V Verkehr

V 1 Verkehrsplanung

V 1.1 Gesamtverkehrsstrategie 2
V 1.2 Verhältnis zum kantonalen Richtplan 4
V 1.3 Agglomerationsprogramm / Abstimmung Siedlung und Verkehr 6

V 2 Motorisierter Individualverkehr

V 2.1 Strassennetz / Strassenfunktion 8
V 2.2 Strassennetzergänzungen 13
V 2.3 Lastwagenrouten 15
V 2.4 Baugebietserschliessungen 19
V 2.5 Erschliessungsprogramm 22

V 3 Verkehrsberuhigung / Strassenraumgestaltung

V 3.1 Strassenraumgestaltung / Tempo 30 / Begegnungszonen 24
V 3.2 Gestaltung / Aufwertung Eingang Siedlungsgebiet 29

V 4 Ruhender Verkehr

V 4.1 Öffentliche Parkierungsanlagen / Parkhäuser 31

V 5 Öffentlicher Verkehr

V 5.1 Bahn 35
V 5.2 Bus 38
V 5.3 Schifffahrt 42

V 6 Langsamverkehr

V 6.1 Fuss- und Radverkehr 44
V 6.2 Historische Verkehrswege 47

V 1 Verkehrsplanung
V 1.1 Gesamtverkehrsstrategie

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Siedlungsentwicklung und Verkehr sind immer ineinander verflochten und beeinflussen einander gegenseitig. Die stetig zunehmende Mobilität erfordert eine Gesamtverkehrsstrategie und somit Massnahmen in allen Verkehrsbereichen vom Langsamverkehr über den öffentlichen Verkehr bis zum Individualverkehr.

In Kreuzlingen beschränken sich die Verkehrsprobleme meist auf die Stosszeiten. Dies bedeutet, dass Ziel- und Quellverkehr sowie der Binnenverkehr von massgeblicher Bedeutung sind. Es lohnt sich deshalb, auf die Ebene des Verkehrsverhaltens und des Modal-Splits einzuwirken. Der Anteil des selbst erzeugten Motorfahrzeugverkehrs (MIV) in der Stadt Kreuzlingen soll mittel- bis langfristig vermindert werden. Das Umsteigen auf umweltfreundliche Mobilitätsmittel ist auf allen Ebenen zu fördern, dabei ist ein Ausbau des Carsharing-Angebots zu forcieren. Ein entsprechendes Massnahmenpaket ist im kantonalen Richtplan und im Agglomerationsprogramm enthalten.

Mit dem Bau der „Chance Nord" und den Festlegungen im kantonalen Richtplan („Spange Bätershausen" und „Oberlandstrasse" als Festsetzung) ist die verkehrspolitische Zielsetzung hinsichtlich des in den letzten Jahren kontrovers diskutierten übergeordneten Verkehrsnetzes bis auf Weiteres bestimmt. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms sind die erforderlichen Massnahmen mit den Nachbargemeinden und der Stadt Konstanz abgestimmt.

Die vorliegenden übergeordneten Planungsfestlegungen bilden die Basis für die künftige kommunale Verkehrsplanung der Stadt Kreuzlingen. Die Festlegungen des kantonalen Richtplanes werden soweit massgebend übernommen. Die Festlegungen des Agglomerationsprogramms wurden in den kommunalen Richtplan eingeflochten.

Ziele

- nachhaltige Gesamtverkehrsstrategie

Konzepte / Grundlagen

- Kantonaler Richtplan (Stand: Genehmigung durch Bundesrat, 04.07.2018)
- Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz, 2. und 3. Generation
- diverse Verkehrsprojekte / Planungen
- Langsamverkehrsprogramm Kreuzlingen 2015
- Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Kreuzlingen (Büro Widmer Nov. 2011)

Beschluss Nr. V 1.1.1 **Gesamtverkehrsstrategie**

Die Stadt Kreuzlingen verfolgt eine Gesamtverkehrsstrategie, welche die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und Betroffenen angemessen berücksichtigt.

Verbindlichkeit:	Festsetzung
Zeitrahmen:	laufend
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat /
Finanzierung:	
Querverweise:	
Handlungsrichtlinie	

Beschluss Nr. V 1.1.2 **Gesamtverkehrskonzept**

Die Stadt Kreuzlingen prüft zusammen mit der Stadt Konstanz die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts. Der Kanton Thurgau plant den Aufbau eines multimodalen Verkehrsmodells. Dies ist bei der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts möglichst zu berücksichtigen.

Verbindlichkeit:	Zwischenergebnis
Zeitrahmen:	mittelfristig
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat / *Agglomeration, Kanton Thurgau, Bauverwaltung*
Finanzierung:	
Querverweise:	
Handlungsrichtlinie	

V 1 Verkehrsplanung
V 1.2 Verhältnis zum kantonalen Richtplan

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Planungsfestlegungen von kantonaler Bedeutung

Mit dem kantonalen Richtplan (Stand: Genehmigung durch Bundesrat, 04.07.2018) werden im Kapitel 3 alle Festlegungen getroffen, welche aus übergeordneter Sicht bedeutend sind. Neben den Ausführungen über den Gesamtverkehr (Kap. 3.1) werden insbesondere zum Motorisierten Individualverkehr MIV (Kap. 3.2) für die Stadt Kreuzlingen wichtige Planungsentscheide getroffen (Oberlandstrasse OLS (Nr. 3.202), Spange Bätershausen (Nr. 3.203)). Als Vororientierung im kantonalen Richtplan aufgeführt ist die Prüfung einer Entlastung des Stadtzentrums Kreuzlingen.

Beim öffentlichen Verkehr ÖV (Kap. 3.3) sind weitere Ausbauten und Verbesserungen (Fahrplanverdichtungen) beabsichtigt. Infolge der beabsichtigten Ergänzung des bestehenden Halbstundentaktes mit Schnellzügen auf der einspurigen Linie Kreuzlingen-Romanshorn sind zusätzliche Ausweichstellen und Doppelspurstrecken nötig. Die Gemeinden sind aufgefordert, entlang aller Bahnlinien die notwendigen Flächen freizuhalten. Die auszubauenden Streckenabschnitte im Stadtgebiet von Kreuzlingen sind derzeit noch nicht genauer definiert.

Im Bereich des Langsamverkehrs wird der Ausbau attraktiver, direkter, sicherer und zusammenhängender Netze gefordert. Die Fusswegnetze sind in den Richtplänen der Gemeinden auszuweisen (Kap. 3.4). Dabei ist entlang des Bodensees der Trennung von Fuss- und Radverkehr besondere Beachtung zu schenken. Bei der Festlegung oder Überarbeitung des LV-Netzes berücksichtigen die Gemeinden nach Möglichkeit das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) und stimmen dieses mit den Nachbargemeinden und dem Kanton ab. Wanderwege sind gemäss dem kantonalen Richtplan mit den ÖV-Haltestellen abzustimmen. Neue Wanderwege sind zudem belagsfrei zu erstellen. Für den Radverkehr sind die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs zu berücksichtigen und in die Planung zu integrieren. Mit planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen sowie mit Information und Kommunikation fördern die Gemeinden den lokalen und regionalen Radverkehr.

Im Kapitel 3.6 «Parkierung» verlangt der kantonale Richtplan, dass der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr gering zu halten ist, neue Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge möglichst in Gebäuden / Tiefgaragen zu erstellen sind und Parkierungsanlagen von mehr als 100 Parkplätzen im Ortszentrum zwingend zu bewirtschaften sind. In Kreuzlingen sind bereits sämtliche Parkplätze durch die öffentliche Hand bewirtschaftet, sodass hier kein besonderer Handlungsbedarf besteht.

