		
<b>BGK-5.2.1</b>	<p><b>Stadt Kreuzlingen</b>  <b>Sanierung USP Kreisel Löwenplatz</b></p> <p>Durch die Sanierung des Knoten Löwenplatzkreisel soll die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden verbessert sowie eine verträgliche und trotzdem leistungsfähige Abwicklung des MIV sichergestellt werden.</p>	Kosten: 1.00 Mio. CHF
<b>BGK-5.2.2</b>	<p><b>Stadt Kreuzlingen</b>  <b>Sanierung USP Kreisel Seepark</b></p> <p>Durch die Sanierung des Knotens Seeparkkreisel soll die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden verbessert sowie eine verträgliche und trotzdem leistungsfähige Abwicklung des MIV sichergestellt werden.</p>	Kosten: 1.40 Mio. CHF
<b>BGK-5.2.3</b>	<p><b>Stadt Kreuzlingen</b>  <b>Sanierung USP Kreisel Kolosseumplatz</b></p> <p>Durch die Sanierung des Kreisels Kolosseumplatz soll die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden verbessert sowie eine verträgliche und trotzdem leistungsfähige Abwicklung des MIV sichergestellt werden.</p>	Kosten: 1.75 Mio. CHF
<b>BGK-5.2.4</b>	<p><b>Stadt Kreuzlingen</b>  <b>Sanierung USP Kreisel Hafenbahnhof</b></p> <p>Durch die Sanierung des Kreisels Hafenbahnhof soll die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden verbessert sowie eine verträgliche und trotzdem leistungsfähige Abwicklung des MIV sichergestellt werden.</p>	Kosten: 2.50 Mio. CHF
<b>BGK-5.2.5</b>	<p><b>Gemeinde Münsterlingen</b>  <b>Sanierung USP Kreisel Spital West</b></p> <p>Durch die Sanierung des Knotens Spitalkreisel West soll die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden verbessert sowie eine verträgliche und trotzdem leistungsfähige Abwicklung des MIV sichergestellt werden.</p>	Kosten: 1.60 Mio. CHF
		<b>Total 8.25 Mio. CHF</b>



<b>BGK – Sicherheit im Strassenraum</b>			
<b>BGK-5.2.1</b>	<b>Sanierung USP Kreisel Löwenplatz</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>1.00 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Sicherheit im Strassenraum   Sanierung Unfallhäufigkeitsstelle		
Code ARE:			



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000



Situation Vorprojekt



Auswertung Unfälle

**Beschrieb Massnahme**

Durch die Sanierung des Knoten Löwenplatzkreisel soll die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden verbessert sowie eine verträgliche und trotzdem leistungsfähige Abwicklung des MIV sichergestellt werden. Gleichzeitig werden Leerrohre für weitere Verkehrssteuerungen eingelegt.

**Zweckmässigkeit**


- |                            |   |
|----------------------------|---|
| • Bezug zu Zukunftsbild    | • Mit allen Verkehrsmitteln ist man in der gesamten Agglomeration sicher unterwegs.               |
| • Bezug zu Teilstrategien  | • TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten                            |
| • Bezug zu Handlungsbedarf | • Alltags-Veloinfrastruktur " für Personen von 8 bis 80"<br>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität |

Bezug zu anderen Massnahmen

---

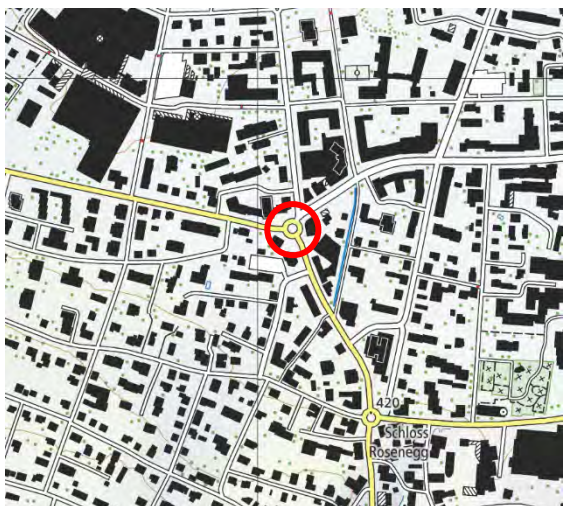
<b>Planungsstand (2025)</b>	Ein entsprechendes Vorprojekt liegt vor und könnte im Zuge/Nachgang der Sanierung des Bushofs Bärenplatz (A-Massnahme AP2) erfolgen. Realisierung gemäss Mehrjahresplan TBA geplant 2028.
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Vorprojekt Knoten Löwenplatzkreisel

---

<b>BGK – Sicherheit im Strassenraum</b>		<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
<b>BGK-5.2.2</b>	<b>Sanierung USP Kreisel Seepark</b>	<b>A</b>	<b>1.40 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Sicherheit im Strassenraum   Sanierung Unfallhäufigkeitsstelle		
Code ARE:			
			
Ausschnitt LK; Mst 1:10'000		Auswertung Unfälle	
<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>Durch die Sanierung des Knotens Seeparkkreisel soll die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden, verbessert sowie eine verträgliche und trotzdem leistungsfähige Abwicklung des MIV sichergestellt werden.</p> <p>Der Knoten Seeparkkreisel war in den vergangenen Jahren immer wieder ein Unfallschwerpunkt (USP, 2016 – 2018, 2017 – 2019, 2018 – 2020) und gilt mit seinem aktuellen Unfallgeschehen als Unfallhäufungsstelle (UHS). Der Kreisel soll geometrisch angepasst werden, damit weniger Unfälle geschehen. Gleichzeitig werden Leerrohre für weitere Verkehrssteuerungen eingelegt.</p>		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Mit allen Verkehrsmitteln ist man in der gesamten Agglomeration sicher unterwegs.</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> <li>• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>		
Bezug zu anderen Massnahmen			
<b>Planungsstand (2025)</b>	Projektierung gestartet, Realisierung gemäss Mehrjahresplan TBA geplant 2030.		
<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadt Kreuzlingen		
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>			



BGK – Sicherheit im Strassenraum			
<b>BGK-5.2.3</b>	<b>Sanierung USP Kreisels Kolosseumplatz</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>1.75 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Sicherheit im Strassenraum   Sanierung Unfallhäufigkeitsstelle		
Code ARE:			



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000



Knotensituation aus Konzeptstudie



Auswertung Unfälle

**Beschrieb Massnahme**

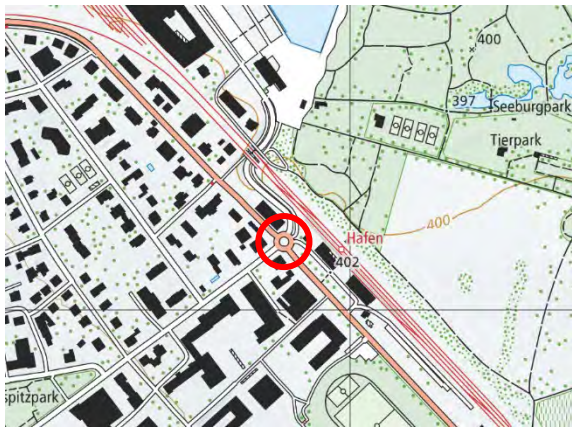
Durch die Sanierung des Kreisels Kolosseumplatz soll die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden, verbessert sowie eine verträgliche und trotzdem leistungsfähige Abwicklung des MIV sichergestellt werden.

Der Kreisels Kolosseumplatz gilt mit seinem aktuellen Unfallgeschehen als Unfallhäufigkeitsstelle (UHS). Der Kreisels soll geometrisch angepasst werden, damit weniger Unfälle geschehen. Im Bereich der dazugehörigen Verzweigung Löwen- und Nationalstrasse geschehen weitere Unfälle, was dazu geführt hat, dass es sich in den Jahren 2020 – 2022 um einen Unfallschwerpunkt gehandelt hat.

<b>Zweckmässigkeit</b>	
• Bezug zu Zukunftsbild	• Mit allen Verkehrsmitteln ist man in der gesamten Agglomeration sicher unterwegs.
• Bezug zu Teilstrategien	• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten
• Bezug zu Handlungsbedarf	• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80" • Fussverkehr und Aufenthaltsqualität
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Planungsstand (2025)</b>	Aufgrund einer Konzeptstudie (Verkehrstechnische Untersuchung) wurde eine Bestvariante festgelegt, welche weiterverfolgt und zu einem Vorprojekt ausgearbeitet wird. Realisierung gemäss Mehrjahresplan TBA geplant 2031.
<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadt Kreuzlingen
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	



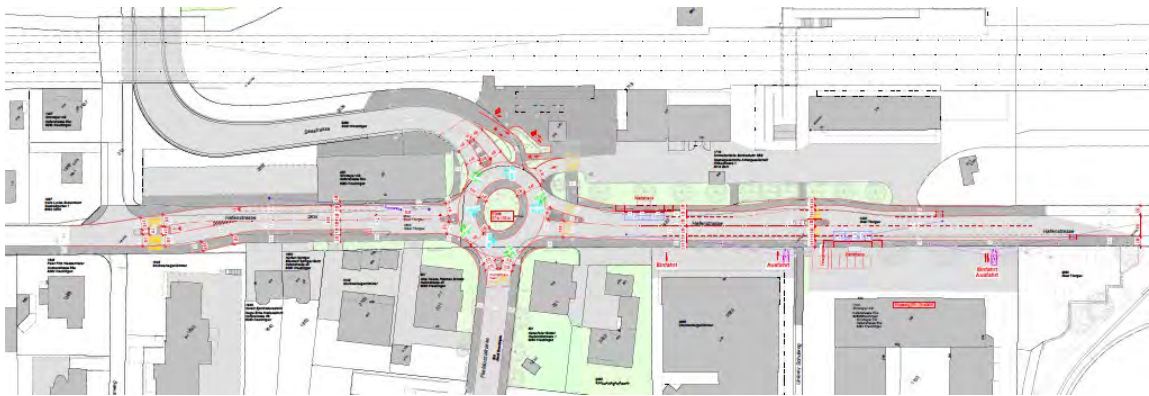
BGK – Sicherheit im Strassenraum			
<b>BGK-5.2.4</b>	<b>Sanierung USP Kreisels Hafenbahnhof</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>2.50 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Sicherheit im Strassenraum   Sanierung Unfallhäufigkeitsstelle		
Code ARE:			



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000



Auswertung Unfälle



Situation Konzeptstudie

**Beschrieb Massnahme** Durch die Sanierung des Kreisels Hafenbahnhof (inkl. des Hauptastes Hafenstrasse) soll die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden, verbessert sowie eine verträgliche und trotzdem leistungsfähige Abwicklung des MIV sichergestellt werden. Der Kreisel Hafenbahnhof gilt mit seinem aktuellen Unfallgeschehen als Unfallhäufigkeitsstelle (UHS). Der Kreisel soll geometrisch angepasst werden, damit weniger Unfälle geschehen. Erschwerend kommt hinzu, dass auch die Fuss- und Veloverkehrsbeziehungen sicherer gestaltet werden müssen.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
- Mit allen Verkehrsmitteln ist man in der gesamten Agglomeration sicher unterwegs.
- Bezug zu Teilstrategien
- TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten
- Bezug zu Handlungsbedarf
- Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"
- Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen Massnahmen

---

<b>Planungsstand (2025)</b>	Es liegt eine entsprechende Konzeptstudie vor. Aufgrund von vielen geplanten Baustellen ist eine zeitnahe Realisierung nicht möglich, weshalb 2023 als Sofortmassnahme ein Belagsersatz und minimale Korrekturen zu Gunsten der Fusswegsicherheit sowie für den ÖV (BehiG) umgesetzt wurden. Realisierung gemäss Mehrjahresplan TBA geplant 2029.
<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadt Kreuzlingen
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Konzeptstudie Sanierung Kreisel Hafenbahnhof

---

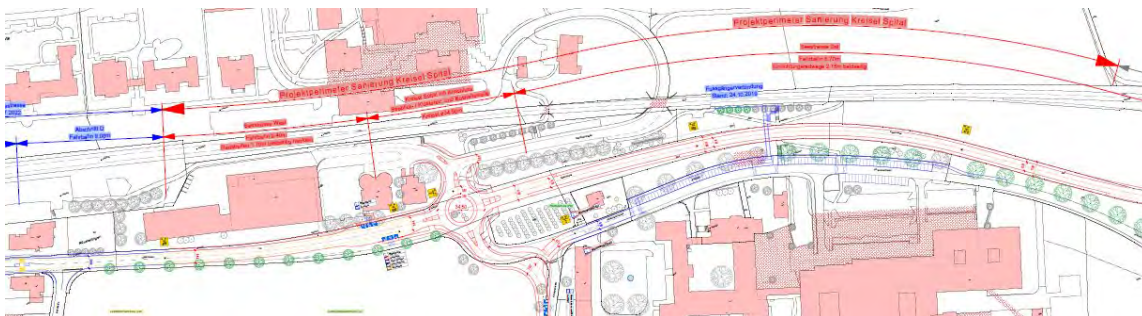
BGK – Sicherheit im Strassenraum			
<b>BGK-5.2.5</b>	<b>Sanierung USP Kreisel Spital West</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>1.60 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Gemeinde Münsterlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Sicherheit im Strassenraum   Sanierung Unfallhäufigkeitsstelle		
Code ARE:			



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000



Auswertung Unfälle



Situation aus Vorprojekt

**Beschrieb Massnahme** Der Spitalkreisel West war in den vergangenen Jahren ein Unfallschwerpunkt (USP, 2020 – 2022) und gilt mit seinem aktuellen Unfallgeschehen als Unfallhäufungsstelle (UHS). Der Kreisel soll geometrisch angepasst werden, damit weniger Unfälle geschehen. Aufgrund der Unfallschwere werden vorgängige Sofortmassnahmen ins Auge gefasst. Gleichzeitig werden Leerrohre für weitere Verkehrssteuerungen eingelegt (VM-5.1).

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
- Mit allen Verkehrsmitteln ist man in der gesamten Agglomeration sicher unterwegs.
- Bezug zu Teilstrategien
- TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten
- Bezug zu Handlungsbedarf
- Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"
- Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen Massnahmen

- VM-5.1 ÖV-Beschleunigung und Verkehrssteuerung Agglomeration CH-Teil

**Planungsstand (2025)** Vorprojekt abgeschlossen. Realisierung gemäss Mehrjahresplan TBA geplant 2029.

---

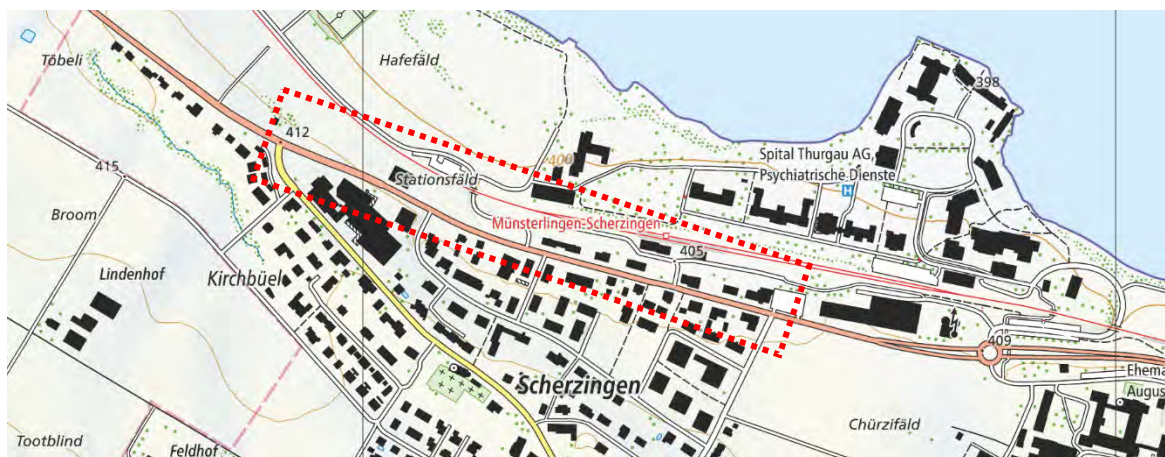
<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Beteiligte Stellen</b>	Gemeinde Münsterlingen
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Vorprojekt Sanierung Spitalkreisel West, Münsterlingen

---



## Eigenleistung Aufwertung Strassenraum

BGK – Aufwertung Strassenraum		Priorität:	Kosten:
BGK-5.1.7	BGK Ortsdurchfahrt Scherzingen	AvE	2.90 Mio. CHF
Verortung / Lage	Gemeinde Münsterlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Eigenleistung		
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum		
Code ARE:			



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000

**Beschrieb Massnahme** Mangels eingereichtem Agglomerationsprogramm 4. Generation wird das BGK Ortsdurchfahrt Scherzingen eigenständig und ohne Bundesgelder realisiert.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
  - KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
  - TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken
  - TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Ortskerne stärken
  - Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen Massnahmen

**Planungsstand (2025)**

- Projektaufgabe 2024/25
- Baustart 2026

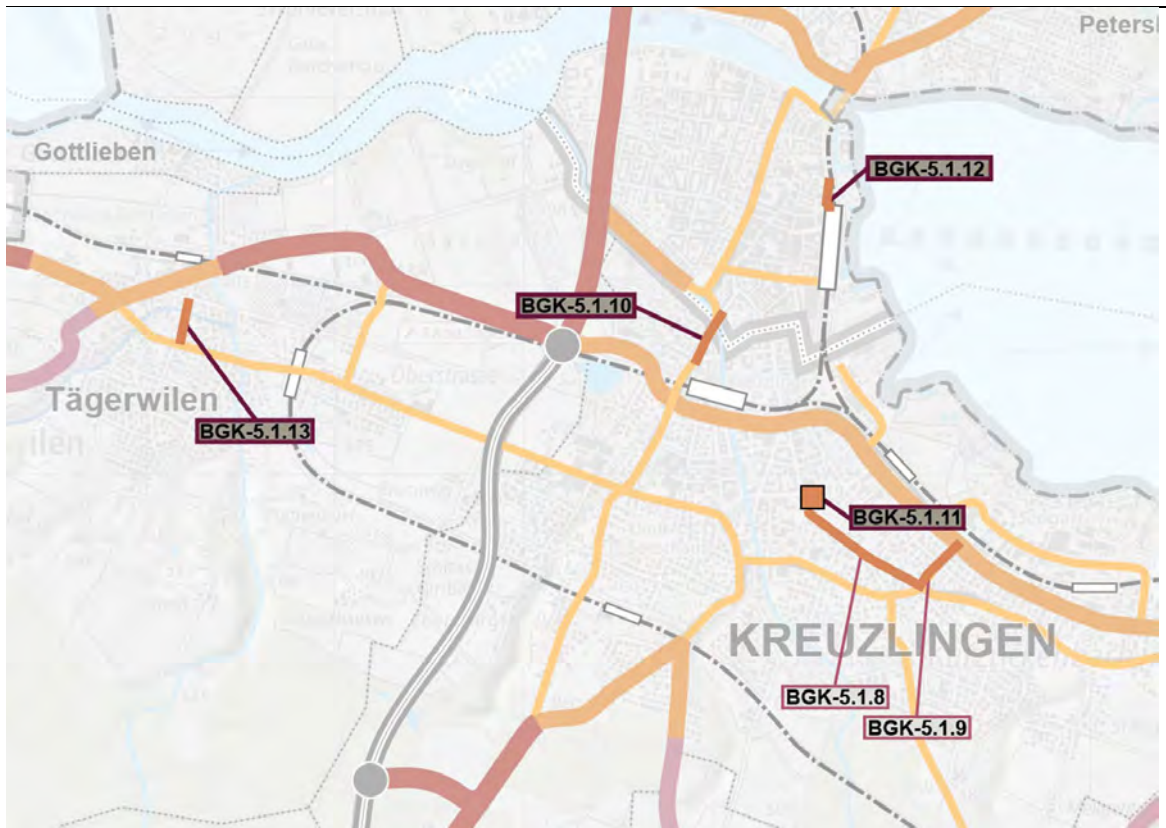
**Federführung** Kanton Thurgau (TBA)

**Beteiligte Stellen** Gemeinde Münsterlingen



## Massnahmenpaket Aufwertung Strassenraum – B-Massnahmen

BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum			
<b>BGK-5.1</b>	<b>Massnahmenpaket Aufwertung Strassenraum</b>	<b>Priorität:</b> <b>B</b>	<b>Kosten:</b> <b>13.10 Mio. CHF</b>
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum		
Teilstrategie:	TS S-2: Strukturierende Achsen etablieren TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet vertraglich abwickeln und gestalten		

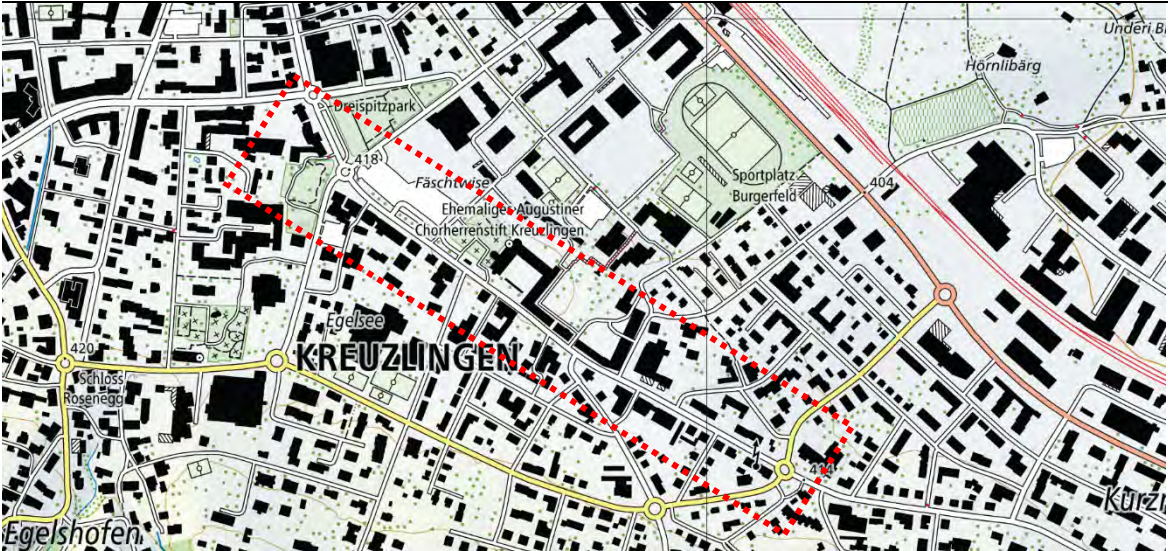


Verortung BGK-Massnahmen im B-Paket Aufwertung Strassenraum

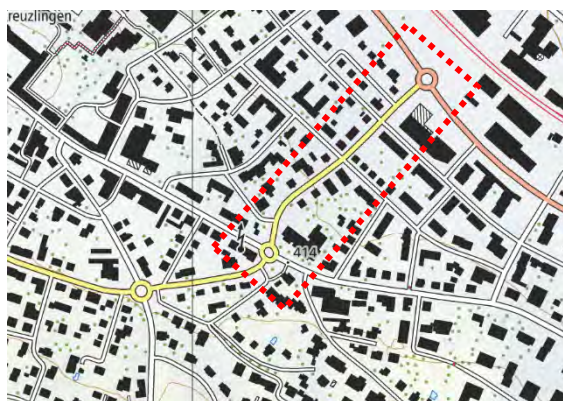
### Beschrieb Konzeption

Das Strassennetz wird nach den Erschliessungsprinzipien Konzept der Hierarchisierung betrieben und gestaltet (TS MIV-1). Die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassenräume sollen insbesondere für den Fussverkehr erhöht werden (TS FVV-1). Das Velopotenzial wird mit einem differenzierte Routennetz ausgeschöpft (TS FVV-2). Die Entwicklung der Strukturierenden Achsen erfolgt nach integralen (Städtebau, Verkehr, Freiraum, Sozialraum, Stadtklima) Konzepten (TS S-2). Insgesamt soll mit der gestalterischen Aufwertung der Ortsdurchfahrten die Trennwirkungen minimiert, Immissionen reduziert und die Aufenthaltsqualität gestärkt werden (TS S-6).

