

# KONSTANZ

Die Stadt zum See



**masterplan**  
**mobilität**

⊕ konstanz 2020+



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort	04
Einführung / Hintergrund	06
Beteiligungsprozess	08
Ausgangssituation	10
zukünftige Entwicklung	15
Ziele und Strategien	16
Handlungsfelder des Masterplans	18
Mobilitätsmanagement	32
Integriertes Verkehrskonzept	34
Weiteres Vorgehen/Umsetzung	49
Impressum	51



# Vorwort



Liebe Konstanzerinnen und Konstanzer,

**M**obilität ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Teilhabe an der Gesellschaft. Wie können wir in Konstanz dafür Sorge tragen, dass die Mobilität für alle Gesellschaftsschichten auch zukünftig sichergestellt ist? Wie muss die Mobilität aussehen, um die Lebensqualität in unserer Stadt auf hohem Niveau zu halten?

All diese Fragen beschäftigen uns, wenn wir uns mit der weiteren Entwicklung unserer Stadt befassen.

Mit dem Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ wollen wir Antworten auf diese Fragen geben. Dabei verstehe ich die Entwicklung des Masterplanes als einen Prozess, der Gewachsenes aufgreift, ausbaut und gleichzeitig neue Möglichkeiten ausprobiert. Dies benötigt den Mut zu Veränderung und eine klare Vorstellung, wie unsere Stadt künftig aussehen soll.

Bereits früh hat sich Konstanz dafür entschieden, möglichst viel motorisierten Verkehr auf den „Umweltverbund“ zu verlegen: Eigene Füße, Fahrrad, Bus und Bahn. Diesen Weg müssen und werden wir

weiter beschreiten. Wir brauchen eine lückenlose und qualitativ gute Infrastruktur insbesondere auch für den Fuß- und Radverkehr. Und wir müssen sicherstellen, dass der ÖPNV die Bürgerinnen und Bürger und unsere Besucher zuverlässig und pünktlich an ihr Ziel bringt. In dieser Frage müssen wir auch außerhalb unserer bestehenden Systeme denken. Deshalb haben wir alternative Verkehrsmittel wie Stadtbahn oder Seilbahn in den Masterplan Mobilität aufgenommen und als langfristige Perspektive dargestellt.

Im Masterplan Mobilität haben wir uns aber nicht nur mit dem Verkehr innerhalb von Konstanz beschäftigt. Wir haben uns auch die Frage gestellt, wie man nach Konstanz kommt. Die Anbindung in die Region ist ein wichtiges Thema gerade auch für den Wirtschaftsstandort Konstanz. Hier sind wir nicht alleine handlungsfähig. Wir haben aber die betreffenden Partner gefunden und werden uns dafür einsetzen, dass die Stadt Konstanz noch besser erreichbar ist.

Für all diese Themen hält der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ Strategien und Lösungen parat. Nun gilt es, diese weiter zu planen und umzusetzen. Wenn uns das gelingt, dann ist Konstanz auch in Zukunft die Stadt, in der man gerne lebt, arbeitet und Urlaub macht.

Ihr  


Uli Burchardt

Oberbürgermeister

# Einführung

Die Stadt Konstanz mit ihren knapp 82.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist das wirtschaftliche, administrative, kulturelle und touristische Oberzentrum in der Region Hegau-Bodensee. Es bestehen vielfältige Austauschbeziehungen, die weit über die Region hinausgehen. Durch die seit 2002 geschlossenen bilateralen Verträge zwischen der EU und der Schweiz haben die Verflechtungen in diesem grenznahen Raum deutlich zugenommen. Dies bedeutet ein stetiges Verkehrswachstum insbesondere im Kfz-Verkehr, dessen nachteilige Wirkungen auf die Lebensqualität in der Stadt – eingebettet in ein integriertes Gesamtkonzept – begrenzt werden sollen.

Bereits im Stadtentwicklungsprogramm Zukunft Konstanz 2020 (STEP) aus dem Jahr 2010 wird ein Handlungsfeld »Mobilität« bestimmt, aus dem heraus die Notwendigkeit einer an Nachhaltigkeitszielen orientierten Verkehrsentwicklungsplanung abgeleitet wurde. Mit der Erarbeitung des Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ werden diese Themen konkretisiert.

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

Entsprechend seiner Aufgabe, einen Rahmen für die verkehrliche Entwicklung zu setzen, trifft der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ Aussagen zu den grundlegenden Netzen und Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsarten, zu den anzustrebenden Qualitätsstandards und Maßnahmen

zur Umsetzung, ergänzt um Empfehlungen für ein kommunales Mobilitätsmanagement, das die Bevölkerung dabei unterstützen soll, die Angebote wahrzunehmen und ihr Mobilitätsverhalten darauf abzustimmen.

Der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ ist kein solitäres Planwerk. Er versteht sich als integraler Bestandteil in einem Netzwerk von Planwerken, mit denen er eng verknüpft ist bzw. auf die er reagiert. Insbesondere relevant sind das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz sowie das Stadtentwicklungsprogramm Zukunft Konstanz 2020 (STEP).

Beim **Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz** handelt es sich um ein grenzübergreifendes Programm, das die Teilbereiche Siedlung und Verkehr im Gesamtkontext Landschaft thematisiert.

Erklärtes Ziel ist es, eine grenzübergreifende Gesamtsicht der anzustrebenden Entwicklung und darauf abgestützt eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrs- und Siedlungspolitik zu gewinnen und die Zusammenarbeit der Kernstädte Kreuzlingen und Konstanz und der umliegenden, dem Agglomerationsraum angehörenden, Gemeinden in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr zu stärken.

Das **Stadtentwicklungsprogramm Zukunft Konstanz 2020 (STEP)** ist das Ergebnis eines mehrjährigen Prozesses, an dem sich auch die Konstanzer Bürgerinnen und Bürger intensiv beteiligt haben. Das STEP formuliert Leitlinien für sämtliche Bereiche des städtischen Lebens und trifft umfangreiche Aussagen, in welche Richtung sich Konstanz bis 2020 entwickeln soll. Dabei spielen - neben ökonomischen, ökologischen, sozial- und siedlungspolitischen Aspekten - Mobilität und Verkehr eine gewichtige Rolle.

# Vorgehensweise

Erste Bausteine für einen Masterplan Mobilität wurden von der Verwaltung unter Federführung des Amtes für Stadtplanung und Umwelt (ASU) erarbeitet. Dieser erste Entwurf sollte auf Beschluss des Gemeinderats einem intensiven Beteiligungsprozess unterzogen werden, um Bürgerinnen und Bürgern Gelegenheit zu geben, sich einzubringen. Damit sollte der im Jahr 2008 begonnene bürgerschaftliche Dialog zu Verkehrsthemen qualifiziert fortgeführt und dem Verständnis von Planungskultur in Konstanz weiter Rechnung getragen werden. Mit der Konzeption und Moderation des Beteiligungsprozesses wurde das Büro suedlicht moderation - mediation - planungsdialog aus Freiburg betraut, die fachliche Begleitung erfolgte durch das Büro StetePlanung aus Darmstadt. Der Prozess startete mit einer Auftaktveranstaltung im Dezember 2011, an die sich drei Foren (April und Mai 2012 sowie Februar 2013) anschlossen.

Verwaltungsintern begleitet wurde die Fortschreibung durch eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe unter der Leitung des ASU, der alle zuständigen Stellen der Verwaltung sowie weitere wichtige kommunale Institutionen (Stadtwerke, Touristinformation, Stadtmarketing) angehörten. Neben kontinuierlichen Abstimmungsterminen wurden drei verwaltungsinterne Klausurtagungen durchgeführt, an denen die Inputs aus der Beteiligung, deren Relevanz für den Masterplan und deren Integration in das Planwerk, diskutiert wurden. Prozessbegleitend konnten Projekte auf den Weg gebracht werden.

Der jeweils aktuelle Stand des daraus entwickelten Masterplans Mobilität Konstanz 2020+ wurde dem Gemeinderat an zwei Klausurtagungen (Juni 2013 und November 2013) vorgestellt und mit den Entscheidungsträgern intensiv diskutiert. Er wurde im Dezember 2013 vom Gemeinderat mit großer Mehrheit verabschiedet.

## Zusammensetzung der Projekt AG

- Baubürgermeister (Sitzungsleitung)
- Amt für Stadtplanung und Umwelt
- Tiefbau- und Vermessungsamt
- Baurechts- und Denkmalamt
- Bürgeramt / Verkehrswesen
- Presseamt
- Stadtwerke / Busbetrieb
- Wirtschaftsförderung
- Stadtmarketing
- Touristinformation
- Behindertenbeauftragter
- Gleichstellungsbeauftragte
- Gutachterbüros

# Beteiligungs- prozess

**Z**entrales Anliegen des Beteiligungsprozesses war es, raum- und themenspezifische Mitwirkungsmöglichkeiten zu bieten und mit interessierten wie betroffenen Bürgerinnen und Bürgern sowie mit Interessenvertretungen bzw. Schlüsselpersonen ins Gespräch zu kommen und deren Alltagskompetenz und Know-how nutzbar zu machen.

Die Grundkonzeption bestand aus einer Auftaktveranstaltung und drei Mobilitätsforen mit Werkstattcharakter. Die Einladungen zu den drei Foren waren nach räumlichen Aspekten konzipiert: Im ersten Forum stand die linksrheinische Kernstadt im Fokus, das zweite Forum befasste sich mit der rechtsrheinischen Stadtseite und den vier außenliegenden Ortsteilen, das dritte Forum stand ganz im Zeichen der grenzübergreifenden Mobilität.

Als lernendes Verfahren konzipiert wurden im Verlauf weitere spezifische Beteiligungsmöglichkeiten geschaffen. Für den Einzelhandel, der an den samstäglichen Mobilitätsforen aus Zeitgründen nicht teilnehmen konnte, wurde ein spezieller Workshop (Juli 2012) durchgeführt. Zudem wurden zu Beginn des Beteiligungsprozesses mittels einer anschaulichen Plakatausstellung im Bürgeramt Grundinformationen zum Masterplan Mobilität und zu den Anforderungen aus Sicht verschiedener Bevölkerungsgruppen kommuniziert.

Dabei war es ebenfalls wichtig, Sorgen, Ängsten und Befürchtungen der Bürgerschaft einen Raum zur Artikulation zu geben, die besonders bei verkehrlichen Fragen stets auftauchen.







In den Veranstaltungen wurden verschiedene **Moderationsformen** eingesetzt:

- **Murmelgruppen** etwa dienten dazu, sich in kurzer Zeit unter den Teilnehmenden über Themen auszutauschen und beispielsweise Fragen an die Verwaltung zu stellen.
- Arbeit im **Großgruppenformat** hatte das Ziel, möglichst viele Aspekte und die Gesamtheit der Aufgabenstellung in einem Raum sichtbar, spürbar und erlebbar zu machen.
- **Kleingruppen** (max. 8 Personen je Gruppe, alle in einem Raum) innerhalb der Großgruppenformate dienten dazu, themen- oder ortsspezifische Hinweise, Empfehlungen oder Ideen zu erarbeiten.
- Die Arbeit am großen gemeinsamen **Mindmap** (»Gedankenlandkarte«) machte es möglich, Trends- und Tendenzen in der Meinungsbildung sichtbar zu machen und erste (Lösungs-) Brücken zu bauen.

- **Wandzeitungen** hielten Ergebnisse zu einzelnen Kriterien oder Fragestellungen lesbar und selbsterklärend fest.
- **Plenare Reflektionsrunden** schufen Raum, um interessenübergreifende Erkenntnisse herauszubilden oder Konflikte greifbar zu machen.

Alle von den Bürgerinnen und Bürgern artikulierten Anregungen, Hinweise und Ideen wurden dokumentiert und systematisch ausgewertet und mit konkreten Empfehlungen für eine Integration in den Masterplan aufbereitet. Vorliegende Überlegungen wurden bestätigt oder kritisch hinterfragt, Themen wurden vertieft, neue Bausteine aufgenommen. Auf Basis dieser Aufbereitung fand die fachliche Abwägung und Diskussion innerhalb der begleitenden Projektgruppe der Stadtverwaltung statt.



## AUSGANGSSITUATION

Die Stadt Konstanz mit ihren ca. 82.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist das kulturelle, wirtschaftliche und administrative Oberzentrum in der Region Hegau-Bodensee. Die mittelalterliche Altstadt, noch immer wichtiger Wohnstandort, bildet zusammen mit dem um die Gründerzeit entstandenen Stadtteil Paradies die linksrheinische Kernstadt. Sie ist durch den Seerhein von der rechtsrheinischen Stadtseite mit ihren 13 Stadtquartieren und den vier nördlichen Ortsteilen abgetrennt. Das räumliche Entwicklungskonzept in der Kernstadt richtet sich nach dem Leitbild der »kompakten Stadt« und fördert die Innenentwicklung vor einer weiteren Außenentwicklung.

Die Verbindung über den Seerhein bilden 2 Brücken (Alte Rheinbrücke und Europabrücke) sowie ein Steg für den Fuß- und Radverkehr. Am südlichen Rand der linksrheinischen Kernstadt verläuft die Staatsgrenze zur Schweiz und zur Nachbarstadt Kreuzlingen.

Konstanz ist ein nachgefragter Wohnstandort, wo attraktive Wohnlagen in allen Quartieren locken,

sei es die Hanglagen in den Ortsteilen mit Blick auf den See oder das neue Wohnquartier entlang des Nordufers des Seerheins.

In Konstanz sind ca. 28.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet. Die Altstadt, das Industriegebiet, Petershausen-West und die Universität bilden dabei die Arbeitsplatzschwerpunkte. Die Struktur ist vom Dienstleistungssektor geprägt. Die Bedeutung von Konstanz als Bildungszentrum zeigt die Anzahl von fast 16.000 Studierenden im Wintersemester 2012/13.

Als größte Stadt am Bodensee hat Konstanz insbesondere als traditionsreiche Einkaufsstadt eine hohe Attraktivität und übt ihre Anziehungskraft auf Besuchende aus dem In- und Ausland aus. Konstanz fungiert zudem als touristisches Zentrum in der Region und erfreut sich einer zunehmenden Nachfrage sowohl im Tagestourismus als auch verbunden mit mehrtägigen Übernachtungen in Hotels, Ferienwohnungen und auf Campingplätzen.



## Die Verkehrsarten unter die Lupe genommen

### 1. Fußverkehr

**D**ie eigenen Füße als das individuellste Verkehrsmittel spielen auch in Konstanz eine wichtige Rolle: auf Versorgungs- und Einkaufswegen, zur Arbeit und bei privaten Erledigungen, auf Schulwegen und in der Freizeit. Innerhalb der Stadtgrenzen – im sog. Binnenverkehr – werden fast 30% der Wege zu Fuß zurückgelegt.

Die Fußgängerzone der Konstanzer Altstadt ist wichtiges Ziel für den Fußverkehr. Von den hier angrenzenden Wohnquartieren Paradies und Stadelhofen ist die Innenstadt über viele Querungsstellen an der Laube und der Bodanstraße sicher erreichbar.

Die Bahnhofstraße und der Bahnhofplatz sind multifunktionale Stadträume mit erhöhten Anforderungen aus Sicht des Fußverkehrs. Hier wurde durch die Einrichtung einer Begegnungszone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20) ein attraktiver Raum geschaffen, wo Bewegung und Aufenthalt gestärkt werden.