In Bahnhofgebieten (kantonaler Richtplan Kap. 3.7), welche als Zentrumszonen zu nutzen sind, ist die verdichtete Bauweise anzustreben und in die Höhe zubauen. Diese Gebiete sind als zentral öffentliche Räume zu gestalten. Verkehrsträger sind so an die Bahnhöfe zu verknüpfen, dass möglichst kurze, bequeme, gedeckte und gut gestaltete Umsteigewege entstehen. Gemäss Festsetzung (Nr. 3.701) gehören Bahnhofgebiete zu den Entwicklungsgebieten von übergeordneter Bedeutung. In diesen Gebieten sind die Voraussetzungen für die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben zu verbessern.

Die Planungsmassnahmen des kantonalen Richtplanes sind bereits durch den Kanton bestimmt. Soweit für die kommunale Planung massgeblich, werden Inhalte des kantonalen Richtplanes in den Richtplan der Stadt Kreuzlingen übernommen.

Ziele

- vgl. kantonaler Richtplan Kap. 3

Konzepte / Grundlagen

- Kantonaler Richtplan (Stand: Genehmigung durch Bundesrat, 04.07.2018)

Beschluss Nr. **V 1.2.1** **Umsetzung Verkehrsmassnahmen kant. Richtplan**

Umsetzen der vom kantonalen Richtplan geforderten Verkehrsmassnahmen Kap. 3.1-3.9, insbesondere

- Spange Bätershausen
- Oberlandstrasse
- Anbindung der Hauptstrasse K71 an die Oberlandstrasse mit Anschluss an „Ziil-Kreisel"
- Verbesserungen im öffentlichen Verkehr
- Entwicklung Bahnhofgebiete
- Fuss-, Wander- und Radwegnetze
- Freihaltung Flächen für Doppelspurabschnitte Bahn
- Entlastung Stadtzentrum von MIV

vgl. auch Richtplanbeschlüsse unter den entsprechenden Sachbereichen

Verbindlichkeit:	Festsetzung
Zeitrahmen:	Mittel- bis langfristig
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat / *Kanton Thurgau, Bauverwaltung*
Finanzierung:	
Querverweise:	V 2.2.1, V 2.2.2, V 4.1

Handlungsrichtlinie

- Umsetzung der entsprechenden Verkehrsprojekte

V 1 Verkehrsplanung
V 1.3 Agglomerationsprogramm / Abstimmung Siedlung und Verkehr

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Oberstes Ziel des Agglomerationsprogramms ist die Gewährleistung einer nachhaltigen Entwicklung der Agglomeration Kreuzlingen / Konstanz sowie die Abstimmung von Siedlung / Landschaft und Verkehr. Die vom Bund festgelegten Anforderungen an das Agglomerationsprogramm sind:

- Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauches
- wirtschaftlicher Mitteleinsatz

Die übergeordnete Zielsetzung der nachhaltigen Entwicklung soll mit Massnahmen zur Verkehrsvermeidung (Verdichtung der Siedlung, Steuerung der Siedlungsentwicklung), der Verkehrsverlagerung (Förderung des Umsteigens vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel und den Langsamverkehr) und mit Massnahmen der Verkehrssteuerung erreicht werden.

Das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen/Konstanz enthält eine detaillierte Analyse der Ausgangslage und macht konkrete Vorschläge bezüglich der Strategien hinsichtlich der Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Der Inhalt des Agglomerationsprogramms ist mit der Stadtentwicklungsplanung Kreuzlingen koordiniert. Es erübrigt sich deshalb, hier nähere Ausführungen dazu zu machen.

Massnahmen Agglomerationsprogramm

Neben den siedlungsplanerischen Massnahmen (vgl. Teil Siedlung) soll die Einführung eines Mobilitätsmanagements zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen. Diese Zielsetzungen werden im Verkehrsbereich mit der bekannten und bewährten Strategie "Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrssteuerung" verfolgt:

- Ausbau des grenzüberschreitenden ÖV-Angebotes zur Verlagerung von lokalem MIV auf den ÖV
- Verdichtung der zentrumsbezogenen ÖV-Angebote zur Bedienung der verdichteten Siedlungsgebiete und weiteren Lenkung der Siedlungsentwicklung in die Zentren
- Gewährleistung eines zuverlässigen, fahrplantreuen ÖV-Angebotes durch Reduktion des MIV- Staurisikos auf den kritischen Abschnitten, den Bau von Busspuren sowie eine konsequente Busbevorzugung an den Knoten
- Förderung der Intermodalität zur Unterstützung des wesensgerechten Einsatzes der Verkehrsmittel durch bequeme, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen, optimale Verknüpfung Bahn/Bus, gute Park & Ride- sowie Car Sharing-Angebote, Velostationen usw.
- Unterstützung der Massnahmen zur Reduktion des heute vergleichsweise hohen MIV-Anteils am Modal Split zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs mit Parkplatzbewirtschaftung, Mindeststandards der ÖV-Erschliessung bei Einzonungen usw.
- Bündelung des MIV und des Schwerverkehrs auf wenig empfindliche Achsen
- Förderung des Langsamverkehrs durch den weiteren Ausbau des bestehenden Netzes, insbesondere grenzüberschreitend und zwischen den dicht besiedelten Gebieten und dem See gemäss Langsamverkehrsprogramm.

Soweit für die kommunale Planung massgeblich, werden jene Inhalte des Agglomerationsprogramms, welche die Stadt Kreuzlingen betreffen, in den Richtplan übernommen und unter dem jeweiligen Sachgebietstitel abgehandelt.

Ziele

- vgl. Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz, 2. und 3. Generation

Konzepte / Grundlagen

- Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz, 2. und 3. Generation

---

Beschluss Nr. **V 1.3.1** **Umsetzung Massnahmenplan Agglomerationsprogramm**

Umsetzen der auf kommunaler Ebene realisierbaren Massnahmen der jeweiligen Agglomerationsprogramme.

Verbindlichkeit:	Festsetzung
Zeitrahmen:	Laufend
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat / *Agglomeration / Regionalplanung*
Finanzierung:	
Querverweise:	V 2.3, V 4.1.5, V 5.1, V 5.2, V 6.1

Handlungsrichtlinie

- Umsetzung im Rahmen Nutzungsplanung (Zonenplan, Gestaltungspläne), Baulinien, Verkehrsmassnahmen

V 2 Motorisierter Individualverkehr
V 2.1 Strassennetz / Strassenfunktion

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Im kommunalen Richtplan wird das von der Stadt Kreuzlingen langfristig angestrebte Strassennetz mit den entsprechenden Funktionen festgelegt:

- Hochleistungsstrasse
- Hauptverkehrsstrasse
- Verbindungsstrasse
- Sammelstrasse
- Erschliessungsstrasse

Diese Strassenhierarchie soll bei allen anstehenden verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Entscheiden berücksichtigt werden. Entsprechend der Funktion sind der Ausbaustandard, die städtebauliche Integration, die funktionale Raumaufteilung und die Gestaltung laufend zu optimieren. Dabei ist auf die notwendige Abstimmung mit dem kantonalen Tiefbauamt zu achten.

Aufgrund der angestrebten Strassenfunktionen können diverse verkehrsorientierte Strassenabschnitte zurückgestuft werden. Sie nehmen zukünftig eine untergeordnetere Rolle für den Verkehrsablauf wahr und schaffen die Möglichkeit für eine bessere städtebauliche Integration. Teilweise können und sollen einzelne Kantonsstrassen von der Stadt übernommen werden (ist aber nicht zwingend).