<b>Liste Teilmassnahmen</b>		
<b>BGK-5.1.8</b>	<p><b>Stadt Kreuzlingen</b>  <b>BGK Hauptstrasse Abschnitt Kreisel Löwenstrasse bis Kreisel Blauhausplatz</b></p> <p>Aufwertung Hauptstrasse mit dem Ziel, die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Querungen zu erleichtern und den Verkehr zu verstetigen sowie verträglicher abzuwickeln.</p>	Kosten: 2.50 Mio. CHF
<b>BGK-5.1.9</b>	<p><b>Stadt Kreuzlingen</b>  <b>BGK Paulistrasse zwischen Hauptstrasse und See-talstrasse</b></p> <p>Aufwertung Paulistrasse mit dem Ziel, die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Querungen zu erleichtern und den Verkehr zu verstetigen sowie verträglicher abzuwickeln.</p>	Kosten: 2.50 Mio. CHF
<b>BGK-5.1.10</b>	<p><b>Stadt Kreuzlingen</b>  <b>BGK Konstanzerstrasse Nord</b></p> <p>Aufwertung Konstanzerstrasse Nord mit dem Ziel, die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Querungen zu erleichtern und den Verkehr zu verstetigen sowie verträglicher abzuwickeln.</p>	Kosten: 1.80 Mio. CHF
<b>BGK-5.1.11</b>	<p><b>Stadt Kreuzlingen</b>  <b>BGK Umgestaltung Bärenplatz in Festwiese</b></p> <p>Die durch die Verlegung der oberirdischen Parkfelder in eine Tiefgarage freiwerdende Fläche soll in die sogenannte Festwiese umgestaltet und zur Nutzung der Öffentlichkeit zurückgegeben werden.</p>	Kosten: 3.30 Mio. CHF
<b>BGK-5.1.12</b>	<p><b>Stadt Konstanz</b>  <b>BGK Umgestaltung Konzilstrasse Abschnitt Hofhalde bis Konzil</b></p> <p>Aufwertung Konzilstrasse mit dem Ziel, die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Querungen zu erleichtern und den Verkehr zu verstetigen sowie verträglicher abzuwickeln.</p>	Kosten: 1.50 Mio. CHF
<b>BGK-5.1.13</b>	<p><b>Gemeinde Tägerwilen</b>  <b>BGK Bahnhofstrasse Süd</b></p> <p>Aufwertung Bahnhofstrasse Süd mit dem Ziel, die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Querungen zu erleichtern und den Verkehr zu verstetigen sowie verträglicher abzuwickeln.</p>	Kosten: 1.50 Mio. CHF
<b>Total</b>		<b>13.10 Mio. CHF</b>

<b>BGK – Aufwertung Strassenraum</b>			
<b>BGK-5.1.8</b>	<b>BGK Hauptstrasse Abschnitt Kreisel Löwenstrasse bis Kreisel Blauhausplatz</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 2.50 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum		
Code ARE:	4671.3.058		
			
Ausschnitt LK; Mst 1:10'000			
<b>Beschrieb Massnahme</b>	Mit dem geplanten Betriebs- und Gestaltungskonzept soll der belasteter Strassenabschnitt saniert, der Strassenraum für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet und der Verkehr siedlungsverträglicher abgewickelt werden.		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 4: Internationales Zentrumsgebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken</li> <li>• KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Teilstrategien                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortskerne stärken</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul> </li> </ul>		
Bezug zu anderen Massnahmen			
<b>Planungsstand (2025)</b>	B-Massnahme aus AP3. Aufgrund der Verzögerungen (negativen Volksabstimmungen) bei der Sanierung der Löwenstrasse und der Hauptstrasse Nord soll dieses Projekt noch nicht forciert werden, sodass es eine B-Massnahme bleibt. Um jedoch zeitnah eine Verbesserung zu erreichen, werden als vorgezogene Massnahmen, die Einführung von Tempo-30, eine Kernfahrbahn und örtliche Mehrzweckstreifen als Querung- und Abbiegehilfe geprüft. Mit diesen Massnahmen soll die Hauptstrasse besser als siedlungsorientierte Strasse wahrgenommen und die Verkehrssicherheit erhöht werden.		
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (TBA)		
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>			

BGK – Aufwertung Strassenraum			
<b>BGK-5.1.9</b>	<b>BGK Paulistrasse zwischen Hauptstrasse und See-talstrasse</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 2.50 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum		
Code ARE:	4671.3.059		



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000

**Beschrieb Massnahme** Mit dem geplanten Betriebs- und Gestaltungskonzept soll der belasteter Strassenabschnitt saniert, der Strassenraum für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet und der Verkehr siedlungsverträglicher abgewickelt werden.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
- Bezug zu Teilstrategien
- Bezug zu Handlungsbedarf
- KB 4: Identitätsstiftende Ortskerne stärken
- TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
- TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken
- TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten
- Ortskerne stärken
- Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen Massnahmen

**Planungsstand (2025)** B-Massnahme aus AP3. Aufgrund der Verzögerungen (negativen Volksabstimmungen) bei der Sanierung der Löwenstrasse und der Hauptstrasse Nord soll dieses Projekt noch nicht forciert werden, sodass es eine B-Massnahme bleibt.

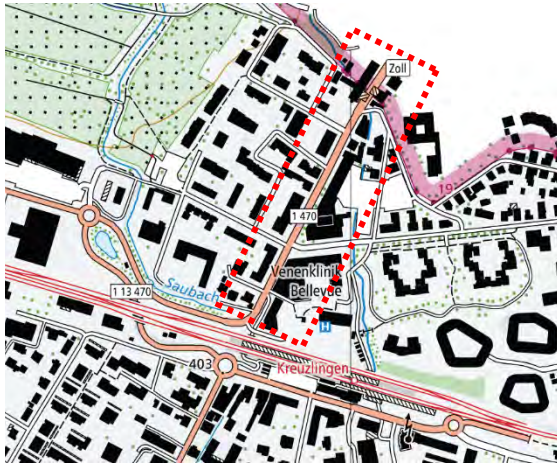
**Federführung** Kanton Thurgau (TBA)

**Beteiligte Stellen** Stadt Kreuzlingen

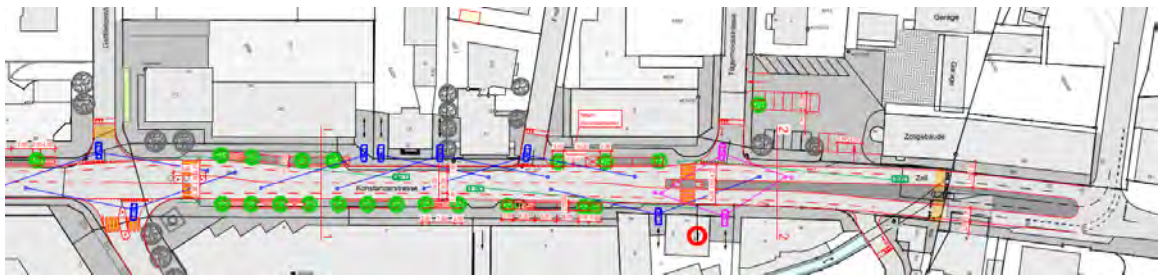
**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente**



BGK – Aufwertung Strassenraum			
<b>BGK-5.1.10</b>	<b>BGK Konstanzerstrasse Nord</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>B</b>	<b>1.80 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum		
Code ARE:			



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000



Situation Gestaltungskonzept Konstanzerstrasse Nord

**Beschrieb Massnahme**

Das östliche Trottoir wurde bereits als Vorleistung umgestaltet (Begrünung, Reduzierung von Parkplätzen, Sitzgelegenheiten und Veloanstellplätze).

Im Zuge erster Analysen und Studien zeigte sich, dass sich die Zielsetzungen einer gestalterischen Aufwertung des Strassenraumes und die Erstellung einer Busspur von der Brückenstrasse bis zum Zoll widersprechen. Mit der Erstellung des Berichtes "ÖV-Bevorzugung Konstanzerstrasse – Verkehrsuntersuchung" vom 3. Juli 2019 wurde bestätigt, dass eine allfällige Busbevorzugung nicht zwingend eine Busspur bedingt, sondern dies auch mittels einer Steuerung erreicht wird. Die Projektziele wurden durch das Kantonale Tiefbauamt Thurgau in Absprache mit der Stadt Kreuzlingen definiert:

- Optimierung Einlenker Brückenstrasse bezüglich Verkehrssicherheit;
- Konzepte der Querschnittsdefinitionen durchgehend auf ganzer Länge;
- Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Strassenraumnutzer.

Das Projektteam wurde mit einem Landschaftsarchitekturbüro erweitert, um auch die Strassenraumgestaltung angemessen ins Projekt einfließen zu lassen.



**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
  - KB 4: Internationales Zentrumsgebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken
  - KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
  - TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken
  - TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Ortskerne stärken
  - Fussverkehr und Aufenthaltsqualität


Bezug zu anderen Massnahmen

**Planungsstand (2025)** Ein entsprechendes Vorprojekt liegt vor, welches jedoch noch mit den Zollbehörden und der Stadt Konstanz abgestimmt werden muss.

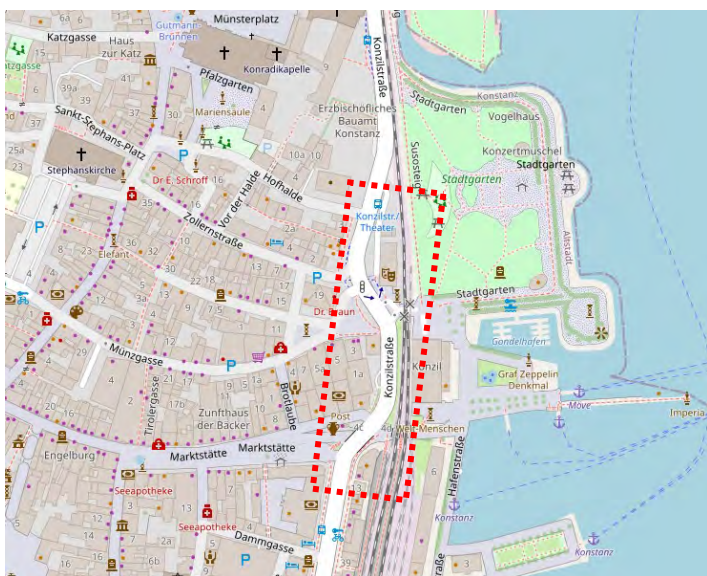
**Federführung** Kanton Thurgau (TBA)

**Beteiligte Stellen** Städte Kreuzlingen und Konstanz, Zoll

**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente**

<b>BGK – Aufwertung Strassenraum</b>	
<b>BGK-5.1.11</b>	<b>BGK Umgestaltung Bärenplatz in Festwiese</b>
	<b>Priorität: B      Kosten: 3.30 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum
Code ARE:	
	
Ausschnitt LK; Mst 1:10'000	
<b>Beschrieb Massnahme</b>	Der oberirdische Parkplatz mitten im Zentrum soll aufgehoben und die Parkfelder in eine geplante Tiefgarage verlegt werden. Die freiwerdende Fläche soll in die sogenannte Festwiese umgestaltet und zur Nutzung der Öffentlichkeit zurückgegeben werden.
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 4: Internationales Zentrumsgewbiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken</li> <li>• KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Teilstrategien                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortskerne stärken</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul> </li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Planungsstand (2025)</b>	<p>Ursprünglich war vorgesehen, die Tiefgarage auf dem Bärenplatz mit dem neu geplanten Stadthaus zu realisieren, welches vom Stimmvolk äusserts knapp angenommen wurde. Im Anschluss an die positive Volksabstimmung erfolgte eine Volksinitiative, welche die Freihaltung der Festwiese und ein neues Stadthaus an einem anderen Standort zu planen forderte. Sobald klar ist, wann und wo das Stadthaus gebaut werden kann, wird das Projekt der Tiefgarage wieder in Angriff genommen und somit auch die Festwiese, welche heute als Parkierungsfläche genutzt wird, umgestaltet.</p> <p>Die Kosten für die Umgestaltung des Bärenplatzes belaufen sich auf rund 3.30 Mio. CHF.</p>
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen
<b>Beteiligte Stellen</b>	
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	

BGK – Aufwertung Strassenraum			
<b>BGK-5.1.12</b>	<b>BGK Umgestaltung Konzilstrasse Abschnitt Hofhalde bis Konzil</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 1.50 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum   BGK entlang städtischer Achsen		
Code ARE:			



Situation

Situation

**Beschrieb Massnahme**

In diesem Abschnitt soll die Konzilstrasse zwischen Hofhalde und Fischmarkt einen ausreichend breiten Mittelstreifen erhalten, der dem Fuss- und Veloverkehr das Queren an jeder Stelle erlaubt. Das Linksabbiegen in die Altstadt ist von Süden kommend aufgrund der Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV (ab 2025) kaum noch notwendig. Im Bereich Fischmarkt ist eine Wendemöglichkeit für Lkw möglich. Rechtlich soll dieser Bereich als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit T 20 ausgewiesen werden.

Die Umgestaltung wird die Aufenthaltsqualität erhöhen. Für den Fuss- und Veloverkehr werden Querungen der Strasse deutlich erleichtert. Die städtebauliche Qualität und Erlebbarkeit insbesondere der Sichtachse zum Bodensee wird deutlich erhöht.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
  - KB 4: Internationales Zentrumsgebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken
  - KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten
  - TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken
  - TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Ortskerne stärken
  - Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen Massnahmen

<b>Planungsstand (2025)</b>	Zwischen Fischmarkt und Stadtgarten besteht ein sehr hoher Querungsbedarf für den Fussverkehr, der über eine Lichtsignalanlage (LSA) geregelt wird. Die Bushaltestelle auf der Ostseite ist von der Altstadt nur über diese eine LSA erreichbar. Der Veloverkehr muss in diesem Bereich vom Bahnhof kommend über dieselbe LSA auf die andere Strassenseite wechseln. Vom Bahnhof kommend gib es für den MIV eine Linksabbiegespur.
<b>Kosten</b>	3.00 Mio. CHF Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 1.50 Mio. CHF.
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz
<b>Beteiligte Stellen</b>	
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungsskizzen aus dem Jahr 2013 liegen vor</li> <li>• Die Verkehrsuntersuchung Altstadttring von 2012 hat die Machbarkeit dargelegt</li> <li>• Verkehrskonzept Altstadttring (C-Konzept), Umgestaltung Bahnhofplatz zur Fussgängerzone</li> </ul>

BGK – Aufwertung Strassenraum			
<b>BGK-5.1.13</b>	<b>BGK Bahnhofstrasse Süd</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>B</b>	<b>1.50 Mio. CHF</b>

Verortung / Lage	Gemeinde Tägerwilen
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Aufwertung Strassenraum   BGK entlang städtischer Achsen
Code ARE:	



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000

**Beschrieb Massnahme** Der Masterplan für den ESP Bahnhofstrasse Süd Tägerwilen beinhaltet Verbesserungen für die Mobilität. U.a. soll der Strassenraum im südlichen Abschnitt der Bahnhofstrasse klimaverträglicher gestaltet und aufgewertet sowie der Fuss- und Veloverkehr durch ein neues Regime für MIV und Parkierung bessergestellt werden.

**Zweckmässigkeit**

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| • Bezug zu Zukunftsbild    | • KB 4: Identitätsstiftende Ortskerne stärken  |
| • Bezug zu Teilstrategien  | • TS S-6: Ortskerne als identitätsstiftende Zentralitäten aufwerten<br>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken<br>• TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten |
| • Bezug zu Handlungsbedarf | • Ortskerne stärken<br>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität   |

Bezug zu anderen Massnahmen • S-5.1.21 ESP Bahnhofstrasse Süd Tägerwilen, Fokus Mischnutzung

**Planungsstand (2025)** Masterplan für ESP Bahnhofstrasse Süd (Zentrumsentwicklung) in Erstellung; Abschluss ca. Mitte 2025; Planungszone im Februar 2024 erlassen.

**Federführung** Gemeinde Tägerwilen

**Beteiligte Stellen** Kanton Thurgau (TBA)

**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente**

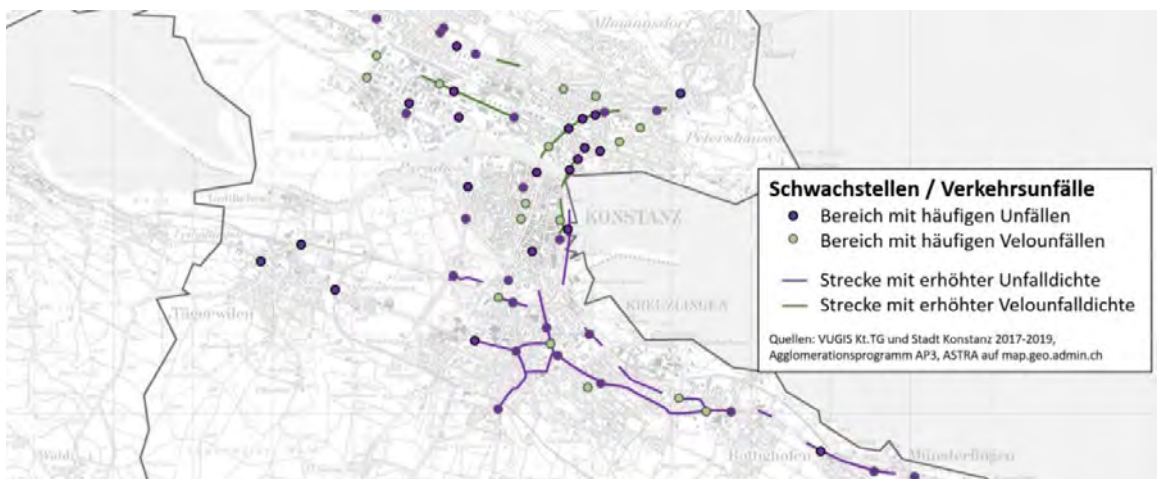


## Massnahmenpaket Sicherheit im Strassenraum – B-Massnahmen

BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum			
<b>BGK-5</b>	<b>Massnahmenpaket Sicherheit im Strassenraum</b>	<b>Priorität:</b> <b>B</b>	<b>Kosten:</b> <b>1.50. Mio. CHF</b>
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Sicherheit im Strassenraum		
Teilstrategie:	TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten		



Verortung der B-Massnahme Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum

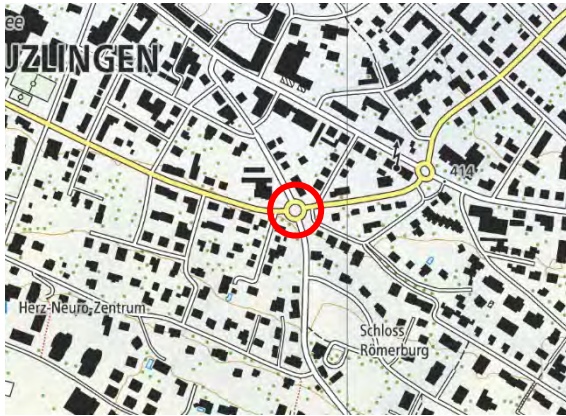


Bereiche und Strecken mit erhöhter Unfalldichte (Quelle: AP3G, ASTRA, VUGIS)

**Beschrieb Konzeption** Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden flächendeckend auf einem sehr hohen Niveau (Ziel TS MIV und Strasse). Die bestehenden Schwachstellen und Sicherheitslücken im Fuss- und Velowegnetz werden eliminiert (TS FVV-1 und TS FVV-2).

<b>Liste Teilmassnahmen</b>	
<b>BGK-5.2.6</b>	<b>Stadt Kreuzlingen</b> <b>Sanierung USP Kreisel Remisberg</b> Durch die Sanierung des Knoten Remisbergkreisel soll die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden verbessert sowie eine verträgliche und trotzdem leistungsfähige Abwicklung des MIV sichergestellt werden.
	Kosten: 1.50 Mio. CHF
	<b>Total 1.50 Mio. CHF</b>

BGK – Sicherheit im Strassenraum			
<b>BGK-5.2.6</b>	<b>Sanierung USP Kreisel Remisberg</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>B</b>	<b>1.50 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	BGK – Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Sanierung Unfallhäufigkeitsstelle		
Code ARE:			



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000



Situation Vorprojekt



Auswertung Unfälle

**Beschrieb Massnahme**

Durch die Sanierung des Kreisels Remisberg soll die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrenden, verbessert sowie eine verträgliche und trotzdem leistungsfähige Abwicklung des MIV sichergestellt werden.

Der Kreisel Remisberg war in den vergangenen Jahren immer wieder ein Unfallschwerpunkt (USP, 2012 – 2014, 2014 – 2016, 2015 – 2017, 2016 – 2018, 2017 – 2019, 2018 – 2020, 2019 – 2021) und gilt mit seinem aktuellen Unfallgeschehen als Unfallhäufungsstelle (UHS). Der Kreisel soll geometrisch angepasst werden, damit weniger Unfälle geschehen.

- ⇒ **Abstandsnahme der Massnahme 4671.3.061 "Verkehrssicherheit | Sanierung Unfallschwerpunkte, USP Kreisel Remisbergplatz" aus dem AP3 und Neueingabe mit AP5.**

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
- Mit allen Verkehrsmitteln ist man in der gesamten Agglomeration sicher unterwegs.
- Bezug zu Teilstrategien
- TS MIV-1: MIV im Siedlungsgebiet verträglich abwickeln und gestalten
- Bezug zu Handlungsbedarf
- Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"
- Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen  
Massnahmen

**Planungsstand  
(2025)**

In einem Variantenstudium wurde die Bestvariante festgelegt, welche weiterverfolgt und zu einem Vorprojekt ausgearbeitet wird. Realisierung gemäss Mehrjahresplan TBA geplant 2032+.

**Federführung**

Kanton Thurgau (TBA)

**Beteiligte Stellen**

Stadt Kreuzlingen

**Quantitative Anga-  
ben/ weitere Do-  
kumente**

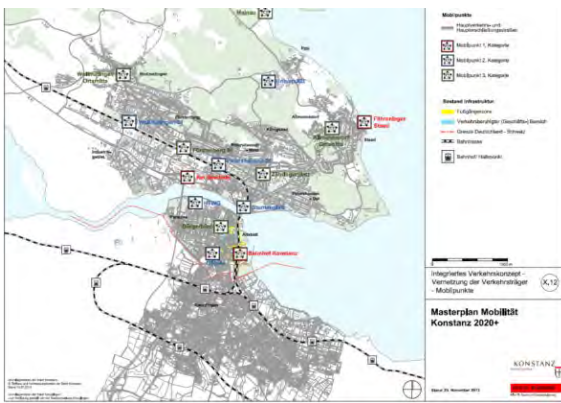
Variantenstudium Sanierung Kreisel Remisberg



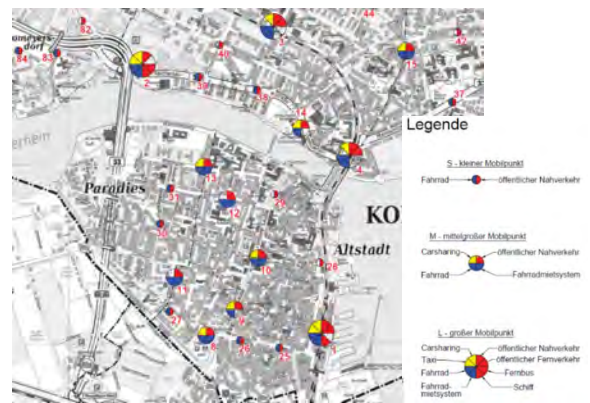
## 7. VD – Verkehrsdrehscheiben

### Einzelmassnahmen Verkehrsdrehscheiben – A-Massnahmen

VD – Verkehrsdrehscheibe			
<b>VD-5.1</b>	<b>Umsetzung Mobilpunkte</b>	<b>Priorität:</b> <b>A</b>	<b>Kosten:</b> <b>0.10 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz		
Kategorie ARE:	VD – Verkehrsdrehscheibe   Einzelmassnahme		
Unterkategorie ARE:	---		
Code ARE:	---		



Masterplan Mobilität



Standorte Mobilitätspunkte



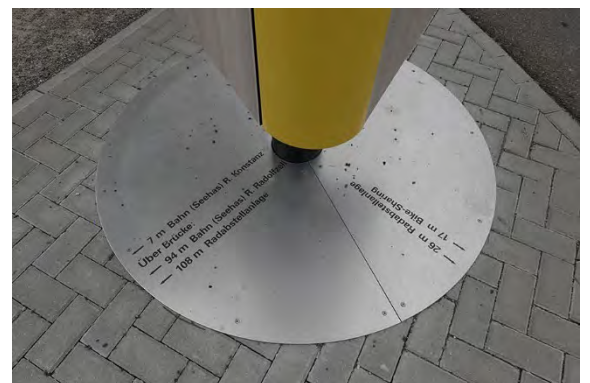
Beispiel Mobilpunkt Petershausen



Beispiel Mobilpunkt Petershausen



Beispiel Mobilpunkt Fürstenberg



Beispiel Mobilpunkt Fürstenberg



<b>Aktuelle Situation</b>	Inzwischen hat die Stadt Konstanz verschiedenen Mobilitätsangebote, die an Haltestellen des ÖPNV gebündelt werden. Mangels Flächenverfügbarkeit sind einzelne Angebote aber nicht direkt neben den Haltestellen möglich, weswegen sie schlecht wahrnehmbar sind.		
<b>Beschrieb Massnahme</b>	Bedeutende Haltestellen (Verkehrsdrehscheiben) sollen mittels Stelen (Info-Tafeln) als Mobilpunkt gekennzeichnet und gegebenenfalls als Wegweiser gesetzt werden. Diese sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhof Konstanz</li> <li>• Mobilpunkt Europaquartier</li> <li>• Bahnhöfe Allensbach und Hegne, Gemeinde Allensbach</li> <li>• Reichenau Bahnhof, Gemeinde Reichenau</li> </ul>		
<b>Nutzen</b>	Die Angebote nachhaltiger Mobilität sind für die Nutzer schneller auffindbar; die Stelen machen Menschen, die diese bisher nicht nutzen, auf die Angebote aufmerksam.		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofsgelände</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS VD-1: Multimodale Drehscheiben ermöglichen situationsgerechte Mobilitätswahl</li> <li>• TS VD-3: Park &amp; Ride – Angebot für die Nutzung kombinierter Wegeketten</li> <li>• Mobilitätsmanagement und Intermodalität</li> </ul>		
Bezug zu anderen Massnahmen			
<b>Planungsstand (2025)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF) detaillierte Projektbeschreibung, Kostenschätzung +/- 50%	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF) Vorstudien, Kostenschätzung +/- 30%	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF) Vorprojekt, Kostenschätzung +/- 20%
	Ein Mobilpunkt-konzept liegt vor; einzelne Standorte werden sukzessiv beplant. Jedes Jahr sollen mehrere Mobilpunkte ausgebaut werden.		
<b>Bau- und Finanzierungsreife</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input type="checkbox"/> C (nach 2035)		
<b>Priorität</b>	Hauptargument: Verbesserung für den Fussverkehr und Aufenthalt		
<b>Kosten</b>	0.20 Mio. CHF Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 0.10 Mio. CHF.		
	<input checked="" type="checkbox"/> CH AP	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Dritte
<b>Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen</b>	Masterplan Mobilität Klimamobilitätsplan		
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025: <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Keine Information</li> <li><input type="checkbox"/> Vororientierung</li> <li><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</li> <li><input type="checkbox"/> Festsetzung</li> </ul>		
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Nicht relevant		

---

**Qualitative Angaben**

---

**Federführung** Stadt Konstanz

---

**Beteiligte Stellen** Gemeinden Allensbach und Reichenau

---

**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente** Projekt Mobilpunkte

## Einzelmassnahmen Verkehrsdrehscheiben – B-Massnahmen

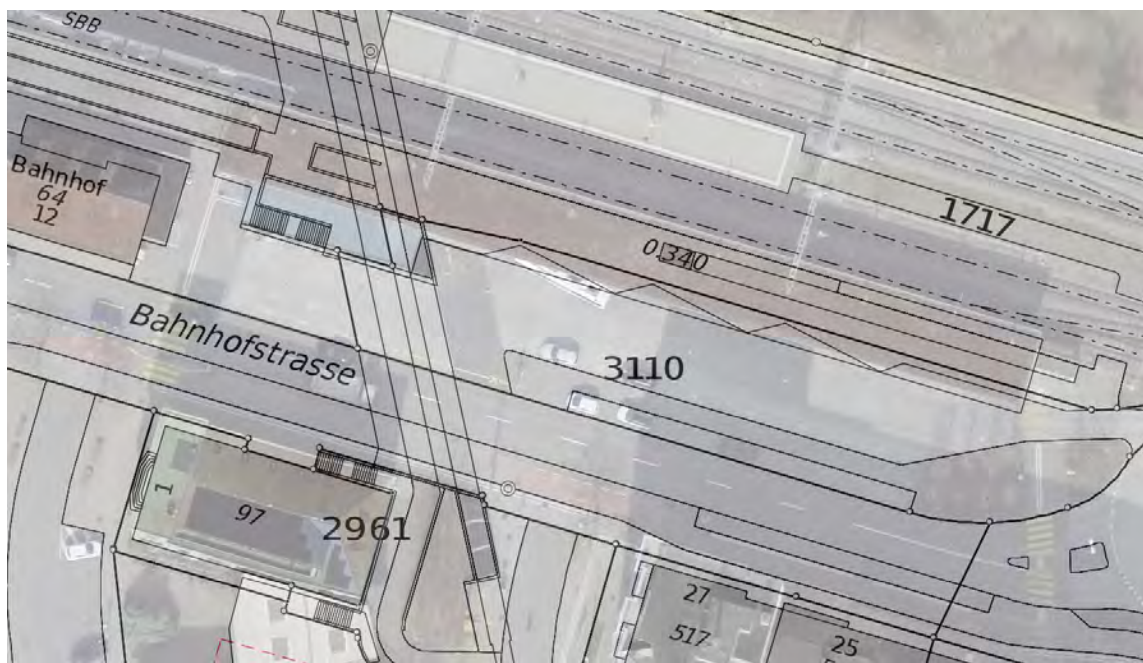
VD – Verkehrsdrehscheiben			
<b>VD-5.2</b>	<b>Ausbau/Neuorganisation Bushof Bahnhof Kreuzlingen Stadtbahnhof</b>	<b>Priorität:</b> B	<b>Kosten:</b> 2.50 Mio. CHF
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	VD – Verkehrsdrehscheiben   Einzelmassnahme		
Unterkategorie ARE:	---		
Code ARE:			



Luftbild Situation Kreuzlingen Stadtbahnhof



Landeskarte mit symbolischer Lage der ÖV-Haltestellen



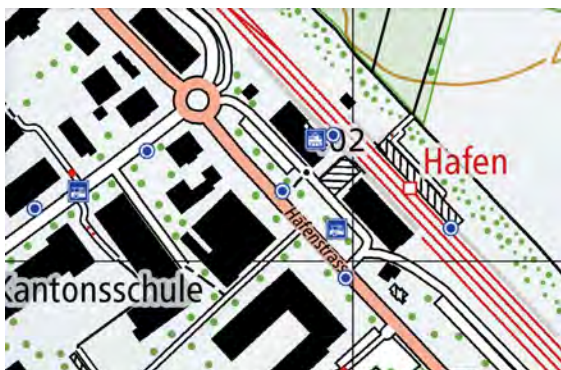
Bereich Bushof "Kreuzlingen, Stadtbahnhof" mit 4 Bushaltekanten am Bahnperon (Quelle: map.geo.admin.ch)

<b>Aktuelle Situation</b>	Am Stadtbahnhof Kreuzlingen sind zurzeit 4 Bushaltekanten vorhanden, welche zu den Hauptabfahrtszeiten durch zwei Stadtbusse und zwei Regionalbusse (PostAuto AG) besetzt sind.
<b>Beschrieb Massnahme</b>	Ausbau/Neuorganisation Bushof am Stadtbahnhof Kreuzlingen durch Bedarf an zusätzlichen Bushaltekanten aufgrund Ausbau Bus-Angebot, insbesondere von grenzüberschreitenden Buslinien.
<b>Nutzen</b>	Verbesserung der langfristigen Qualität des Bussystems und der Umsteigebeziehungen. Attraktive Umsteigebeziehungen und Ausbau zur Bewältigung des zukünftigen ÖV-Angebots.