Die Promenaden entlang des Seeufers/Seerheins haben eine wichtige Funktion für Freizeit und Tou-

rismus. Sie sind - von einzelnen Lücken abgesehen - fast durchgängig gut nutzbar. Konflikte bestehen im Zuge des Wintersteigs mit parkenden Kfz. Der Zugang zum Seeufer aus der Niederburg am Nordrand ist durch die derzeitige Straßenraumgestaltung des Rheinsteigs fast vollständig unterbunden. Entlang der Seeuferpromenade am Obersee herrscht ab dem Frühsommer bis in den Herbst hinein ein dichtes Gedränge von Fußverkehrsströmen entlang der Promenade und aus der Unterführung zur Markstätte, wo immer wieder Konflikte mit dem Radverkehr auftreten.

In vielen Stadtquartieren und Ortsteilen, insbesondere in den Quartierszentren mit ihren Versorgungsangeboten für den täglichen Bedarf, ist die Situation für den Fußverkehr nicht immer angenehm: zu schmale Gehwege, die oft zugeparkt sind, fehlende Querungsmöglichkeiten in Abschnitten, wo beidseits Geschäfte oder Bushaltestellen liegen, Gehwege die für den Radverkehr freigegeben, aber dafür nicht ausreichend breit sind. Hier besteht Handlungsbedarf.



## 2. Radverkehr

Die Stadt Konstanz hat in den vergangenen Dekaden viel in den Radverkehr investiert und das Angebot kontinuierlich ausgebaut: Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Führung in Tempo-30-Zonen, Fahrradstraße Schottenstraße, Fuß- und Radverkehrssteg über den Seerhein..., in Konstanz wird das gesamte Repertoire der Fahrradförderung eingesetzt. Dies spiegelt sich in einem hohen Radverkehrsanteil von 24% wider.

Die Analyse der wichtigsten **Radverkehrsverbindungen** (z.B. Radweg entlang der Bahnstrecke aus Richtung Reichenau, Verbindungen zur Universität, zum Fähranleger in Staad sowie nach Kreuzlingen, der Bodenseeradweg) hat gezeigt, dass noch einige Lücken im Netz zu schließen sind.

Von den Möglichkeiten, den Seerhein zu queren, ist der Steg im Zuge der Verbindung Jahnstraße – Schottenstraße ein qualitativvolles Angebot. Die Führung über die Alte Rheinbrücke ist dagegen beengt und die Europabrücke wird aufgrund der Höhendifferenzen, der umwegigen Führung sowie der hohen Kfz-Verkehrsbelastungen vom Radverkehr schlecht angenommen. Insgesamt ist zu prüfen, ob die vorhandenen Radverkehrsanlagen überall den geltenden Qualitätsstandards entsprechen.

Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr ist nicht überall konfliktfrei. Ebenfalls problematisch ist die Qualität der Radverkehrsführung auf dem

Altstadtring, die abschnittsweise (Bodanstraße und Laube) als mangelhaft und nicht dem aktuellen Wissensstand entsprechend einzustufen ist.

**Fahrradabstellanlagen** sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Die Altstadt von Konstanz verfügt über ein dezentrales System von Fahrradabstellanlagen mit hoher Dichte. Im Bereich zwischen Rheinsteinig, Konzilstraße, Bodanstraße und Laube finden sich insgesamt fast 1.000 Fahrradabstellmöglichkeiten in 30 Anlagen unterschiedlichster Ausführung. Die Analyse der Nachfrage, d.h. die Anzahl der abgestellten Fahrräder, zeigt allerdings, dass das Angebot an Fahrradabstellanlagen nicht ausreicht. Die Markstätte, der Münsterplatz und der Fähranleger sind überlastet und auch am Stephansplatz, am Schnetztor und am Fischmarkt sind deutlich mehr Fahrräder abgestellt, als Angebote vorhanden sind.

Die Bike and Ride Anlagen am Hauptbahnhof (Gleis 1a und 1 auf der Gebäuderückseite) sind ebenfalls überlastet, im unmittelbaren Umfeld sind viele Fahrräder »wild« abgestellt bzw. an vorhandene Geländer angeschlossen. Am Bahnhof Petershausen, der insbesondere für Studierende zur Universität eine wichtige Funktion hat, bietet die B&R-Situation noch sehr viel Verbesserungspotenzial.



### 3. ÖPNV

**T**räger des öffentlichen Personennahverkehrs in Konstanz ist der Stadtbus, der die Stadt mit einem dichten Netz an Buslinien erschließt. Die Linien verbinden die Stadtteile mit dem Zentrum und die Stadtteile untereinander. Der Anteil des ÖPNV innerhalb der Stadt Konstanz lag bei 11%, bei steigenden Fahrgastzahlen. Das Stadtbusangebot wird ergänzt durch regionale Busverbindungen und ein AnrufSammelTaxi (AST)-Angebot.

Die Erschließungsqualität ist als gut zu bewerten. Von wenigen Lücken abgesehen, beträgt der Weg zur nächstgelegenen Bushaltestelle nicht mehr als 400 m (Luftlinie).

Das Angebot ist weitestgehend vertaktet. Zu Hauptverkehrszeiten gilt auf den Hauptlinien ein 15-Minuten-Takt, der größtenteils auch in Normalverkehrszeiten angeboten wird, in Schwachverkehrszeiten / im Spätverkehr gilt auf den Buslinien i.d.R. ein 30-Minuten-Takt.

Der Stadtbus wird an Lichtsignalanlagen gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr bevorrechtigt, in wenigen Teilabschnitten stehen eigene Busspuren zur Verfügung, die jedoch nicht ausreichen, um in Spitzenzeiten Behinderungen zu vermeiden.

Einige Buslinien (Linien 9A-C zur Universität, Linie 4 zur Insel Mainau) liegen an der Kapazitätsgrenze und können ihre Erschließungsfunktion innerhalb der Stadt zu Stoßzeiten nur noch eingeschränkt erfüllen. Die Überlastungen führen regelmäßig zu Verspätungen und unzufriedenen Fahrgästen und mindern damit die Attraktivität des ÖPNV.

Die Haltestellen im Konstanzener Stadtbussystem sollen sukzessive gemäß den Anforderungen an Barrierefreiheit umgebaut werden, der Umsetzungsstand ist allerdings derzeit noch nicht sehr hoch.



### 4. Schiffsverkehr

**D**ie Stadt Konstanz ist über verschiedene Fährverbindungen (Auto- und Personenfähren) ganzjährig mit den Städten und Gemeinden rund um den Bodensee und dem Seerhein verbunden.

Der Schiffsverkehr der Bodensee-Schiffahrtsbetriebe (BSB) bedient die gesamte Bodenseeregion und ist insbesondere als touristische Schiffsverbindung von Bedeutung. Das Angebot gilt während der Saison von April bis Oktober.

In der Konstanzener Bucht wird während der Tourismussaison ein Rundkurs vom Konstanzener Hafen zu den Anlegestellen Seestraße, Therme und Botighofen angeboten.

## 5. Motorisierter

### Individualverkehr

Das private Kraftfahrzeug ist ein von der Konstanzer Bevölkerung häufig genutztes Verkehrsmittel. 36% aller Wege innerhalb der Stadt wurden bei der letzten umfassenden Erhebung (2007) damit zurückgelegt. Dieser Anteil verdoppelt sich für Wege nach außerhalb.

Das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Konstanz ist geprägt von der durch die Kernstadt verlaufenden B 33, einer wichtigen regionalen Verbindung entlang des südlichen Bodanrücks zur Autofähre Staad – Meersburg bzw. über die Europabrücke in die Schweiz. Gleichzeitig ist die B 33 wichtige innerörtliche Erschließungsachse für den gesamten Siedlungsraum südlich der Gleisanlagen der DB. Eine weitere Hauptverkehrsachse mit Erschließungsfunktion ist der Straßenzug Radolfzeller Straße – Fürstenbergstraße – Wollmatinger Straße – Theodor-Heuss-Straße. Der Altstadtring und die Grenzbachstraße sind ebenfalls Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes (HVS).

In HVS gilt – unabhängig von der Sensibilität der Randnutzung - weitestgehend Tempo 50. Auch einige Straßen mit reiner Erschließungsfunktion wie beispielsweise die Eichhornstraße und die Sonnenbühlstraße dürfen mit 50 km/h befahren werden. Hier besteht Modifizierungsbedarf hin zu deutlich niedrigeren und einheitlichen Geschwindigkeiten. Dies gilt auch für den Altstadtring.

Die Verkehrssituation im MIV innerhalb des Stadtgebiets von Konstanz kann im Regelfall als zufriedenstellend bezeichnet werden. Nur an wenigen Stellen kommt es im morgendlichen oder abendlichen Berufsverkehr zu Staus. Dies gilt nicht an sog. Spitzentagen, d.h. an Samstagen, im Advent, an sog. Brückentagen zwischen einem Feiertag und einem Wochenende sowie in den Ferienmonaten im Sommer. Dann ist das Straßennetz insbesondere linksrheinisch (Schnetztor mit zuführender Grenzbachstraße, der Altstadtring mit Bodanstraße und Konzilstraße, der Knotenpunkt mit der Hafenstraße), aber auch die alte Rheinbrücke vollständig überlastet.



### Parken

In Konstanz wird schon seit vielen Jahren das Instrument des Bewohnerparkens eingesetzt. Auf der linksrheinischen Stadtseite sind im Quartier Paradies, auf rechtsrheinischer Seite in der Nähe des nördlichen Brückenkopfs der Alten Rheinbrücke Bewohnerparkzonen ausgewiesen.

Außerhalb des öffentlichen Straßenraums stehen insgesamt ca. 3.000 Parkplätze in 12 Parkieranlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen und oberirdische Parkflächen) zur Verfügung. Sie reichen im Normalfall aus, um die Nachfrage zu decken, allerdings nicht an den beschriebenen Spitzenzeiten. Diese hohe Stellplatznachfrage führt zu Überlastungen im gesamten Straßennetz, weil die vollausgelasteten Parkhäuser den Ansturm nicht bewältigen können und sich lange Staus vor den Einfahrten bilden. Von diesen Überlastungen sind alle Verkehrsträger betroffen: der fließende Kfz-Verkehr (Anwohner der Altstadt und im Paradies können ihre Wohnungen nur mit hohen Zeitverlusten erreichen), der ÖPNV (Verspätungen im Busverkehr, Anschlüsse können nicht gehalten werden) und der Fuß- und Radverkehr (Beeinträchtigungen durch Emissionen, Behinderungen beim Queren, etc.).



## ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

**S**owohl die Prognosen der Stadt Konstanz als auch die Prognosen des Landes Baden Württemberg gehen für Konstanz von einem Bevölkerungswachstum aus. Der Zuwachs erfolgt in erster Linie durch Zuwanderung - dieser korreliert wiederum mit der konstanten Zunahme der Studierendenzahlen. Laut Bevölkerungsprognosen werden bis 2020 bis zu 83.000 Menschen in Konstanz leben - ca. 1.500 mehr als 2012. Allein die Anzahl der Studierenden an der Universität Konstanz und der HTWG soll auf 17.000 Studierende anwachsen.

Hinsichtlich der demografischen Entwicklung gilt auch für Konstanz, dass der Anteil an älteren Menschen deutlich wachsen und der Anteil an Kindern und Jugendlichen demgegenüber sinken wird. Die mit dieser Entwicklung verbundenen Anforderungen zum Beispiel im Hinblick auf die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums und der Verkehrssysteme bilden eine Herausforderung, wie die künftige Ausgestaltung des Mobilitätsangebots in Konstanz.

Dem mit der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung verbundenen steigenden Bedarf an Wohnraum steht die räumlich begrenzte Lage der Stadt zwischen Bodensee, Rhein und der Grenze zur Schweiz gegenüber. Ziel der baulichen Entwicklung ist es, den

Flächenbedarf für Wohnen primär über innerstädtische Siedlungsreserven sowie Baulücken abzudecken (»Innenentwicklung vor Außenentwicklung«). Dies gilt auch für Gewerbe, Handel und Freizeit.

Die räumliche Entwicklung erfolgt seeabgewandt und folgt dem Leitbild der kompakten Stadt der kurzen Wege: Nutzungsmischung, Stärkung der Stadtteilzentren, Entwicklung entlang der ÖPNV-Achsen mit ergänzender ÖPNV-Erschließung, Ausbau des Radverkehrsnetzes, Förderung der fußläufigen Erreichbarkeit.

Schwerpunkte der Wohnbauentwicklung sind der Bereich nördlich des Seerheinufers (Stadt am Seerhein), Wollmatingen (Gerstäcker und Zergle), Dettingen (Schmidtenbühl und Hofäcker) sowie kleinere Arrondierungen in Königsbau (Sonnenbühl), in Wollmatingen (Litzelstetter Straße, Bereich Homberg) sowie in Egg und Wallhausen.

Die nördlich von Wollmatingen gelegenen großen Siedlungsreserven »nördlich Hafner« sollen erst langfristig erschlossen werden. Reserveflächen für höherwertiges Gewerbe ist der ehemalige Landeplatz an der B33.

# ZIELE UND STRATEGIEN

Die Verkehrspolitik der Stadt Konstanz hat in der Vergangenheit attraktive Verkehrsangebote für alle Verkehrsarten angeboten. Mit dem Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ soll dieser strategische Grundgedanke der Wahlfreiheit der Verkehrsmittel fortgeführt werden, wobei der Umweltschutz eine zunehmend zentrale Stellung einnimmt. Damit soll sichergestellt werden, dass Konstanz auch in Zukunft attraktiv für Bürgerinnen und Bürger, einpendelnde Beschäftigte, Auszubildende und Studierende, Besucher und Touristen bleibt, seine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität behält und die natürlichen Lebensgrundlagen geschützt werden, ohne die wirtschaftliche Entwicklung zu beeinträchtigen.

Einerseits besteht Konsens darüber, dass Mobilität, d.h. die Möglichkeit, alle Ziele in der Stadt erreichen zu können, erhalten und grenzübergreifend ausgebaut werden muss, andererseits stößt der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auch in Konstanz an Grenzen und eine weitere Zunahme von Kfz-Verkehr ist unter Umweltaspekten nicht mehr verträglich abzuwickeln. Der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ setzt daher konsequent auf die Strategie des »Push and Pull«. Das bedeutet, dass alternative Mobilitätsangebote zur Kfz-Nutzung geschaffen und gefördert (push) und Maßnahmen zur Reduzierung

der Kfz-Nutzung eingesetzt werden, um die Bürgerinnen und Bürger beim Umstieg zu unterstützen bzw. diesen zu fördern (pull).

Ziele für die verkehrliche Entwicklung von Konstanz sind in verschiedenen Programmen formuliert und politisch verabschiedet: im Stadtentwicklungsprogramm Zukunft Konstanz 2020 (STEP), im gemeinsamen Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz von 2012, und auch im Verkehrsentwicklungsplan von 1996 wurden Ziele benannt, die sich am Grundsatz der nachhaltigen Verkehrsentwicklung orientieren. Der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ fasst die Zielvorstellungen in einem strukturierten Zielsystem zusammen, in das die Zieldiskussion aus dem Beteiligungsprozess eingeflossen ist.