Im Zusammenhang mit anderweitigen verkehrsplanerischen Entscheiden kann an einigen Stellen geprüft werden, Abschnitte für den motorisierten Verkehr zu sperren. So können attraktive und sichere Achsen für den Langsamverkehr geschaffen werden.

Ziele

- klare, langfristig anzustrebende Strassenfunktionen
- Rückstufungen von Strassenabschnitten mit dem Ziel einer besseren städtebaulichen Integration
- flüssiger Verkehrsablauf auf der Seetalstrasse / Hafenstrasse / Bahnhofstrasse

Konzepte / Grundlagen

- Konzeptbericht STEP 2009
- Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz, 2. und 3. Generation

Beschluss Nr. V 2.1.1 **Strassenhierarchie kurzfristig**

Das im kommunalen Richtplan festgelegte Strassennetz mit den entsprechenden Funktionen wird von der Stadt Kreuzlingen kurzfristig angestrebt.

Verbindlichkeit: Festsetzung
Zeitrahmen: kurzfristig
Initiator / *Beteiligte:* Stadtrat */ kantonales Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise: V 2.2, V 2.3
Handlungsrichtlinie

- Strassenfunktionszuweisung als Basis für verkehrsplanerische und verkehrstechnische Entscheide
- Strassenraumgestaltung auf neue Funktionen abstimmen

Beschluss Nr. V 2.1.2 **Strassenhierarchie langfristig**

Mit der Realisierung der Spange Bätershausen sowie der Oberlandstrasse ist die Strassenhierarchie anzupassen. Diese langfristig anvisierte Strassenhierarchie ist massgebend betreffend anstehender verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Entscheide.

Verbindlichkeit: Zwischenergebnis
Zeitrahmen: langfristig
Initiator / *Beteiligte:* Stadtrat */ kantonales Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise: V 2.2, V 2.3
Handlungsrichtlinie

- Strassenfunktionszuweisung als Basis für verkehrsplanerische und verkehrstechnische Entscheide
- Strassenraumgestaltung auf neue Funktionen abstimmen
- Nach Umgestaltung und Funktionsänderung sind die jeweiligen Kantonsstrassenabschnitte herunter zu klassieren (Übernahme durch Stadt als innerstädtische Verbindungsstrassen)

Beschluss Nr. V 2.1.3 **Verkehrsverflüssigung Chance Nord**

Für die Hafenstrasse sind Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Kapazitätssteigerung vorzusehen.

Es sind Massnahmen zu prüfen wie:
- Ersatz von Knoten und Einlenkern
- Über- oder Unterführung für Fussgänger
- alternative Routen für den Langsamverkehr
- Abbiegeverbote und Einfahrtssperren für Erschliessungs- und Sammelstrassen.

Daneben sind weiterhin Gestaltungs- und Lärmschutzmassnahmen für die Anwohner vorzusehen.

Verbindlichkeit:	Festsetzung
Zeitrahmen:	Laufend
Initiator / *Beteiligte:*	Kantonales Tiefbauamt */ Stadtrat, Tiefbauamt*
Finanzierung:	
Querverweise:	V 1.2.1

Handlungsrichtlinie
- Konzeptplan mit Massnahmen zur Verkehrsverflüssigung
- Umsetzung in Projekte
- Lärmschutzmassnahmen (Weiterführung bestehender Massnahmen)

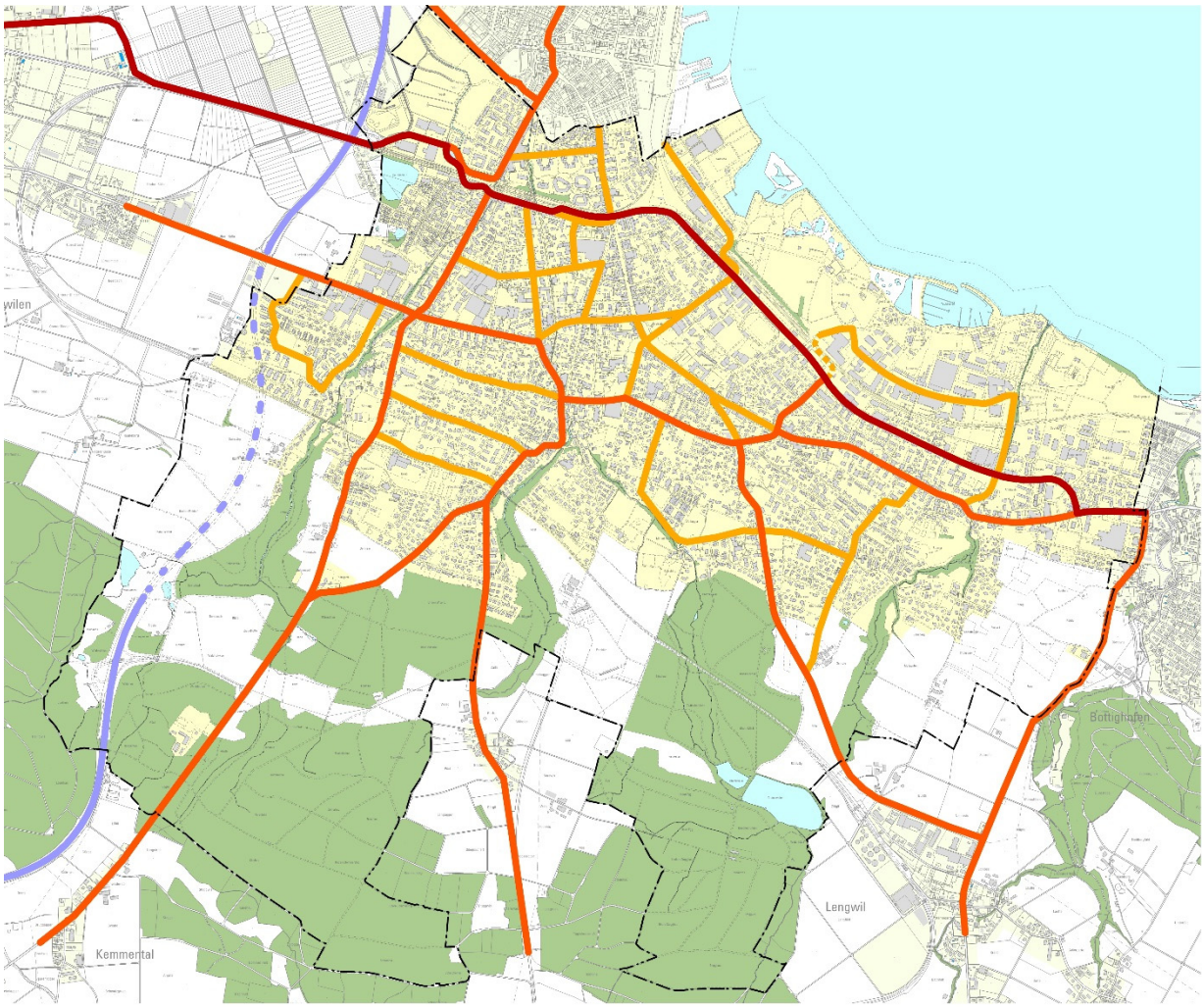
Beschluss Nr. V 2.1.4 **Sperrung für motorisierten Verkehr**

Für von Durchgangsverkehr belasteten Erschliessungs- und Sammelstrassen sind Sperrungen beziehungsweise Strassenunterbrechungen für den motorisierten Verkehr zu prüfen und dem Langsamverkehr vorzubehalten.