<b>Zweckmässigkeit</b>			
• Bezug zu Zukunftsbild	• KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofgebiete	• Stadtbahnhof Kreuzlingen ist zentrale Drehscheibe der Agglomeration	
• Bezug zu Teilstrategien	• TS ÖV-2 Stärkung und Verknüpfung Bussystem der Agglomeration	• TS ÖV-3 Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems	
	• TS VD-1: Multimodale Drehscheiben ermöglichen situationsgerechte Mobilitätswahl		
• Bezug zu Handlungsbedarf	• Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr mit multimodaler Drehscheibe Stadtbahnhof Kreuzlingen		
	• Intermodalität für alle Verkehrszwecke ermöglichen		
Bezug zu anderen Massnahmen	• FVV-5.2.3 Erstellung Velostation Bahnhof Kreuzlingen Stadtbahnhof		
	• ÖVB-5.4 Grenzüberschreitendes Stadt- und Regionalbuskonzept		
<b>Planungsstand (2025)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF) detaillierte Projektbeschreibung, Kostenschätzung +/- 50%	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF) Vorstudien, Kostenschätzung +/- 30%	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF) Vorprojekt, Kostenschätzung +/- 20%
<b>Bau- und Finanzierungsreife</b>	Es liegt noch keine Studie vor. Bevor mit einer Projektstudie begonnen wird, muss der Bedarf ermittelt, respektive ein grenzüberschreitendes ÖV-Konzept erstellt werden.		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> A (2028-2032)	<input checked="" type="checkbox"/> B (2032-2036)	<input type="checkbox"/> C (nach 2035)
<b>Kosten</b>	2.50 Mio. CHF		
	<input checked="" type="checkbox"/> CH AP	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Dritte
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025:		
	<input checked="" type="checkbox"/> Keine	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Nicht erforderlich		
<b>Qualitative Angaben</b>			
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (TBA, AöV), SBB, Busbetriebe		
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	-		

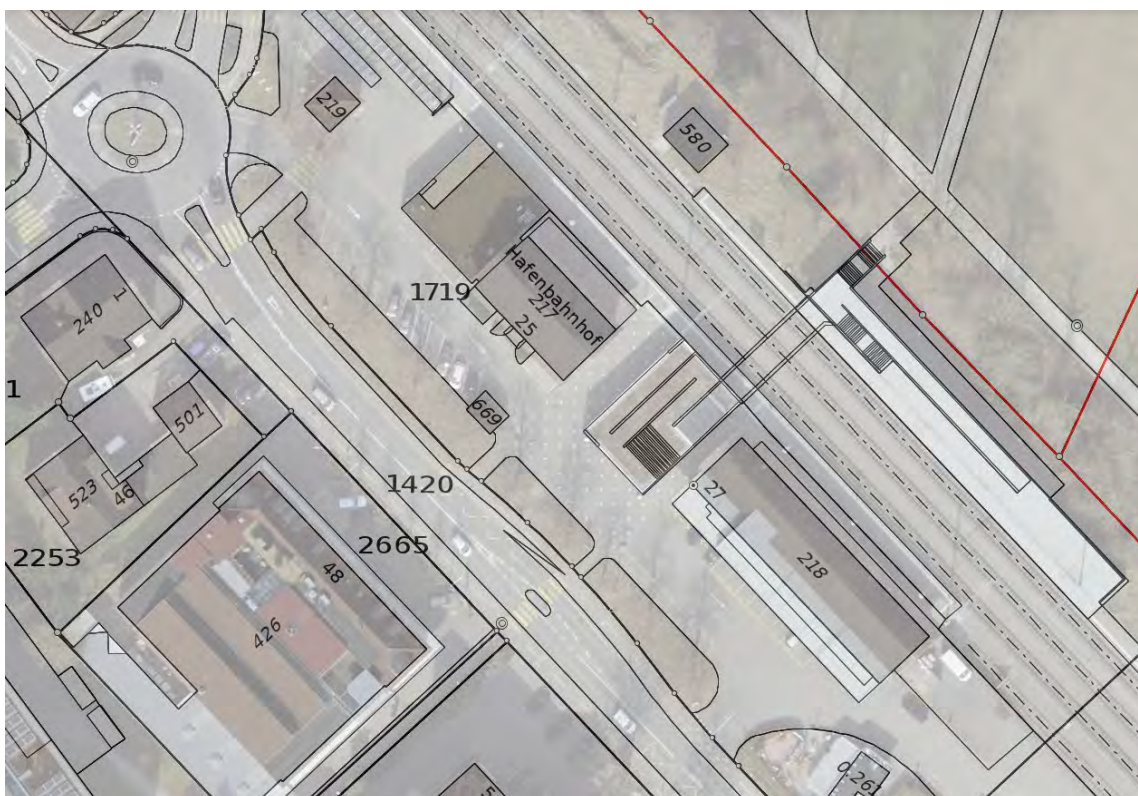


VD – Verkehrsdrehscheiben			
<b>VD-5.3</b>	<b>Ausbau/Neuorganisation Bahnhof Kreuzlingen Hafen</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 3.00 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	VD – Verkehrsdrehscheiben   Einzelmassnahme		
Unterkategorie ARE:	---		
Code ARE:			



Ausschnitt Bahnhofplan Kreuzlingen Hafen (Quelle: SBB Trafimage)

Landeskarte mit Lage der Bushaltestellen "Kreuzlingen, Kantonsschule" und "Kreuzlingen Hafen, Bahnhof"



Bereich Bahnhofplatz Kreuzlingen Hafen mit Bushaltestelle Bahnhof Hafen an der Hafenstrasse (Quelle: map.geo.admin.ch)

**Aktuelle Situation** Die Umsteigesituation Bahn-Bus am Hafenbahnhof ist unübersichtlich und unbefriedigend. Auf dem Bahnhofplatz gibt es keine Bushaltestelle und keine Wendemöglichkeit für Busse. Die Regionalbusse mit Anschluss an die Bahn (RE1 von/nach St.Gallen) bedienen die Haltestelle Kantonsschule in der Pestalozzistrasse. Zwischen dieser Bushaltestelle und den Bahnperrens gibt es einen Fussweg (gemäss Fahrplan 5 Minuten) mit Überquerung der stark befahrenen Kantonsstrasse H13 (Hafenstrasse). Die Stadtbusse bedienen die Haltestelle Bahnhof Hafen, welche sich als Fahrbahnhalte-



	<p>stellen auf der Hafenstrasse befinden. In einer Fahrtrichtung ist beim Umsteigen die H13 zu überqueren.</p> <p>Mit der Massnahme "Bauliche Massnahmen Bahnhof Kreuzlingen Hafen" (ARE-Code 4671.3.046) konnte die unübersichtliche Situation noch nicht befriedigend gelöst werden, da im Bereich Bahnhofplatz noch keine geeignete Halte- und Wendemöglichkeit für die Regionalbusse gesichert werden konnte.</p> <p>Die bestehende Anzahl Abstellplätze für P+R (32) liegt deutlich über dem ausgewiesenen Zielangebot (15-20 für 2040). Bezüglich Carsharing, Taxi, Bike- und FäG-Sharing besteht noch kein Angebot. Diese Angebote sind an diesem Hub angestrebt und entsprechende Flächen für geeignete Angebote sollen gesichert werden.</p> <p>Das Angebot an Bike+Ride Stellplätzen (62) ist schlecht positioniert (weite Fusswege zu Unterführung) und liegt deutlich unter dem Ziel-Angebot (188 - 238 im Horizont 2040).</p>
<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>Der Bahnhof Kreuzlingen Hafen soll zu einer übersichtlichen zentralen Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration entwickelt werden. Sie verknüpft den Fernverkehr, Regionalverkehr (S-Bahn und Regionalbuslinien) sowie den städtischen Busverkehr mit allen Zubringer-Arten der kombinierten Mobilität, wobei der Fokus stark auf den nachhaltigen Mobilitätsformen Velo und FäG liegt.</p> <p>Auf Basis der Ergebnisse Massnahme ÖVB-5.4 "Grenzüberschreitendes Stadt- und Regionalbuskonzept" sind die Bushaltekanten für Stadt- und Regionalbuslinien auf dem Bahnhofplatz zu integrieren. Wendemöglichkeit und Standplatz für Regionalbusse mit Standzeiten sind in Abstimmung mit dem Buskonzept der Agglomeration vorzusehen. In die Verkehrsdrehscheibe sind die angestrebten Massnahmen aus dem Konzept kombinierte Mobilität des Kantons Thurgau zu integrieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion Stellplätze auf Ziel-Angebot 2040 (15-20);</li> <li>• Carsharing- und Taxi-Angebotseinführung mit Anbieter prüfen und ermöglichen;</li> <li>• Neue Velostation Bahnhof Hafen integrieren (Massnahme FVV-5.2.1) mit Ziel-Angebot 2040 (250-300 Stellplätze);</li> <li>• Motorrad-Stellplätze ermöglichen (Ziel-Angebot 2040: 15 Stellplätze);</li> <li>• Flächen für die Einführung von regionalen/städtischen Velo/FäG-Sharing-Systemen vorsehen und mit Anbietern prüfen.</li> </ul>
<b>Nutzen</b>	<p>Verbesserung der langfristigen Qualität des Bussystems, der Umsteigebeziehungen und der kombinierten Mobilität im Zentrum der Agglomeration. Attraktive Umsteigebeziehungen und Ausbau zur Bewältigung des zukünftigen städtischen Mobilitäts-Angebots.</p>
<b>Zweckmässigkeit</b>	
• Bezug zu Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 5: Spezifische Entwicklung der Bahnhofsgebiete</li> <li>• Bahnhof Hafen ist zentrale Drehscheibe der Agglomeration</li> </ul>
• Bezug zu Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TS ÖV-2 Stärkung und Verknüpfung Bussystem der Agglomeration</li> <li>• TS ÖV-3 Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems</li> <li>• TS VD-1: Multimodale Drehscheiben ermöglichen situationsgerechte Mobilitätswahl</li> <li>• TS VD-2: Bike &amp; Ride – Stärkung Veloverkehr als Zubringer zum ÖV</li> <li>• TS VD-3: Park &amp; Ride – Angebot für die Nutzung kombinierter Wegeketten</li> </ul>
• Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr mit multimodaler Drehscheibe Bahnhof Hafen</li> <li>• Intermodalität für alle Verkehrszwecke ermöglichen</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FVV-5.2.1 Neue Velostation Bahnhof Hafen</li> <li>• ÖVB-5.1 Erstellung Busdepot am Bahnhof Hafen</li> <li>• ÖVB-5.4 Grenzüberschreitendes Stadt- und Regionalbuskonzept</li> <li>• AP3 ÖV-2.14 Baul. Massnahmen Bahnhof Kreuzlingen Hafen, ARE-Code 4671.3.046</li> </ul>

<b>Planungsstand (2025)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF) detaillierte Projektbeschreibung, Kostenschätzung +/- 50%	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF) Vorstudien, Kostenschätzung +/- 30%	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF) Vorprojekt, Kostenschätzung +/- 20%
<b>Bau- und Finanzierungsreife</b>	Es liegt noch keine Studie vor.		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> A (2028-2032)	<input checked="" type="checkbox"/> B (2032-2036)	<input type="checkbox"/> C (nach 2035)
<b>Kosten</b>	3.00 Mio. CHF		
	<input checked="" type="checkbox"/> CH AP	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Dritte
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025:		
	<input checked="" type="checkbox"/> Keine	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Nicht erforderlich		
<b>Qualitative Angaben</b>			
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (TBA, AöV), SBB, Busbetriebe		
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Konzept Kombinierte Mobilität Kanton Thurgau (Januar 2022); Objektblatt Kreuzlingen Hafen		

VD – Verkehrsdrehscheibe			
<b>VD-5.4</b>	<b>Umgestaltung Mobilpunkt Sternenplatz</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>C</b>	<b>15.00 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz		
Kategorie ARE:	VD – Verkehrsdrehscheibe   Einzelmassnahme		
Unterkategorie ARE:	---		
Code ARE:			



S-Bahn Sternenplatz

Situation auf Stadtplan

<b>Aktuelle Situation</b>	<p>Der Knoten ist eine der zwei Kfz-Zufahrten zur linksrheinischen Altstadt: Zwei Spuren stadteinwärts und drei Spuren stadtauswärts. Der Fussverkehr wird östlich der Bahntrasse geführt, der Radverkehr in beide Richtungen auf der Westseite der Brücke neben den Fahrspuren. Fussverkehr und Radverkehr werden über eigene Wege kreuzungsfrei geführt, was aber weite Wege mit Steigungen mit sich bringt.</p> <p>Der Sternenplatz ist ein zentraler Umsteigepunkt im Busverkehr. Hier verkehren die Linien 1, 2, 3, 4-13 und 13-4, 5, 6, 9A, 9B und 12 sowie die Thurgauer Regionalbuslinie 908, der Regiobus 700 von/nach Ravensburg und der Städteschnellbus 7394 von/nach Friedrichshafen.</p>
<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>Das Verkehrskonzept Altstadttring hat einen teilweisen Rückbau der Kfz-Fahrbahnen vorgeschlagen, die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sowie auch oberirdische Fussgängerquerungen.</p> <p>Die Gleistrasse soll zweigleisig ausgebaut werden und neben der Bushaltestelle einen Bahnhaltelpunkt erhalten, damit nicht alle Umsteigevorgänge am Bahnhof Konstanz erfolgen müssen bzw. den Bahnhofplatz vom Busverkehr entlasten zu können.</p>
<b>Nutzen</b>	<p>Die Umgestaltung wird die Wege für Fuss- und Veloverkehr deutlich vereinfachen bzw. verkürzen. Der Umsteigepunkt wird als Verkehrsdrehscheibe gestärkt.</p>
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• KB 4: Internationales Zentrumgebiet selbstbewusst weiterentwickeln und identitätsstiftende Ortskerne stärken</li> <li>• KB 6: Stadtachsen als städtebauliches Rückgrat</li> <li>• Zentrale Bus-Drehscheibe der Agglomeration</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Teilstrategien                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS ÖV-2 Stärkung und Verknüpfung Bussystem der Agglomeration</li> <li>• TS ÖV-3 Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems</li> <li>• TS VD-1: Multimodale Drehscheiben ermöglichen situationsgerechte Mobilitätswahl</li> <li>• TS VD-2: Bike &amp; Ride – Stärkung Veloverkehr als Zubringer zum ÖV</li> <li>• TS VD-3: Park &amp; Ride – Angebot für die Nutzung kombinierter Wegeketten</li> </ul> </li> </ul>

- Bezug zu Handlungsbedarf
- Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr mit multimodaler Drehscheibe Sternensplatz
- Intermodalität für alle Verkehrszwecke ermöglichen

Bezug zu anderen Massnahmen

- ÖVB-5.4 Grenzüberschreitendes Stadt- und Regionalbuskonzept

**Planungsstand (2025)**

1 (< 10 Mio. CHF) detaillierte Projektbeschreibung, Kostenschätzung +/- 50%
  2 (> 10 Mio. CHF) Vorstudien, Kostenschätzung +/- 30%
  3 (> 50 Mio. CHF) Vorprojekt, Kostenschätzung +/- 20%

Eine Vorplanung aus dem Jahr 2022 liegt vor.

**Bau- und Finanzierungsreife**

**Priorität**

A (2028-2032)
  B (2032-2036)
  C (nach 2035)

Hauptargument: Verbesserung für den Fussverkehr und Aufenthalt

**Kosten**

30.00 Mio. CHF

Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 15.00 Mio. CHF.

CH AP
  Kanton
  Gemeinde
  Dritte

Die DB AG, die Bundesrepublik Deutschland und das Land Baden-Württemberg werden sich voraussichtlich an den Kosten beteiligen, sofern die Planungen in den entsprechenden Gremien Zustimmung finden und die Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

**Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen**

Masterplan Mobilität, Agglo-Gesamtverkehrskonzept Agglo-S-Bahn Studie, Technische Machbarkeitsstudie Agglo-S-Bahn, vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung Agglo-S-Bahn, bahnbetriebliche Untersuchung Haltepunkt Sternensplatz

**Richtplanrelevanz**

Stand 1.1.2025:

Keine Information
  Vororientierung
  Zwischenergebnis
  Festsetzung

**Umweltverträglichkeit**

Noch nicht ermittelt

**Qualitative Angaben**

**Federführung**

Stadt Konstanz

**Beteiligte Stellen**

Deutsche Bahn

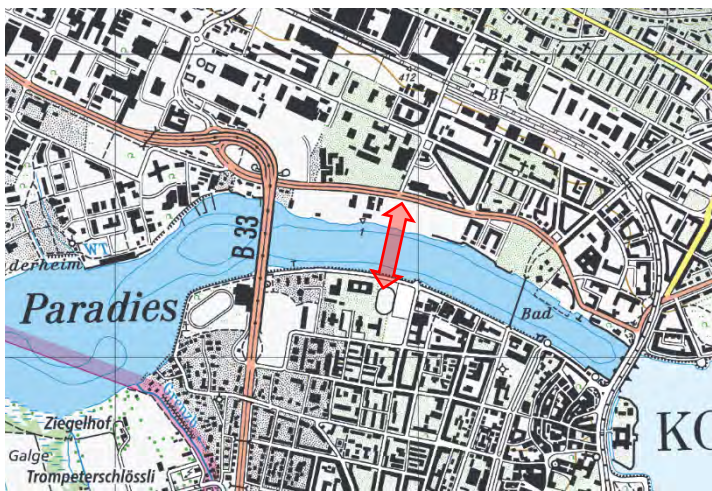
**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente**

Vorplanung

## 8. FVV – Fuss- und Veloverkehr

### Einzelmassnahmen Fuss- und Veloverkehr – Netzergänzung A-Massnahme

FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.1.1</b>	<b>Neue Rad- und Fussverkehrsbrücke über den Seerhein</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 8.00 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Einzelmassnahme		
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr		
Code ARE:	4671.3.008		



Ausschnitt LK; Mst 1:25'000



Verkehrsführung Fussverkehrsbrücke Seerhein

**Aktuelle Situation**

Der Seerhein kann mit dem Fuss- und Veloverkehr über drei Brücken gequert werden. Die bestehende FVV-Brücke wird bereits von mehr als 10'000 Velofahrenden genutzt, an Spizentagen über 17'000. der Fussverkehr hat zeitweise Probleme, diese Achse zu queren.



<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>Neue Fuss- und Veloverkehrsbrücke über den Seerhein zwischen HTWG und Schneckenburgstrasse ist eine B-Massnahme aus dem AP3. Eine Standortuntersuchung hat als mögliche und geeignete Lage die Verbindung zwischen der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Gestaltung (HTWG) und einer gedachten Verlängerung der Schneckenburgstrasse mit direktem Anschluss an die Rheinpromenade bzw. den Winterersteig identifiziert.</p> <p>Ergänzung und Ausdehnung des in Konstanz bestehenden Netzes an hochrangigen Fuss- und Radwegverbindungen, welche sich durch besonders hohe Qualität und Attraktivität auszeichnen.</p>		
<b>Nutzen</b>	<p>Aufgrund der direkten Führung zur HTWG wird die neue FVV eine deutliche Entlastung der bestehende FVV-Brücke bringen. Das FVV-Netz wird verdichtet, Wege verkürzt, die Trennwirkung des Seerheins wird reduziert. Velonutzung und zu Fuss gehen werden deutlich attraktiver. Es soll die zweite nach heutigen Anforderungen barrierefreie Querung des Seerheins erstellt werden.</p>		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild: Ein grenzüberschreitend erkennbares und sicheres Netz an Velo-Vorzugsrouten innerhalb der dichten Siedlungsgebiete der Agglomeration ermöglicht breiten Bevölkerungsgruppen die Velonutzung.</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul> </li> </ul>		
Bezug zu anderen Massnahmen			
<b>Planungsstand (2025)</b>	<input type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF) detaillierte Projektbeschreibung, Kostenschätzung +/- 50%	<input checked="" type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF) Vorstudien, Kostenschätzung +/- 30%	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF) Vorprojekt, Kostenschätzung +/- 20%
	<p>Eine Variantenuntersuchung zur Klärung des besten Standorts aus dem Jahr 2024 liegt vor.</p>		
<b>Bau- und Finanzierungsreife</b>	<p>Zeitplan weiteres Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungsbeschluss 2025</li> <li>• Projektierung 2025 – 2027</li> <li>• Projektbeschluss 2027</li> <li>• Mittelfreigabe im Haushaltsplan ab 2028</li> <li>• Bau ab 2030</li> </ul>		
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032)	<input type="checkbox"/> B (2032-2036)	<input type="checkbox"/> C (nach 2035)
	<p>Hauptargument: Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr</p>		
<b>Kosten</b>	<p>16.00 Mio. CHF</p> <p>Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 8.00 Mio. CHF.</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> CH AP	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
			<input checked="" type="checkbox"/> Dritte
<b>Richtplanrelevanz</b>	<p>Stand 1.1.2025:</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> Keine Information	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
			<input type="checkbox"/> Festsetzung