Das im STEP formulierte **Mobilitätsleitbild** ist die höchste Ebene des Zielsystems:

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





*Das Mobilitätsleitbild wird durch Leitziele (LZ) konkretisiert und mit sogenannten verkehrlichen Oberzielen unterfüttert*

#### **Leitziele für den Masterplan Mobilität**

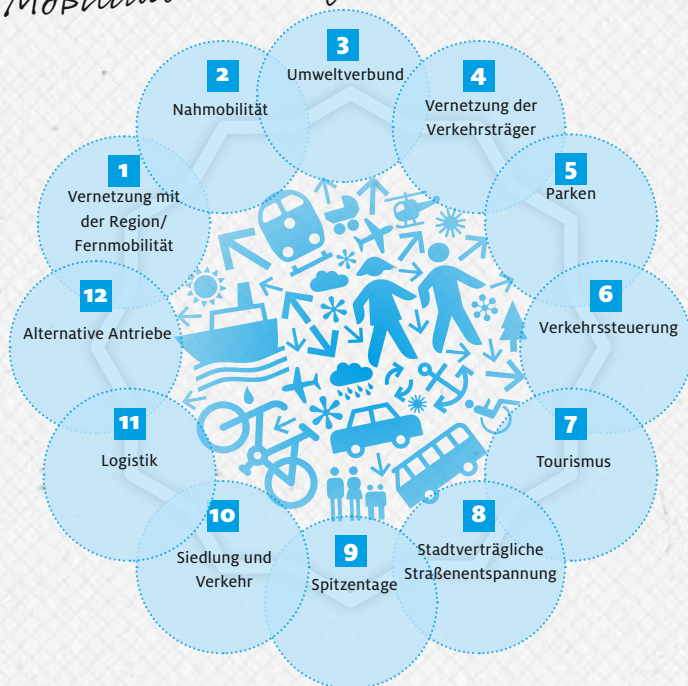
- LZ 1** Sicherung der Mobilitätschancen für alle Gruppen der Bevölkerung
- LZ 2** Stärkung von Konstanz als attraktiver Wohnstandort mit stadtverträglichem Verkehrsgeschehen unter Beachtung seiner Funktion als Oberzentrum für Arbeit, Bildung, Einkauf, Kultur und Freizeit
- LZ 3** Sicherung der Erreichbarkeit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

#### **Verkehrliche Oberziele für den Masterplan Mobilität**

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

# HANDLUNGSFELDER

Handlungsfelder des Masterplans  
Mobilität Konstanz 2020+



## Einführung

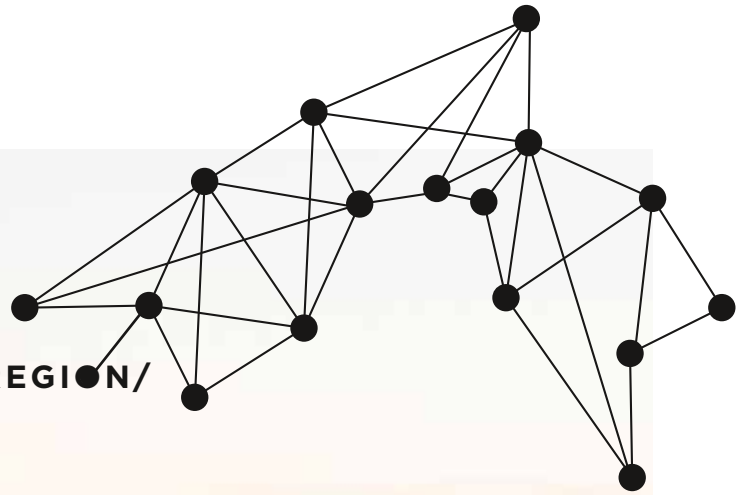
Die Handlungsfelder sind die Konkretisierung des strategischen »Push and Pull«-Ansatzes des Masterplans Mobilität Konstanz 2020+. Die insgesamt 12 Handlungsfelder beinhalten Konzepte und Maßnahmen, mit denen die angestrebten Ziele erreicht werden sollen. Dazu gehören Maßnahmen für den Fußverkehr, den Radverkehr, den Öffentlichen Verkehr, den Schiffsverkehr und den fließenden und ruhenden Motorisierten Individualverkehr, ergänzt um Maßnahmen in den Bereichen Siedlung, Städtebau und Gestaltung, die in unterschiedlichen Zusammenhängen ihre Wirkungen entfalten und sich gegenseitig positiv beeinflussen sollen.

Den Rahmen setzt das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement, eine Strategie zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und zur Sensibilisierung eines nachhaltigen Umgangs mit Verkehr und als dauerhafter Prozess angelegt.

Impulsgeber und Leitakteur ist die Stadt Konstanz. Manche Konzepte und Maßnahmen erfordern Kooperationen mit weiteren Partner wie der DB und der SBB, dem Kreis Konstanz, den Nachbarstädten und Gemeinden, der Wirtschaft und dem Einzelhandel. Hier wird die Stadt Konstanz die Initiative ergreifen und die Projekte voranbringen.

# HF\_01

## VERNETZUNG MIT DER REGION/ FERNMOBILITÄT



Die Stadt Konstanz ist das wirtschaftliche und touristische Oberzentrum in der Region Hegau-Bodensee. Dies führt zu regelmäßigen Austauschbeziehungen unterschiedlichster Art mit den angrenzenden Regionen auf deutscher Seite und mit der Region Thurgau und der Nachbarstadt Kreuzlingen im Nachbarland Schweiz.

Voraussetzung für all diese Verflechtungen ist eine gute Infrastruktur – straßenseitig und schienen-seitig. Während mit dem Ausbau der B33 die straßenseitige Erreichbarkeit weiter verbessert wird, ist die Anbindung im Schienenverkehr noch ausbaufähig und auch wichtig, um die Erreichbarkeit von Konstanz im öffentlichen Verkehr zu stärken und das Konstanzer Straßennetz von den Kfz-Verkehrsbelastungen aus dem Umland zu entlasten. Für die grenzübergreifenden Verbindungen wurden erste Lösungsansätze im Agglomerationsprogramm Kreuzlingen Konstanz entwickelt und als Aufgabe im STEP fixiert: Konstanz und Kreuzlingen betreiben eine gemeinsame Stadtentwicklung nach dem Grundsatz »zwei Städte – ein Weg«.

Auch der Radverkehr kann mit neuen Angeboten im Bereich Elektromobilität (Pedelecs, e-bikes) einen Beitrag für eine stärkere regionale Vernetzung leisten, ebenso wie der Ausbau von Schiffsverbindungen.

### To-Do-Liste

- Verbindungen im Bahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz über Bahnhof Konstanz mittels Durchbindung bestehender Linien ausbauen
- Fernbusangebote als Alternative im Fernverkehr aufgreifen und die erforderliche Infrastruktur in Konstanz bereitstellen
- grenzübergreifende Agglo-S-Bahn mit dem erforderlichen Ausbau der Infrastruktur auf den Weg bringen, Stadt- und Regionalbussysteme an die (neuen) S-Bahn-Stationen anpassen
- ÖPNV-Angebote im Busverkehr mit der Schweiz / Kreuzlingen durch Taktverdichtung und neue Linien verstärken, Takt Stadtbus Konstanz und Stadtbus Kreuzlingen vereinheitlichen
- neue P+R-Anlagen in der Region (grenzübergreifend) schaffen und mit ÖPNV auf kurzem Weg an die Innenstädte anbinden, Leitsystem von P+R-Angeboten unter Einbindung neuer Standorte einrichten
- grenzübergreifendes Fahrradverleihsystem einrichten und gemeinsame CarSharing-Angebote schaffen
- grenzübergreifende / regionale Rad- und Fußwegeleitsysteme aufbauen
- Fährverbindungen nach Meersburg und Friedrichshafen stärken, weitere Schifflinien und Fährverbindungen schaffen und einen Gemeinschaftstarif »bodo« und »VHB« prüfen



# HF\_02

## NAHMOBILITÄT

**N**ahmobilität füllt das im Stadtentwicklungsprogramm Konstanz 2020 formulierte Leitbild »Stadt der kurzen Wege« mit Leben. Nahmobilität meint die individuelle Mobilität im näheren persönlichen Umfeld und aus eigener Kraft. Das bedeutet, den nicht-motorisierten Fuß- und Radverkehr konsequent zu stärken. Damit ist mehr gemeint als die bloße Verbesserung der Infrastruktur. Nahmobilität ist ein Handlungskonzept, das auf eine lebendige Stadt mit attraktiven öffentlichen Räumen abzielt. Hiervon profitieren einerseits Kinder und Jugendliche, die im Wohnquartier meistens zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind, aber auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie ältere Menschen, deren Nahraumbezug nachweislich hoch ist und denen mit einer Förderung von Nahmobilität eine eigenständige Lebensführung bis ins hohe Alter ermöglicht wird.

Neben ausreichenden Bewegungsflächen und einer guten Infrastruktur sind niedrige Kfz-Geschwindigkeiten ein wesentlicher Faktor: die Querbarkeit von Straßen wird erleichtert, die Verkehrssicherheit erhöht und Lärm- und Abgasemissionen verringert. Voraussetzung, dass Nahmobilität entstehen bzw. praktiziert werden kann, sind kompakte Siedlungsstrukturen mit Versorgungs-, Betreuungs- und Freizeitangeboten im eigenen Stadtquartier. Dies entspricht der Stadtentwicklungspolitik von Konstanz nach dem Prinzip »Innenentwicklung vor Außenentwicklung«.

## To-Do-Liste

- Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebote in den Quartierszentren / den Ortsteilen sichern und ausbauen
- verstärkt verkehrsberuhigte Zonen abseits von Hauptverkehrsstraßen ausweisen bzw. Hauptverkehrsstraßen für ihre Eignung hinsichtlich des Prinzips »Begegnungszonen« nach Schweizer Vorbild prüfen
- Planungs- / Zukunftswerkstätten mit dem Themenschwerpunkt »Nahmobilität« in allen Ortsteilen durchführen
- Fuß- und Radverkehrsnetze in Stadt- / Ortsteilen quartiersweise überplanen, hierbei alle quartiersbedeutsamen Einrichtungen einbinden
- Gehwegparken zurücknehmen bzw. unterbinden als Maßnahme zur Reaktivierung von Stellplätzen auf Privatflächen
- alle Planungsvorhaben zur Sanierung / zum Umbau von Straßen systematisch hinsichtlich der Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs (Geh- und Radwegbreiten, Querungsangebote, Barrierefreiheit, Durchlässigkeit) prüfen und für deren Berücksichtigung Sorge tragen
- Führung von Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Wegen im Bereich der Gehwege im Zulauf auf quartiersbedeutsame Einrichtungen vermeiden



# HF\_03

## UMWELTVERBUND

Unter dem Begriff »Umweltverbund« werden diejenigen Verkehrsarten verstanden, die möglichst wenige Emissionen (Abgas, Feinstaub, Lärm etc.) erzeugen und von denen im Zusammenspiel positive Effekte in Bezug auf die Umwelt erwartet werden können. Zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gehören der Öffentliche Verkehr / ÖPNV, der Radverkehr, der Fußverkehr und – als vierte Säule – das CarSharing.

Der Verkehr, insbesondere der Kfz-Verkehr ist ein wesentlicher Verursacher von Emissionen. 2010 beispielsweise lag der Anteil des Verkehrs am CO<sub>2</sub>-Ausstoß bundesweit bei 18,3 %, das sind 160 Mio t / Jahr. In der EU gelten Emissionsgrenzwerte für CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, Feinstaub, etc. bei Nichteinhaltung sind Sank-



tionen und Bußgelder zu erwarten. Hier sind deutliche Bestrebungen des Bundes, der Länder und der Kommunen zu erkennen, die Auflagen zu erfüllen und die Grenzwerte einzuhalten. Das bedeutet die konsequente Förderung des Umweltverbundes, um eine vom Kfz unabhängige Mobilität zu ermöglichen und attraktive Alternativen zu bieten, ergänzt um Maßnahmen zur verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs, z.B. durch niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten.

Konstanz ist hier auf einem guten Wege, das zeigt der schon heute hohe Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen in der Stadt. Aber auch in Konstanz und insbesondere im Umland bestehen noch Potenziale, die es auszuschöpfen gilt.



## To-Do-Liste

### Umweltverbund – Öffentlicher Verkehr

- Vorhandenes Stadtbussystem um die Anbindung wichtiger Ziele der öffentlichen Infrastruktur sowie neuer Siedlungspunkte räumlich erweitern und zu nachfragestarken Zeiten (Wochenende, Morgen- / Abendspitze) sichern / weiterentwickeln
- Regionalen ÖPNV Bodanrück und grenzübergreifende Buslinien Kreuzlingen, Thurgau verstärken / ausbauen
- Busverkehr durch Einrichtung weiterer Busspuren beschleunigen und Verkehrsführung des Stadtbusses optimieren
- an allen wichtigen Haltestellen dynamische Fahrgastanzeigen anbringen
- Vorrangschaltung für den ÖPNV im Zusammenhang mit der Einrichtung von Busspuren erweitern (siehe auch Handlungsfeld Verkehrssteuerung)
- Haltestellenausbauprogramm auflegen und sukzessive und systematisch alle Haltestellen (Stadtbushaltestellen und Schienenhaltepunkte) barrierefrei ausbauen und gemäß geltender Qualitätsstandards ausstatten (z.B. Witterungsschutz, ausreichende Wartefläche, Umgebungspläne, Informationen zu Umsteigemöglichkeiten, ggf. Toiletten)
- Integration einer Seilbahn ins städtische ÖPNV-System zur Verbindung des rechtsrheinischen P+R-Platzes mit der linksrheinischen Altstadt unter besonderer Beachtung von Denkmalschutz, Stadtbild und Wirtschaftlichkeit prüfen

## To-Do-Liste

HF\_03

UMWELTVERBUND

## Radverkehr

- flächendeckendes Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr im gesamten Stadtgebiet entwickeln, hierbei systematisch alle relevanten Ziele (z.B. Arbeitsplatzschwerpunkte, Nahversorgungsschwerpunkte, öffentliche Einrichtungen, Universität, weiterführende Schulen, Jugend- und Alteinrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Sport- / Freizeiteinrichtungen, Bahnhöfe, wichtige ÖPNV-Haltestellen) einbeziehen und das Netz durchgehend beschildern
- vorhandene Radverkehrsinfrastruktur im gesamten Netz erfassen, Umbau- / Sanierungsbedarf bestimmen und sukzessive und systematisch an die geltenden Qualitätsstandards hinsichtlich Sicherheit und Komfort anpassen (Dimensionierung, Führung in Knotenpunkten, Querungen, Befahrbarkeit, Beleuchtung, etc.)
- spezifische Lösungen für bestehende Konflikte mit anderen Verkehrsarten (z.B. an Bushaltestellen) entwickeln
- Querbarkeit der Bahnanlagen für den Radverkehr auch nach Ausbau der Schienenverbindungen in die Schweiz (Agglo-S-Bahn) erhalten und verbessern
- flächendeckendes, dezentral ausgerichtetes Konzept zum Fahrradparken entwickeln, vorhandene Fahrradabstellanlagen einbinden, ggfs. erweitern, bei der Ausgestaltung der Anlagen langzeitparkende Radfahrer und Touristen berücksichtigen
- zielorientierte Zählungen zur Ermittlung der Nachfrage auch im Radverkehr durchführen (z.B. Dauerzählungen über Zählschleifen auf Radverkehrsanlagen oder mobile Anlagen)
- unterstützende Begleitmaßnahmen zum Radfahren starten, z.B. Schaffung einer Stelle eines Radverkehrsbeauftragten, Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in BW (AGFK)

## Fußverkehr

HF\_03

UMWELTVERBUND

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

## Carsharing

- CarSharing als 4. Säule des Umweltverbundes systematisch aus- / aufbauen, mit Standorten in allen Ortsteilen und Quartieren der Kernstadt und mit Anbietern aus der Schweiz kompatibel gestalten





# HF\_04

## VERNETZUNG DER VERKEHRSTRÄGER

Um sicherzustellen, dass jedes Verkehrsmittel effizient genutzt und dort eingesetzt werden kann, wo es seinen idealen Wirkungsbereich hat, ist die Vernetzung der Verkehrsarten und die Optimierung ihrer Übergänge wichtig. Nicht die sektorale Förderung einzelner Verkehrsmittel ist zielführend, die Verknüpfungen untereinander müssen gewährleistet sein. So sichern Bike + Ride- sowie Fahrradverleih-/vermietangebote die Vernetzung im Nahbereich und verknüpfen sie mit den lokalen ÖPNV-Angeboten, P+R-Anlagen an Stationen des öffentlichen Verkehrs sichern die Verknüpfung für regionale Verbindungen. Kurze, umwegefreie Über-

gänge zwischen Bus und Bahn erleichtern den Umstieg innerhalb des ÖPNV. Barrierefreiheit ist dabei - gerade auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels - ein zentraler Aspekt.