Verbindlichkeit:	Vororientierung
Zeitrahmen:	mittelfristig
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat */ Bauverwaltung, kantonales Tiefbauamt*
Finanzierung:	
Querverweise:	

Handlungsrichtlinie
- Fahrverbote für motorisierten Verkehr prüfen

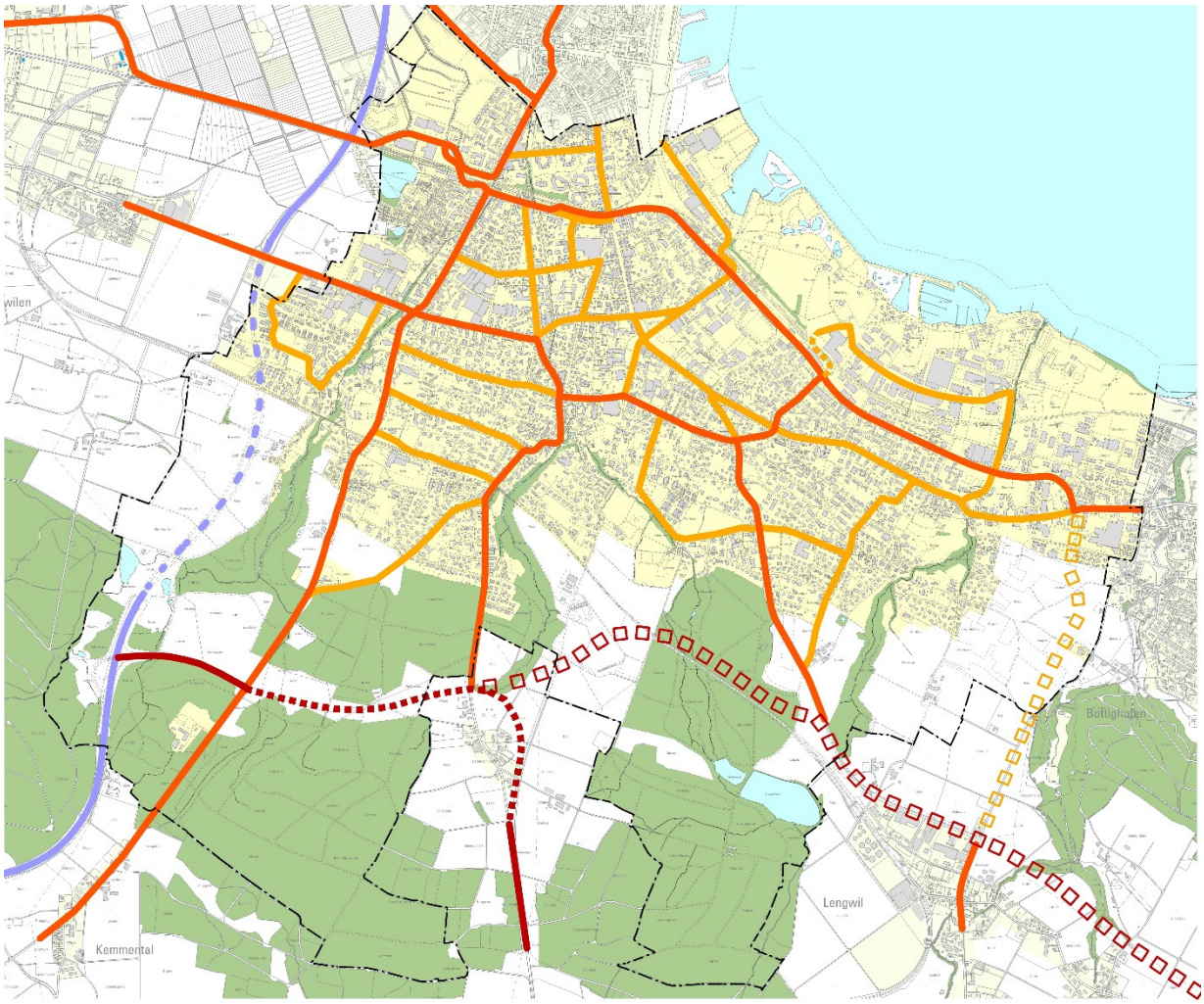
Strassennetz / Zustand ohne Strassenergänzungen (kurzfristig)



Legende

Ausgangslage	Richtplaninhalt	
		Hochleistungsstrasse
		Hauptverkehrsstrasse
		Ortsverbindungsstrasse
		Sammelstrasse

Strassennetz / Zustand mit Strassenergänzungen (langfristig)



Legende

Ausgangslage	Richtplaninhalt	
		Hochleistungsstrasse
		Hauptverkehrsstrasse
		Verbindungsstrasse
		Sammelstrasse
		Trassee Oberlandstrasse
		Anschluss an Oberlandstrasse

V 2 Motorisierter Individualverkehr
V 2.2 Strassennetzergänzungen

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Spange Bätershausen
Im Sinne der Schliessung einer Netzlücke entsprechend den Vorgaben des kantonalen Richtplans leistet der Bau der „Spange Bätershausen" einen wichtigen Beitrag für eine Verkehrsentlastung des innerstädtischen Strassennetzes. Der Verkehr zwischen der A7 / Konstanz und dem Raum Thurtal / Weinfelden / Sulgen / Gossau kann damit auf direkterem Weg auf die Westumfahrung (A7) geführt werden (insbesondere Lastwagen). Die neue Strasse ist bedürfnis- und umweltgerecht zusammen mit der Oberlandstrasse (OLS) zu projektieren. Der Eingliederung in das Landschaftsbild ist hohe Beachtung zu schenken.

Oberlandstrasse
Der Bau der sogenannten Oberlandstrasse (OLS) erfolgt zeitgleich zur Realisierung der BTS-Etappe Arbon – Amriswil. Die notwendigen Flächen für die Oberlandstrasse, inklusive der Anschlussstrassen ans bestehende Strassennetz, sind frühzeitig zu sichern. Auch bei dieser Strasse ist auf eine bestmögliche Schonung der Lebensräume, des Orts- und Landschaftsbildes und den Schutz vor Immissionen zu achten.

Ziele
- Realisierung Spange Bätershausen als 1. Etappe der OLS
- Freihaltung Trassee für Oberlandstrasse

Konzepte / Grundlagen
- Kantonaler Richtplan (Stand: Genehmigung durch Bundesrat, 04.07.2018)
- Konzeptbericht STEP 2009

Beschluss Nr. V 2.2.1 **Spange Bätershausen**

Entsprechend den Vorgaben des kantonalen Richtplanes ist die Netzlücke zwischen dem Autobahnanschluss Kreuzlingen Süd und der Bodanstrasse in Bätershausen mit einer neuen Strassenverbindung als 1. Etappe der OLS zu schliessen. Dem Immissionsschutz und der Einpassung in die Landschaft ist hohe Beachtung zu schenken.

Verbindlichkeit: Zwischenergebnis
Zeitrahmen: langfristig
Initiator / *Beteiligte:* Stadtrat / *kantonales Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise: V 1.2.1, V 2.1.2, V 2.3.2, L 3.1.5
Handlungsrichtlinie
- Strassenprojekt
- Realisierung Strasse

Beschluss Nr. V 2.2.2 **Oberlandstrasse**

Für den Bau der Oberlandstrasse zwischen Bätershausen und Münsterlingen sind frühzeitig Massnahmen zur Sicherstellung des Projektes in die Wege zu leiten. Insbesondere ist das vorgesehene Trassee freizuhalten.

Verbindlichkeit: Zwischenergebnis
Zeitrahmen: Langfristig
Initiator / *Beteiligte:* Kantonales Tiefbauamt */ Bauverwaltung*
Finanzierung:
Querverweise: V 1.2.1, V 2.1.2, V 2.3.2, L 3.1.5
Handlungsrichtlinie
- Vorprojektierung, Landsicherung
- Freihaltung Trassee

Beschluss Nr. V 2.2.3 **Anschluss Promenadenstrasse**

Südlich der Bahnlinie ist die Promenadenstrasse zu verlegen und direkt an den Paulikreisel anzuschliessen.