---

**Umweltverträglich-  
keit**

---

**Qualitative Anga-  
ben**

---

**Federführung**      Stadt Konstanz

---

**Beteiligte Stellen**

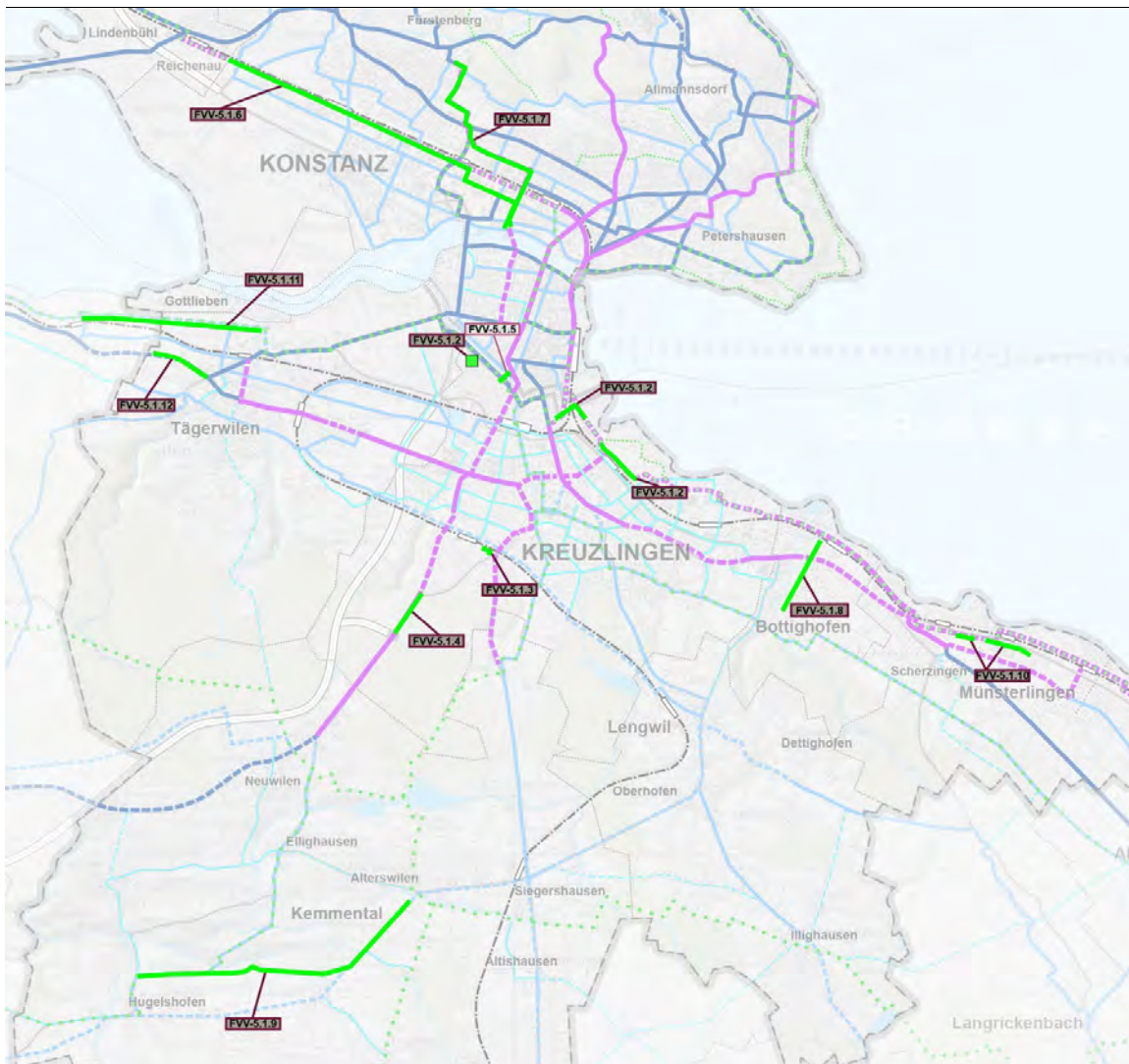
---

**Quantitative Anga-  
ben/ weitere Do-  
kumente**      Variantenuntersuchung und Festlegung der Lage  
Masterplan Mobilität, Klimamobilitätsplan, Handlungsprogramm Radverkehr

---

## Massnahmenpakete Fuss- und Veloverkehr – Netzergänzung A-Massnahmen

FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.1</b>	<b>Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Netzer-gänzung</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 13.25 Mio. CHF</b>
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr		
Teilstrategie:	TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden		



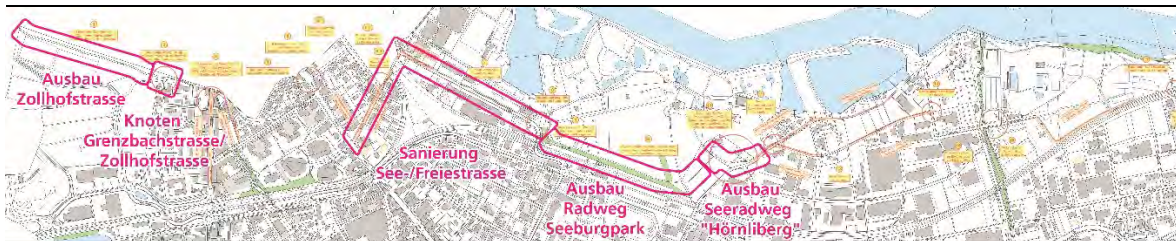
Verortung der Massnahmen A-Paket Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr auf dem Netzkonzept Veloverkehr

<b>Beschrieb Konzeption</b>	Die bestehenden Schwachstellen und Sicherheitslücken im Fuss- und Velowegnetz werden eliminiert und bestehende Lücken mit Netzergänzungen behoben (TS FVV-1 und TS FVV-2).
-----------------------------	--

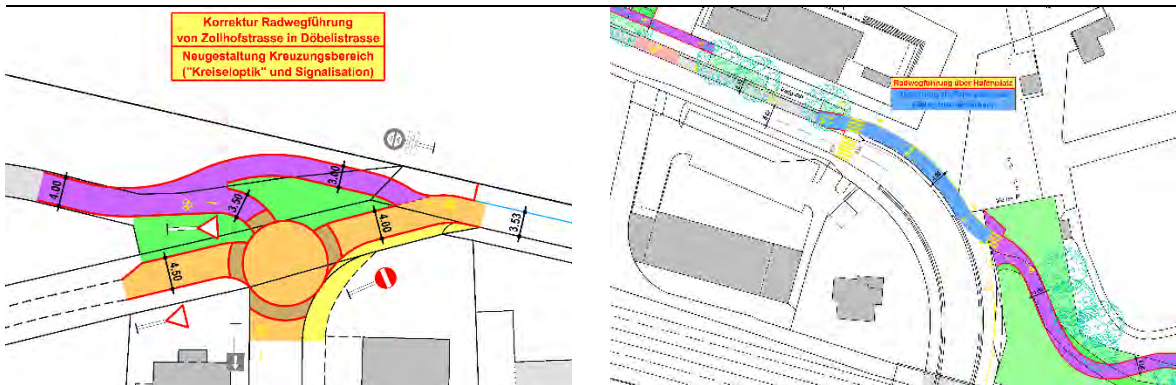
<b>Liste Teilmassnahmen</b>		
<b>FVV-5.1.2</b>	<b>Stadt Kreuzlingen Sanierung und Ausbau Bodenseeradweg</b>	Kosten: 2.30 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.3</b>	<b>Stadt Kreuzlingen Fusswegverbindung Überbauung Bernrain (Breitenrain-strasse) bis Bergstrasse</b>	Kosten: 0.15 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.4</b>	<b>Gemeinde Kreuzlingen Kantonale Veloroute Kreuzlingen – Müllheim, Abschnitt Bernrain – Anschluss Kreuzlingen Süd</b>	Kosten: 1.50 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.5</b>	<b>Stadt Konstanz Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradies – Döbeli</b>	Kosten: 0.30 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.6</b>	<b>Stadt Konstanz Ausbau Velovorzugsroute Konstanz – Allensbach von Stadtgrenze bis Schneckenburgstrasse</b>	Kosten: 0.95 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.7</b>	<b>Stadt Konstanz Ausbau Radverbindung Döbele – Schwaketen- strasse</b>	Kosten: 1.00 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.8</b>	<b>Gemeinde Bottighofen Ausbau und Aufwertung Natur und Kulturweg</b>	Kosten: 0.80 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.9</b>	<b>Gemeinde Kemmental Veloweg Hugelshofen – Dotnacht – Alterswilen</b>	Kosten: 2.40 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.10</b>	<b>Gemeinde Münsterlingen Veloweg Spital Münsterlingen entlang H13</b>	Kosten: 0.90 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.11</b>	<b>Gemeinde Tägerwilen Ausbau Seeradweg Triboltingen – Tägerwilen</b>	Kosten: 2.20 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.12</b>	<b>Gemeinde Tägerwilen Veloweg Tägerwilen – Triboltingen entlang H13</b>	Kosten: 0.75 Mio. CHF
	<b>Total</b>	<b>13.25 Mio. CHF</b>

FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.1.2</b>	<b>Sanierung und Ausbau Bodenseeradweg</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>2.30 Mio. CHF</b>

Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr
Code ARE:	



Übersicht Schwachstellen Veloschnellroute Bodenseeradweg mit Massnahmenperimetern in Priorität A



Projektstudie Situation Knoten Grenzbachstrasse/ Zollhofstrasse

Projektstudie Situation Ausbau Seestrasse zu Seeburgpark



Projektstudie Situation Radweg Seeburgpark

Projektstudie Situation Hörnliberg bis Seeburgpark

<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>Konfliktstellen entlang des Bodenseeradweges entschärfen und diese wo erforderlich ausbauen sowie den Velo- und Fussverkehr entflechten. Folgende Projekte sind diesbezüglich als A-Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau Abschnitt Zollhofstrasse auf min. 4.0 m; 0.15 Mio. CHF</li> <li>• Knoten Grenzbachstrasse/Zollhofstrasse; 0.05 Mio. CHF</li> <li>• Sanierung See-/Freiestrasse; 1.80 Mio. CHF</li> <li>• Ausbau (Staubfreimachung) Radweg Seeburgpark; 0.20 Mio. CHF</li> <li>• Ausbau Seeradweg "Hörnliberg"; 0.10 Mio. CHF</li> </ul>
----------------------------	---



<b>Zweckmässigkeit</b>	
• Bezug zu Zukunftsbild	• Ein grenzüberschreitend erkennbares und sicheres Netz an Velo-Vorzugsrouten innerhalb der dichten Siedlungsgebiete der Agglomeration ermöglicht breiten Bevölkerungsgruppen die Velonutzung.
• Bezug zu Teilstrategien	• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken • TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden
• Bezug zu Handlungsbedarf	• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80" • Fussverkehr und Aufenthaltsqualität
Bezug zu anderen Massnahmen	• FVV-5.1.15 Sanierung und Ausbau Bodenseeradweg (Massnahmen Priorität B)
<b>Planungsstand (2025)</b>	Gesamtstudie mit den Schwachstellen entlang des Bodenseeradweges liegt vor. Einzelne Massnahmen liegen bereits als Vorprojekt/Bauprojekt vor und werden im Zuge anderer Projekte umgesetzt (z.B. BGK Konstanzerstrasse Nord und Hauptstrasse Nord).
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	• Studie Ausbau Veloschnellroute Bodenseeradweg, Planimpuls 2024

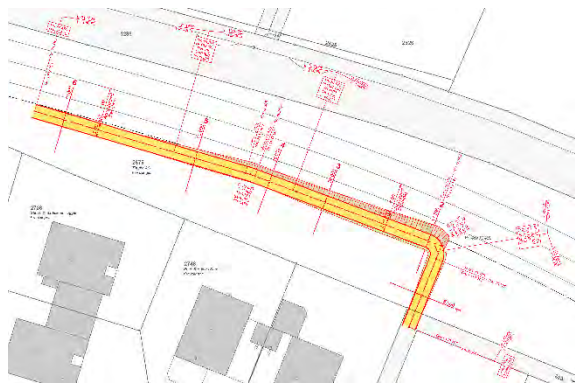
**FVV – Fuss- und Veloverkehr**

<b>FVV-5.1.3</b>	<b>Fusswegverbindung Überbauung Bernrain (Breitenrainstrasse) bis Bergstrasse</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 0.15 Mio. CHF</b>
------------------	---	---------------------	------------------------------

Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr
Code ARE:	



Ausschnitt Orthofoto



Situation Vorprojekt Fussweg Friedberg

<b>Beschrieb Massnahme</b>	Direkte Fusswegverbindung, südliche der Bahn, von der Überbauung Bernrain bis zur Bergstrasse.
----------------------------	--

<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Aufgrund dem dichten Fuss- und Velonetz sind die Wege kurz und die einzelnen Einrichtungen schnell und umweltverträglich erreichbar.</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>
------------------------	--

Bezug zu anderen Massnahmen	
-----------------------------	--

<b>Planungsstand (2025)</b>	Ein entsprechendes Vorprojekt liegt vor
-----------------------------	---

<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen
---------------------	-------------------

<b>Beteiligte Stellen</b>	SBB
---------------------------	-----

<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Vorprojekt Fussweg Friedberg entlang SBB
--	--

FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.1.4</b>	<b>Kantonale Veloroute Kreuzlingen – Müllheim, Abschnitt Bernrain – Anschluss Kreuzlingen Süd</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 1.50 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Gemeinde Kemmental		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr		
Code ARE:			



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000



Situation Konzeptstudie

**Beschrieb Massnahme** Kantonale Veloroute Kreuzlingen - Müllheim (inkl. Veloweg Bernrain - Schwaderloh - Stockwies).

Schaffung eines durchgängigen Radwegnetzes für den Freizeit- und Alltagsverkehr. Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit der Velofahrer. Die Veloführung vom der Kapelle Bernrain bis zum Autobahnanschluss / Kreisel Bernrain soll mit einer geometrischen Umgestaltung verbessert werden. Gleichzeitig sind die gefährlichen Querungen reduziert bzw. sicherer zu gestalten (Seitenwechsel).

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
- Die Anbindung der Ortschaften in der Kulturlandschaft an den urbanen Raum findet über bedeutende regionale Velorouten statt.
- Bezug zu Teilstrategien
- TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden
- Bezug zu Handlungsbedarf
- Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"

---

Bezug zu anderen  
Massnahmen

---

**Planungsstand  
(2025)**            Konzeptstudie erstellt, Projektierung gestartet

---

**Federführung**            Kanton Thurgau (TBA)

---

**Beteiligte Stellen**            Stadt Kreuzlingen

---

**Quantitative Anga-  
ben/ weitere Do-  
kumente**

---



FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.1.5</b>	<b>Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradies – Döbele</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 0.30 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr		
Code ARE:	4671.2.018		



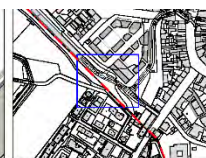
Situation Grenzbereich Döbele – Döbele



Situation Grenzbereich Döbele – Döbele



Projektstudie Fuss- und Radwegbrücke Grenzbachstrasse



**Beschrieb Massnahme**

Das Döbele ist eine der letzten zusammenhängenden, nicht bebauten Flächen in der links-rheinischen Konstanz Kernstadt. Im Rahmen des Handlungsprogramms Wohnen der Stadt Konstanz soll diese Fläche, die heute als Parkplatz und für Jahrmärkte genutzt wird, zum Wohnquartier transformiert werden. Im Zuge der Entwicklung des Döbele wurden auch die Verkehrsverbindungen untersucht. Eine sich aufdrängende Massnahme ist, die mangelhafte grenzüberschreitende Verbindung für den Fuss- und Radverkehr den bereits gelebten Realitäten anzupassen und zu verbessern.

Für die Entwicklung des Döbele führte die Stadt Konstanz einen städtebaulichen Wettbewerb durch. Auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses erarbeitet die Stadt derzeit einen Bebauungsplan. Damit werden die planerischen Voraussetzungen geschaffen, eine zeitgemässe Fuss- und Radwegverbindung zwischen Kreuzlingen-Grenzbachstrasse



und Konstanz-Schützenstrasse auf der Höhe Schulthaisstrasse realisiert werden kann. Diese Verbindung wird für den Alltags-Berufspendlerverkehr und als touristisches Angebot von zunehmender Bedeutung sein.

⇒ **Abstandsnahme der Massnahme 4671.2.018 "Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradies – Döbeli" aus dem AP2 und Neueingabe mit AP5.**

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
  - Ein grenzüberschreitend erkennbares und sicheres Netz an Velo-Vorzugsrouten innerhalb der dichten Siedlungsgebiete der Agglomeration ermöglicht breiten Bevölkerungsgruppen die Velonutzung.
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken
  - TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"
  - Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen Massnahmen


**Planungsstand (2025)**      Anfangs 2025 Festsetzung des Bebauungsplans durch den Gemeinderat  
 Ab 2025 Umbau Grenzbachstrasse  
 Ab 2026 Detailprojektierung Verbindung und Brückenbauwerk zwischen Grenzbachstrasse Konstanz und Grenzbachstrasse Kreuzlingen

**Kosten**      0.60 Mio. CHF  
 Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 0.30 Mio. CHF.

**Federführung**      Stadt Konstanz

**Beteiligte Stellen**

**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente**      Bebauungsplan gestützt auf städtebaulichen Wettbewerb "Döbele"

<b>FVV – Fuss- und Veloverkehr</b>	
<b>FVV-5.1.6</b>	<b>Ausbau Velovorzugsroute Konstanz – Allensbach von Stadtgrenze bis Schneckenburgstrasse</b>
<b>Priorität:</b>	<b>A</b>
<b>Kosten:</b>	<b>0.95 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr
Code ARE:	
	
Situation Vorplanung Ausbau Velovorzugsroute Konstanz-Allensbach	
<b>Beschrieb Massnahme</b>	Im Jahr 2023 beschlossenen Handlungsprogramm Fussverkehr und im Jahr 2025 fortgeschriebenen Handlungsprogramm Radverkehr sind die Wegenetze der verschiedenen Hierarchien und die erforderlichen Massnahmen für Fuss- bzw. Veloverkehr dargestellt. Von Allensbach kommend führt entlang der Bahntrasse eine Fahrradhauptverbindung in die Stadt (Velovorzugsroute, "schnelle Achse"). Im Stadtgebiet soll diese nach dem Standard einer Fahrradschnellverbindung ausgebaut werden.
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Ein grenzüberschreitend erkennbares und sicheres Netz an Velo-Vorzugsrouten innerhalb der dichten Siedlungsgebiete der Agglomeration ermöglicht breiten Bevölkerungsgruppen die Velonutzung.</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> <li>• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Planungsstand (2025)</b>	Vorplanung mit Variantenentscheid liegt vor, Projektbeschluss 2028
<b>Kosten</b>	Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 3.80 Mio. CHF, der Anteil für den Ausbau der Velovorzugsroute beträgt 1.90 Mio. CHF. Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 0.95 Mio. CHF.
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz
<b>Beteiligte Stellen</b>	
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Handlungsprogramm Radverkehr

FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.1.7</b>	<b>Ausbau Radverbindung Döbele – Schwaketenstrasse</b>	<b>Priorität:</b> <b>A</b>	<b>Kosten:</b> <b>1.00 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr		
Code ARE:			



Variantenstudie Radverbindung Döbele – Schwaketenstrasse

**Beschrieb Massnahme** Im Jahr 2023 beschlossenen Handlungsprogramm Fussverkehr und im Jahr 2025 fortgeschriebenen Handlungsprogramm Radverkehr sind die Wegenetze der verschiedenen Hierarchien und die erforderlichen Massnahmen für Fuss- bzw. Veloverkehr dargestellt. Zur Entlastung der Fahrradachse Döbele – Universität soll eine zweite Hauptverbindung vom Döbele an die neue FVV-Brücke über den Seerhein (siehe Massnahme FVV-5.1.1 "Neue Rad- und Fussverkehrsbrücke über den Seerhein") und weiter nach Norden zur Schwaketenstrasse geführt werden, wo sie an das überörtliche Radnetz anbindet.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
- Ein grenzüberschreitend erkennbares und sicheres Netz an Velo-Vorzugsrouten innerhalb der dichten Siedlungsgebiete der Agglomeration ermöglicht breiten Bevölkerungsgruppen die Velonutzung.
- Bezug zu Teilstrategien
- TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden
- Bezug zu Handlungsbedarf
- Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"

Bezug zu anderen Massnahmen

- FVV-5.1.1 Neue Rad- und Fussverkehrsbrücke über den Seerhein

**Planungsstand (2025)** Variantenstudien Linienführung mit Festlegung Bestvariante mit Schwachstellenanalyse und Handlungsbedarf vorliegend

**Kosten** 2.00 Mio. CHF  
Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 1.00 Mio. CHF.

**Federführung** Stadt Konstanz

**Beteiligte Stellen**

---

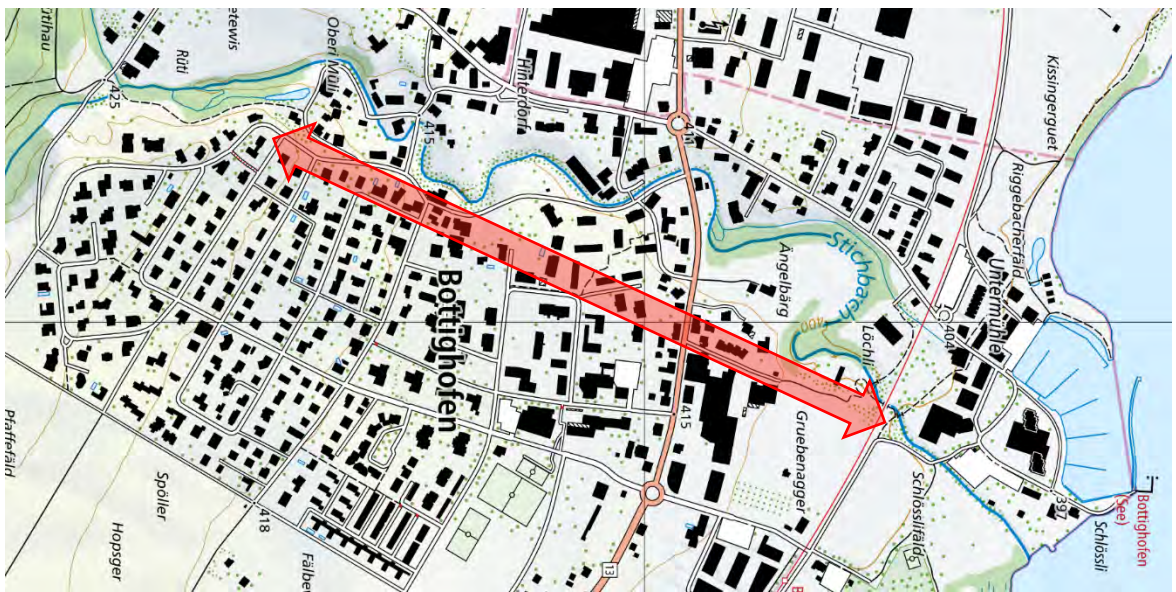
**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente**      Handlungsprogramm Fussverkehr und Handlungsprogramm Radverkehr

---

**FVV – Fuss- und Veloverkehr**

<b>FVV-5.1.8</b>	<b>Ausbau und Aufwertung Natur und Kulturweg</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>0.80 Mio. CHF</b>

Verortung / Lage	Gemeinde Bottighofen
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr
Code ARE:	



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000

**Beschrieb Massnahme** Der Natur- und Kulturweg entlang des Bachs wird gestärkt und ausgebaut. Der Weg entlang des Stichbachs wird möglichst durchgängig vom Wald bis zum See geführt.

- Zweckmässigkeit**
- Bezug zu Zukunftsbild
  - Bezug zu Teilstrategien
  - Bezug zu Handlungsbedarf
  - Aufgrund dem dichten Fuss- und Velonetz sind die Wege kurz und die einzelnen Einrichtungen schnell und umweltverträglich erreichbar.
  - TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken
  - Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen Massnahmen

**Planungsstand (2025)** Vorprojekt in Erarbeitung

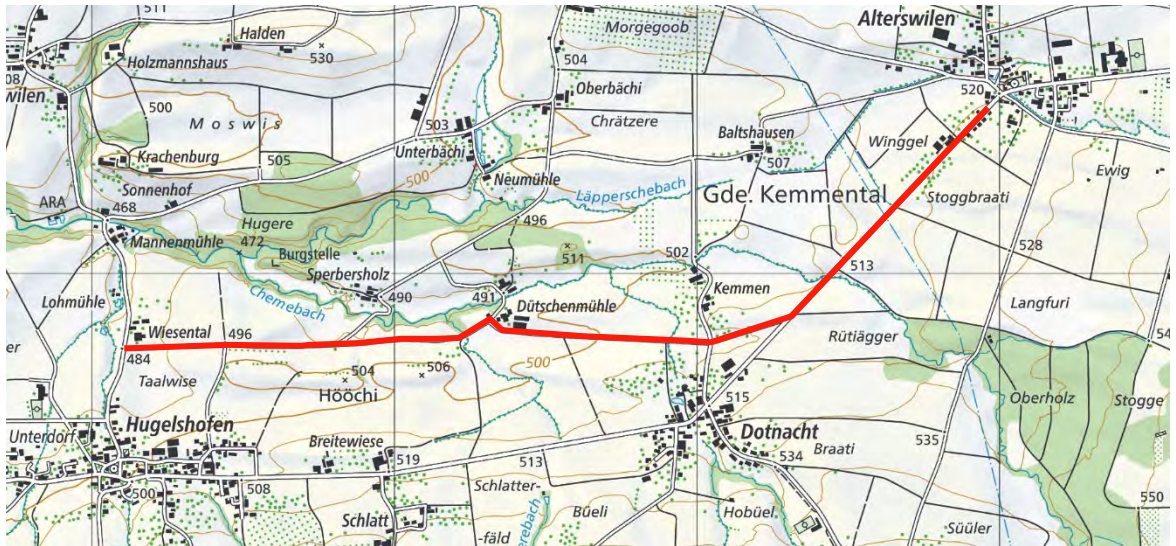
**Federführung** Gemeinde Bottighofen

**Beteiligte Stellen**

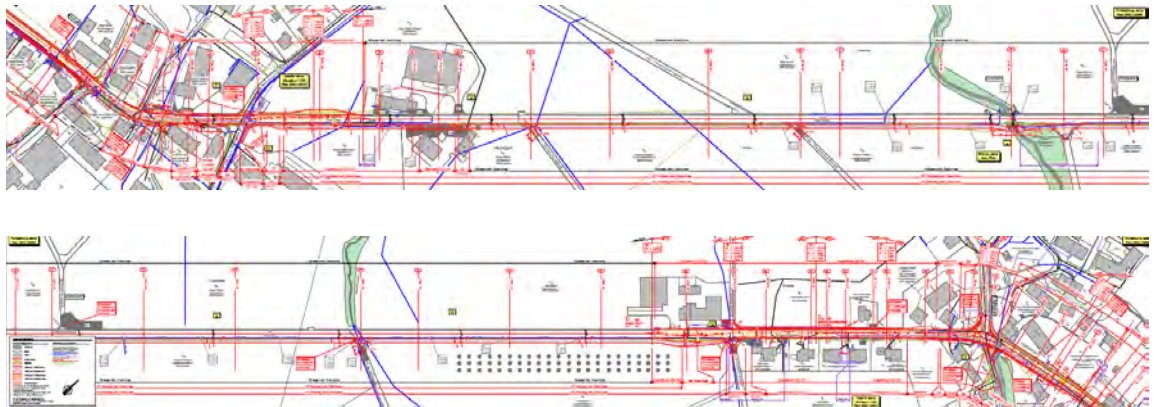
**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente** Masterplan Gemeinde Bottighofen



FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.1.9</b>	<b>Velweg Hugelshofen – Dotnacht – Alterswilen</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>2.40 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Gemeinde Kemmental		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr		
Code ARE:			



Ausschnitt LK; Mst 1:25'000



Situation Vorprojekt

**Beschrieb Massnahme** Erstellung Radweg entlang der Kantonsstrasse zur Verbesserung der Schulwegsicherheit. Für die Kinder aus Hugelshofen und Dotnacht soll der Schulweg nach Alterswilen ausgebaut werden. Dafür ist zwischen Hugelshofen und Dotnacht der Ausbau einer alternativen Route und von Dotnacht nach Alterswilen der Neubau eines Radweges nötig.