Diese Strategie fördert multimodales Verkehrsverhalten. Multimodales Verkehrsverhalten ist ein Kennzeichen insbesondere der jüngeren Generation. Das bedeutet, dass je nach Anlass an verschiedenen Tagen verschiedene Verkehrsmittel genutzt oder auf denselben Wegen unterschiedliche Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden. Die reibungslose Abwicklung beim Übergang ist hierbei entscheidend.

### To-Do-Liste

- Shuttlebuslinien zur Anbindung der P+R-Anlagen auf der Basis des Konzepts »Ruhender Verkehr« einrichten und zu P+R-Anlagen in die Schweiz verlängern
- Fußwegeverbindungen von Parkierungs-Anlagen am Rande der Innenstadt in die City attraktiv gestalten (Döbele, Klein-Venedig)
- System von »Mobil-Punkten« an P+R-Anlagen mit ÖPNV-Haltestellen, Fahrradvermiet- und CarSharing-Stationen aufbauen und mit allen erforderlichen Infos versehen
- Umsteigehaltestellen barrierefrei und mit kurzen Übergangswegen ausbauen, Seehas-Haltestellen mit Stadtbuslinien systematisch vernetzen und ausschildern
- an allen heutigen und zukünftigen Haltepunkten des Schienenverkehrs und an Fähranlegern B+R-Anlagen einrichten
- »Fährshuttles / Wasserbusse« auf dem Rhein und am Westufer des Obersees einrichten und mit P+R-Anlagen vernetzen
- alle Verknüpfungspunkte systematisch ausweisen / beschildern
- an wichtigen Zugängen zur Innenstadt oder im Umfeld öffentlicher Infrastruktureinrichtungen Aufbewahrungsmöglichkeiten für Gepäck schaffen
- »Mobi-Card« einführen, die Rabatte auf Zeitkarten mit Bahncard, CarSharing-Mitgliedschaft und Vergünstigungen beim Fahrradvermietensystem, bei den Schiffslinien und beim Taxifahren koppelt

# HF\_05

## RUHENDER KFZ-VERKEHR

Die starke Motorisierung hat - neben dem Anstieg der Verkehrsbelastungen im fließenden Kfz-Verkehr - auch eine Zunahme der Parkraumnachfrage bewirkt, die vielerorts eine Überbeanspruchung des öffentlichen Raums durch den ruhenden Verkehr nach sich zieht und sich oft negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Dies gilt insbesondere für das linksrheinische Stadtgebiet.

Parkraumprobleme entstehen in der Regel dort, wo hohe bauliche Dichten und Nutzungsmischungen aufeinander treffen, ohne dass ausreichend Parkraum zur Verfügung steht und wo unterschiedliche Zielgruppen um den knappen Parkraum konkurrieren. Vielfach ist innerhalb der bebauten Stadt eine Erweiterung des Angebots weder räumlich möglich noch finanziell machbar. Deshalb sind Parkraumkonzepte und ein effektives Parkraummanagement wichtig. Damit können Nutzungskonflikte entschärft, die Verkehrssicherheit erhöht und das vorhandene Angebot zielgruppenorientiert verteilt werden. Parkraummanagement trägt dazu bei, den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten und Kfz-Verkehr zu reduzieren bzw. zu verlagern.

In Konstanz wurden in den letzten Jahren verschiedene Lösungsansätze konkretisiert, die in ein vom Gemeinderat verabschiedetes Konzept gemündet sind. Dieses Konzept ist Grundlage im Handlungsfeld »Parken«.

### To-Do-Liste

- das derzeitige Parkierungsangebot und die Parkraumbewirtschaftung an die Erfordernisse anpassen und Reserveflächen prüfen
- Nachfrageorientierte Tarifstaffelung der Parkierungsanlagen zur Steuerung der Nachfrage und zur Harmonisierung der Auslastung verstärken, zudem Kopplung bzw. Orientierung an den ÖPNV-Tarifen
- Bewohnerparken in weiteren Gebieten mit Nutzungskonkurrenzen und Parkdruck einführen und Bewohnerparkanteile im öffentlichen Straßenraum auf einen maximal möglichen Umfang ausweisen
- Parkierungsangebote für Bewohner in öffentlichen Parkierungsanlagen systematisch ausweiten
- Angebot an P+R-Anlagen/Parkhäusern grenzübergreifend und regional ausbauen und in Parkleitsystem integrieren (siehe auch Vernetzung mit der Region)



# HF\_06

## VERKEHRSTEUERUNG

**S**ystematische Verkehrssteuerung leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verstetigung des gesamten Verkehrsablaufs und dazu, negative Begleiterscheinungen (Emissionen, Staubbildung etc.) zu verringern bzw. diesen entgegenzuwirken.

Die Steuerung des Verkehrs erfolgt in Konstanz technisch-digital mittels eines zentralen Verkehrsrechners, dessen Kapazitäten erweitert werden sollen. Dies betrifft zum einen die Erfassung und Aufbereitung von Verkehrsdaten und die Weitergabe an die Verkehrsteilnehmenden. Damit kann der Verkehr in Abhängigkeit der Verkehrsbelastungen durchgehend und dynamisch abgebildet werden und es kann jederzeit steuernd eingegriffen werden. Darüber hinaus können Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage aufeinander abgestimmt werden, wenn sämtliche Parkieranlagen in das System integriert werden.

Systematische Verkehrssteuerung beinhaltet auch die Verlagerung von Kfz-Verkehrsströmen auf unempfindliche und leistungsfähigere Straßen. Mit der Verringerung der Kfz-Geschwindigkeiten im Straßennetz wird Stop-and-go abgebaut und die Verkehrssicherheit erhöht.

### To-Do-Liste

- Verkehrsrechner zur optimalen Verkehrssteuerung / Koordination der lichtsignalgeregelten Knotenpunkte aufrüsten, Knotenpunkte durchgängig mit neuen Steuergeräten ausrüsten
- Verkehrsmanagementsystem unter Einbeziehung des ÖPNV und Integration eines Parkleitrechners ausbauen
- Dauerzählstellen erweitern / Induktionsschleifen anbringen
- Bündelung von Kfz-Verkehren auf die neue Rheinbrücke verstärken, Durchgangsverkehr in die Schweiz über alte Rheinbrücke und durch das Paradies unterbinden
- Kfz-Zuflüsse an Stadteingängen in Abhängigkeit von Stauzuständen dosieren, dabei Vorbeifahrmöglichkeit für Busse einrichten
- erlaubte Höchstgeschwindigkeiten im Netz anpassen / verringern
- Priorisierung der Verkehrsträger bei der Verkehrssteuerung gemäß Gemeinderatsbeschluss beibehalten
  - 1. ÖPNV; 2. Fuß- und Radverkehr; 3. MIV
- Verkehrssteuerung an Spitzentagen mit Zuflussdosierung und temporärer Sperrung bei Überlastung der Zufahrt in die Innenstadt evaluieren und weiterentwickeln (ggfs. mit Unterstützung der »Verkehrskadetten«)
- Optimierung der Lichtsignalsteuerung für den Fuß- und Radverkehr prüfen (»Grüne Welle«)

# HF\_07

## TOURISMUS

Die Urlaubsregion Bodensee zählt zu den beliebtesten Ferienzielen in Deutschland. Konstanz ist touristisches Zentrum in der Region Hegau - Bodensee und erfreut sich einer zunehmenden Beliebtheit sowohl bei Tagestouristen als auch einer zunehmenden Nachfrage nach mehrtägigen Aufenthalten mit Übernachtungen in Hotels, Ferienwohnungen und auf Campingplätzen. Hauptverkehrsmittel bei der Anreise von Übernachtungstouristen ist derzeit mit ca. 60% das eigene Auto, ca. 25% kommen mit Bahn und Bus. Angebote, die eine vom Auto unabhängige Mobilität fördern, sind auch für Touristen wichtig und sollen verstärkt ausgebaut werden.

Die touristischen Sehenswürdigkeiten und Besucherhighlights der Stadt liegen vorwiegend auf der linksrheinischen Stadtseite und sollen grenzüberschreitend verstärkt mit sanften Mobilitätsangeboten erreicht werden können.

In Konstanz angekommen, ist der Fahrradtourismus rund um den Bodensee sowie die Bodenseeschifffahrt ein wesentliches Potenzial, das es auszu-schöpfen gilt.

### To-Do-Liste

- ein eigenes touristisches Radverkehrsnetz für Nah- und Fernziele entwickeln, ausweisen und beschildern
- grenzübergreifendes Fahrradverleih- / -vermietangebot auch auf Zielgruppe Touristen ausrichten (Zugang, Tarif, Transparenz bei der Nutzung)
- für Events: Eintrittskarten mit ÖV-Fahrschein systematisch koppeln
- grenzübergreifendes Leitsystem für alle Parkieranlagen auf- / ausbauen
- Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Stadt- und Regionalbussen schaffen,
- »Fährshuttles« auf dem Rhein und am Westufer des Obersees einrichten und an den Schiffsverkehr anbinden
- Promenadensystem für den Fußverkehr grenzübergreifend ausbauen
- Fußgängerzone Altstadt Konstanz über Kreuzlinger Straße mit der Begegnungszone an der Hauptstraße in Kreuzlingen attraktiv verbinden
- »Premium«-Wanderweg entlang des Überlinger Sees in das Angebot der Stadt Konstanz integrieren
- auf Website der Stadt KN / der Hotels konsequent die Anreise mit ÖV thematisieren und gleichzeitig die Kosten fürs Parken darstellen
- Flyer mit Infos zu P+R-Angeboten entwickeln: Lage, ÖV-Anbindung, Kosten, Zeitvergleich für Parkplatzsuche (inkl. Stauzeiten)



## To-Do-Liste

- Straßenzustände systematisch erfassen und Umbau- / Sanierungsbedarf bestimmen, bei Planungen gezielt Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität einsetzen (Grünelemente, ausreichend breite Seitenräume, etc.)
- auch in Hauptverkehrsstraßen, die durch Wohngebiete verlaufen, die Möglichkeit der Straßenraumgestaltung nach dem Prinzip »Begegnungszonen« nach Schweizer Ansatz prüfen,
- im Nebennetz verstärkt verkehrsberuhigte Bereiche nach StVO ausweisen und die Zufahrten von Hauptverkehrsstraßen aus deutlich erkennbar gestalten
- zulässige Höchstgeschwindigkeiten an den Nutzungen entlang der Straße orientieren, z.B. bei überwiegender Wohnnutzung und vor sensiblen Einrichtungen wie Schulen und Altenwohnanlagen niedrigere Geschwindigkeiten als in Gewerbegebieten
- Sichtbeziehungen an allen Querungsstellen sicherstellen und insbesondere vor parkenden Fahrzeugen schützen
- qualitätsvolles Straßengrün als Kompensationselement in Hauptverkehrsstraßen einsetzen
- Differenzierte Gestaltungskonzepte entwickeln und mit fachlicher Kompetenz unterfüttern (Beispiel Gestaltungsbeiräte in der Architektur)
- Den »Schilderwald« abbauen und die Beschilderung optimieren

# HF\_08

## STADTVERTRÄGLICHE STRASSENRAUMGESTALTUNG

**S**traßen haben im städtischen Kontext unterschiedliche Funktionen. Neben der Verkehrsfunktion gewinnt die Aufenthaltsfunktion zunehmend an Bedeutung. Dies gilt nicht nur für Wohn- und Erschließungsstraßen, sondern auch für Hauptverkehrsstraßen, z.B. die Ortsdurchfahrten in den nördlichen Ortsteilen Dettlingen, Wallhausen, Dingelsdorf und Litzelstetten.

Die Gestaltung von Straßen- und Platzräumen sind hier das maßgebliche Instrument. Mit einer stadtverträglichen Gestaltung kann die Wahrnehmung der unterschiedlichen Funktionen gezielt gesteuert und beispielsweise die Dominanz des Autoverkehrs zurückgedrängt werden. Auch hier gilt der integrierte Ansatz, d.h. Straßen sind nicht nur Verkehrsanlagen, sondern sind städtebauliche Identifikationsräume, die Orientierung bieten. Alle Nutzergruppen sollen ihren Bedürfnissen entsprechende Angebote für Aufenthalt und Bewegung erhalten, gegenseitige Rücksichtnahme soll gefördert werden.

Gleichberechtigte Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen kann vor allem durch eine Entschleunigung des Verkehrs, d.h. niedrige Geschwindigkeiten erreicht werden, die von einer adäquaten Straßenraumgestaltung unterstützt wird. Darüber hinaus gilt es, die Möglichkeiten zu nutzen, die sich durch Infrastrukturausbaumaßnahmen ergeben. So bieten der Ausbau der B33 und die Ortsumfahrung Wollmatingen eine willkommene Chance zum Rückbau der Radolfzeller Straße und Riedstraße in Wollmatingen.



# HF\_09

## SPITZENTAGE

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

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

Seit 2011 versucht die Stadt Konstanz unter hohem personellen Einsatz, den Verkehr an Spitzentagen mit Unterstützung von Polizei und den »Verkehrskadetten« verträglich zu regeln. Dies kann keine Dauerlösung sein. Um die Attraktivität von Konstanz als Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Tourismusstandort zu wahren, gilt es, die durch den Kfz-Verkehr verursachten Probleme mit geeigneten Steuerungs- und gezielten Ausbaumaßnahmen langfristig und nachhaltig zu mildern.



# HF\_10

## SIEDLUNG UND VERKEHR

Die räumliche Entwicklung der Stadt Konstanz folgt dem städtebaulichen Leitbild der »kompakten Stadt« und stützt eine ökologisch, sozial und ökonomisch ausgewogene Stadtentwicklung. Dazu zählt, dass bestehende Siedlungsgebiete an geeigneten Standorten nachverdichtet werden und dass alle Entwicklungsschwerpunkte gut mit dem ÖPNV / dem Buslinienverkehr erreichbar sind.

Hohe Priorität hat zudem die Stärkung des gemeinsamen Stadtzentrums der beiden Kernstädte Kreuzlingen und Konstanz.

Ebenso kann mit einer gezielten Stärkung der örtlichen Versorgungsinfrastruktur und des Einzelhandels in den Konstanzer Ortsteilen und innerhalb der Stadtquartiere Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad erleichtert werden (»Stadt der kurzen Wege«).

Darüber hinaus gilt es, die Handlungsspielräume der Bauleitplanung und der kommunalen Stellplatzsatzung in Konstanz für eine Reduzierung des Kfz-Stellplatzangebots zu nutzen und auch Einfluss auf die Qualität von Fahrradabstellanlagen bei privaten Bauvorhaben zu nehmen.