Verbindlichkeit: Festsetzung
Zeitrahmen: Kurzfristig
Initiator / *Beteiligte:* Stadtrat / *kantonales Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise: V 2.1.3
Handlungsrichtlinie
- Strassenprojekt (Unterführung)

V 2 Motorisierter Individualverkehr
V 2.3 Lastwagenrouten

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Die Durchfahrt von Lastwagen durch eine Vielzahl von Stadtquartieren stellt eine grosse Belastung dar. Mit einer gezielten Lenkung des Lastwagenverkehrs soll eine Konzentration auf wenige Achsen erreicht werden.

Dabei muss die betrieblich notwendige Zufahrt für das ansässige Gewerbe wie auch der Umschlag im Bereich der Wohngebiete wie bisher gewährleistet bleiben.

Der Bericht vom Büro Widmer (Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Kreuzlingen, Nov. 2011) aus Frauenfeld zur Verbesserung der Verkehrssituation in Kreuzlingen, schlägt Gebiete mit Lastwagenverbot vor, wobei ein paar innerstädtische Transitachsen vorläufig weiterhin offenbleiben sollen. Längerfristig, d. h. insbesondere bei Realisierung der Oberlandstrasse, kann und soll das Lastwagenverbot mit wenigen Ausnahmen für den Transitverkehr auf das ganze Stadtgebiet ausgedehnt werden. Insbesondere soll eine Ausnahmetransportroute weiterhin durch das Stadtgebiet geführt werden, welche zusätzlich bei einem Störfall auf der Oberlandstrasse als Ausweichroute (Redundant) genutzt werden kann.

Ziele

- Gezielte Lenkung des durchfahrenden Lastwagenverkehrs
- Minimierung der Verkehrsbelastung im Stadtgebiet

Konzepte / Grundlagen

- Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Kreuzlingen (Büro Widmer Nov. 2011)
- Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz, 2. und 3. Generation

Beschluss Nr. V 2.3.1 **Lastwagenrouten ohne Netzergänzungen**

Der Lastwagen-Durchgangsverkehr hat sich kurzfristig auf folgende Routen zu beschränken:
- Autobahn A7
- Seetalstrasse / Hafenstrasse / Bahnhofstrasse / A7-Anschluss Kreuzlingen Nord
- Romanshornerstrasse / Paulistrasse / Egelseestrasse / Bergstrasse / Brunnenstrasse / A7-Anschluss Kreuzlingen Süd
- Bernrainstrasse / Konstanzerstrasse Süd
- Unterseestrasse / Bachstrasse
- Remisbergstrasse

Für das restliche Stadtgebiet ist ein Lastwagenverbot mit Zubringerdienst anzustreben (vgl. auch Massnahmen gemäss Büro Widmer - Bericht Nov. 2011). Der innerstädtische Lastwagenverkehr ist immer auf kürzestem Wege auf die aufgezeigten Routen zu führen (Beschilderung).

Verbindlichkeit:	Festsetzung
Zeitrahmen:	kurzfristig
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat / *kantonales Tiefbauamt*
Finanzierung:	
Querverweise:	V 2.1.1

Handlungsrichtlinie
- konsequente Beschilderung in Absprache mit kantonalen Amtsstellen
- nötigenfalls Erlass von Lastwagen-Fahrverbot für bestimmte Teilstrecken

Beschluss Nr. V 2.3.2 **Lastwagenrouten mit Netzergänzungen**

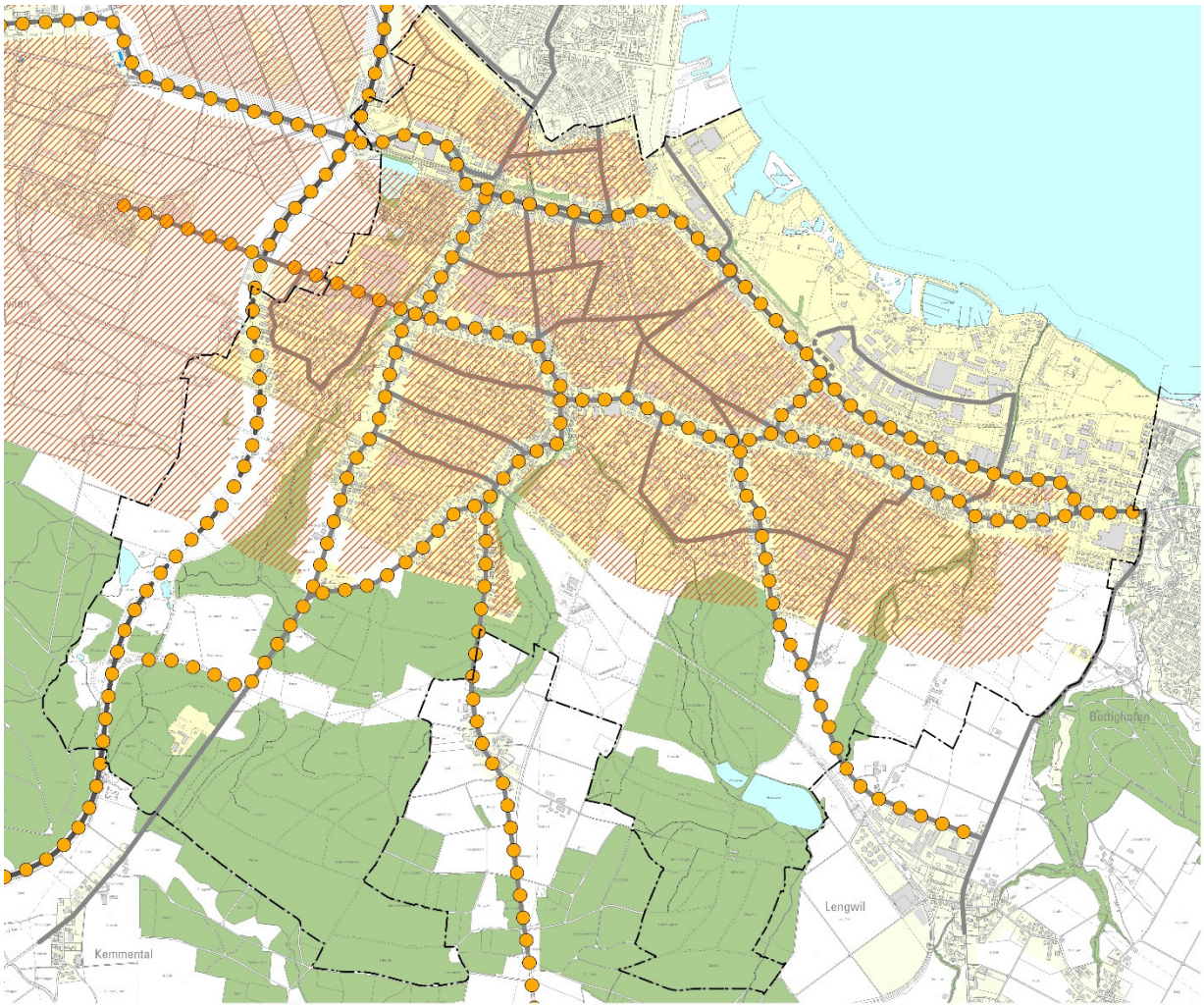
Der Lastwagen-Durchgangsverkehr hat sich langfristig auf folgende Routen zu beschränken:
- Autobahn A7
- Leubernstrasse / Oberlandstrasse / Spange Bätershausen / A7-Anschluss Kreuzlingen Süd
- Bernrainstrasse / Unterseestrasse

Für das restliche Stadtgebiet ist ein Lastwagenverbot mit Zubringerdienst anzustreben (vgl. auch Massnahmen gemäss Büro Widmer - Bericht Nov. 2011). Der innerstädtische Lastwagenverkehr ist immer auf kürzestem Wege auf die aufgezeigten Routen zu führen (Beschilderung).