**Zweckmässigkeit**

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| • Bezug zu Zukunftsbild    | • Die Anbindung der Ortschaften in der Kulturlandschaft an den urbanen Raum findet über bedeutende regionale Velorouten statt. |
| • Bezug zu Teilstrategien  | • TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken<br>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden        |
| • Bezug zu Handlungsbedarf | • Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"<br>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität                               |

---

Bezug zu anderen  
Massnahmen

---

**Planungsstand  
(2025)** Vorliegendes Bauprojekt muss überarbeitet werden.

---

**Federführung** Kanton Thurgau (TBA)

---

**Beteiligte Stellen** Gemeinde Kemmental

---

**Quantitative Anga-  
ben/ weitere Do-  
kumente** Bauprojekt

---

<b>FVV – Fuss- und Veloverkehr</b>			
<b>FVV-5.1.10</b>	<b>Veloweg Spital Münsterlingen entlang H13</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>0.90 Mio. CHF</b>

Verortung / Lage	Gemeinde Münsterlingen
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr
Code ARE:	



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000

## Situation Vorprojekt

<b>Beschrieb Massnahme</b>	Die H13 wird wegen der günstigen topographischen Verhältnisse auch von Velos stark frequentiert. Die am stärksten befahrene Thurgauer Kantonsstrasse wird deren Bedürfnissen in punkto Sicherheit aber nicht gerecht. Vorgesehen ist, den Schutz der Velofahrenden vor dem MIV mit beidseitigen Einrichtungsradwegen zu erhöhen.
----------------------------	--

**Zweckmässigkeit**

• Bezug zu Zukunftsbild	• Die Anbindung der Ortschaften in der Kulturlandschaft an den urbanen Raum findet über bedeutende regionale Velorouten statt.
• Bezug zu Teilstrategien	• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden
• Bezug zu Handlungsbedarf	• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"
Bezug zu anderen Massnahmen	• S-5.1.16 ESP Spital Münsterlingen, Fokus Gesundheit • BGK-5.2.5 Sanierung USP Kreisel Spital West

<b>Planungsstand (2025)</b>	Vorprojekt liegt abgeschlossen vor
-----------------------------	------------------------------------

<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)
---------------------	----------------------

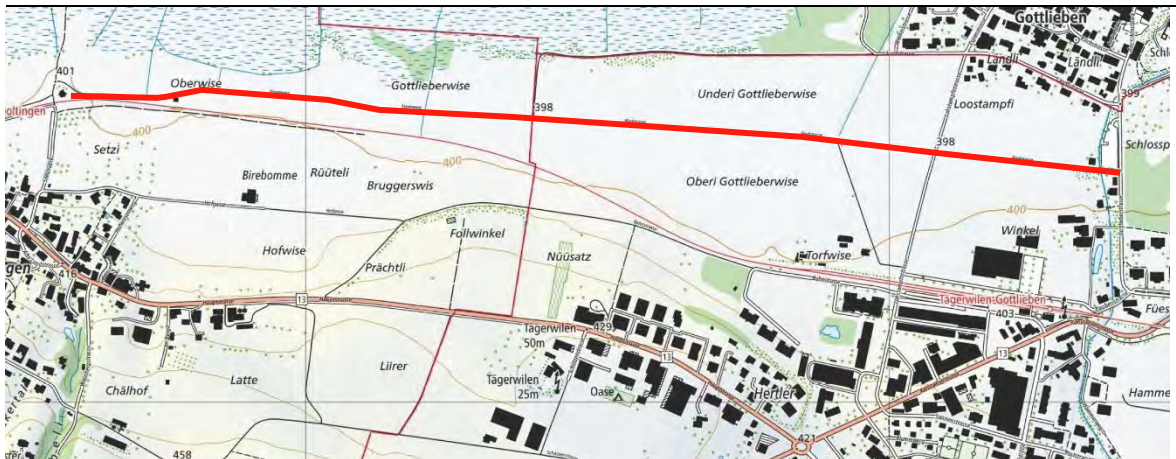
<b>Beteiligte Stellen</b>	Gemeinde Münsterlingen
---------------------------	------------------------

<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Vorprojekt
--	------------

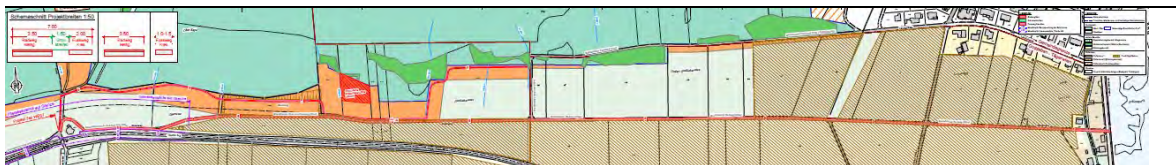


FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.1.11</b>	<b>Ausbau Seeradweg Triboltingen – Tägerwilten</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>2.20 Mio. CHF</b>

Verortung / Lage	Gemeinde Tägerwilten
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr
Code ARE:	



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000



Situation Vorprojekt

<b>Beschrieb Massnahme</b>	Der Seeradweg soll zwischen Ermatingen und Gottlieben ausgebaut werden, um den grossen Fuss- und Veloverkehrsfrequenzen gerecht zu werden. Vorgesehen ist die Trennung des Fuss- und Veloverkehrs und die Asphaltierung des Radweges. Ein erster Abschnitt zwischen Ermatingen und Triboltingen konnte mittlerweile gebaut und im Sommer 2024 eröffnet werden. Im verbleibenden Abschnitt sind die Widerstände noch sehr gross, weswegen das Projekt gegenwärtig überarbeitet wird.
----------------------------	---

<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Die Anbindung der Ortschaften in der Kulturlandschaft an den urbanen Raum findet über bedeutende regionale Velorouten statt.</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> <li>• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>
------------------------	---



Bezug zu anderen Massnahmen	
-----------------------------	--

<b>Planungsstand (2025)</b>	Vorprojekt liegt vor, muss wegen grossen Widerständen überarbeitet werden.
-----------------------------	--

<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)
---------------------	----------------------

<b>Beteiligte Stellen</b>	Gemeinden Tägerwilten und Ermatingen
---------------------------	--------------------------------------

<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Vorprojekt
--	------------

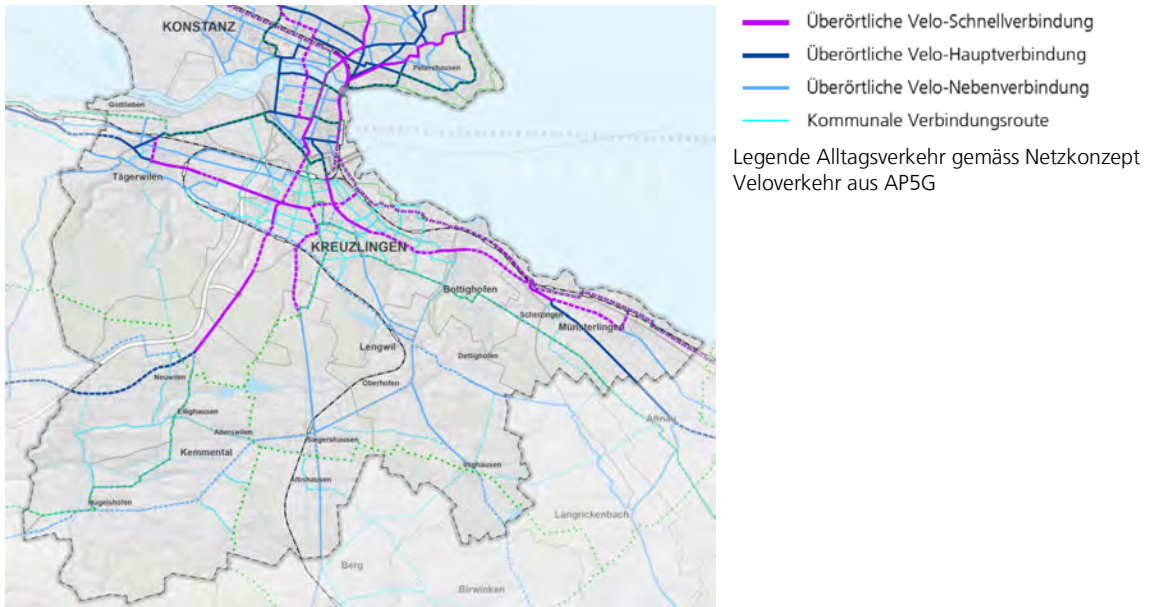
<b>FVV – Fuss- und Veloverkehr</b>		<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
<b>FVV-5.1.12</b>	<b>Veloweg Tägerwilen – Triboltingen entlang H13</b>	<b>A</b>	<b>0.75 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Gemeinde Tägerwilen		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr		
Code ARE:			
			
Ausschnitt LK; Mst 1:10'000			
			
Situation Vorprojekt			
<b>Beschrieb Massnahme</b>	Veloweg Hertler – Triboltingen entlang H13 (Hauptstrasse Tägerwilen). Die Velo-Alltagshauptroute von Tägerwilen nach Ermatingen muss ausgebaut werden. Die Schwachstelle zwischen dem Hertlerkreisel und dem Ortsausgang ist dabei mit einer gesicherten Radinfrastruktur zu ergänzen.		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anbindung der Ortschaften in der Kulturlandschaft an den urbanen Raum findet über bedeutende regionale Velorouten statt.</li> </ul>		
• Bezug zu Zukunftsbild	• Die Anbindung der Ortschaften in der Kulturlandschaft an den urbanen Raum findet über bedeutende regionale Velorouten statt.		
• Bezug zu Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> </ul>		
• Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alltags-Veloinfrastruktur " für Personen von 8 bis 80"</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>		
Bezug zu anderen Massnahmen			
<b>Planungsstand (2025)</b>	Projektierung gestartet		
<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Gemeinde Tägerwilen		
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>			



## Eigenleistungen Fuss- und Veloverkehr

<b>FVV – Fuss- und Veloverkehr</b>	
<b>FVV-5.1.13</b>	<b>Ausbau Fuss- und Radwegnetz</b>
	<b>Priorität: AvE</b>
	<b>Kosten: 1.75 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Eigenleistung
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr
Code ARE:	
<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>Im Jahr 2023 beschlossene Handlungsprogramm Fussverkehr und im Jahr 2025 fortgeschriebenen Handlungsprogramm Radverkehr sind die Wegenetze der verschiedenen Hierarchien und die erforderlichen Massnahmen für Fuss- bzw. Veloverkehr dargestellt. Zur Ergänzung der grenzüberschreitenden Velovorzugsrouten soll ein Netz von Fahrradstrassen als Nebenrouten für den Veloverkehr ergänzt werden, auf dem das Fahrrad vor dem MIV weitgehend bevorzugt ist (ausser an Busachsen). Dabei handelt es sich um Optimierungen und Sanierungen im Rahmen von laufenden Strassenbauprojekten. Diese werden als Eigenleistungen umgesetzt.</p>
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Aufgrund der hohen Nutzungsdichte und dem dichten Fuss- und Velonetz sind die Wege kurz und die einzelnen Einrichtungen schnell und umweltverträglich erreichbar.</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> <li>• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Planungsstand (2025)</b>	Optimierungen und Sanierungen im Rahmen von laufenden Strassenbauprojekten.
<b>Kosten</b>	<p>3.50 Mio. CHF.</p> <p>Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 1.75 Mio. CHF.</p>
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz
<b>Beteiligte Stellen</b>	
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	<p>Handlungsprogramm Radverkehr</p> <p>Handlungsprogramm Fussverkehr</p>

FVV – Fuss- und Veloverkehr			
FVV-5.1.14	Konzept grenzüberschreitendes überörtliches Velowegnetz der Agglomeration	Priorität: AvE	Kosten: --
Verortung / Lage	Agglomeration		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Eigenleistung		
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr		
Code ARE:	--		



Netzkonzept Veloverkehr aus AP5G (Ausschnitt Schweizer Teil)

**Beschrieb Massnahme**

In Konstanz besteht mit dem Handlungsprogramm Radverkehr seit Jahren ein griffiges Instrument mit Qualitätsstandards, das erfolgreich dazu beigetragen hat, dass der Veloverkehr im Modal-Split nach Wegen das wichtigste Verkehrsmittel der Stadt geworden ist. Bereits 37 % aller Wege pro Person und Tag werden in Konstanz mit dem Fahrrad zurückgelegt (Quelle: Mobilitätssteckbrief für Konstanz, Mobilität in Städten 2023, TU Dresden). Die Bevölkerung von Schweizer Städten benutzen das Velo für ihre Wege deutlich weniger (Basel 21 %, Bern 19 %, Winterthur 16 % Anteil Velo nach Hauptverkehrsmittel pro Weg gemäss Mikrozensus Verkehr 2021; Quelle Städtevergleich Mobilität 2021, Städtekonzferenz Mobilität). Der Erfolg in Konstanz soll fortgeschrieben und mit dem Klimamobilitätsplan 2024 werden weitere Verbesserungen angestrebt.

Auf schweizerischer Seite der Agglomeration werden 2025 neue Grundlagen geschaffen. Der Kanton überarbeitet die kantonale Velonetzplanung gemäss Bundesgesetz über Velowege. Die Stadt Kreuzlingen beabsichtigt ihre Velonetzplanung auf Basis der neuen Grundlagen zu überarbeiten.

Um eine Verkehrsmittelverlagerung in Richtung umweltschonender und flächeneffizienter Verkehrsmittel gemäss den Modal-Split-Zielen zu erreichen, sind mit dem Velowegnetz im Alltag und der damit verbundenen Infrastruktur breite Nutzergruppen anzusprechen (Prinzip 8 – 80 Jahre). Die grössten ungenutzten Velonutzungspotenziale liegen bei Personengruppen, die auf den heutigen Anlagen aus Gründen der Unsicherheit nicht Velo fahren.

Dafür sind aus den Umlandgemeinden und über die Grenze hinweg direkte, sichere und komfortable Veloverbindungen eine notwendige Voraussetzung. Im Agglomerationskern sind die Netze für den Veloverkehr abgesehen von wenigen Lücken gut aufeinander abgestimmt; die qualitativ hochwertigen Routen könnten mit einem eigenen Label gekennzeichnet werden, beispielsweise gemäss den deutschen Vorgaben für die Gestaltung von Radschnellverbindungen. Im Alltagsverkehr auf der Schweizer Seite

sollen die Bedingungen für den Veloverkehr so verbessert werden, dass sie eine ähnliche Bedeutung erlangen wie bereits heute in Konstanz.

Das grössere ungenutzte Velopotenzial liegt auf der Schweizer Seite der Agglomeration. Die angestrebten Qualitätsstandards für Veloverkehrsanlagen sind heute in Konstanz deutlich höher als in Kreuzlingen (z.B. Radstreifenbreite Radschnellverbindung in Konstanz 3.0 m gegenüber Veloschnellroute in Kreuzlingen 1.5 m).

Für die Schweizer Gemeinden der Agglomeration soll ein Konzept grenzüberschreitendes überörtliches Velowegnetz entwickelt werden. Es baut auf dem Veloweg-Netzkonzept 2025 des Kantons Thurgau auf und soll für die Gemeinden ein griffiges Instrument mit Qualitätsstandards bilden, um die überörtlichen Velorouten koordiniert schrittweise gemäss Vorgaben des nationalen Veloweggesetzes zu verbessern.

**Zweckmässigkeit**

• Bezug zu Zukunftsbild	Die Anbindung der Ortschaften in der Kulturlandschaft findet über bedeutende regionale Velorouten statt. Ein grenzüberschreitend erkennbares und sicheres Netz an Velovorzugsrouten innerhalb der dichten Siedlungsgebiete der Agglomeration ermöglichen breiten Bevölkerungsgruppen die Velonutzung.
• Bezug zu Teilstrategien	• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden
• Bezug zu Handlungsbedarf	• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"
Bezug zu anderen Massnahmen	• FVV-5.1: Netzergänzungen

<b>Planungsstand (2025)</b>	Vororientierung <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2026: Projektskizze mit Projektbeschreibung und Pflichtenheft sowie Projektvergabe</li> <li>• Ab 2027: Erarbeitung "Konzept grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement"</li> </ul>
-----------------------------	---

<b>Federführung</b>	Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz
---------------------	------------------------------------

<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (TBA), Städte Konstanz (Abteilung Mobilität) und Kreuzlingen (Tiefbau), Gemeinden Bottighofen, Gottlieben, Kemmental, Lengwil, Münsterlingen und Tägerwilten
---------------------------	---

<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Handlungsprogramm Radverkehr Konstanz (2016ff), Langsamverkehrsprogramm der Stadt Kreuzlingen (2015), Langsamverkehrskonzept Thurgau (2017)
--	---

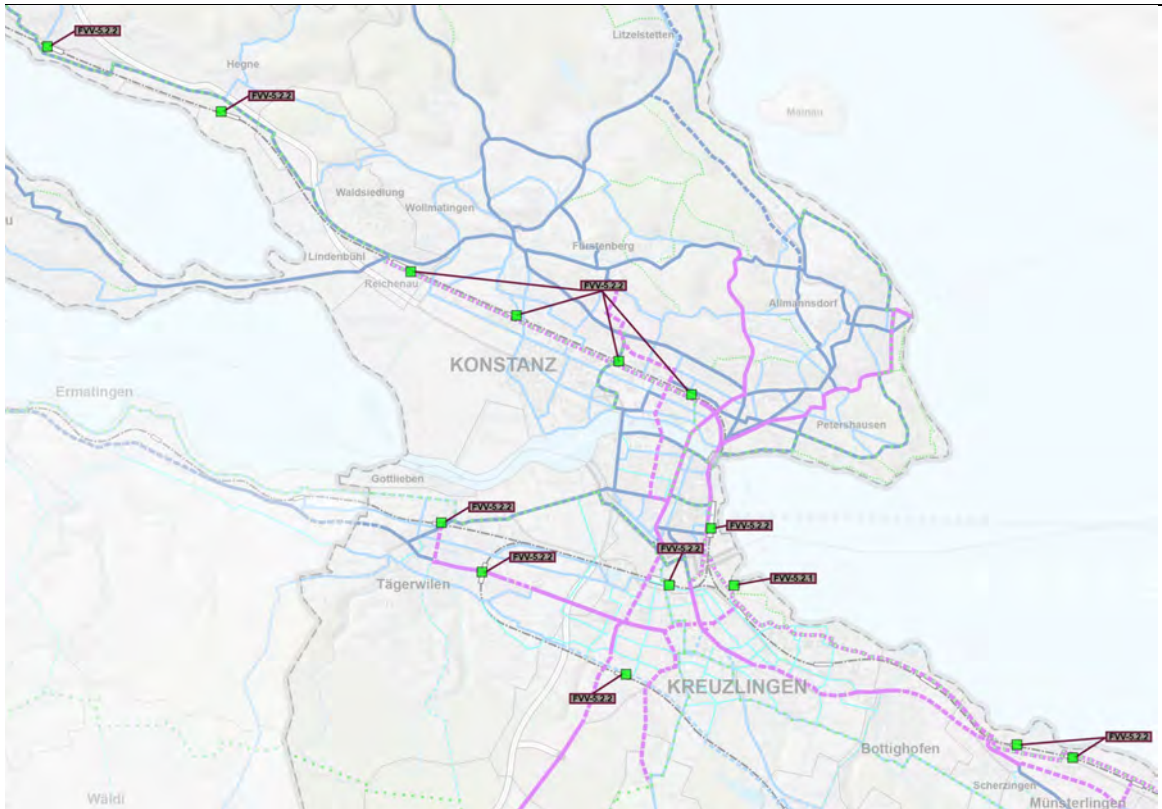
## Massnahmenpakete Fuss- und Veloverkehr – Veloabstellanlagen A-Massnahmen

FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.2</b>	<b>Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Veloabstellanlagen</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 2.00 Mio. CHF</b>

Kategorie ARE: FVV – Fuss- und Veloverkehr | Massnahmenpaket

Unterkategorie ARE: Veloabstellanlagen

Teilstrategie: TS FVV-3: Veloabstellanlagen an Quell- und Zielorten



Verortung der Teilmassnahmen A-Paket Veloabstellanlagen

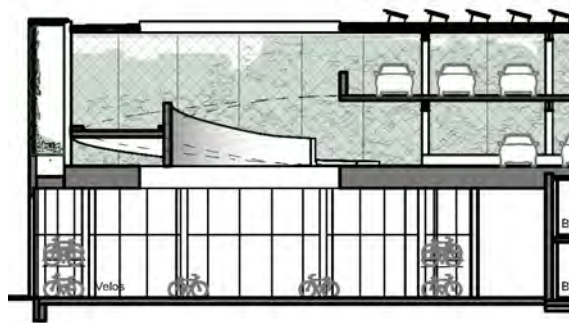
**Beschrieb Konzeption** Die wichtigen Ziel- und Quellorte der Agglomeration werden mit zweckmässigen, sicheren Veloabstellanlagen mit Witterungsschutz in angemessener Zahl ausgestattet (TS FVV-3).

Liste Teilmassnahmen			
<b>FVV-5.2.1</b>	<b>Stadt Kreuzlingen Massnahme Neue Velostation Bahnhof Hafen</b> Neue Veloabstellanlage beim Bahnhof Kreuzlingen Hafen zur Förderung der Intermodalität.	Kosten:	0.80 Mio. CHF
<b>FVV-5.2.2</b>	<b>Agglomeration Erstellung Veloabstellanlagen an zentraler Lage</b>	Kosten:	1.20 Mio. CHF
		<b>Total</b>	<b>2.00 Mio. CHF</b>

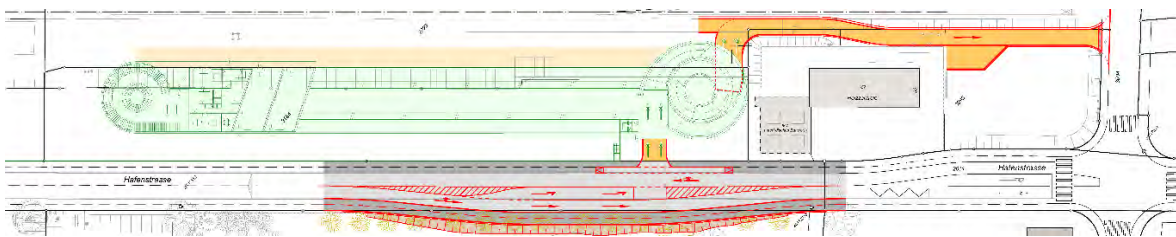
FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.2.1</b>	<b>Neue Velostation Bahnhof Hafen</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>0.80 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Veloabstellanlage		
Code ARE:			



Visualisierung Parkhaus mit Velostation



Längsschnitt



Situation Parkhaus mit Veloabstellanlage

**Beschrieb Massnahme** Erstellung einer neuen Velostation mit dem Projekt Parkhaus Velostation und Busdepot Kreuzlingen Hafenbahnhof. In der Velostation werden 105 Veloabstellplätze erstellt, wobei auch Plätze für Anhänger und Liegevelos sowie Schliessfächer und Aufladestationen für E-Bikes zur Verfügung stehen.

Das neu PW-Parkierungsanlage ist die Voraussetzung für die Umgestaltung des Hafensareals mit Aufhebung der Strassenparkierung durch die Umlagerung in das Parkhaus.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
  - Multimodale Mobilitätsdrehscheiben ermöglichen verschiedene Verkehrsmittel einfach und effizient zu kombinieren.
- Bezug zu Teilstrategien
  - TS FVV-3: Veloabstellanlagen an Quell- und Zielorten
  - TS VD-1: Multimodale Drehscheiben ermöglichen situationsgerechte Mobilitätswahl
  - TS VD-2: Bike & Ride – Stärkung Veloverkehr als Zubringer zum ÖV
- Bezug zu Handlungsbedarf
  - Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"
  - Mobilitätsmanagement und Intermodalität

Bezug zu anderen Massnahmen

- VD-5.3 Ausbau/Neuorganisation Bahnhof Kreuzlingen Hafen
- ÖVB-5.1 Erstellung Busdepot Bahnhof Hafen, integriert in Neubau Parkierungsanlage

**Planungsstand (2025)** Der Gemeinderat hat die Botschaft am 5. September 2024 angenommen (20 Ja, 13 Nein und 3 Enthaltungen). Am 24. November 2024 erfolgte die Volksabstimmung zum Parkhaus Hafenbahnhof bei der die Kreuzlinger Stimmbewölkerung das Projekt abgelehnt hat (33.2 % Ja, 66.8 % Nein). Der Bedarf für das Parkhaus, das Busdepot und die Velostation sind nach wie vor vorhanden, entsprechend verfolgt der Stadtrat weiterhin die Realisierung dieses Projekts.