## To-Do-Liste

- den Flächenbedarf für Wohnen, Gewerbe, Handel und Freizeit über innerstädtische Siedlungsreserven abdecken
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung; Stadt der kurzen Wege; verbesserte Wirtschaftlichkeit des ÖPNV
- Entwicklungsschwerpunkte an den Bahnhöfen konzentrieren
- neue Siedlungsquartiere vorrangig mit dem Umweltverbund, d.h. mit Bussen und Bahnen, Fahrrädern und zu Fuß erschließen
- vermehrt autoarme bzw. autofreie Siedlungen (sowohl im Bestand als auch in neuen Quartieren) entwickeln
- über Bauleitplanung und Stellplatzsatzung Lage und Größe von (ggfs. reduzierten) privaten Parkierungsangeboten in (neuen) Wohngebieten festlegen
- Kosten für Wohnen und Parken voneinander entkoppeln und damit kostengünstigen Wohnraum für Menschen ohne eigenes Auto schaffen
- Wohnstandorte und Funktionen des Alltags (Grundschule, Kitas, Einkauf / Versorgung und Freizeit) in räumlicher Nähe zueinander anlegen
- Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebote in den Quartierszentren / den Ortsteilen sichern und ausbauen als Voraussetzung für nahraumorientierte Mobilität
- Herstellung von qualitätsvollen Abstellanlagen auf Privatgrund verstärkt einfordern



# HF\_11

## LOGISTIK

Die Konstanzer Wirtschaft ist geprägt von Dienstleistung, Forschung, Einzelhandel sowie Gastronomie und Tourismus. Das klassische produzierende Gewerbe macht im Vergleich zu anderen Regionen einen unterdurchschnittlichen Anteil der Wirtschaftsleistung aus. Der Erkenntnisstand über den Wirtschaftsverkehr der Stadt Konstanz ist gering, hier sollten zunächst die entsprechenden Grundlagen erarbeitet werden.

Es ist zu erwarten, dass wesentliche Anteile des Motorisierten Individualverkehrs auf den Wirtschaftsverkehr entfallen. Dies zeigen Erfahrungen aus anderen Städten. Hier sind geeignete Logistikkonzepte zu entwickeln, die eine Bündelung von Ver- und Entsorgungsfahrten und damit eine Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split ermöglichen. Im Bereich der Kurier-, Express- und Paketdienste sollten Fahrten vermehrt auf Fahrradkurier und Lastenfahrräder / E-bikes verlagert werden.

### To-Do-Liste

- die Durchfahrt von Schienengüterverkehr durch Konstanz über Gespräche mit Schweizer und Deutschen Behörden reduzieren bzw. einen Ausbau verhindern
- Ver- und Entsorgungsfahrten bündeln, Güterverteilungssystem in der Innenstadt einrichten (Lieferverkehr) und Einhaltung der Lieferzeiten kontrollieren
- Paketzustellung in der Innenstadt effizienter gestalten (Fahrzeuggröße, Bündelung der Auslieferung, etc.), ggfs. mobile Lager einrichten
- verstärkt Fahrradkurier für Botendienste und kleinere Lieferdienste einsetzen (Lastenfahrräder)
- gemeinsamen Lieferservice des Konstanzer Einzelhandels anstoßen



# HF\_12

## ALTERNATIVE ANTRIEBE UND TECHNOLOGIEN

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

Die rasanteste Entwicklung bei der Elektromobilität findet derzeit beim Verkehrsmittel Fahrrad statt. Durch Elektrofahräder wird der Einsatzradius des Fahrrads auch für mittlere Distanzen über 5 km für breite Bevölkerungsgruppen erweitert und der Einfluss von Topographie und Wetter reduziert. Zentrale Bausteine zur Förderung von Elektrofahrädern durch die Stadt Konstanz sind der Ausbau der Ladeinfrastruktur.

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

### To-Do-Liste

- Fahrzeuge des ÖPNV auf emissionsarme Antriebssysteme schrittweise umstellen / prüfen
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf- bzw. ausbauen
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahräder ausbauen
- Blaue Park-Plakette für Elektrofahrzeuge einführen bei gleichzeitiger Anpassung der Parkgebühren für konventionelle PKW

# MOBILITÄTSMANAGEMENT

**M**obilitätsmanagement ist eine Strategie zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, das an der Verkehrsentstehung ansetzt, um insbesondere den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Mobilitätsmanagement soll Menschen in die Lage versetzen, ihre Mobilität mit möglichst wenig Aufwand an Kfz-Verkehr zu organisieren und abzuwickeln. Damit wird gleichzeitig eine effizientere Nutzung der vorhandenen Verkehrsangebote z.B. im ÖPNV erreicht, der Flächenbedarf z.B. für Parkierung kann reduziert werden. Erste Einzelprojekte eines kommunalen Mobilitätsmanagements wie das individualisierte Marketing im ÖPNV laufen in Konstanz bereits erfolgreich, daran kann angeknüpft werden.

Zu den klassischen Aufgabenfeldern beim Mobilitätsmanagement zählen:

- **Information:** z.B. zu alternativen Verkehrsangeboten
- **Beratung:** z.B. von Neubürgerinnen und Neubürgern oder Unternehmen und Betrieben
- **Dienstleistungen:** z.B. Fahrradreparaturservice, CarSharing-Angebote, Lieferservice

· **Finanzielle Anreize:** z.B. Jobtickets, Parkraumbewirtschaftung, Mietertickets

· **Kooperation und Kommunikation:** z.B. Kampagnen oder Aktionstage zur Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung

Damit ergänzt Mobilitätsmanagement den Ausbau von Infrastruktur und Angebotserweiterungen im Umweltverbund. Mobilitätsmanagement hat die Funktion, die Menschen zu motivieren und zu unterstützen und die Akzeptanz von Maßnahmen zu erhöhen. Die Aufgaben sollen in einer zentralen Aufgabenstelle gebündelt werden.

Akteure und Partner beim Mobilitätsmanagement sind die Stadt Konstanz sowie Einrichtungen und Institutionen, die Verkehr erzeugen (Gewerbebetriebe, Unternehmen, Schulen), Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen (Stadtwerke, Verkehrsverbund, Fahrradläden, CarSharing-Unternehmen) sowie Verbände und Interessensvertretungen (IHK, Einzelhandel, ADFC, VCD).

## Aufgaben einer InfoStelle Mobilitätsmanagement

INFOSTELLE  
MOBILITÄTSMANAGEMENT

### INFORMATION

Angebote, Dienstleistungen  
ggfs. zugeschnitten auf Quartiere

### BERATUNG

Mieter, Eigentümer, Betriebe,  
Kunden, Besucher...

### VERKAUF | VERTRIEB

Fahrkarten, Kombi-Angebote

### ORGANISATION

Mitfahrgelegenheiten, Stellplatznutzng,  
Lieferservice Geschäfte

### KOORDINATION

Anregungen und Beschwerden  
Internetplattform »Mobil in Konstanz«

### WERBUNG

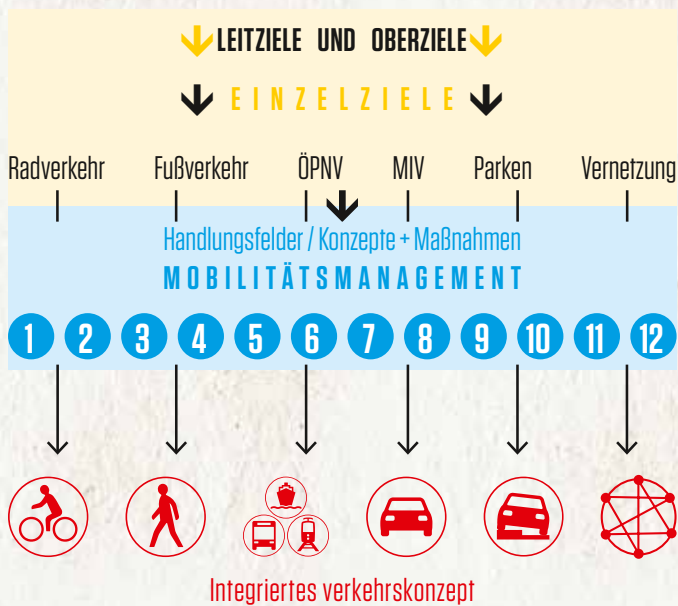
Aktionen und Kampagnen,  
Ansprache von Zielgruppen



## To-Do-Liste

- Veranstaltungsreihe mit regelmäßigen Kampagnen zur Sensibilisierung und Information der Konstanzer Bevölkerung »Clever mobil und fit in Konstanz« durchführen
- Kampagnen zum Fahrradfahren / Fahrradparken verstärken (z.B. »Mit dem Rad zur Arbeit«, »Stadtradeln«, »Kopf an – Motor aus«, »Wo parke ich mein Rad«) und Wettbewerbe durchführen (z.B. »Fahrradfreundlichster Betrieb«)
- Kampagnen im Vorfeld von / an Spitzentagen - unter Einbeziehung des Agglomerationsraums - starten mit positiven Signalen für den ÖPNV »Wir fahren Sie am Stau vorbei«
- Zielgruppenspezifische Workshops/ Kurse anbieten:
  - >»Mobil sein – Mobil bleiben«, für Seniorinnen und Senioren
  - >»Wie helfe ich mir selbst«, Anleitung zur eigenständigen Fahrradreparatur für Kinder und Jugendliche
  - >»Eco-Driving«, Kurse für spritsparende Fahrweise
- Kurse »Rollstuhlfahren in der Stadt« / »Rollis im ÖPNV« auch für körperbehinderte Menschen (bisher nur für querschnittsgelähmte) anbieten
- Projektwochen an Schulen und Kindergärten initiieren und begleiten
- Hauptverkehrsstraßen (z.B. Laube) für Kfz temporär sperren und mit Aktionen verbinden z.B. anlässlich des europaweiten alljährlichen Aktionstags »In die Stadt - ohne mein Auto« im September
- auf Website der Stadt KN und der Hotels konsequent die Anreise mit ÖV thematisieren, bei Hinweisen zu Parkmöglichkeiten deren Kosten benennen
- Flyer mit Infos zu P+R-Angeboten entwickeln: Lage, ÖV-Anbindung, Kosten, Zeitvergleich für Parkplatzsuche (inkl. Stauzeiten)
- alle fahrradbezogenen Informationen auf eigener Website (»Fahrradfahren und Fahrradparken in Konstanz«) zusammenführen
- »Verkehrs-APP« als Informations- und Orientierungsmöglichkeit zur aktuellen Verkehrssituation in Konstanz entwickeln, als »dynamische App«, die vorliegende einzelne Apps verknüpft (DB, 3 Löwen-Takt, Belegung Parkhäuser)
- Erweiterung des bestehenden Neubürgerpakets um konkrete Hinweise zur ÖPNV- und Fahrradnutzung (Quartiersbezogener Busfahrplan, Radverkehrsnetz, Fahrradabstellanlagen, etc.) und Schnuppertickets für den ÖPNV
- Bauherrinnen und Bauherren hinsichtlich der Herstellung qualitätsvoller Fahrradabstellanlagen beraten (Beispiel Handreichung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW)
- Betriebe und Unternehmen bei der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements beraten und unterstützen
- Gutscheine / »Schmankerl« für ÖPNV- und P+R-Nutzer vorhalten, ggf. Rückvergütung von Parkkosten auf P+R-Anlagen durch Einzelhändler
- gemeinsamen Lieferservice des Konstanzer Einzelhandels anstoßen
- Gepäckablagemöglichkeiten für Reisegepäck von Besuchern im Zentrum, am Fähranleger, am Bodenseeradweg...schaffen und instandhalten
- Einrichtung / Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen unterstützen, dabei Spielräume der Straßenverkehrsordnung gezielt nutzen
- Einführung eines Mietertickets bei den städtischen Wohnungsbaugesellschaften anstoßen
- Jobtickets als Anreiz zur ÖPNV-Nutzung bei Betrieben und Unternehmen initiieren
- »Individualisiertes Marketing« im ÖPNV zur Förderung des Umweltverbundes weiterführen
- Bestehende Mobilitätszentrale zur »InfoStelle Mobilitätsmanagement« aufwerten, die alle Aufgaben rund ums das Thema Mobilitätsmanagement bearbeitet (persönlich und virtuell)
- Kommunalen »Mobilitätsmanager« zur Koordination der anfallenden Aufgaben benennen; ggfs. Stelle schaffen und Aufgabenprofil für Konstanz entwickeln
- Erweiterung des bestehenden Neubürgerpakets um konkrete

Von den Zielen des Masterplanes Mobilität  
zum Integrierten Verkehrskonzept



## INTEGRIERTES VERKEHRSKONZEPT - EINFÜHRUNG

Im Integrierten Verkehrskonzept werden die formulierten Ziele sowie die Konzepte und Maßnahmen aus den Handlungsfeldern auf die konkrete räumliche Ebene und die einzelnen Verkehrsträger heruntergebrochen.

Das Integrierte Verkehrskonzept entsteht durch die Überlagerung von Einzelkonzepten für den Fußverkehr, den Radverkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr und den Motorisierten Individualverkehr. Die Überlagerung zeigt, an welchen Stellen Konflikte entstehen können, wenn beispielsweise Straßen sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den ÖPNV und den Radverkehr Hauptverbindungen in deren Netz sind, aber nur eingeschränkt Fläche zur Verfügung steht, um alle Anforderungen zu befriedigen. Hier müssen bei der Umsetzung des Masterplans Mobilität im Einzelfall Prioritäten gesetzt werden.

Das Integrierte Verkehrskonzept kann und soll keine fertige Gesamtlösung liefern, sondern soll Handlungsspielräume belassen, die in einem Entwicklungs- und Diskussionsprozess über die nächsten 10-15 Jahre ausgefüllt werden. Im Integrierten Verkehrskonzept konzentrieren sich die Aussagen zu den Netzen und Infrastruktureinrichtungen und zu den Qualitätsstandards, die bei der Umsetzung einzuhalten sind. Das Konzept enthält dabei im Wesentlichen Maßnahmen, die in der Entscheidungskompetenz der Stadt Konstanz liegen.

Die Umsetzung selbst unterliegt – ebenso wie die Planung – einem Prozess, in dem ggfs. Empfehlungen aufgrund sich ändernder Randbedingungen modifiziert werden müssen. Dafür sind eine regelmäßige Evaluation und ein regelmäßiges Monitoring vorgesehen.



## BAUSTEIN RADVERKEHR

Das Fahrrad ist in einem Entfernungsbereich von 4-5 km auch bei bewegter Topographie das ideale innerörtliche Verkehrsmittel und eignet sich für alle Wegezwecke gleichermaßen – Alltagsverkehr und Freizeitverkehr. Radfahren ist platzsparend und emissionsfrei und fördert die Gesundheit - die eigene und die der anderen. Hierfür ist es wichtig, den Radverkehr als System zu begreifen, in dem neben einer fahrradfreundlichen Infrastruktur auch Service und Dienstleistungen rund um das Fahrrad eine entscheidende Rolle spielen.

In Konstanz wird zukünftig ein durchgängig geschlossenes Radverkehrsnetz alle Stadtquartiere und Ortsteile flächenhaft erschließen und miteinander verbinden. In diesem Netz sind alle wichtigen Einrichtungen und Ziele in der Stadt wie z.B. Schulen, Freizeit-, Sport und Kultureinrichtungen, Versorgungseinrichtungen von Gesundheit und Einkaufen eingebunden. Im Netz werden die geltenden Qualitätsstandards eingehalten. Zusätzlich werden Haupttrouten identifiziert, die eine schnelle, direkte Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Stadtquartieren mit dem Fahrrad sichern und die Orts- und Stadtteile auf schnellen Routen miteinander verbinden.