Verbindlichkeit:	Zwischenergebnis
Zeitrahmen:	langfristig
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat / *kantonales Tiefbauamt*
Finanzierung:	
Querverweise:	V 2.1.2, V 2.2

Handlungsrichtlinie
- konsequente Beschilderung in Absprache mit kantonalen Amtsstellen
- Erlass von Lastwagen-Fahrverbot für bestimmte Teilstrecken

Lastwagenrouten ohne Netzergänzungen (kurzfristig)

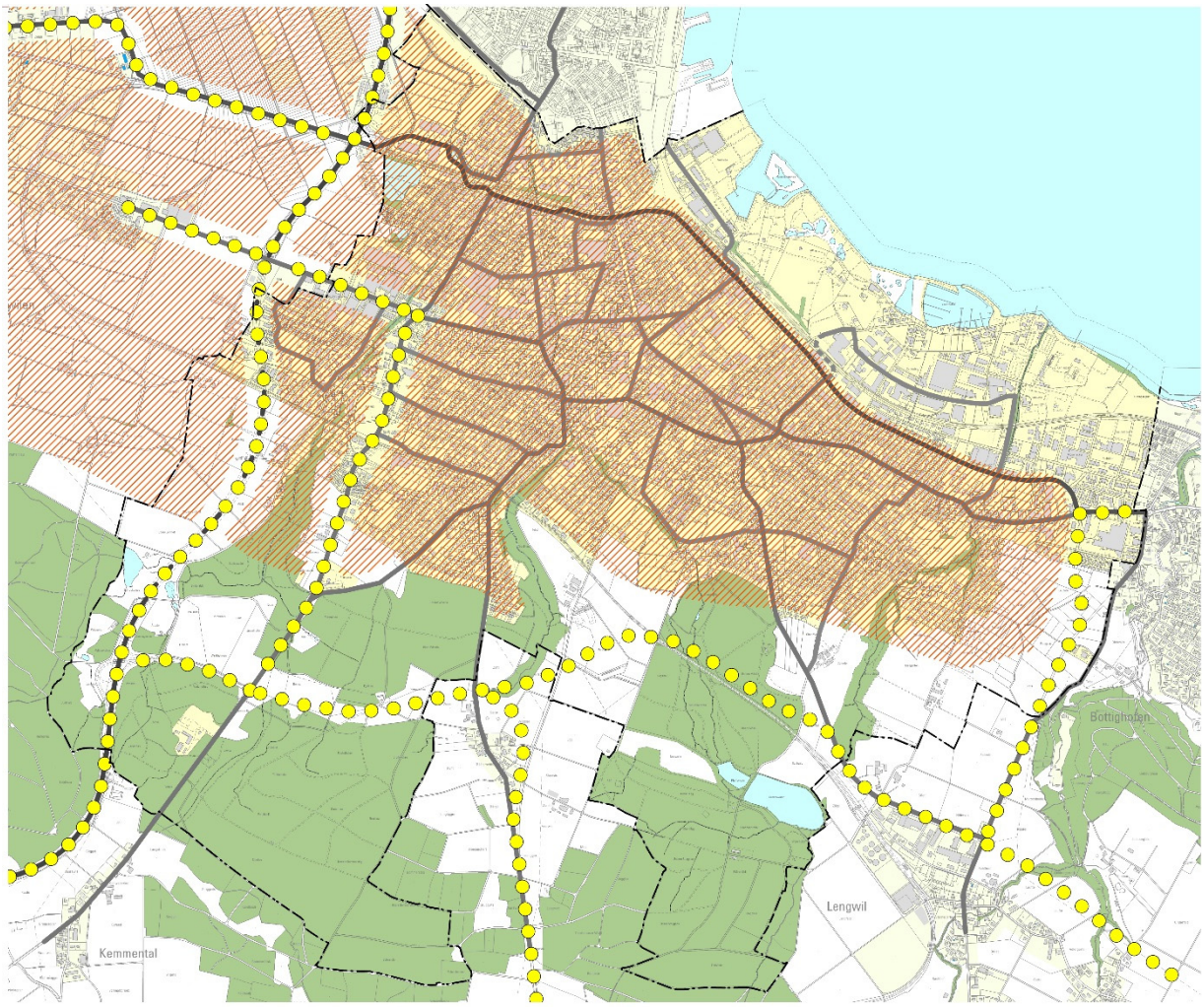


Legende

Ausgangslage | Richtplaninhalt

- Lastwagenroute kurzfristig
- Fahrverbot für Lastwagen

Lastwagenrouten mit Netzergänzungen (langfristig)



Legende

Ausgangslage	Richtplaninhalt	
		Lastwagenroute langfristig
		Fahrverbot für Lastwagen

V 2 Motorisierter Individualverkehr
V 2.4 Baugebietserschliessungen

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Kreuzlingen verfügt insgesamt über einen guten Erschliessungsstand (vgl. dazu Übersicht über den Stand der Erschliessung). Mit Ausnahme einiger weniger noch unüberbauter Baugebiete sind die erforderlichen Erschliessungsstrassen in meist ausreichendem Ausbaustandard vorhanden.

Insbesondere für die grösseren Bauentwicklungsgebiete sowie für sämtliche Arealentwicklungs- und Siedlungserweiterungsgebiete sind noch Ergänzungen des Erschliessungsstrassennetzes erforderlich.

Im Richtplan dargestellt sind die dabei vorgesehenen Anschlussbereiche an das übergeordnete Strassennetz. Grundlegende Abweichungen davon bedürfen einer vorgängigen umfassenden Interessenabwägung.

Ziele

- verkehrsberuhigende, flächensparend ausgeführte Erschliessungsstrassen
- zweckmässige Anbindungen an das vorgelagerte Strassennetz

Konzepte / Grundlagen

- Übersicht Stand der Erschliessung
- Konzeptbericht STEP 2009

Beschluss Nr. V 2.4.1 **Neuerschliessung Bauentwicklungsgebiete**

Insbesondere für die folgenden grösseren Bauentwicklungsgebiete sind noch Ergänzungen des Erschliessungsstrassennetzes erforderlich:

- Wolfacker (MIV-Erschliessung mehrheitlich ab Remisberg- / Gaissbergstrasse)
- Besmer (hauptsächlich ab Besmerstrasse)

Die im Richtplan dargestellten Anschlussbereiche an das vorgelagerte Strassennetz sind anzustreben. Grundlegende Abweichungen davon bedürfen einer vorgängigen umfassenden Interessenabwägung.