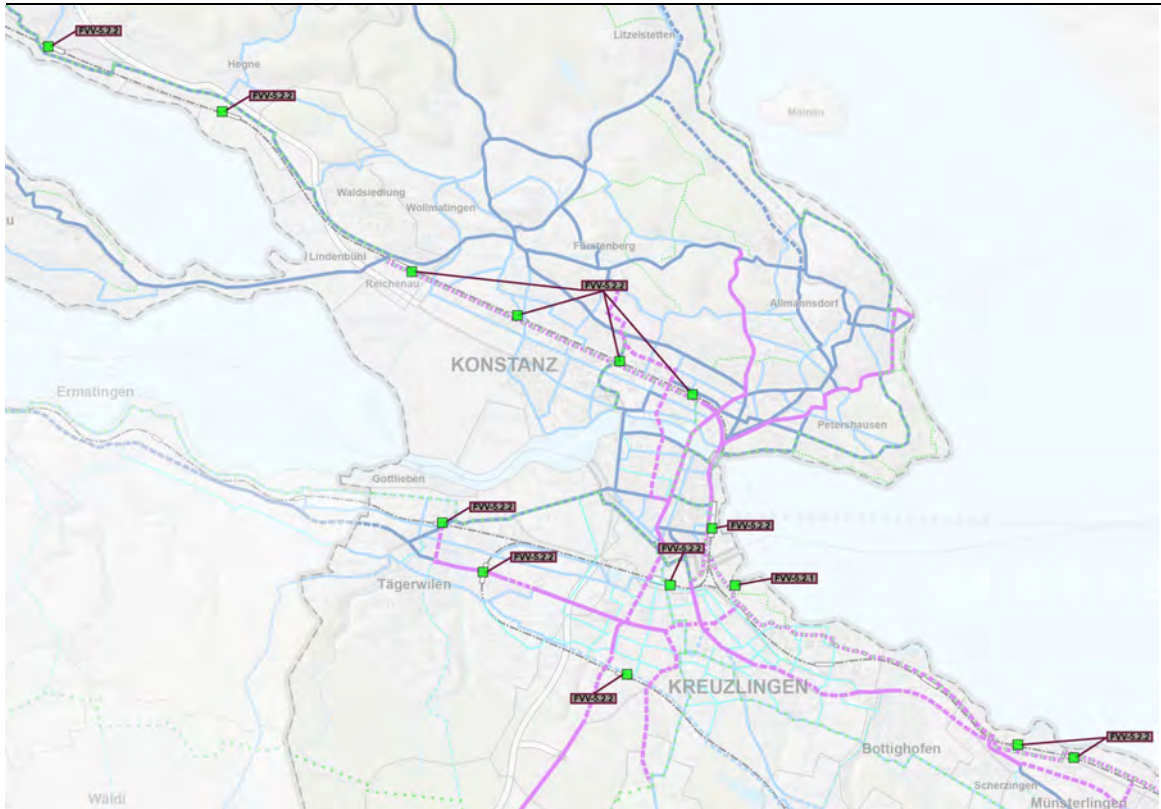
---

<b>Kosten</b>	Gesamtkosten: 18.8 Mio. CHF, davon <ul style="list-style-type: none"><li>• 17.5 Mio. CHF für Buseinstellhalle, Parkhaus und Velostation</li><li>• 5.6 Mio. CHF Buseinstellhalle</li><li>• 10.6 Mio. CHF Parkierung</li><li>• 0.8 Mio. CHF Velostation</li></ul> Agglomerationsrelevante Kosten für die neue Velostation Bahnhof Hafen: 0.80 Mio. CHF.
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen
<b>Beteiligte Stellen</b>	
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Projekt Buseinstellhalle, Parkhaus mit Busdepot und Velostation Hafenbahnhof

---

FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.2.2</b>	<b>Erstellung Veloabstellanlagen an zentralen Lagen</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>1.20 Mio. CHF</b>

Verortung / Lage	Agglomeration
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Veloabstellanlage
Code ARE:	



Verortung der Teilmassnahmen A-Paket Veloabstellanlagen

<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>Zur Förderung des Veloverkehrs und zur Entlastung des Strassennetzes durch den MIV sind attraktive und sichere Veloabstellanlagen von zentraler Bedeutung. Entsprechend sind ausreichende, zugangssichere und benutzerfreundliche Veloabstellanlagen an Bahnhöfen, Umsteigepunkten und wichtigen öffentlichen Einrichtungen zu realisieren. Vorgesehen sind folgende Standorte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Kreuzlingen, Bahnhöfe und wichtige Umsteigepunkte</li> <li>• Stadt Konstanz, Bahnhöfe und Mobilpunkte</li> <li>• Gemeinde Münsterlingen, Spital</li> <li>• Gemeinde Münsterlingen, Bahnhof</li> <li>• Gemeinde Tägerwilen, Bahnhöfe Tägerwilen-Gottlieben und Tägerwilen Dorf</li> <li>• Gemeinde Allensbach, Bahnhof Allensbach und Hegne</li> <li>• Gemeinde Reichenau, Bahnhof</li> </ul>
----------------------------	--

**Zweckmässigkeit**

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| • Bezug zu Zukunftsbild    | • Multimodale Mobilitätsdrehscheiben ermöglichen verschiedene Verkehrsmittel einfach und effizient zu kombinieren.  |
| • Bezug zu Teilstrategien  | • TS FVV-3: Veloabstellanlagen an Quell- und Zielorten<br>• TS VD-1: Multimodale Drehscheiben ermöglichen situationsgerechte Mobilitätswahl<br>• TS VD-2: Bike & Ride – Stärkung Veloverkehr als Zubringer zum ÖV |
| • Bezug zu Handlungsbedarf | • Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"<br>• Mobilitätsmanagement und Intermodalität  |

Bezug zu anderen Massnahmen

**Planungsstand (2025)** Fortlaufende Projektierung bei Ausbautätigkeiten

**Kosten** Auf der deutschen Seite wird Umsetzung dieser Massnahme voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert.

**Federführung** Gemeinden und Städte

**Beteiligte Stellen** SBB und DB

**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente**

## Massnahmenpakete Fuss- und Veloverkehr – Sanierung Übergänge A-Massnahmen

FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.3</b>	<b>Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Sanierung Strassenquerungen</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 2.09 Mio. CHF</b>

Kategorie ARE: FVV – Fuss- und Veloverkehr | Massnahmenpaket

Unterkategorie ARE: Sanierung Strassenquerungen

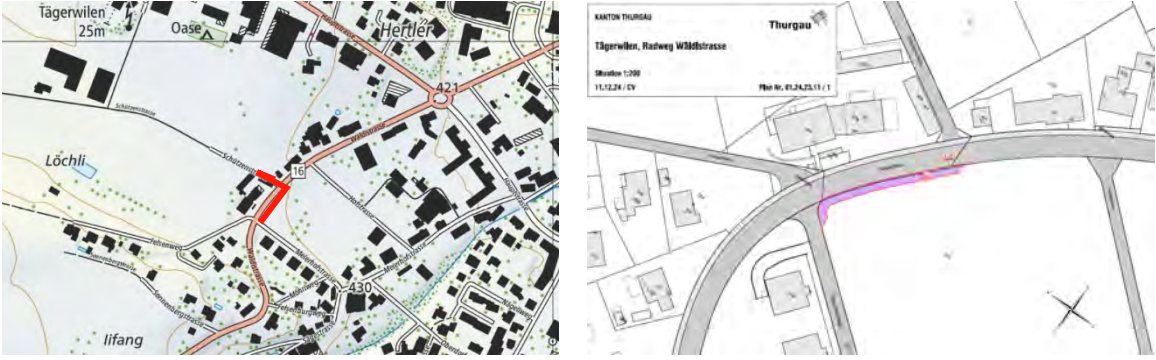
Teilstrategie: TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken



Verortung Teilmassnahme FVV-5.3.1 auf Strategieplan Fussverkehr

**Beschrieb Konzeption** Die bestehenden Schwachstellen und Sicherheitslücken im Fusswegnetz werden eliminiert (TS FVV-1).

Liste Teilmassnahmen			
<b>FVV-5.3.1</b>	<b>Gemeinde Tägerwilen Ausbau Strassenquerung Wäldistrasse</b>	Kosten:	0.14 Mio. CHF
<b>FVV-5.3.2</b>	<b>Agglomeration CH-Teil Sanierung Strassenquerungen</b>	Kosten:	1.20 Mio. CHF
<b>FVV-5.3.3</b>	<b>Stadt Konstanz Sanierung Strassenquerungen Stadt Konstanz</b>	Kosten:	0.75 Mio. CHF
		<b>Total</b>	<b>2.09 Mio. CHF</b>

<b>FVV – Fuss- und Veloverkehr</b>		<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
<b>FVV-5.3.1</b>	<b>Ausbau Strassenquerung Wäldstrasse</b>	<b>A</b>	<b>0.14 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Gemeinde Tägerwilen		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Sanierung Strassenquerungen		
Code ARE:			
			
Ausschnitt LK; Mst 1:10'000		Situation Konzeptstudie	
<b>Beschrieb Massnahme</b>	Die kommunale Alltagsveloroute und der Wanderweg im Süden Tägerwilens benötigt zur Querung der kantonalen Wäldstrasse eine Schutzinsel und einen parallelgeführten Längsausbau.		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Mit allen Verkehrsmitteln ist man in der gesamten Agglomeration sicher unterwegs.</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> <li>• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>		
Bezug zu anderen Massnahmen			
<b>Planungsstand (2025)</b>	Aufnahme in Investitionsplan, Projektierungsstart 2026		
<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Gemeinde Tägerwilen		
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>			



<b>FVV – Fuss- und Veloverkehr</b>	
<b>FVV-5.3.2</b>	<b>Sanierung Strassenquerungen</b>
	<b>Priorität: A      Kosten: 1.20 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Agglomeration CH-Teil
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Sanierung Strassenquerungen
Code ARE:	
<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>Weiterführung der im AP3 aufgenommenen Massnahme "Sanierung Fussgängerübergänge". Durch die Sanierung der Fussgängerübergänge soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. Dies durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerübergängen als wichtiger Bestandteil der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Massnahme umfasst viele, teils kleinere Einzelmassnahmen, die insgesamt zu einem sicheren und attraktiven Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr beitragen. Durch die Massnahme können teils direkte Verbindungen angeboten werden.</li> <li>• Die Massnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der Zugänglichkeit und der Sicherheit der ÖV-Haltestellen. Durch die Massnahme werden Unfallschwerpunkte beseitigt.</li> </ul> <p>Im Zeitraum des AP5 sind im CH-Teil der Agglomeration 10 Strassenquerungen zu sanieren. Angenommen werden durchschnittliche Kosten von 0.12 Mio. CHF. Dies ergibt Totalkosten von 1.20 Mio. CHF.</p>
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Mit allen Verkehrsmitteln ist man in der gesamten Agglomeration sicher unterwegs.</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> <li>• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Planungsstand (2025)</b>	Projektierung mit entsprechendem Ausbauprojekt.
<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Beteiligte Stellen</b>	Jeweilige Gemeinde
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Unfallstatistik

FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.3.3</b>	<b>Sanierung Strassenquerungen Stadt Konstanz</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>A</b>	<b>0.75 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Sanierung Strassenquerungen		
Code ARE:			



Handlungsprogramm Fussverkehr, Übersichtskarte Handlungsbedarf

**Beschrieb Massnahme** Übertragung der im AP3 aufgenommenen Massnahme "Sanierung Fussgängerübergänge" auf die Stadt Konstanz. Durch die Sanierung der Fussgängerübergänge soll die Verkehrssicherheit verbessert und erhöht werden.

Ausbau von wichtigen Querungsstellen an Hauptachsen des Fussverkehrs, Verbreiterung von Gehwegen auf Grundlage des Handlungsprogramms Fussverkehr.

Im Zeitraum des AP5 sind nach Handlungsprogramm Fussverkehr in der Stadt Konstanz (linksseitig des Rheins, Paradies und Altstadt) 15 Strassenquerungen zu sanieren.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
- Mit allen Verkehrsmitteln ist man in der gesamten Agglomeration sicher unterwegs.
- Bezug zu Teilstrategien
- TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden
- Bezug zu Handlungsbedarf
- Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"
- Fussverkehr und Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen Massnahmen

<b>Planungsstand (2025)</b>	Projektierung mit entsprechendem Ausbauprojekt.
<b>Kosten</b>	<p>Angenommen wird die Sanierung von 15 Strassenquerungen mit durchschnittliche Kosten von 0.10 Mio. CHF pro Strassenquerung. Dies ergibt Totalkosten von 1.50 Mio. CHF.</p> <p>Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 0.75 Mio. CHF.</p>
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz
<b>Beteiligte Stellen</b>	
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	<p>Unfallstatistik</p> <p>Handlungsprogramms Fussverkehr</p>

## Massnahmenpakete Fuss- und Veloverkehr – Netzergänzung B-Massnahmen

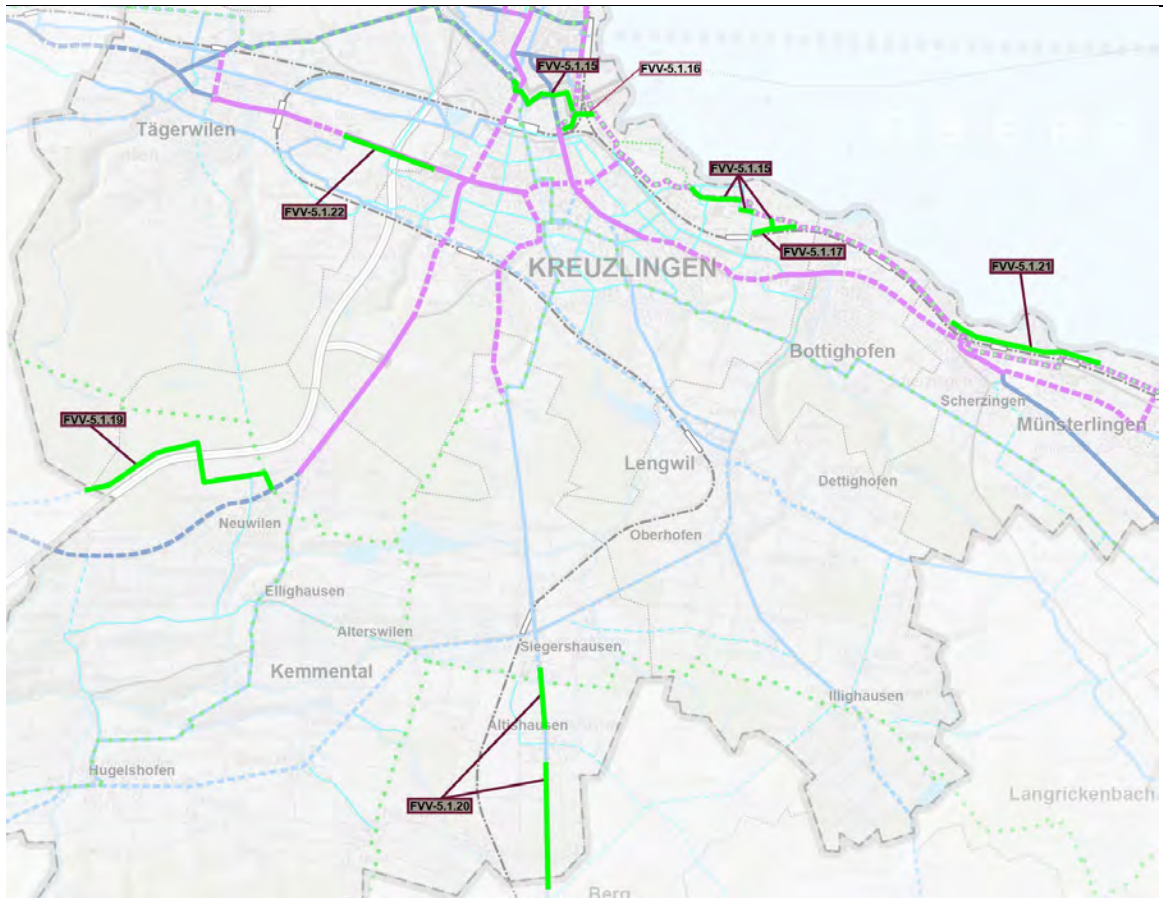
FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.1</b>	<b>Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Netzergänzung</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 16.15 Mio. CHF</b>

Kategorie ARE: FVV – Fuss- und Veloverkehr | Massnahmenpaket

Unterkategorie ARE: Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr

Teilstrategie: TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken

TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden



Verortung der Massnahmen B-Paket Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr auf dem Netzkonzept Veloverkehr

**Beschrieb Konzeption** Die bestehenden Schwachstellen und Sicherheitslücken im Fuss- und Velowegnetz werden eliminiert und bestehende Lücken mit Netzergänzungen behoben (TS FVV-1 und TS FVV-2).

**Liste Teilmassnahmen**

<b>FVV-5.1.15</b>	<b>Stadt Kreuzlingen Sanierung und Ausbau Bodenseeradweg</b>	Kosten:	1.00 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.16</b>	<b>Stadt Kreuzlingen Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse; Neubau Brücke über Gleisdreieck</b>	Kosten:	4.50 Mio. CHF

<b>FVV-5.1.17</b>	<b>Stadt Kreuzlingen Fusswegverbindung Bleichstrasse REKA-Areal - Bahnhof Kurzrickenbach</b>	Kosten: 0.35 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.18</b>	<b>Stadt Konstanz Ausbau grenzüberschreitendes Netz von Velovor- zugsrouten</b>	Kosten: 0.50 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.19</b>	<b>Gemeinde Kemmental Kantonale Veloroute Kreuzlingen – Müllheim, Abschnitt Schwaderloh – Stockwies</b>	Kosten: 1.50 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.20</b>	<b>Gemeinde Kemmental Veloweg Berg – Siegershausen</b>	Kosten: 2.60 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.21</b>	<b>Gemeinde Münsterlingen Direkte Wegführung Bodenseeradweg Spital Campus</b>	Kosten: 4.50 Mio. CHF
<b>FVV-5.1.22</b>	<b>Stadt Kreuzlingen/Gemeinde Tägerwilen Veloweg Tägerwilen - Kreuzlingen entlang H13.1</b>	Kosten: 1.20 Mio. CHF
		<b>Total 16.15 Mio. CHF</b>



**FVV – Fuss- und Veloverkehr**

<b>FVV-5.1.15</b>	<b>Sanierung und Ausbau Bodenseeradweg</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>B</b>	<b>1.00 Mio. CHF</b>

Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr
Code ARE:	



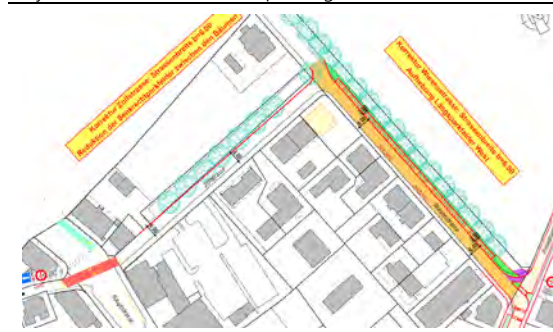
Übersicht Schwachstellen Veloschnellroute Bodenseeradweg mit Massnahmenperimetern in Priorität B



Projektstudie Situation Veloquerung Konstanzerstrasse



Projektstudie Situation Grenzstrasse



Projektstudie Situation Zollstrasse / Wiesenstrasse



Projektstudie Situation Werftstrasse Mitte



Projektstudie Situation Bleichstrasse



Projektstudie Situation Seeradweg "Seezelg"

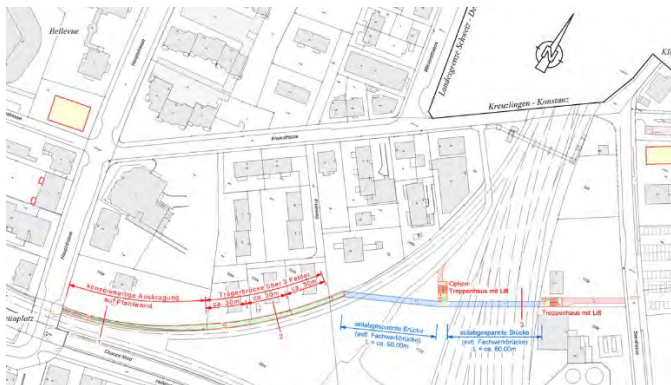
<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>Konfliktstellen entlang des Bodenseeradweges entschärfen und diese wo erforderlich auszubauen sowie den Velo- und Fussverkehr entflechten. Folgende Projekte sind diesbezüglich als B-Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veloquerung Konstanzerstrasse; 0.10 Mio. CHF</li> <li>• Sanierung Grenzstrasse; 0.05 Mio. CHF</li> <li>• Aufhebung Senkrecht-Parkierung Zollstrasse/Sanierung Wiesenstrasse; 0.3 Mio. CHF</li> <li>• Ausbau Werftstrasse Mitte; 0.15 Mio. CHF</li> <li>• Aufhebung Senkrecht-Parkierung Bleichstrasse; 0.20 Mio. CHF</li> <li>• Verbreiterung Seeradweg "Seezelg"; 0.20 Mio. CHF</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	
• Bezug zu Zukunftsbild	• Ein grenzüberschreitend erkennbares und sicheres Netz an Velo-Vorzugsrouten innerhalb der dichten Siedlungsgebiete der Agglomeration ermöglicht breiten Bevölkerungsgruppen die Velonutzung.
• Bezug zu Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> </ul>
• Bezug zu Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	• FVV-5.1.2 Sanierung und Ausbau Bodenseeradweg (Massnahmen Priorität A)
<b>Planungsstand (2025)</b>	Gesamtstudie mit den Schwachstellen entlang des Bodenseeradweges liegt vor. Einzelne Massnahmen liegen bereits als Vorprojekt/Bauprojekt vor und werden im Zuge anderer Projekte umgesetzt (z.B. BGK Konstanzerstrasse Nord und Hauptstrasse Nord).
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	• Studie Ausbau Veloschnellroute Bodenseeradweg, Planimpuls 2024

FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.1.16</b>	<b>Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse; Neubau Brücke über Gleisdreieck</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 4.50 Mio. CHF</b>

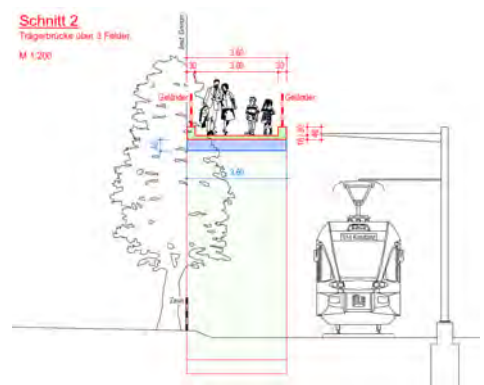
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr
Code ARE:	4671.2.021 / 4671.3.003



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000



Situation



Schnitt

**Beschrieb Massnahme**

Zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs durch ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes Verkehrsnetz ist die Zugänglichkeit zum Seereal zu verbessern.

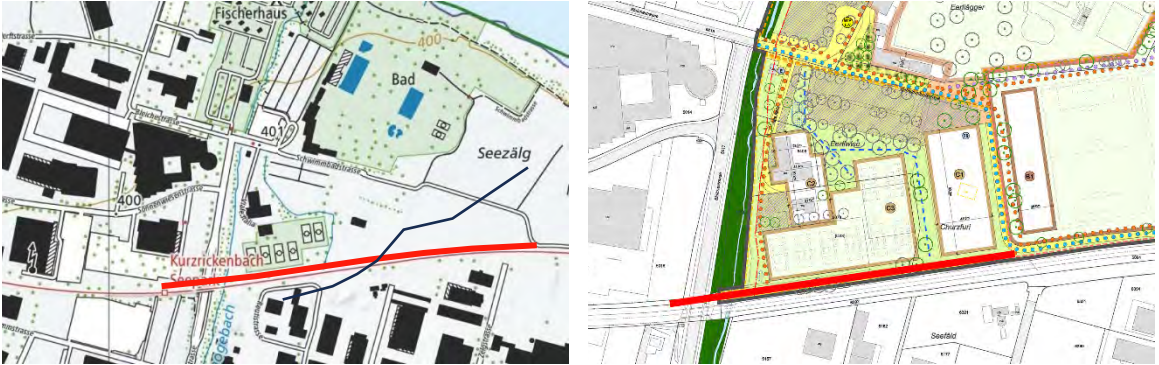
Neubau einer Brücke über Gleisdreieck zwischen Helvetiaplatz und Seestrasse (Kreuzlingen, Klein Venedig) mit dem Ziel:

- Schaffung eines durchgängigen Fuss- und Radwegnetzes für den Freizeit- und Alltagsverkehr.
- Zugang zum Entwicklungsschwerpunkt Klein Venedig und zum See erleichtern.
- Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit der Radfahrer und Fussgänger.

Dieses Projekt entspricht der der AP3 A-Massnahme 4671.3.003 "Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse".