Der Radverkehr wird dabei im Wesentlichen in Erschließungs- und Anliegerstraßen geführt, die mit Tempo 30 geregelt oder als verkehrsberuhigte Be-

reiche ausgewiesen sind. Das Netz wird ergänzt um Wege abseits von Straßen, die für die Nutzung durch den Radverkehr freigegeben sind, wie z.B. Wirtschafts- und Waldwege. Radverkehrsverbindungen im Zuge von stark belasteten Hauptverkehrsstraßen sollen separate Radverkehrsanlagen erhalten oder es sollte die Geschwindigkeit in den betroffenen Netzabschnitten gesenkt werden, um den Radverkehr verträglich im Mischverkehr mit Kfz zu führen.

Kreuzen Radverkehrsverbindungen Hauptverkehrsstraßen, werden sichere Querungsangebote geschaffen. Die bestehenden Querungsmöglichkeiten der DB-Anlage (plangleiche Querungen, Unter- und Überführungen) werden ertüchtigt.

Ergänzend zu den bisherigen Querungsmöglichkeiten des Seerheins werden langfristig zwei weitere Stege für den Fuß- und Radverkehr vorgeschlagen. Über die neuen Stege sind eine Vielzahl an Nutzungen besser erschlossen wie z.B. die HTWG mit den geplanten Erweiterungen, Great Lakes oder die Arbeitsagentur.

Entgegen der derzeitigen Regelung soll der Bodenseeradweg im Abschnitt Staad bis Seestraße wieder näher ans Seeufer verlegt werden. Die Wege sind entsprechend zu ertüchtigen, um Konflikten mit dem Fußverkehr entgegenzuwirken. Die Führung des Radverkehrs durchs Strandbad wird auch zukünftig ausgeschlossen.



Haupttrouten sind:

- 1 Bodenseeradweg
- 2 Fähranleger Staad - Universität - Wollmatingen - Reichenau
- 3 Dettingen - Paradies - Altstadt
- 4 Wollmatingen - Bodenseestadion
- 5 Bahnradweg (Reichenau Bf. - Bahnhof Konstanz - Kreuzlingen)
- 6 HTWG - Petershausen Bf. - Bodenseestadion - Therme
- 7 Fähranleger Staad - Petershausen Ost - HTWG
- 8 Universität - Zähringer Platz - Paradies - Kreuzlingen
- 9 Fähranleger Staad - Paradies - Kreuzlingen
- 10 Dingelsdorf - Dettingen - Allensbach
- 11 (Dingelsdorf) - Egg - Königsbau - Altstadt



# BAUSTEIN FAHRRADABSTELLANLAGEN

**A**usreichende und attraktive **Fahrradabstellanlagen** fördern die Nutzung des Fahrrads, sorgen für weniger »wild« abgestellte Fahrräder und leisten einen wichtigen Beitrag für ein angenehmes Stadtbild. Dies gilt insbesondere für die Konstanzer Innenstadt.

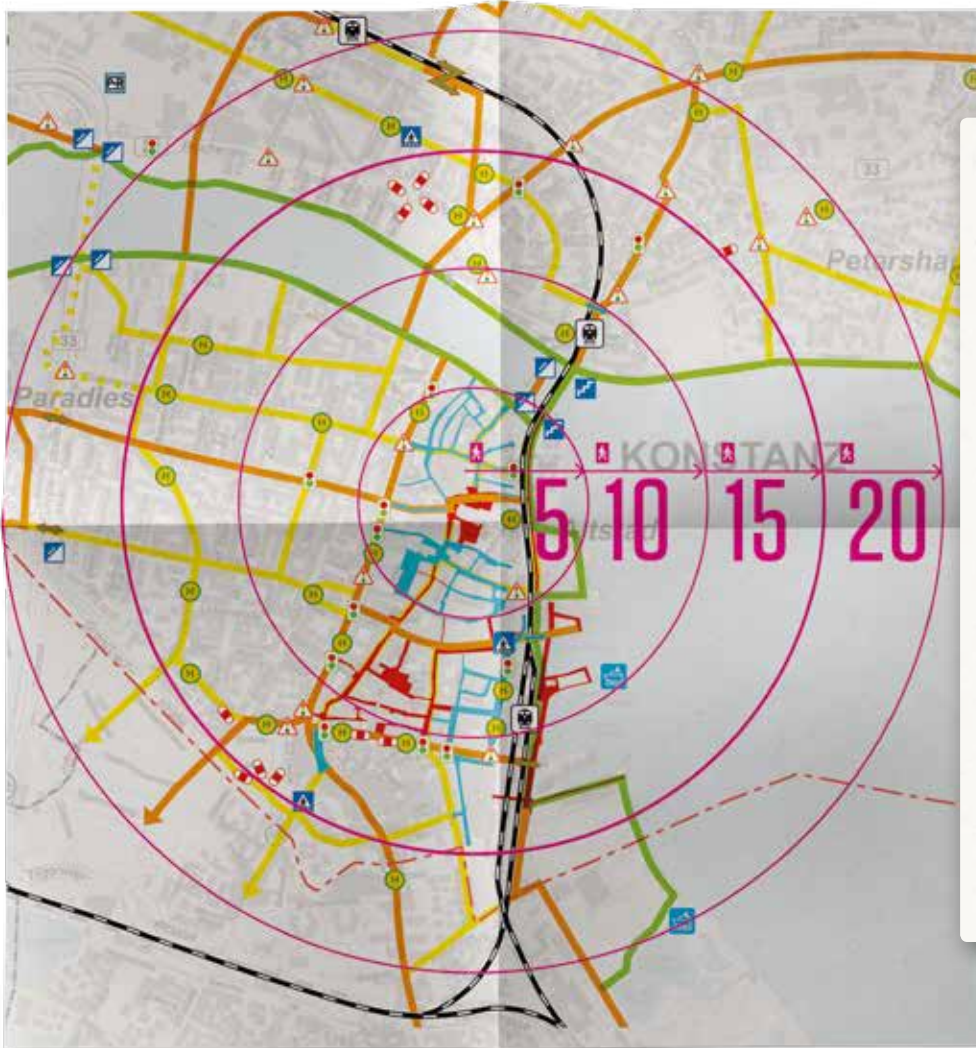
In Konstanz hat sich das System einer dezentralen Verteilung des Angebots bewährt und soll beibehalten werden. An den Zugängen zur Altstadt werden bestehende Abstellanlagen ergänzt und erweitert. Ausbauschwerpunkte sind der Hauptbahnhof, der Stephansplatz sowie das Gebiet Klein-Venedig. Die Benutzungsfreundlichkeit wird durch Rahmenanschlussmöglichkeiten, Überdachung, ggfs. Schließfächer und Ladestationen für Pedelecs erhöht.

Des Weiteren besteht Erweiterungsbedarf am Fischmarkt, im Bereich Fähranleger / Markstätte, an der Bodanstraße sowie im Umfeld des Münsterplatzes. In diesen städtebaulich und unter Denkmalschutzaspekten besonders sensiblen und von der Flächenverfügbarkeit eingeschränkten Bereichen müssen spezifische Lösungen gesucht werden. Die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen in konventionellen Parkhäusern ist ebenfalls eine in anderen Städten mit Erfolg erprobte Möglichkeit zur Erweiterung des Angebots.

Serviceangebote in Form von Reparatursets, Fahrradpumpen, etc. zur »Selbsthilfe« an den Ausbauschwerpunkten fördern die Attraktivität. Die Fahrradstation am Konstanzer Bahnhof sollte einen umfassenden Service bieten: Reparatur, Fahrradverleih, Zubehörverkauf und -verleih, Gepäckablagemöglichkeiten, etc.

Im Bereich von wichtigen Zielen wie z.B. an öffentlichen Einrichtungen, Nahversorgungsschwerpunkten in den Stadtquartieren, Freizeiteinrichtungen wie Schwimmbädern und Sporthallen sowie an wichtigen Haltestellen des ÖPNV sind ebenfalls am Bedarf orientierte und benutzungsfreundliche Fahrradabstellmöglichkeiten vorzuhalten bzw. weiter auszubauen.





Hauptverbindungen	
Fußwegenetz Innenstadt	
<span style="color: yellow;">—</span>	Fußwegegrundnetz
<span style="color: orange;">—</span>	Hauptfußverbindung
<span style="color: green;">—</span>	Uferpromenaden
<span style="color: red;">■</span>	Bestand Infrastruktur
<span style="color: blue;">■</span>	Fußgängerzone
<span style="color: blue;">■</span>	Verkehrsberuhigter (Geschäfts-) Bereich
<span style="color: red;">- - -</span>	Grenze Deutschland - Schweiz
<span style="border-bottom: 2px solid black; width: 20px; display: inline-block;"></span>	Bahntrasse
	Bahnhof/ Haltepunkt
	Fähranleger
	Bushaltestelle
	Lichtsignalanlage (LSA)
	Fußgängerschutzanlage (FSA)
	Fußgängerüberweg
	Querungshilfe (Mittelinsel)
	Überführung/
	Unterführung
	Treppenanlage
	Rampe
	Gehminuten (Bezugspunkt Münsterplatz)

## BAUSTEIN FUSSVERKEHR

Der Fußverkehr gewinnt als Nahmobilitätsfaktor angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen und der Diskussion um ein kinderfreundliches Wohnumfeld zunehmend an Bedeutung. Zudem ist der Fußverkehr die Verkehrsart mit dem höchsten Anteil an Versorgungs- und Familienarbeit.

So selbstverständlich wie für den Radverkehr, den Kfz-Verkehr und den ÖPNV sollen auch für den Fußverkehr geschlossene, sicher nutzbare Wegenetze angeboten werden. Im Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ wurde beispielhaft für das linksrheinische Stadtgebiet im Umkreis von 20 Gehminuten (orientiert an langsamen Fußgängerinnen und Fußgängern) ein Wegenetz entwickelt. Dieses **Fußwegenetz Innenstadt Konstanz** wird gebildet aus einem Grundnetz und daraus entwickelten **Hauptverbindungen**. In dieses Netz sind bestehende Verbindungen (z.B. Uferpromenaden) und Querungsangebote (z.B. entlang der Laube) integriert.

Die Wegeverbindungen verlaufen weitestgehend entlang von Erschließungsstraßen und werden nach anerkannten Qualitätsstandards (Breite, Querungen, Wegweisung, Beleuchtung, Wartezeiten an Ampeln, etc.) ertüchtigt. Besonders berücksichtigt werden die spezifischen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Bevölkerungsgruppen. In Konstanz soll die barrierefreie Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger am öffentlichen Leben durchgängig und selbstverständlich werden.

Bestandteil des Fußwegenetzes Innenstadt sind die schon beim Radverkehr vorgestellten zwei neuen Stege über den Seerhein, die wichtige Ziele auf beiden Seiten attraktiv miteinander verbinden und die unwirtliche Europabrücke umgehen. Des Weiteren wird die Idee aufgegriffen, die historische Brücke am Rheintorturm als Fußverkehrsverbindung über den Seerhein wieder herzustellen.

Die größte Bedeutung kommt dem **Fußverkehr im Stadtquartier** zu, wo er aufgrund der räumlichen Nähe nicht nur die flexibelste und umweltschonendste, sondern vielfach auch die schnellste Art der Fortbewegung ist.

Der Fußverkehr in den Stadtquartieren und Ortsteilen von Konstanz wird sukzessive auf der Grundlage eines entwickelten Leitfadens gestärkt

»Konstanz - die Stadt der kurzen (Fuß-)Wege«. Begonnen werden soll in Quartieren mit einem besonders hohen Anteil an Kindern und Jugendlichen sowie an älteren Menschen.

Neben konkreten Maßnahmen für den Fußverkehr sollen die Möglichkeiten und Potenziale zu einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung der Straßenräume als Begegnungszone ausgeschöpft werden.

## Leitfaden zur Fußverkehrsplanung in Stadtquartieren und Ortsteilen

### Begleitende Öffentlichkeitsarbeit sicherstellen

- gezielte Pressearbeit mit regelmäßigen Beiträgen in den örtlichen Medien, Flyer
- Schulwegepläne insbesondere für Grundschulen pflegen mit allen erforderlichen Informationen,
- Schulisches Mobilitätsmanagement einführen,
  - Kampagnen und Wettbewerbe durchführen (»Ich kann auch alleine«, »Parke nicht auf unseren Wegen«, »Meilen sammeln für die Umwelt«)
- 7 Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung

### SCHRITT 1 | Defizite und Mängel identifizieren ↓

- quartiersbedeutsame Einrichtungen erfassen (Schulen, Bürgerhaus, Kitas, Nahversorgung, Altenheimen, etc.)
- Quartiersbegehung mit Erhebungen von wesentlichen Kennwerten des Fußverkehrsangebots (Wegbreiten, Hindernisse, Lage und Ausbildung von Querungen, Wartezeiten an LSA, etc.)
- ortsansässige Bevölkerung und ausgewählte Zielgruppen (Kinder, Jugendliche und ältere Menschen) einbeziehen (z.B. »Schulwegdetektive« in Wiesbaden, »Stadtbahnverlängerung Zähringen« in Freiburg)
  - Mängelplan

### SCHRITT 2 | Maßnahmen entwickeln ↓

- Bereiche mit besonderen Anforderungen des Fußverkehrs definieren (z.B. Umfeld von Schulen und Kitas)
- Bereiche | Straßenabschnitte mit besonderen Ansprüchen des motorisierten Verkehrs definieren (z.B. HVS mit Verbindungsfunktion, Parkerfordernisse)
- Hauptfußwegenetz für den Stadtteil unter Einbeziehung aller bedeutsamen Einrichtungen entwickeln
- Wegenetz im Hinblick auf Mängelbeseitigung überplanen und ggfs. Konzept für den ruhenden Verkehr entwickeln (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Mehrfachnutzung von Flächen, Quartiersgaragen) bei weitestgehender Verlagerung
  - Maßnahmenplan

### SCHRITT 3 | Maßnahmen mit allen Akteuren abstimmen ↓

### SCHRITT 4 | Umsetzungskonzept erarbeiten ↓

- anstehende Sanierungs- | Umbaumaßnahmen systematisch hinsichtlich der Anforderungen des Fußverkehrs (bspw. Gehwegbreiten, Querungsangebote, Barrierefreiheit, Durchlässigkeit) prüfen und für deren Berücksichtigung sorgen
- Bereiche mit erhöhtem Handlungsbedarf oder Mängelüberlagerung identifizieren, z.B. bei Nahversorgungsschwerpunkten an HVS, vor Kitas, etc.
- Prioritätenliste für die Umsetzung der Maßnahmen erstellen
- Akteure zur Unterstützung ansprechen (z.B. Geschäftsinhaber)
  - Umsetzungsplan mit Zeitstufen

### Straßenräume als Begegnungszone gestalten

- Straßen hinsichtlich ihrer Funktionen in 3 Kategorien einteilen: Straßen mit regionaler und/oder örtlicher Verbindungsfunktion, Straßen mit Erschließungsfunktion, Wohnstraßen
- Eignung der Straßen hinsichtlich verkehrsberuhigenden Maßnahmen prüfen. Kriterien: Verkehrsbelastung, Anteil Durchgangsverkehr, ÖV-Betrieb, Geschwindigkeitsregelung, angrenzende Baustrukturen | Dichte
- Konzept entwickeln unter Einsatz bekannter Maßnahmen mit unterschiedlichem Aufwand:
  - Markierung, Möblierung (z.B. Bänke), Einzelelemente (z.B. Baumtore), Verkehrsrechtliches (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung,
  - Parkierungsregelungen), bauliche Maßnahmen (z.B. Pflaster, Bordsteinabsenkungen)
- Konzept mit Bewohnerinnen und Bewohnern abstimmen und ggfs. modifizieren
- bei großer Zustimmung: umsetzen und regelmäßig evaluieren

## BAUSTEIN ÖFFENTLICHER VERKEHR

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Rückgrat des Umweltverbundes ist für Konstanz wichtiger Baustein im Gesamtverkehrssystem, dessen Angebot so gestaltet sein muss, dass ein Umsteigen vom MIV auf den ÖPNV attraktiv ist. Dies gilt insbesondere für den Stadtbus. Und es gilt auch für alle zukünftigen Entwicklungsgebiete.