Verbindlichkeit: Zwischenergebnis
Zeitrahmen: mittelfristig
Initiator / *Beteiligte:* Bauverwaltung */ Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise: V 3.1.1, S 3.1.3
Handlungsrichtlinie
- Erschliessungs- und Bebauungskonzept
- Gestaltungsplan mit Landumlegung
- Strassenprojekt

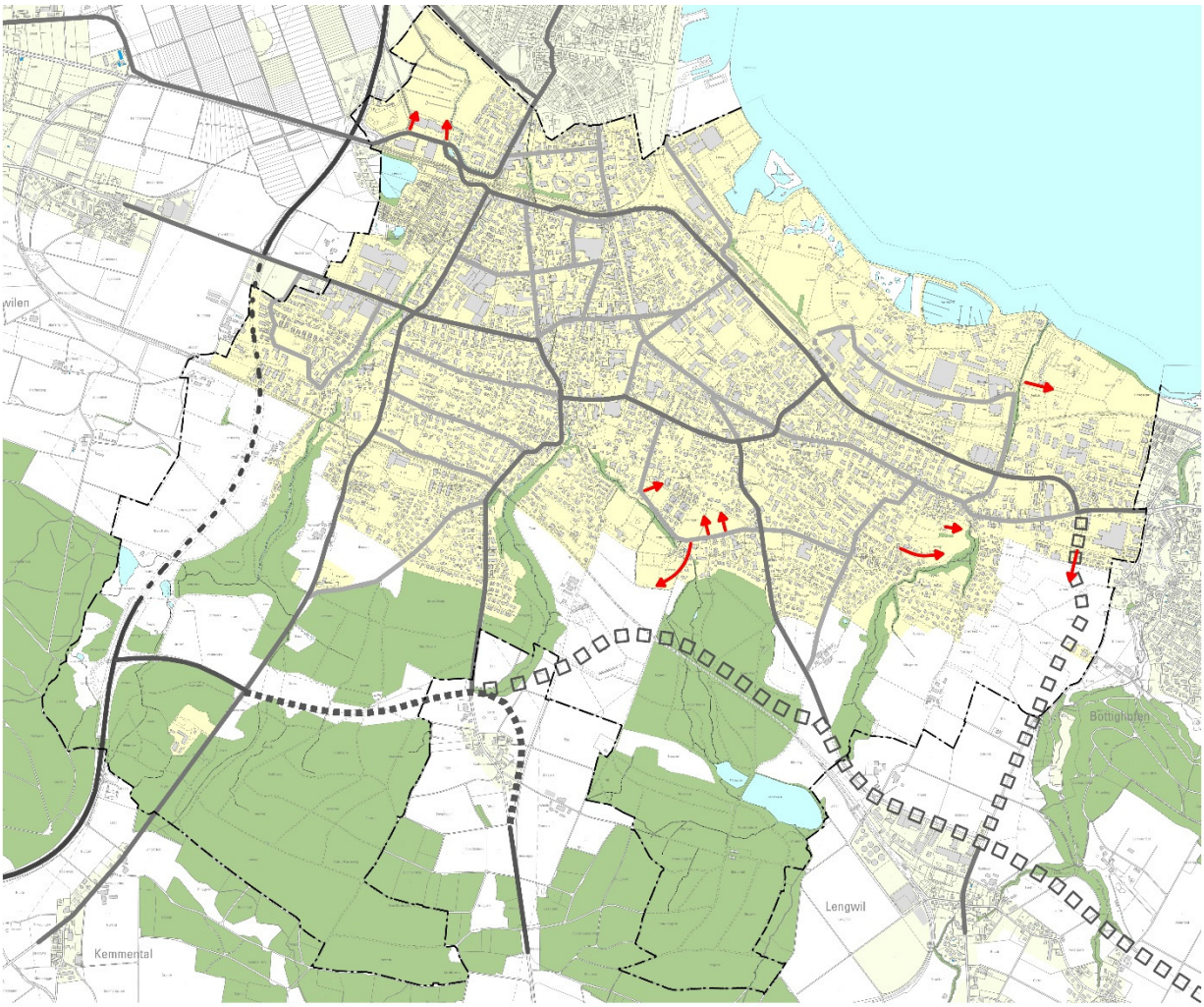
Beschluss Nr. V 2.4.2 **Neuerschliessung Siedlungserweiterungs- und Arealentwicklungsgebiete**

Für die Siedlungserweiterungen und Arealentwicklungen in den folgenden Gebieten sind die Erschliessungskonzepte frühzeitig festzulegen und die notwendigen Erschliessungskorridore offen zu halten. Gegebenenfalls ist eine planungsrechtliche Sicherstellung vorzunehmen.

- Leubern (Baugebietserschliessung ab Ziilkreisel unter Berücksichtigung des möglichen Anschlusses an die Oberlandstrasse)
- Gaissberg Süd (hauptsächlich ab Remisberg- / Gaissbergstrasse)
- Töbeli (Haupterschliessung ab Tägerwilerstrasse)
- Seezälg (Haupterschliessung ab Bleichestrasse / Schwimmbadstrasse)

Verbindlichkeit: Zwischenergebnis
Zeitrahmen: Laufend
Initiator / *Beteiligte:* Bauverwaltung
Finanzierung:
Querverweise: V 3.1.1, S 3.1.4, S 6.1.1
Handlungsrichtlinie
- Erschliessungskonzepte
- Erschliessungskorridore freihalten, bei Bedarf mittels Baulinien sichern

Erschliessungsanbindungen



Legende

Ausgangslage	Richtplaninhalt	
	→	Erschliessungsanbindung

V 2 Motorisierter Individualverkehr
V 2.5 Erschliessungsprogramm

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Die Gemeinden sind gesetzlich verpflichtet, die eingezonten Baugebiete zeitgerecht zu erschliessen. Die „Übersicht über den Stand der Erschliessung" (ÜSE) zeigt die Verhältnisse auf. Alles heute eingezonte Bauland ist zumindest grob erschlossen.

Eine periodische Nachführung der Erschliessungsübersicht ermöglicht einen regelmässigen, aktuellen Überblick über den Landverbrauch und zeigt den noch verbleibenden Handlungsspielraum innerhalb der Bauzonen auf.

Das vom Raumplanungsgesetz geforderte Erschliessungsprogramm, welches den Zeitplan und den Finanzbedarf der noch ausstehenden Erschliessungen aufzuzeigen hat, ist 1999 erstellt worden. Eine Überarbeitung / Nachführung ist mangels zu erschliessender Flächen wenig sinnvoll. Zu beachten ist, dass bei der angestrebten inneren Verdichtung das bereits vorhandene Erschliessungsnetz an seine Leistungsgrenzen gelangen kann. Es ist deshalb frühzeitig eine entsprechende Überprüfung vorzunehmen.

Im Bereich der öffentlichen Erschliessungsplanung und -projektierung übernimmt die Bauverwaltung frühzeitig eine federführende und koordinierende Rolle. Wo zweckmässig oder notwendig sind die öffentlichen Interessen mittels Gestaltungsplänen zu sichern. Bestehende Gestaltungspläne sind auf die Übereinstimmung mit aktuellen Entwicklungszielen zu überprüfen. Gegebenenfalls sind Aufhebungen oder Anpassungen vorzunehmen.

Ziele

- zeitgerechte Baugebietserschliessungen
- bei intensiver Verdichtung nach innen ist die Leistungsfähigkeit der bereits vorhandenen Erschliessungsinfrastruktur zu überprüfen und nötigenfalls zu ergänzen.

Konzepte / Grundlagen

- Übersicht Stand der Erschliessung
- Erschliessungsprogramm 1999

Beschluss Nr. V 2.5.1 **Erschliessungsprogramm**

Auf die Überarbeitung des Erschliessungsprogramms nach Art. 19 RPG kann mangels unerschlossener Gebiete verzichtet werden. Hingegen ist bei der beabsichtigten inneren Verdichtung die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Erschliessungsanlagen (Strassen, Ver- und Entsorgung) zu überprüfen und nötigenfalls ein entsprechendes Sanierungs- und Ausbauprogramm zu erstellen.