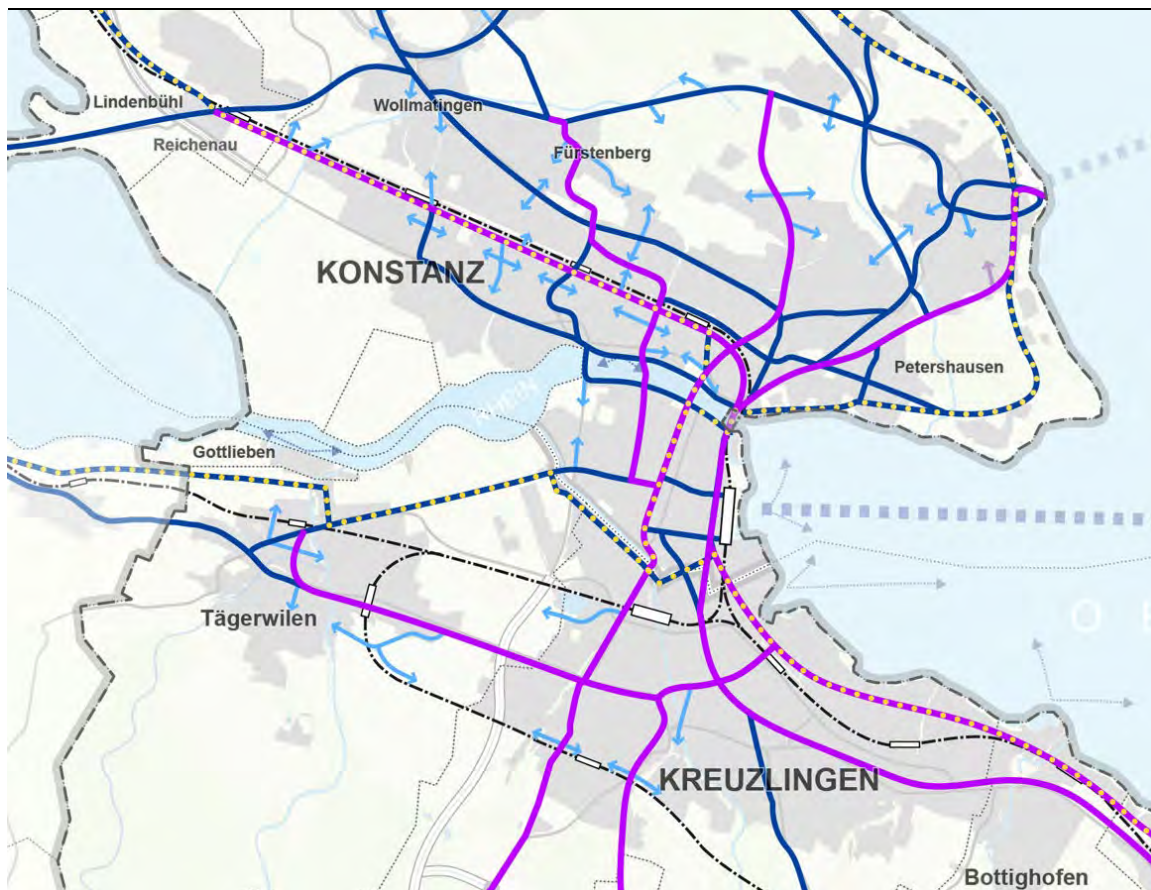
<b>Zweckmässigkeit</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund dem dichten Fuss- und Velonetz sind die Wege kurz und die einzelnen Einrichtungen schnell und umweltverträglich erreichbar.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Planungsstand (2025)</b>	<p>Nachdem bereits der Gemeinderat das Projekt aus dem Finanzplan gestrichen hat und aufgrund der vielen anstehenden und dringenden Projekt, kann dieses Projekte aus politischer Sicht nicht kurzfristig umgesetzt werden. Weshalb es als B-Massnahme ins AP5 aufgenommen werden soll.</p> <p>⇒ <b>Abstandsnahme der Massnahme 4671.3.003 " Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse" aus dem AP3 und Neueingabe als B-Massnahme im AP5.</b></p>
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen
<b>Beteiligte Stellen</b>	SBB
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Studie Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse



<b>FVV – Fuss- und Veloverkehr</b>			
<b>FVV-5.1.17</b>	<b>Fusswegverbindung Bleichstrasse REKA-Areal – Bahnhof Kurzrickenbach</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 0.35 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr		
Code ARE:			
			
Ausschnitt LK; Mst 1:10'000		Situation Fussweg REKA-Areal – Bahnhof Kurzrickenbach	
<b>Beschrieb Massnahme</b>	Als Verbindung zum Gestaltungsplangebiet Seezälg (geplante REKA-Überbauung) soll eine direkte Fusswegverbindung zur Bahnhaltestelle Kurzrickenbach geschaffen werden. Diesbezüglich ist eine Fussgängersteg parallel und nördlich der Bahn geplant.		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund dem dichten Fuss- und Velonetz sind die Wege kurz und die einzelnen Einrichtungen schnell und umweltverträglich erreichbar.</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>		
Bezug zu anderen Massnahmen	• S-5.1.3 ESP Seezälg, Fokus Freizeit und Tourismus		
<b>Planungsstand (2025)</b>	Es liegt noch kein Vorprojekt vor.		
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen		
<b>Beteiligte Stellen</b>	SBB		
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>			



FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.1.18</b>	<b>Ausbau grenzüberschreitendes Netz von Velovorzugsrouten</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 0.50 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr		
Code ARE:			



Ausschnitt Prinzip-Plan grenzüberschreitendes Netz an Velovorzugsrouten

<b>Beschrieb Massnahme</b>	An den grenzüberschreitenden Velorouten Seestrasse – Klein-Venedig – Bahnhofplatz, Romanshorner-/ Hauptstrasse – Kreuzlinger Strasse sowie Bernrain-/ Konstanzer Strasse – Laube und Tägermoos – Gottlieber Strasse sollen die Standards ausgebaut werden.
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Ein grenzüberschreitend erkennbares und sicheres Netz an Velo-Vorzugsrouten innerhalb der dichten Siedlungsgebiete der Agglomeration ermöglicht breiten Bevölkerungsgruppen die Velonutzung.</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> <li>• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Planungsstand (2025)</b>	Es liegt noch kein Vorprojekt vor.

---

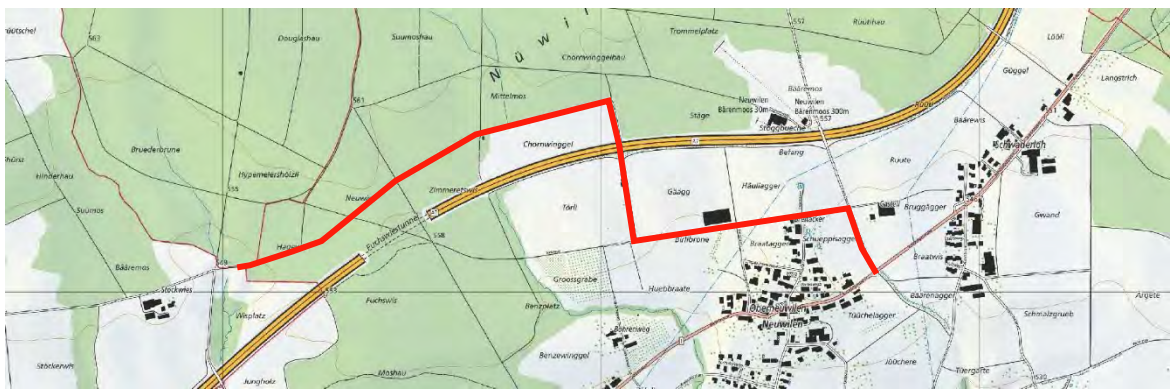
<b>Kosten</b>	1.00 Mio. CHF Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 0.50 Mio. CHF.
<b>Federführung</b>	Stadt Konstanz
<b>Beteiligte Stellen</b>	
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Handlungsprogramm Radverkehr

---

**FVV – Fuss- und Veloverkehr**

<b>FVV-5.1.19</b>	<b>Kantonale Veloroute Kreuzlingen – Müllheim, Abschnitt Schwaderloh – Stockwies</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 1.50 Mio. CHF</b>
-------------------	--	---------------------	------------------------------

Verortung / Lage	Gemeinde Kemmental
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr
Code ARE:	



Ausschnitt LK; Mst 1:20'000

**Beschrieb Massnahme** Mit der Teilrevision 2022/2023 des kantonalen Richtplanes wurde die Verbindung Kreuzlingen – Müllheim (- Frauenfeld) ins Netz der kantonalen Alltagsvelorouten aufgenommen. Im Rahmen der Vorstudie wurde entschieden, eine kostengünstigere Linieneinführung abseits der Kantonsstrasse H1 weiterzuverfolgen.

**Zweckmässigkeit**

- Bezug zu Zukunftsbild
- Die Anbindung der Ortschaften in der Kulturlandschaft an den urbanen Raum findet über bedeutende regionale Velorouten statt.
- Bezug zu Teilstrategien
- TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden
- Bezug zu Handlungsbedarf
- Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"


Bezug zu anderen Massnahmen

**Planungsstand (2025)** Abgeschlossene Studie liegt vor. Vorprojekt in Erarbeitung.

**Federführung** Kanton Thurgau (TBA)

**Beteiligte Stellen** Gemeinde Kemmental

**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente**

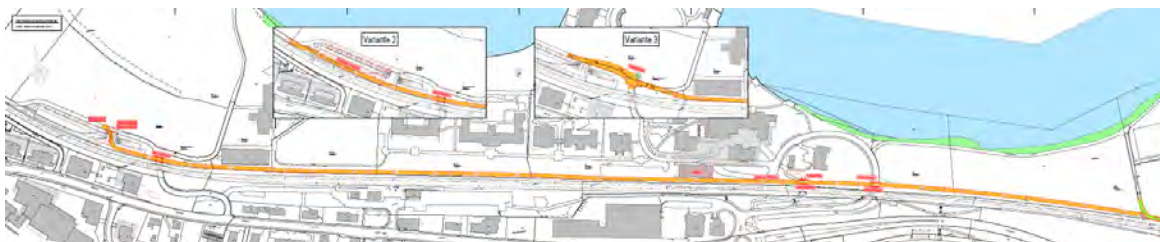
<b>FVV – Fuss- und Veloverkehr</b>	
<b>FVV-5.1.20</b>	<b>Veloweg Berg – Siegershausen</b>
	<b>Priorität: B      Kosten: 2.60 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Gemeinde Kemmental
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr
Code ARE:	
	
Ausschnitt LK; Mst 1:25'000	
<b>Beschrieb Massnahme</b>	Die Veloalltagsroute Weinfeldern – Kreuzlingen soll im Abschnitt Berg – Siegershausen gemäss den ASTRA-Empfehlungen sicherer gemacht und mit einem Radweg ausgerüstet werden.
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Die Anbindung der Ortschaften in der Kulturlandschaft an den urbanen Raum findet über bedeutende regionale Velorouten statt.</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> <li>• Alltags-Veloinfrastruktur " für Personen von 8 bis 80 "</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Planungsstand (2025)</b>	Vorprojekt in Erarbeitung
<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Beteiligte Stellen</b>	Gemeinde Kemmental
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	



FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.1.21</b>	<b>Direkte Wegführung Bodenseeradweg Spital Campus</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>B</b>	<b>4.50 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Gemeinde Münsterlingen		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr		
Code ARE:			



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000



Situation Konzeptstudie

**Beschrieb Massnahme**

Umsetzung Masterplan Campus Spital Münsterlingen.  
 Der heutige Seeradweg durch Münsterlingen ist ein kantonaler Radweg und dient als Freizeit- sowie Alltagsveloroute (Doppelnutzung). Die heutige Linienführung in Münsterlingen, südlich des Bahntrasses wird bezüglich vertikaler und räumlicher Linienführung als suboptimal betrachtet und wurde im Rahmen einer Masterplanung (Arealentwicklung) analysiert. Dabei sind mögliche alternative Linienführungen skizziert worden. Der Seeradweg am Bodensee verzeichnet europaweit eine der höchsten Frequentierung. Jährlich nutzen 360'000 Velofahrende und gut 90'000 Fussgängerinnen und -gänger den Weg. Dies entspricht einer Gesamtfrequenz von 450'000 Nutzern im Jahr. Im Rahmen des Masterplanes Vision 2040 ist eine Linienführung nördlich entlang der Bahn durch den Campus festgesetzt worden, welcher nun in weiteren Planungsschritten vertieft und realisiert werden soll.

**Zweckmässigkeit**

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| • Bezug zu Zukunftsbild    | • Die Anbindung der Ortschaften in der Kulturlandschaft an den urbanen Raum findet über bedeutende regionale Velorouten statt. |
| • Bezug zu Teilstrategien  | • TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken<br>• TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden        |
| • Bezug zu Handlungsbedarf | • Fussverkehr und Aufenthaltsqualität<br>• Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"                               |

Bezug zu anderen Massnahmen



---

<b>Planungsstand (2025)</b>	Konzeptstudie liegt vor, Vorprojekt in Erarbeitung
<b>Federführung</b>	Kanton Thurgau (TBA)
<b>Beteiligte Stellen</b>	Gemeinde Münsterlingen
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	

---

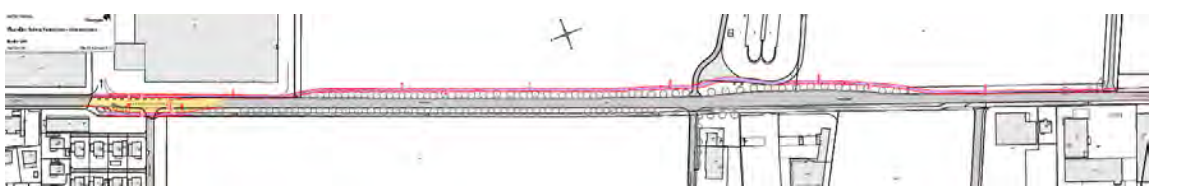
**FVV – Fuss- und Veloverkehr**

<b>FVV-5.1.22</b>	<b>Veloweg Tägerwilen – Kreuzlingen entlang H13.1</b>	<b>Priorität:</b>	<b>Kosten:</b>
		<b>B</b>	<b>1.20 Mio. CHF</b>

Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen/Gemeinde Tägerwilen
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr
Code ARE:	



Ausschnitt LK; Mst 1:10'000



Situation Konzeptstudie

**Beschrieb Massnahme** Die Veloführung im Ausserortsbereich zwischen Tägerwilen und der Unterstrasse in Kreuzlingen ist zu verbessern. Das zweifache Queren der starkbefahrenen Hauptstrasse H13.1 ist gefährlich und soll vermieden werden.

- Zweckmässigkeit**
- Bezug zu Zukunftsbild
  - Ein grenzüberschreitend erkennbares und sicheres Netz an Velo-Vorzugsrouten innerhalb der dichten Siedlungsgebiete der Agglomeration ermöglicht breiten Bevölkerungsgruppen die Velonutzung.
  - Bezug zu Teilstrategien
  - TS FVV-2: Veloverkehrsnetz stärken und grenzüberschreitend durchbinden
  - Bezug zu Handlungsbedarf
  - Alltags-Veloinfrastruktur "für Personen von 8 bis 80"

Bezug zu anderen Massnahmen

**Planungsstand (2025)** Konzeptstudie liegt vor, Projektierung gestartet.

**Federführung** Kanton Thurgau (TBA)

**Beteiligte Stellen** Stadt Kreuzlingen / Gemeinde Tägerwilen

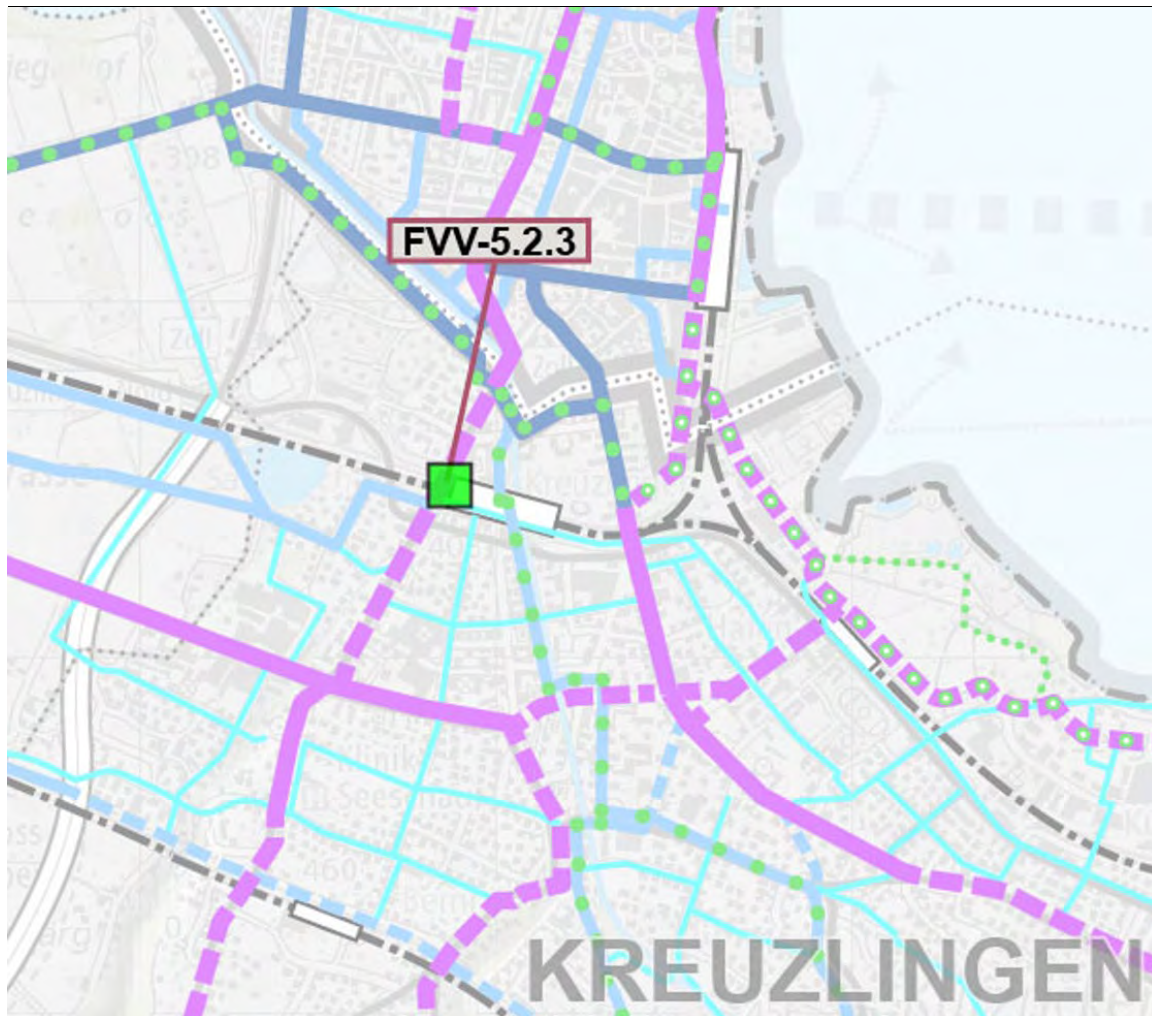
---

**Quantitative Angaben/  
weitere Dokumente**

---

## Massnahmenpakete Fuss- und Veloverkehr – Veloabstellanlagen B-Massnahmen

FVV – Fuss- und Veloverkehr			
<b>FVV-5.2</b>	<b>Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr, Veloabstellanlagen</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 1.00 Mio. CHF</b>
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Veloabstellanlagen		
Teilstrategie:	TS FVV-3: Veloabstellanlagen an Quell- und Zielorten		



Verortung der Teilmassnahme FVV-5.2.3 B-Paket Veloabstellanlagen

**Beschrieb Konzeption** Die wichtigen Ziel- und Quellorte der Agglomeration werden mit zweckmässigen, sicheren Veloabstellanlagen mit Witterungsschutz in angemessener Zahl ausgestattet (TS FVV-3).

Liste Teilmassnahmen			
<b>FVV-5.2.3</b>	<b>Stadt Kreuzlingen</b>		Kosten: 1.00 Mio. CHF
	<b>Erstellung Velostation Bahnhof Kreuzlingen Stadtbahnhof)</b>		
			<b>Total 1.00 Mio. CHF</b>



<b>FVV – Fuss- und Veloverkehr</b>			
<b>FVV-5.2.3</b>	<b>Erstellung Velostation Bahnhof Kreuzlingen Stadtbahnhof</b>	<b>Priorität: B</b>	<b>Kosten: 1.00 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen		
Kategorie ARE:	FVV – Fuss- und Veloverkehr   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Veloabstellanlage		
Code ARE:	4671.3.032		



Ausschnitt Orthofoto mit heutiger Veloabstellanlage



Heutige Veloabstellanlage

**Beschrieb Massnahme** Zur Entlastung der überfüllten Veloabstellanlagen, soll zusammen mit der SBB eine Velostation erstellt werden.

**Zweckmässigkeit**

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| • Bezug zu Zukunftsbild    | • Multimodale Mobilitätsdrehscheiben ermöglichen verschiedene Verkehrsmittel einfach und effizient zu kombinieren.  |
| • Bezug zu Teilstrategien  | • TS FVV-3: Veloabstellanlagen an Quell- und Zielorten<br>• TS VD-1: Multimodale Drehscheiben ermöglichen situationsgerechte Mobilitätswahl<br>• TS VD-2: Bike & Ride – Stärkung Veloverkehr als Zubringer zum ÖV |
| • Bezug zu Handlungsbedarf | • Alltags-Veloinfrastruktur " für Personen von 8 bis 80"<br>• Mobilitätsmanagement und Intermodalität   |



Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VD-5.2 Ausbau/Neuorganisation Bushof Bahnhof Kreuzlingen Stadtbahnhof</li> </ul>
<b>Planungsstand (2025)</b>	<p>Aus Sicht der SBB ist es zurzeit nicht möglich, eine Velostation am Bahnhof Kreuzlingen zu stellen, da die erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung stehen respektive anders genutzt werden. Damit jedoch zeitnah eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann, soll die bestehen Veloabstellplätze mit Doppelstöckern ergänzt werden. Aufgrund der Höhe der bestehenden Veloüberdachungen müssen diese teilweise ersetzt werden (je nach Zeitpunkt der Realisierung als Eigenleistung).</p> <p>Bei dieser Massnahme handelt es sich um die Fortschreibung der Massnahme 4671.3.032 "Velostation Stadtbahnhof" aus dem AP3. Die Massnahme bleibt als B-Massnahme im AP5.</p>
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen
<b>Beteiligte Stellen</b>	SBB
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	

## 9. ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur

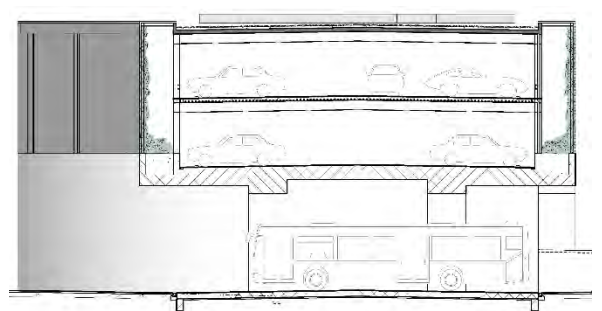
### Einzelmassnahmen Bus- / ÖV-Infrastruktur – A-Massnahmen

ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur			
<b>ÖVB-5.1</b>	<b>Erstellung Busdepot am Bahnhof Hafen, integriert in Neubau Parkierungsanlage</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 5.60 Mio. CHF</b>

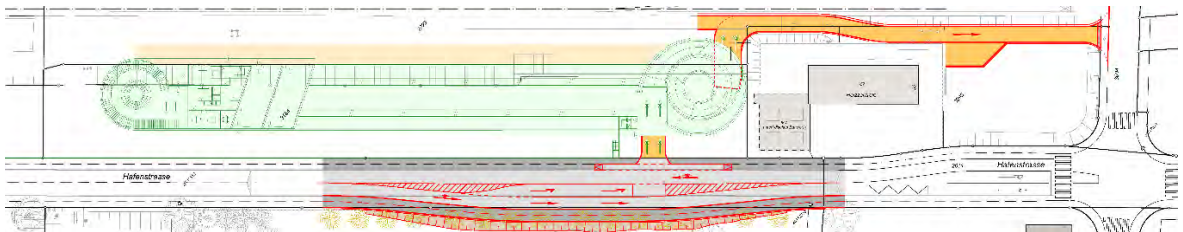
Verortung / Lage	Stadt Kreuzlingen
Kategorie ARE:	ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur   Einzelmassnahme
Unterkategorie ARE:	---
Code ARE:	



Visualisierung Parkhaus



Querschnitt Parkhaus mit Busdepot



Situation Parkhaus mit Veloabstellanlage

<b>Beschrieb Massnahme</b>	Zurzeit sind die Stadtbusse ca. 2 km entfernt in der Nachbargemeinde Tägerwil in einer alten und baufälligen Halle untergestellt. Die Regionalbusse sind zwar in Kreuzlingen jedoch in einer zu kleinen Halle untergebracht, welche ebenfalls den heutigen Anforderungen, insbesondere betreffend die Elektrifizierung, nicht entsprechen. Mit dem Busdepot wird auch eine Elektroladeinfrastruktur für die Busse erstellt.
<b>Nutzen</b>	Durch eine gemeinsame Nutzung der Buseinstellhalle für die Stadt- und Regionalbusse (PostAuto AG) können Synergien genutzt werden, sodass die Elektrifizierung der Busflotte entscheidend vorangetrieben werden kann.

<b>Zweckmässigkeit</b>	
• Bezug zu Zukunftsbild	• Die leistungsfähigen Busmagistralen erschliessen die strukturierenden Stadtachsen in einem dichten Takt.
• Bezug zu Teilstrategien	• TS ÖV-2 Stärkung und Verknüpfung Bussystem der Agglomeration
• Bezug zu Handlungsbedarf	• Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr
Bezug zu anderen Massnahmen	• VD-5.3 Ausbau/Neuorganisation Bahnhof Kreuzlingen Hafen • FVV-5.2.1 Neue Velostation Bahnhof Hafen

<b>Planungsstand (2025)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF) detaillierte Projektbeschreibung, Kostenschätzung +/- 50%	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF) Vorstudien, Kostenschätzung +/- 30%	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF) Vorprojekt, Kostenschätzung +/- 20%
<b>Bau- und Finanzierungsreife</b>	Bei einer positiven Volksabstimmung ist die Finanzierung gesichert und das Projekt könnte nach erfolgreichem Baugesuchsverfahren umgesetzt werden.		
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032)	<input type="checkbox"/> B (2032-2036)	<input type="checkbox"/> C (nach 2035)
<b>Kosten</b>	5.60 Mio. CHF		
	<input checked="" type="checkbox"/> CH AP	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Dritte
<b>Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen</b>			
<b>Richtplanrelevanz</b>	Stand 1.1.2025:		
	<input checked="" type="checkbox"/> Keine Information	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Nicht erforderlich		
<b>Projektstand (2025)</b>	Der Gemeinderat hat die Botschaft am 5. September 2024 angenommen (20 Ja, 13 Nein und 3 Enthaltungen). Am 24. November 2024 erfolgte die Volksabstimmung zum Parkhaus Hafenbahnhof bei der die Kreuzlinger Stimmbevölkerung das Projekt abgelehnt hat (33.2 % Ja, 66.8 % Nein). Der Bedarf für das Parkhaus, das Busdepot und die Velostation sind nach wie vor vorhanden, entsprechend verfolgt der Stadtrat weiterhin die Realisierung dieses Projekts.		
<b>Kosten</b>	Gesamtkosten: 18.8 Mio. CHF, davon		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 17.5 Mio. CHF für Buseinstellhalle, Parkhaus und Velostation</li> <li>• 5.6 Mio. CHF Buseinstellhalle</li> <li>• 10.6 Mio. CHF Parkierung</li> <li>• 0.8 Mio. CHF Velostation</li> </ul> Agglomerationsrelevante Kosten für das neue Busdepot: 5.60 Mio. CHF.		
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen		
<b>Beteiligte Stellen</b>	SBB/PostAuto AG/Eurobus		
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	Projekt Buseinstellhalle, Parkhaus und Velostation Hafenbahnhof		

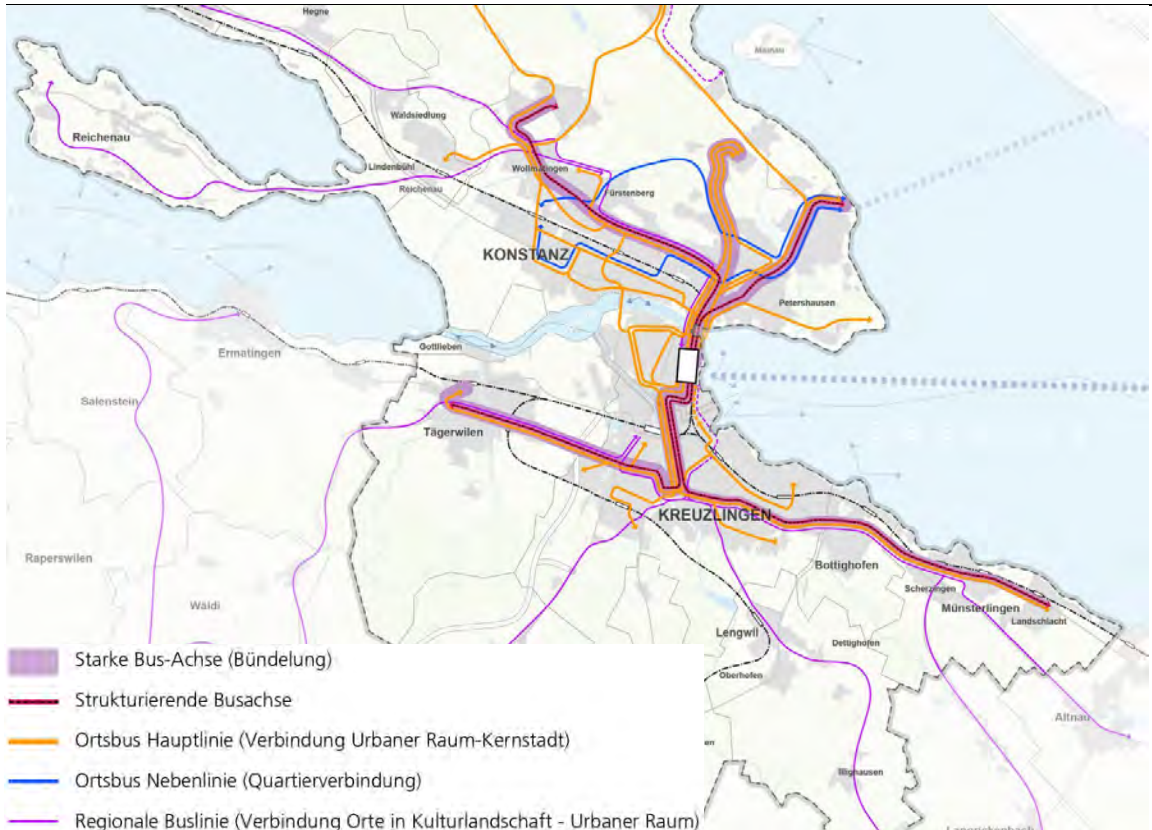
## Massnahmenpakete Bus- / ÖV-Infrastruktur, Ausbau Infrastruktur – A-Massnahmen

ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur			
ÖVB-5.2	Massnahmenpakete Bus- / ÖV-Infrastruktur, Ausbau Infrastruktur	Priorität: A	Kosten: 1.05 Mio. CHF

Kategorie ARE: ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur | Massnahmenpaket

Unterkategorie ARE: Ausbau Infrastruktur

Teilstrategie: TS ÖV-3 Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems



Strategie Weiterentwicklung grenzüberschreitende Verknüpfung der Stadtbusnetze

**Beschrieb Konzeption** Attraktive Gestaltung von Bushaltestellen insbesondere auf den strukturierenden Busachsen: Direkte Zugänge für Fuss- und Veloverkehr, Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, digitale Echtzeit-Anzeigen und weitere attraktivitätssteigernde Massnahmen sollen umgesetzt werden (TS ÖV-3).