Für Konstanz wird vorgeschlagen, zunächst mit einer **kurzfristigen Perspektive** das vorhandene Stadtbussystem zu optimieren. Einzelne Maßnahmen wurden bereits mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 (Linien 5 und 6) wirksam. Mit dem optimierten ÖPNV-Netz ist das Stadtgebiet weitestgehend flächenhaft erschlossen. Alle wichtigen Ziele in Konstanz werden vom ÖPNV bedient, die Entfernung zur nächsten Haltestelle liegt bei maximal 400m.

Wenige Bereiche weisen allerdings Lücken auf. Zur Optimierung des Stadtbussystems gehört daher auch die Ausweitung des AST-Angebots auf die unzureichend erschlossenen Siedlungsgebiete in Dettingen, Dingelsdorf, Litzelstetten und Staad. Alternativ kann mit einem ÖPNV-kompatiblen CarSharing-Angebot im Endausbau oder einem Fahrradverleihangebot der Stadtwerke Synergien erzeugt und ein gemeinsames Bedienungsangebot geschaffen werden.

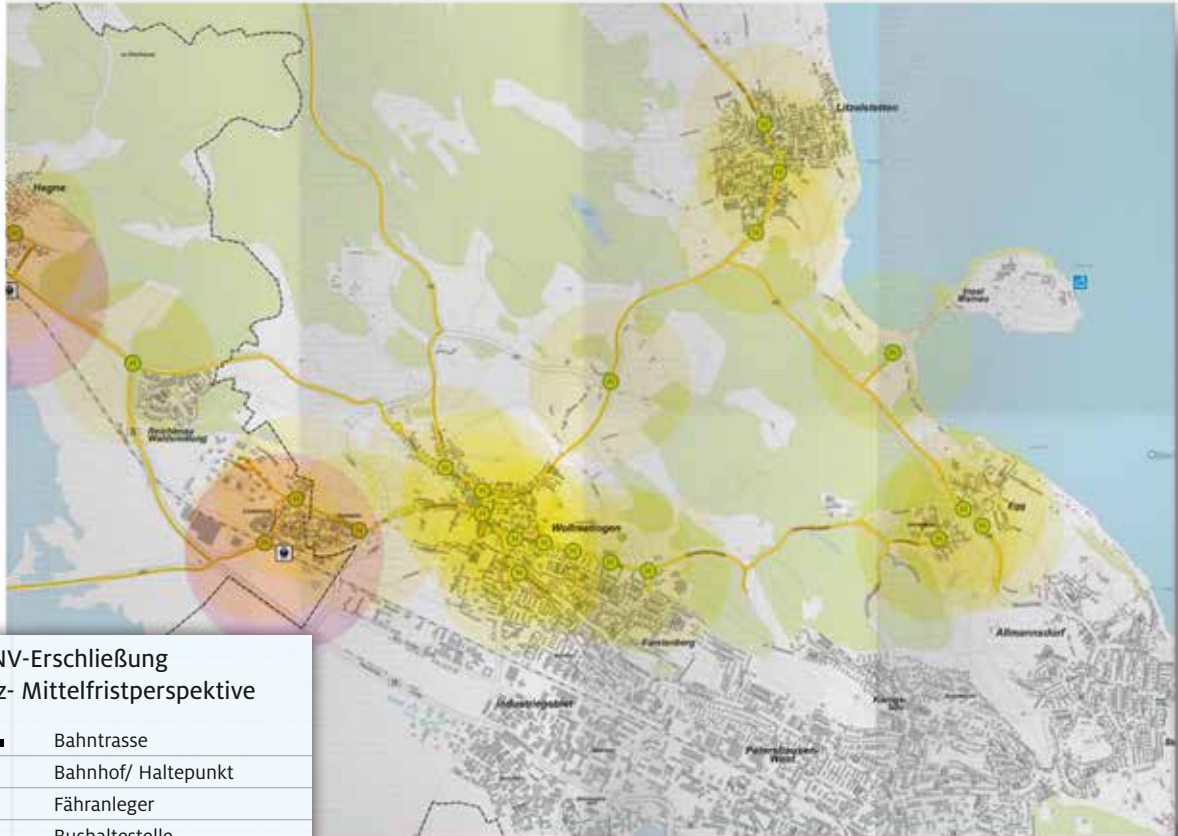
Die **bevorrechtigte Führung der Busse** wird weiter ausgebaut: mittels Lichtsignalsteuerung oder eigenen Busspuren in der Laube (Richtung Schnetztor), der Bodanstraße (bis zum Bahnhof), der Mainaustraße (stadteinwärts), der Konzilstraße und der alten Rheinbrücke (stadtauswärts), der Spanierstraße und der Wollmatinger Straße.

Über ein Haltestellenqualifizierungsprogramm sollen die **Bushaltestellen** gemäß geltender Qualitätsstandards sukzessive barrierefrei ausgebaut und aufgewertet werden. Hierzu gehören auch Verbesserungen bei der Zugänglichkeit (z.B. Freihalten von parkenden Kfz in der Zuwegung, Abbau von Konflikten mit dem Radverkehr), der Erreichbarkeit (z.B. Querungsangebote an allen Haltestellen über stärker belastete Straßen) und Umfeldaspekte (z.B. Ausleuchtung; ggfs. Verlegung von Haltestellen in ein Umfeld mit sozialer Kontrolle), die eine angstfreie Nutzung des ÖPNV auch abends und nachts ermöglichen.

**Mittel- bis langfristig** sollte - im Zusammenspiel mit der geplanten Agglo-S-Bahn - auch in Konstanz ein schienengebundenes öffentliches Verkehrssystem aufgebaut werden, das schwerpunktmäßig die nachfragestarken Relationen bedient und die Städte Konstanz und Kreuzlingen besser miteinander vernetzt. Der Sternenplatz wird - neben dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Wollmatingen - zum wichtigen Übergangspunkt im ÖPNV-System.







**ÖPNV-Erschließung  
Kurz- Mittelfristperspektive**

	Bahntrasse
	Bahnhof/ Haltepunkt
	Fähranleger
	Bushaltestelle
	Einzugsradius Bus (400m)
	Einzugsradius Bahn (600m)



**Langfristperspektive  
im ÖPNV**

	Agglomeration S-Bahn
	Stadtbahn/Straßenbahn
	Bus

# BAUSTEIN FLIESSENDER MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Die leistungsfähige und verträgliche Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs ist für die Funktionsfähigkeit des innerstädtischen Straßennetzes von Konstanz ein Qualitätskriterium. Das Kraftfahrzeug ist ein wesentlicher Träger der städtischen Mobilität, insbesondere über längere Entfernungen. Allerdings sind mit der Benutzung des Kfz viele negative Wirkungen verbunden, die die Lebensqualität negativ beeinflussen und die es – bei Gewährleistung der prinzipiellen Erreichbarkeit aller Gebiete und Einzelziele mit dem Kfz – zu mindern gilt. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Erweiterung des Straßennetzes mit dem Bau der Westumfahrung Wollmatingen und dem Ausbau der B33 vorläufig abgeschlossen ist.

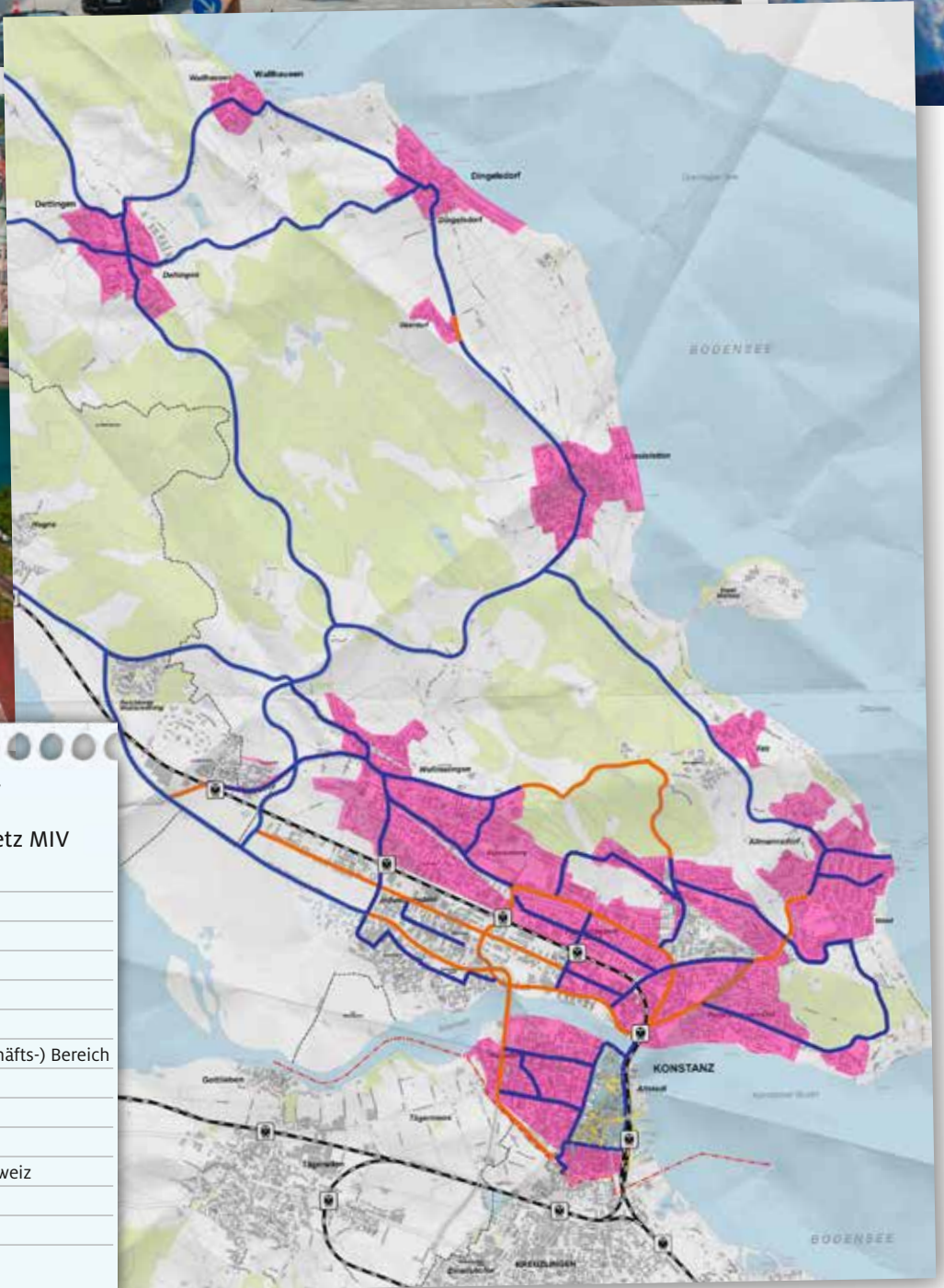
Das Konzept für den MIV beinhaltet bauliche Maßnahmen wie Rückbau von Straßen und Ausbau von Knotenpunkten ebenso wie betriebliche, d.h. verkehrslenkende und verkehrssteuernde Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen, Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen auf weniger empfindlichen Straßen, verkehrsabhängige Steuerung des Verkehrsflusses an Lichtsignalanlagen. Bauliche und betriebliche Maßnahmen sind in ihrem Zusammenwirken als einander bedingende Bausteine eines Gesamtkonzepts und nicht als getrennt wirkende Maßnahmenebenen zu sehen.

Die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ist Ziel einer laufenden Kampagne auf EU-Ebene. Dieses in vieler Hinsicht positiv wirksame Instrument soll auch in Konstanz gezielt

eingesetzt werden. Im **Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßennetz** von Konstanz mit der Perspektive 2020+ gilt Tempo 50 weiterhin auf der B33 (Reichenaustraße, Mainaustraße, Europastraße) aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung, und auch die Wollmatinger Straße, die Oberlohnstraße, die Grenzbachstraße, die Universitätsstraße sowie die Straßen im Industriegebiet sollen weiterhin mit Tempo 50 befahren werden können.

Des Weiteren sollen die nach Konstanz einströmenden Kfz-Verkehre an den Zufahrten temporär je nach Verkehrslage **mittels Signalanlagen dosiert gesteuert** werden. Hierbei wird der Grünzeitanteil der stadteinwärts fließenden Verkehre zum Zwecke des »Überlastungsschutzes« begrenzt. An Spitzentagen ist weiterhin eine Unterstützung durch Personal (»Verkehrskadetten«) denkbar.

Die Hauptstraßen in den Ortsteilen sollen in Teilabschnitten verkehrsberuhigt gestaltet werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass - nach der Schweiz, Österreich, Frankreich, den Niederlanden und England - auch im deutschen Recht die Voraussetzungen für die Einrichtung von Begegnungszonen / Shared-Space-Bereichen geschaffen und in der StVO verankert sind. Damit wird nicht nur die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht, sondern auch der Widerstand für den Kfz-Verkehr und damit die Chance zur Unterbindung von unerwünschtem Durchfahrtsverkehr.



**Integriertes Verkehrskonzept-  
Hauptverkehrs- und  
Haupterschließungsstraßennetz MIV**

zulässige Höchstgeschwindigkeiten

- >50km/h
- 50km/h
- ≤30km/h
- Tempo 30-Zone
- Verkehrsberuhigter (Geschäfts-) Bereich

Bestand Infrastruktur

- Fußgängerzone
- Grenze Deutschland - Schweiz
- Bahntrasse
- Bahnhof/ Haltepunkt

# BAUSTEIN PARKEN

**E**in ausreichendes Angebot an öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten ist für Konstanz als wirtschaftliches und touristisches Oberzentrum in der Region von Bedeutung - für die Konstanzer Bevölkerung und für Besucher und Kunden von außerhalb gleichermaßen.

Die Bereitstellung dieses (ausreichenden) Angebots wird in Konstanz durch die städtebauliche Struktur auf der linksrheinischen Altstadtseite und die Nachfrage nach Parkraum an Spitzentagen erschwert. Insbesondere im öffentlichen Straßenraum konkurrieren verschiedene Bevölkerungsgruppen um das knappe Gut »Parkraum«. Hier hat sich das Instrument einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit Bewohnerparken als zielführend erwiesen. Auf der linksrheinischen Seite soll das Bewohnerparken auf das gesamte Paradies ausgeweitet und Besucherverkehre frühzeitig und konsequent auf die (neuen) P+R-Anlagen geführt werden. Auf der rechtsrheinischen Seite soll eine Ausweitung des Bewohnerparkens - zumindest temporär - geprüft werden. Hintergrund ist die im Beteiligungsprozess thematisierte zunehmende Nachfrage von Parkständen im öffentlichen Raum an Spitzentagen durch Besucher der Altstadt, die aufgrund mangelnder Parkmöglichkeiten auf die Straßen in Petershausen Ost ausweichen. Eine zunehmende Nutzungskonkurrenz um Stellplätze gilt auch am Fähranleger in Staad.