<b>Liste Teilmassnahmen</b>	
<p><b>ÖVB-5.2</b></p> <p><b>Agglomeration CH-Teil Ausstattung und Aufwertung Bushaltestellen Agglomeration CH-Teil</b></p> <p>Insbesondere entlang der strukturierenden Busachsen sind die Bus-Haltestellen mit Bus-Wartehäuschen auszustatten.</p>	<p>Kosten: 0.35 Mio. CHF</p>
<p><b>ÖVB-5.3</b></p> <p><b>Stadt Konstanz Ausstattung und Aufwertung Bushaltestellen Stadt Konstanz</b></p> <p>Insbesondere entlang der strukturierenden Busachsen sind die Bus-Haltestellen mit Bus-Wartehäuschen auszustatten.</p>	<p>Kosten: 0.70 Mio. CHF</p>
<b>Total</b>	
<b>1.05 Mio. CHF</b>	



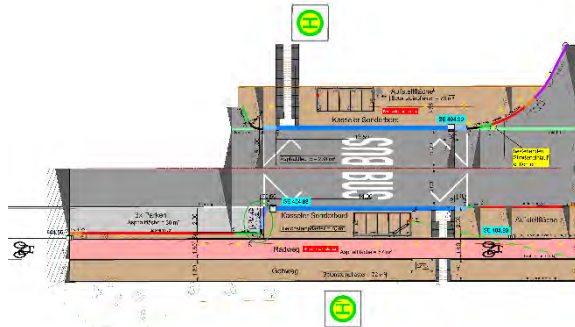
ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur			
<b>ÖVB-5.2</b>	<b>Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen Agglomeration CH-Teil</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 0.35 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Agglomeration CH-Teil		
Kategorie ARE:	ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Ausbau Infrastruktur   Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen		
Code ARE:			



Beispiel Bus-Haltestelle

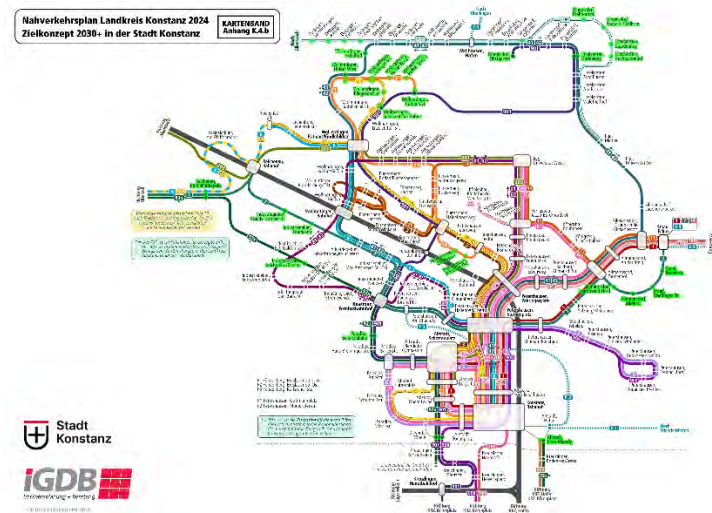
<b>Beschrieb Massnahme</b>	<p>Insbesondere an den strukturierenden Busachsen sollen die Bus-Haltestellen mit Buswartehäuschen ausgestattet werden. Diesbezüglich wurde ein eigenes Buswartehäuschen entwickelt, welches in Kreuzlingen hergestellt wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Kreuzlingen: CHF 0.25 Mio.</li> <li>• Gemeinden Bottighofen, Münsterlingen, Tägerwilen: CHF 0.10 Mio.</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Die leistungsfähigen Busmagistralen erschliessen die strukturierenden Stadtachsen in einem dichten Takt. Sie erschliessen die Nutzungs-Hotspots grenzüberschreitend in hoher Qualität.</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS ÖV-3: Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Planungsstand (2025)</b>	Die Buswartehäuschen werden laufend ersetzt (Teilweise auch als Eigenleistung).
<b>Federführung</b>	Stadt Kreuzlingen Gemeinden Bottighofen, Münsterlingen und Tägerwilen
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (Abteilung Öffentlicher Verkehr)
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	

ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur			
<b>ÖVB-5.3</b>	<b>Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen Stadt Konstanz</b>	<b>Priorität: A</b>	<b>Kosten: 0.70 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Stadt Konstanz		
Kategorie ARE:	ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Ausbau Infrastruktur   Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen		
Code ARE:			



Beispiel Bus-Haltestelle

Situation Bushaltestelle



Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz, 2024; Zielkonzept 2030+

**Beschrieb Massnahme**

Ausbau des grenzüberschreitendes Busangebots und die Verbesserung der Infrastruktur, damit der ÖV attraktiv und insbesondere gegenüber dem MIV konkurrenzfähig ist. Dazu sind die Zugänglichkeit der Haltestellen zu verbessern, die Qualität der bestehenden Bushaltestellen aufgewertet und Barrierefreiheit gewährleistet werden.

Insbesondere an den strukturierenden Busachsen und an Haltestellen mit höheren Fahrgastzahlen sollen die Bushaltestellen ausreichend breiten Warteflächen (mindestens 2.50 m), Wetterschutz, Beleuchtung und Sitzgelegenheiten ausgerüstet sein. Haltestellen mit hoher Einsteigerfrequenz benötigen eine grössere Anzahl Sitzmöglichkeiten oder ergänzende Anlehnbügel sowie auch Fahrradabstellanlagen. Die folgenden Haltestellen sollen bis 2032 ausgebaut werden (Zahlen aus Fahrgastzählung 2018):

- Dettingen Ortsmitte (beide Richtungen, 524 Ein-/Aussteiger am Tag)
- Dettingen Kinderspielplatz (beide Richtungen, 440 Ein-/Aussteiger am Tag)
- Dingelsdorf Ortsmitte (beide Richtungen, 438 Ein-/Aussteiger am Tag)
- Dingelsdorf Thingolthalle (beide Richtungen, 68 Ein-/Aussteiger am Tag)
- Litzelstetten Zum Purren (beide Richtungen, 780 Ein-/Aussteiger am Tag)
- Litzelstetten Tankstelle (beide Richtungen, 663 Ein-/Aussteiger am Tag)

- Litzelstetten Waldfriedhof (beide Richtungen, 268 Ein-/Aussteiger am Tag)
- Altstadt Bürgerbüro/ Stephansschule (beide Richtungen 1995 Ein-/Aussteiger am Tag)
- Fürstenberg Cherisy stadtauswärts (708 Ein-/Aussteiger am Tag)
- Allmannsdorf An der Steig (beide Richtungen, 656 Ein-/Aussteiger am Tag)
- Allmannsdorf Tannenhof stadtauswärts (463 Ein-/Aussteiger am Tag)
- Paradies Schulthaißstraße Richtung Brüelstraße (270 Ein-/Aussteiger am Tag)
- Allmannsdorf Jugendherberge (beide Richtungen, 235 Ein-/Aussteiger am Tag)
- Paradies Brüelstrasse (beide Richtungen, 215 Ein-/Aussteiger am Tag)

Im Zusammenhang mit Verlegungen und neuen Buslinien sind neue Bus-Haltestellen zu erstellen wie:

- Sieben Haltestellen im Bereich Hafner (beidseitig)
- Paradies Döbele (beide Richtungen für neue grenzüberschreitende Buslinien)
- Klein-Venedig (neue Endhaltestelle für grenzüberschreitende Linien)
- Fürstenberg Bahnhof (beidseitig)
- Litzelstetten Marienweg (beide Richtungen)
- Dingelsdorf Obstgarten (Endhaltestelle)
- Petershausen Bücklepark (beide Richtungen)
- Petershausen Bücklestrasse Ost (beide Richtungen)
- Industriegebiet Finanzamt (beide Richtungen)
- Industriegebiet Claude-Dornier-Strasse (beide Richtungen)
- Industriegebiet Reichenau-/Riedstrasse (beidseitig)
- Emmishofer-Zoll
- Bodensee-Arena

**Zweckmässigkeit**

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| • Bezug zu Zukunftsbild    | • Die leistungsfähigen Busmagistralen erschliessen die strukturierenden Stadtachsen in einem dichten Takt. Sie erschliessen die Nutzungs-Hotspots grenzüberschreitend in hoher Qualität. |
| • Bezug zu Teilstrategien  | • TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken<br>• TS ÖV-3: Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems  |
| • Bezug zu Handlungsbedarf | • Fussverkehr und Aufenthaltsqualität  |

Bezug zu anderen Massnahmen

**Planungsstand (2025)** Die Buswartehäuschen werden laufend ersetzt (Teilweise auch als Eigenleistung).

**Kosten** 1.40 Mio. CHF  
Die Umsetzung der Massnahme wird voraussichtlich durch das Land Baden-Württemberg über das LGVFG mit 50 % gefördert ⇒ Agglomerationsrelevante Kosten: 0.70 Mio. CHF.

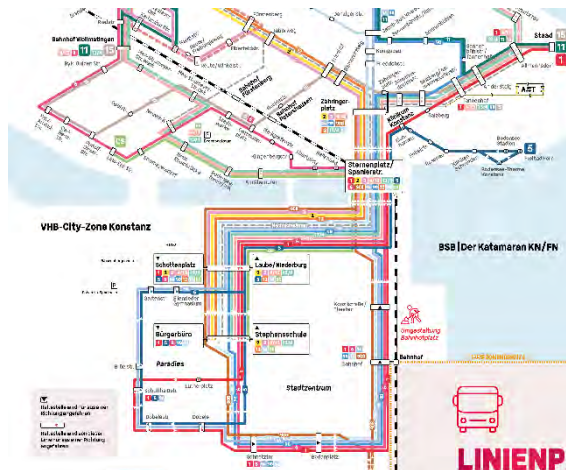
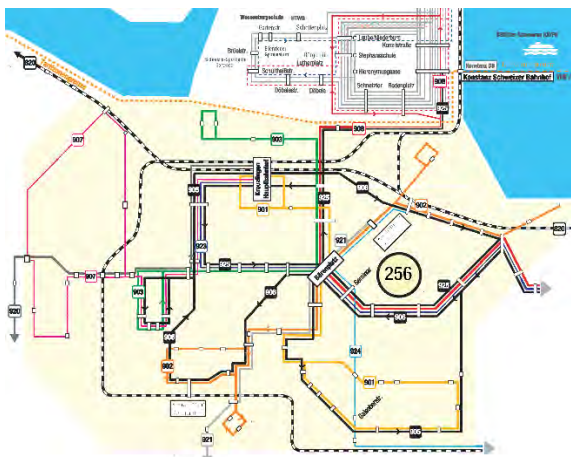
**Federführung** Stadt Konstanz

**Beteiligte Stellen** Stadtwerke Konstanz

**Quantitative Angaben/ weitere Dokumente** Nahverkehrsplan Landkreis Konstanz

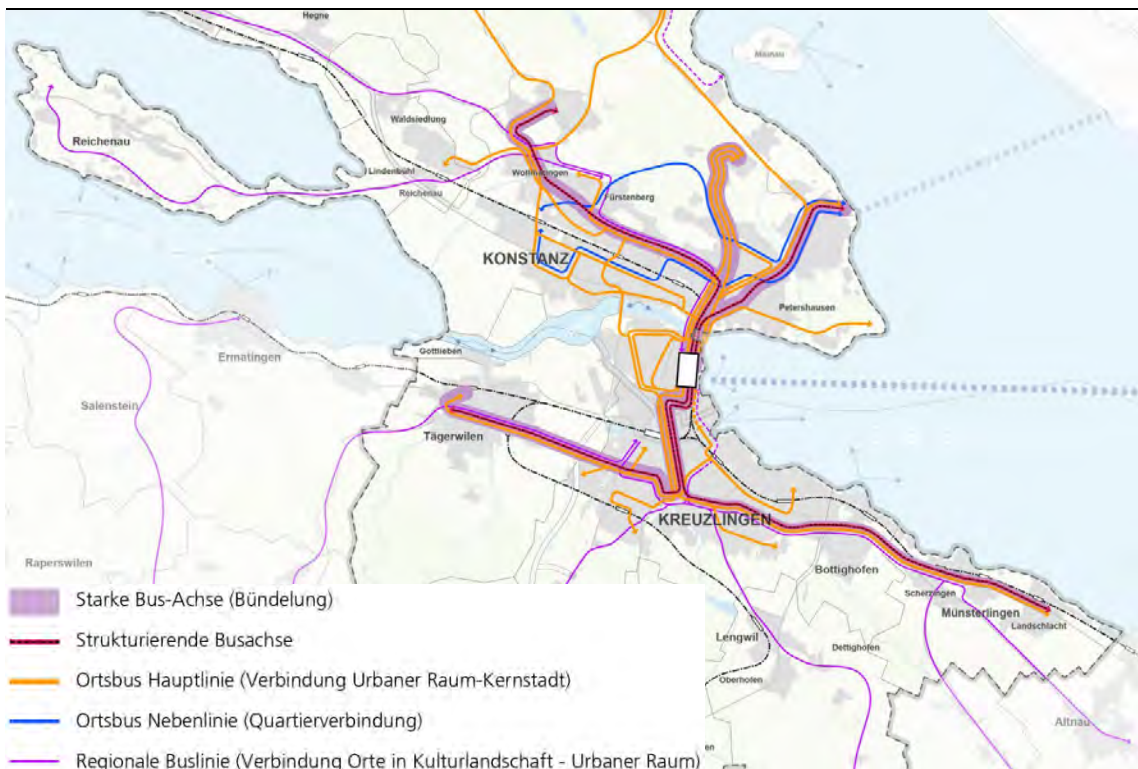
## Nicht-Infrastrukturmassnahmen ÖVB Bus- / ÖV-Infrastruktur

ÖVB Bus- / ÖV-Infrastruktur		Priorität:	Kosten:
ÖVB-5.4	Grenzüberschreitendes ÖV-Buskonzept Konstanz/Kreuzlingen	AvE	-- Mio. CHF
Verortung / Lage	Agglomeration		
Kategorie ARE:	ÖVB Bus- / ÖV-Infrastruktur		
Unterkategorie ARE:			
Code ARE:			



Stadtbusnetz Kreuzlingen

Stadtbusnetz Konstanz



Prinzip grenzüberschreitende Verknüpfung der Stadtbusnetze Konstanz und Kreuzlingen (TS ÖV-2)

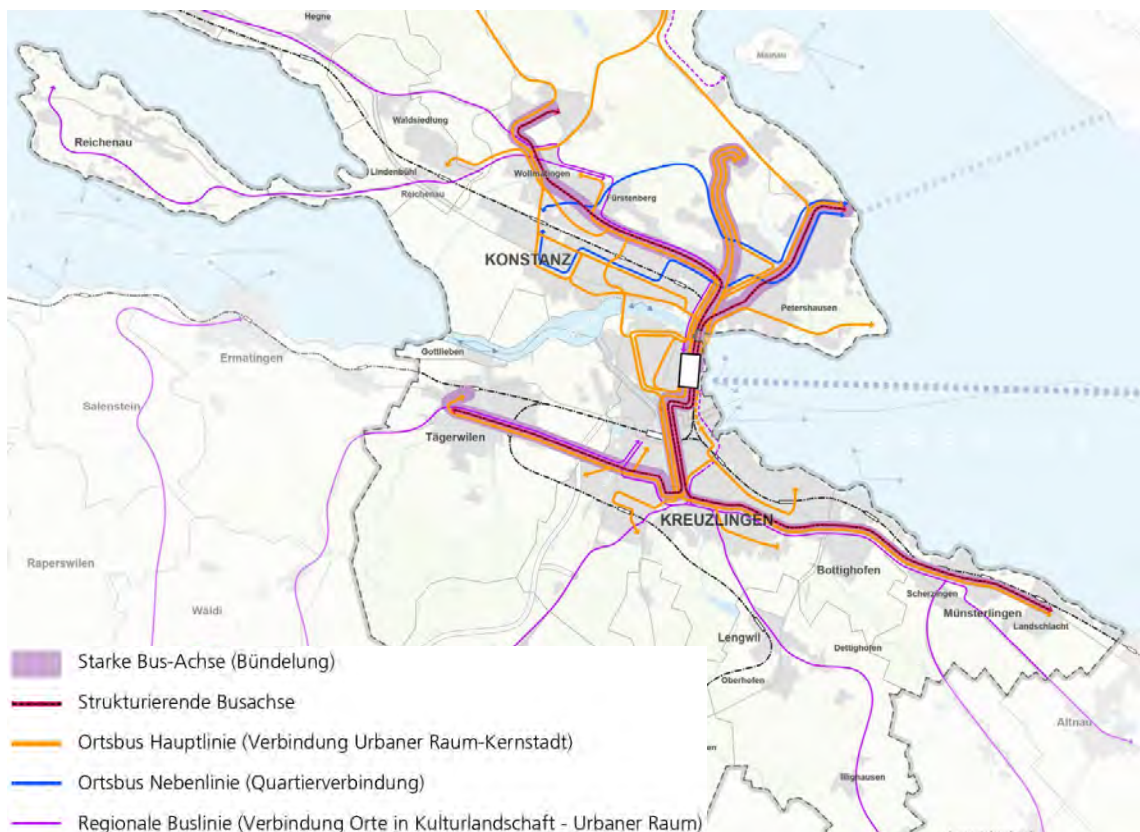


<b>Aktuelle Situation</b>	Die beiden Städte Kreuzlingen und Konstanz betreiben ein eigenes Stadtbus-Netz. Die Linienführungen, Fahrpläne sowie die Tarife sind aufeinander abgestimmt. Es sind jedoch zwei unabhängige Netze beidseits der Grenze, die grenzüberschreitend einzig mit der Linie 908 verbunden sind. Insbesondere in den grenzüberschreitenden Angeboten gibt es ein grosses ungenutztes Fahrgastpotenzial. In diesem Zusammenhang ist eine Überprüfung der Netzkonzepte mit dem Ziel einer besseren grenzüberschreitenden Abstimmung erforderlich.
<b>Beschreibung</b>	Das städtische und regionale Busangebot in der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz soll als ein zusammenhängendes Netz entwickelt werden, welches möglichst mit attraktiven grenzüberschreitenden Durchmesserlinien die wichtigsten Ziele beidseits der Grenzen umsteigefrei verknüpfen. Die Linienführungen sowie konzessionsrechtliche Fragen sind zu klären. Das Potenzial der Verknüpfung der Stadtbusnetze soll ganzheitlich und gemeinsam geplant werden. Dabei sind auch die Regionallinien mitzubersichtigen. (siehe Teilstrategie TS ÖV-2 «Stärkung und Verknüpfung Bussystem der Agglomeration»)
<b>Nutzen</b>	Ungenutztes grenzüberschreitendes ÖV-Fahrgastpotenzial abholen und damit die Leistungsfähigkeit und Stadtverträglichkeit des Gesamtverkehrssystems verbessern.
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild <ul style="list-style-type: none"> <li>• leistungsfähige Busmagistralen erschliessen die strukturierenden Stadtachsen</li> <li>• vielfältige grenzüberschreitende Busverbindungen werden in den Schlüsselgebieten der Kernstadt Kreuzlingen-Konstanz gebündelt</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Teilstrategien <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS ÖV-2: Stärkung und Verknüpfung Bussystem der Agglomeration</li> <li>• TS ÖV-3: Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems</li> <li>• TS VD-1: Multimodale Drehscheiben ermöglichen situationsgerechte Mobilitätswahl</li> </ul> </li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr</li> </ul> </li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VD-5.2 Ausbau/Neuorganisation Bushof Bahnhof Kreuzlingen Stadtbahnhof</li> <li>• VD-5.3 Ausbau/Neuorganisation Bahnhof Kreuzlingen Hafen</li> </ul>
<b>Planungsstand (2025)</b>	<p>Vororientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2026: Projektskizze mit Projektbeschreibung und Pflichtenheft sowie Projektvergabe</li> <li>• 2027: Erarbeitung "Grenzüberschreitendes ÖV-Buskonzept Konstanz / Kreuzlingen"</li> </ul>
<b>Federführung</b>	Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (Abteilung Öffentlicher Verkehr) Städte Kreuzlingen und Konstanz Gemeinden Tägerwil, Bottighofen, Münsterlingen, Lengwil und Kemmental



## Massnahmenpakete Bus- / ÖV-Infrastruktur, Ausbau Infrastruktur – B-Massnahmen


ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur			
ÖVB-5	Massnahmenpakete Bus- / ÖV-Infrastruktur, Ausbau Infrastruktur	Priorität: B	Kosten: 0.80 Mio. CHF
Kategorie ARE:	ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur   Massnahmenpaket		
Unterkategorie ARE:	Ausbau Infrastruktur		
Teilstrategie:	TS ÖV-3 Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems		



Strategie Weiterentwicklung grenzüberschreitende Verknüpfung der Stadtbusnetze

**Beschrieb Konzeption** Attraktive Gestaltung von Bushaltestellen insbesondere auf den strukturierenden Busachsen: Direkte Zugänge für Fuss- und Veloverkehr, Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, digitale Echtzeit-Anzeigen und weitere attraktivitätssteigernde Massnahmen sollen umgesetzt werden (TS ÖV-3).

Liste Teilmassnahmen			
ÖVB-5.5	<b>Stadt Konstanz</b> <b>Aufwertung und Aufwertung Bus-Haltestellen</b> Aufwertung und neue Bus-Haltestellen im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Buskonzeptes.	Kosten:	0.80 Mio. CHF
		<b>Total</b>	<b>0.80 Mio. CHF</b>

<b>ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur</b>	
<b>5-ÖVB-5.5</b>	<b>Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen</b>
	<b>Priorität: B      Kosten: 0.80 Mio. CHF</b>
Verortung / Lage	Agglomeration
Kategorie ARE:	ÖVB – Bus- / ÖV-Infrastruktur   Massnahmenpaket
Unterkategorie ARE:	Ausbau Infrastruktur   Ausstattung und Aufwertung Bus-Haltestellen
Code ARE:	
	
Bus-Haltestelle Stadtbahnhof Kreuzlingen                      Bus-Haltestelle Archäologisches Landesmuseum Konstanz	
<b>Beschrieb Massnahme</b>	Zur Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Bus- und Fahrplankonzept sind Anpassungen an den bestehenden Bus-Haltestellen vorzunehmen und neue Bus-Haltestellen zu erstellen.
<b>Zweckmässigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezug zu Zukunftsbild</li> <li>• Die leistungsfähigen Busmagistralen erschliessen die strukturierenden Stadtachsen in einem dichten Takt. Sie erschliessen die Nutzungs-Hotspots grenzüberschreitend in hoher Qualität.</li> <li>• Bezug zu Teilstrategien</li> <li>• TS FVV-1: Angebot für Fussverkehr stärken</li> <li>• TS ÖV-3: Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Bussystems</li> <li>• Bezug zu Handlungsbedarf</li> <li>• Fussverkehr und Aufenthaltsqualität</li> </ul>
Bezug zu anderen Massnahmen	
<b>Planungsstand (2025)</b>	
<b>Federführung</b>	Städte Kreuzlingen und Konstanz
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Thurgau (Abteilung Öffentlicher Verkehr) Stadtwerke Konstanz
<b>Quantitative Angaben/ weitere Dokumente</b>	