Langfristig wird angestrebt, den öffentlichen Straßenraum in der gesamten Kernstadt zu bewirtschaften, d.h. nur noch zeitlich begrenztes Parken zuzulassen oder / und Parkgebühren zu erheben.

Das Parken auf dem Stephansplatz und entlang der Oberen Laube wird aus städtebaulichen Gründen aufgegeben. Eine Aufstockung des Angebots in Parkierungsanlagen für die Innenstadt ist mit der geplanten Neubebauung am Döbele vorgesehen. Hier soll das in einem Gutachten festgestellte Defizit von zusätzlich bis zu 210 Parkplätzen befriedigt werden.

Des Weiteren sollen Parkmöglichkeiten für CarSharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden. Die erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen sind mit der Novellierung der StVO zu erwarten. Erfahrungen aus Städten mit langjähriger CarSharing-Praxis zeigen, dass damit der öffentliche Straßenraum deutlich entlastet werden kann und bis zu 10 Stellplätze für Privatfahrzeuge durch ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt werden können. Die gewonnenen Flächen können entweder als Aufenthaltsflächen gestaltet oder dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung gestellt werden.





Parkraumbewirtschaftung/  
Bewohnerparken

- Parkhaus
- Parkplatz
- Parkierungsanlagen neu
- Potenzialstandorte
- Bewohnerparkzonen Bestand**
- Linksrheinisch Parkzone **C/D/F/N/P/S**
- Rechtsrheinisch | Parkzone **B/G**
- Bewohnerparkzonen neu**
- Linksrheinisch | Parkzone **H/K**

Standorte für CarSharing

- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigter (Geschäfts-) Bereich
- Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßennetz
- Bahnhof/ Haltepunkt
- Standort mit 2 Fahrzeugen (Kategorie 1)
- Standort mit 4 Fahrzeugen (Kategorie 1+2)
- Standort mit 6 Fahrzeugen (Kategorie 1+2+3)
- Fahrzeugkategorien: 1 = Kleinwagen  
2 = Mittelklassewagen | 3 = Lieferwagen



## BAUSTEIN VERNETZUNG DER VERKEHRSTRÄGER

**D**ie Zukunft der urbanen Mobilität wird zunehmend durch die Verknüpfung multimodaler Angebote auf verschiedenen Ebenen geprägt sein. Vielfältige Verbindungen und Verknüpfungen von (Einzel-)Angeboten, Verkehrsmitteln und Wegeketten eröffnen Potenziale und Synergien für eine nachhaltige und stadtverträglichere Mobilität und erhöhen die Effizienz bestehender Angebote.

In Konstanz soll ein differenziertes System von Verknüpfungspunkten / **Mobilpunkten** aufgebaut werden. Hier sollen mindestens 4 Mobilitätsangebote unterschiedlicher Verkehrsträgern miteinander vernetzt werden. Parallel zum Aufbau der Mobilpunkte erfolgt eine Optimierung der Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Systems: eine dichte räumliche Zuordnung der Umsteigepunkte im Stadtbussystem, der barrierefreie und gesicherte Übergang sowohl beim Umsteigen Bus – Bus als auch von Bus – Schiene, die Abstimmung der Anschlüsse und dynamische Fahrgastinformationen.

Fernbusse als gut nachgefragte Alternative zur Bahn sind weitere Angebote im Gesamtsystem. Mit einer Zunahme der - im Vergleich zur DB - kostengünstigeren überregionalen Verbindungen ist zu rechnen. Als Aufnahmepunkte für Fernbusse sind der Mobilpunkt »Am Seerhein« und optional der Fähranleger in Staad vorgesehen.

Konstanz wird ein flächenhaftes, professionelles **Fahrradverleihangebot** aufbauen, das nach vorliegenden Erfahrungen aus anderen Städten einen wesentlichen Beitrag zur besseren Vernetzung der Verkehrsträger und zur Erweiterung der Wahlmöglichkeiten für unterschiedliche Zielgruppen leisten wird. Dieses Angebot findet sich an allen Mobilpunkten. Als Zusatzeffekt könnte die Fahrradmitnahme im Stadtbus entbehrlich werden, wenn ein dichtes Netz an Stationen im Umfeld von ÖPNV-Zugangspunkten geschaffen wird.

**E**in weiterer Baustein bei der Vernetzung der Verkehrsträger sind **grenzübergreifende Angebote**, die eine frühzeitige Verlagerung des Besucherverkehrs aus der Schweiz auf den ÖPNV und damit eine Entlastung des Straßennetzes in Konstanz und in Kreuzlingen bewirken sollen. Entlang der Agglo-S-Bahn, die zukünftig eine durchgehende Schienenverbindung aus der Schweiz zum Bahnhof Konstanz ohne Umsteigen bietet, sollen P+R-Plätze mit einer zusätzlichen Anbindung an grenzübergreifende Buslinien eingerichtet bzw. ausgebaut werden.

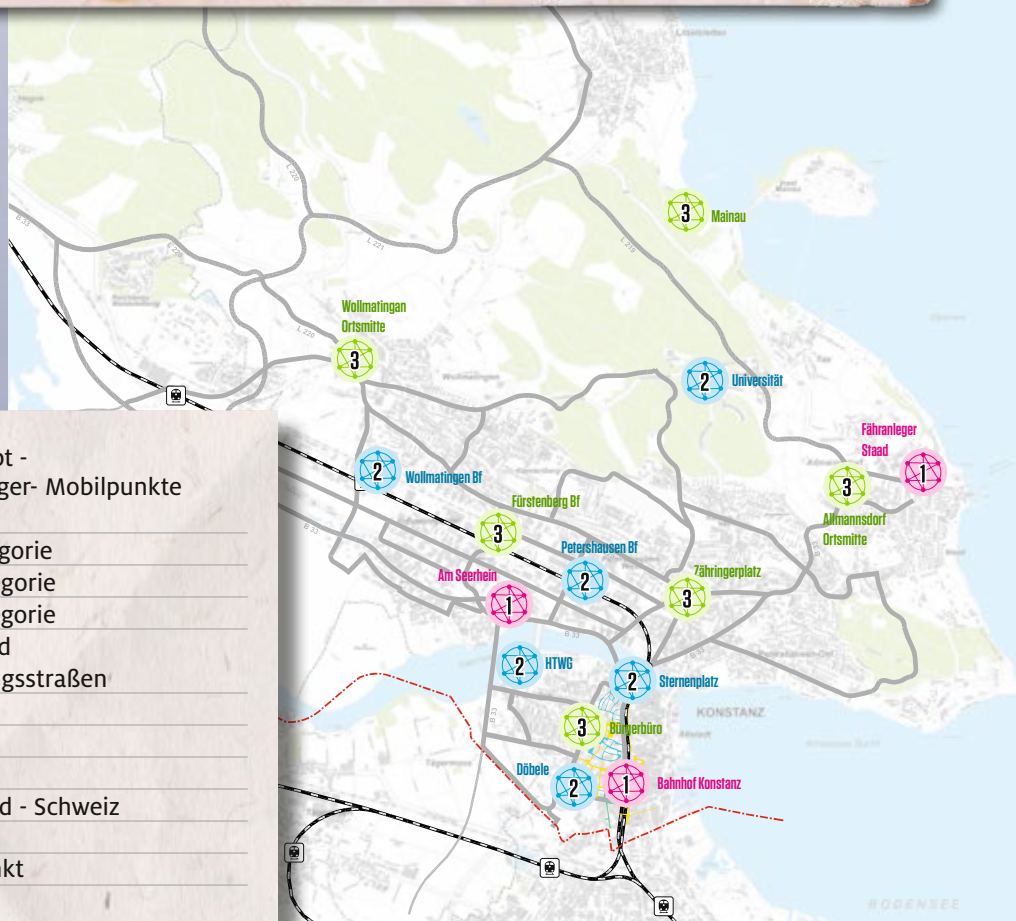
Des Weiteren soll über die Einrichtung eines »Wasserbusses« eine interessante und attraktive Verbindung vom P+R-Platz an der Schänzlebrücke über den Seerhein direkt ins Zentrum von Konstanz geschaffen werden, ergänzt um Verbindungen auf dem Obersee von Schweizer Seite (Bottighofen).



### Kategorisierung der Mobilpunkte

		Bahn	Bus	Fahrrad / B+R	P+R	Fahrradverleih	Car-Sharing	Fähre	Fernbusse
<b>1</b>	Konstanz Bahnhof	×	×	×		×	×	×	
	Am Seerhein		×	×	×	×			×
	Fähranleger Staad		×	×		×	×	×	×
<b>2</b>	Sternenplatz	×	×	×		×	×		
	Döbele		×	×	(X)*	×	×		
	Wollmatingen Bf	×	×	×	(X)*	×			
	Petershausen Bf		×	×		×	×		
	Universität		×	×	(X)	×	×		
	HTWG		×	×	(X)**	×	×		
<b>3</b>	Bürgerbüro		×	×		×	×		
	Zähringer Platz		×	×		×	×		
	Fürstenberg Bf	×		×	(X)*	×			
	Mainau		×	×		×		(X)	
	Wollmatingen Ortsmitte		×	×		×	×		
	Allmandsdorf Ortsmitte		×	×		×	×		

(X)\* an Spitzentagen auf Privatflächen | (X)\*\* in Verbindung mit Schänzle Süd



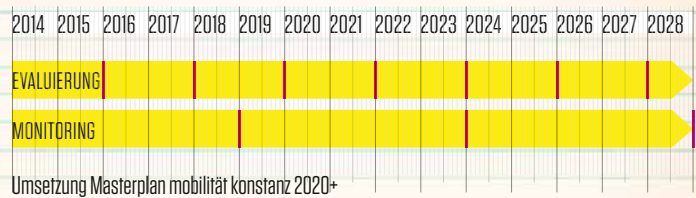
#### Integriertes Verkehrskonzept - Vernetzung der Verkehrsträger- Mobilpunkte

- 1 Mobilpunkt 1. Kategorie
- 2 Mobilpunkt 2. Kategorie
- 3 Mobilpunkt 3. Kategorie
- Hauptverkehrs- und -Haupterschließungsstraßen

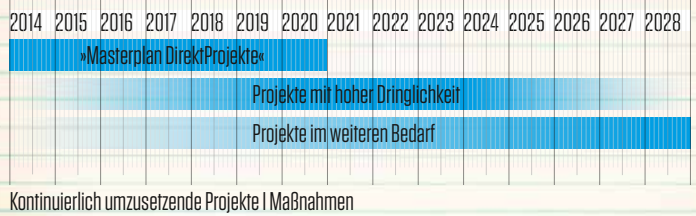
#### Bestand Infrastruktur

- Fußgängerzone
- Grenze Deutschland - Schweiz
- Bahntrasse
- Bahnhof/ Haltepunkt

### Struktur Evaluierung und Monitoring



### Struktur Umsetzungskonzept





## WEITERES VORGEHEN / UMSETZUNG

**D**er Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ wurde im Dezember 2013 durch einen Grundsatzbeschluss vom Gemeinderat verabschiedet. Die Umsetzung in den nächsten 10-15 Jahren wird nicht zuletzt durch die Haushaltslage der Stadt Konstanz bestimmt. Als nächster Schritt sollen daher sowohl die investiven Kosten als auch die Betriebs-/ Folgekosten abgeschätzt und die Fördermöglichkeiten bei einzelnen Projekten (z.B. Fahrradabstellanlagen, Mobilpunkte) geprüft und in die Kostenbetrachtung einbezogen werden. Dem schließt sich ein Umsetzungskonzept an, das Aussagen darüber trifft, mit welcher Priorität die Maßnahmen in den nächsten Jahren zeitlich gestaffelt umgesetzt werden sollen, wer an der Umsetzung beteiligt ist und von wem die Kosten getragen werden können / sollen.

Im Alltagsgeschäft sollen Umgestaltungs- und Umbaumaßnahmen frühzeitig im Zuge von anstehenden Straßenbau- / Sanierungsmaßnahmen eingebracht und anstehende Straßenbaumaßnahmen immer auch daraufhin geprüft werden, ob Empfehlungen des Integrierten Verkehrskonzepts berücksichtigt sind. Dies gilt insbesondere für die dort formulierten Qualitätsstandards.

Für einzelne Maßnahmenbausteine, z.B. im Fuß- und Radverkehr, können viele auch kleinere Einzelmaßnahmen kontinuierlich umgesetzt werden.

Hierfür soll ein fester Betrag im jährlichen Haushalt eingestellt werden. Einen Orientierungsrahmen für Ausgaben für den Radverkehr bieten Beispielstädte wie Tübingen, Ettlingen und Münster. Für Konstanz wäre ein jährlicher Festbetrag von 500.000 € für den Radverkehr (entspricht ca. 6,00 € / EW\*Jahr) eine gute Grundförderung.

Der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ soll evaluiert werden. Das bedeutet, in regelmäßigen Abständen (z.B. alle 2 Jahre) über den Stand der Umsetzung Bilanz zu ziehen, über den Fortgang zu beraten, ggf. Empfehlungen auszusprechen und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Dies bietet der Stadt die Möglichkeit, die Beweggründe für oder gegen die Umsetzung von Einzelmaßnahmen oder die Gründe für Verzögerungen darzulegen und somit Transparenz und Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten.

Des Weiteren soll der Masterplan Mobilität Konstanz 2020+ einem Monitoring unterzogen werden. Das bedeutet, dass in Abständen von ca. 5 Jahren geprüft wird, ob die Ausrichtung des Masterplans, die Ziele und Strategien noch immer Gültigkeit haben oder ob sie aufgrund fundamental geänderter Rahmenbedingungen angepasst oder modifiziert werden müssen. In das Monitoring sollten die allgemeine Öffentlichkeit und die relevanten Akteure in der Stadt Konstanz eingebunden werden.





# Impressum



---

Herausgeber Stadt Konstanz, Baudezernat | Untere Laube 24 | 78462 Konstanz

---

Texte Büro Steteplanung, Darmstadt

---

Grafik Mathias Wieber, Freiburg

---

Druck Team MediaPrint, Stadt Konstanz

---

Weitere Informationen Stadt Konstanz, Amt für Stadtentwicklung und Umwelt, Stephan Fischer

## Bildnachweise

Titelbild; S.15 Shutterstock/manfredxy · Seite 2/3; 8/9; 46/47; 48/49; 50/51; Umschlagrückseite Wolfgang Wick  
Seite 4/5; 37 Shutterstock/Yuriy Davats · Seite 6/7 Shutterstock/katania82 · Seite 13 Shutterstock/Ingrid Balabanova  
Seite 14 Shutterstock/Rob Wilson · Seite 16/17; 42/43 Shutterstock/Birdy68 · Seite 18/19 Shutterstock/Alex Emanuel Koch  
Seite 30/31 Shutterstock/Veniamin Kraskov · Seite 40/41 Shutterstock/Yuriy Davats · Seite 44/45 Shutterstock/PlusONE  
Alle anderen Bilder Stadt Konstanz

Stand September 2018 · Redaktion Dr. Walter Rügert | Pressereferent, Sebastian Nadj | Amt für Stadtplanung und Umwelt