Verbindlichkeit:	Zwischenergebnis
Zeitrahmen:	mittelfristig
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat / *Bauverwaltung, Tiefbauamt, Technische Betriebe*
Finanzierung:	
Querverweise:	S 1.3, S 3.1.3, S 3.1.4

Handlungsrichtlinie

- Erarbeitung / laufende Nachführung des Sanierungs- und Ausbauprogramms für bestehende Erschliessungsanlagen

V 3 Verkehrsberuhigung / Strassenraumgestaltung
V 3.1 Strassenraumgestaltung / Tempo 30 / Begegnungszonen

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Allgemeines
Aufgrund der Inbetriebnahme der „Chance Nord" eröffnen sich Möglichkeiten, bestimmte Strassenabschnitte gestalterisch und funktional wieder vermehrt in den Stadtraum einzubinden. Die teils einseitige Ausrichtung auf den motorisierten Verkehr und die damit verbundenen Zäsuren können aufgeweicht werden. Die Funktion und Raumansprüche sollen entsprechend den verschiedenen Nutzern neu verteilt werden. Die Betrachtung ist auf den Bereich von Fassade bis Fassade auszuweiten. Gerade im Zusammenhang mit notwendigen Strassen- oder Werkleitungssanierungen sollte die Chance genutzt werden, auch in anderen Strassenabschnitten orts- und zentrumsverträgliche Umgestaltungen umzusetzen. Den Grünelementen im Strassenraum ist dabei Beachtung zu schenken.

Es müssen jedoch nicht immer Gesamtsanierungen sein, auch mit punktuellen oder platzartigen Eingriffen oder provisorischen Massnahmen kann bereits ein wertvoller Beitrag an das verträgliche Nebeneinander der Verkehrsteilnehmer geleistet werden. Gegebenenfalls kann die Einrichtung einer Begegnungszone (Tempo 20) den gewünschten Effekt noch verstärken.

Zu berücksichtigen ist u.a. die Verkehrsstudie «Zentrum», welche im Zusammenhang mit dem neuen Stadthaus erarbeitet wurde.

Begegnungszonen
Das erste Vorhaben einer entsprechenden Umgestaltung erfolgte auf der Hauptstrasse zwischen Löwen- und Helvetiaplatz, Sonnenstrasse Nord bis Schützenstrasse, sowie Schützenstrasse zwischen Hauptstrasse und Sonnenstrasse im Rahmen der Aufwertung des Stadtzentrums. Neben weiteren Begegnungszonen im Stadtzentrum sollen aber auch in Wohnquartieren Begegnungszonen in Form von Wohnstrassen geprüft werden.

Tempo-30-Zonen
Kreuzlingen weist mit seinen praktisch flächendeckend angelegten Tempo-30-Zonen einen zeitgemässen Stand auf. Der pragmatische Ansatz, wonach mit wenigen baulichen Massnahmen eine möglichst grosse Wirkung erzielt werden soll, hat sich bislang bewährt. Viele Quartiere profitieren von dem ortsverträglichen Temporegime. Massnahmen zur gestalterischen Verbesserung der Tempo-30- Zonen werden geprüft.

Ziele

- flächendeckende Tempo-30- Zonen
- Begegnungszonen in geeigneten Stadt- und Wohnquartieren

Konzepte / Grundlagen

- Konzeptbericht STEP 2009
- Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz, 2. und 3. Generation
- Verkehrsstudie «Zentrum»

Beschluss Nr. V 3.1.1 **Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung**

Neue Strassenerschliessungen sind grundsätzlich siedlungsorientiert, verkehrsberuhigend und flächensparend auszugestalten (entsprechend Anforderungen Tempo-30-Zonen). Der Verkehrs- und Schulwegsicherheit sowie dem strassenbegleitenden Grün ist besondere Beachtung zu schenken.

Verbindlichkeit:	Festsetzung
Zeitrahmen:	laufend
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat / *Tiefbauamt*
Finanzierung:	
Querverweise:	V 2.4, S 2.1.3, S 3.2.1, L 3.1.4

Handlungsrichtlinie

- Erschliessungskonzept
- Strassenprojekte

Beschluss Nr. V 3.1.2 **Optimierung bestehender Tempo-30-Zonen**

Die Tempo-30-Zonen sind wo nötig mit baulichen und gestalterischen Massnahmen zu optimieren (in Abstimmung mit dem Sanierungsprogramm der Strassen und Werkleitungen).

Verbindlichkeit:	Festsetzung
Zeitrahmen:	laufend
Initiator / *Beteiligte:*	*Bauverwaltung / Quartiervereine, Grundeigentümer*
Finanzierung:	
Querverweise:	S 3.2.1, L 3.1.4

Handlungsrichtlinie

- periodische Geschwindigkeitsüberprüfungen
- Überprüfung baulicher und gestalterischer Massnahmen
- bei nicht erreichen der Tempo 30-Ziele sind zusätzliche (bauliche) Massnahmen zu ergreifen.

Beschluss Nr. V 3.1.3 **Erweiterung Tempo-30-Zonen**

Grundsätzlich sollen Erweiterungen der Tempo-30-Zonen in den Quartieren geprüft werden, insbesondere:
- Promenadenstrasse / Werftstrasse
- Breitenäckerli
- Seestrasse

Grundsätzlich soll die Einbindung in angrenzende Tempo-30-Zonen geprüft werden, insbesondere bei folgenden Strassenabschnitten:
- Romanshornerstrasse (Dorfkern Kurzrickenbach)
- Hauptstrasse, Löwenkreisel bis Hirschenplatz
- Löwenstrasse
- Bärenstrasse (Bärenkreisel bis Egelseestrasse)
- Brunnenstrasse (nach Realisierung Spange Bätershausen)

Verbindlichkeit: Vororientierung
Zeitrahmen: mittelfristig
Initiator / *Beteiligte:* Tiefbauamt / *Grundeigentümer, Kantonspolizei*
Finanzierung:
Querverweise: S 3.2.1
Handlungsrichtlinie
- bedarfsgerechte Ergänzung der Zonen (im Gespräch mit Grundeigentümern / Quartiervereinen)
- Bewilligung setzt entsprechendes Gutachten voraus
- der Gestaltung des Strassenraumes besondere Beachtung schenken
- die Massnahmen sind nach 1 Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen

Beschluss Nr. V 3.1.4 **Aufwertung Strassenraum**

Insbesondere für folgende Strassen sind Aufwertungs- und Umgestaltungsmassnahmen zu prüfen (städtebauliche Integration, Abschnitte ohne Tieftemporegimemassnahmen):

- Hauptstrasse
- Bleichestrasse
- Bernrainstrasse
- Konstanzerstrasse (nördlich Bahn)
- nördliche Hauptstrasse (Helvetiaplatz – Zoll) (Festsetzung)
- Löwenstrasse
- Pestalozzistrasse
- Parkstrasse
- Remisbergstrasse
- Bärenstrasse
- Paulistrasse

Dabei ist insbesondere den Anliegen des Langsamverkehrs genügend Beachtung zu schenken.

Verbindlichkeit: Zwischenergebnis / Festsetzung
Zeitrahmen: Mittel- bis Langfristig
Initiator / *Beteiligte:* Stadtrat / *kantonales Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise: S 2.1.3, S 3.2.1, L 3.1.4

Handlungsrichtlinie

- Aufwertung- und Umgestaltungskonzepte
- nach Strassenumgestaltung und Funktionsänderung werden Strassenabschnitte abklassiert und von der Stadt übernommen.
- Umsetzung Agglomerationsprogramm

Beschluss Nr. V 3.1.5 **Begegnungszone**

Generell ist eine vermehrte städtebauliche Integration der Strassenräume anzustreben. Aufwertungen und Umgestaltungen sind unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und der städtebaulichen Strukturen und Zielsetzungen vorzunehmen. Gegebenenfalls sind provisorische Massnahmen zu prüfen. In geeigneten Stadt- und Wohnquartieren sind Begegnungszonen zu prüfen.

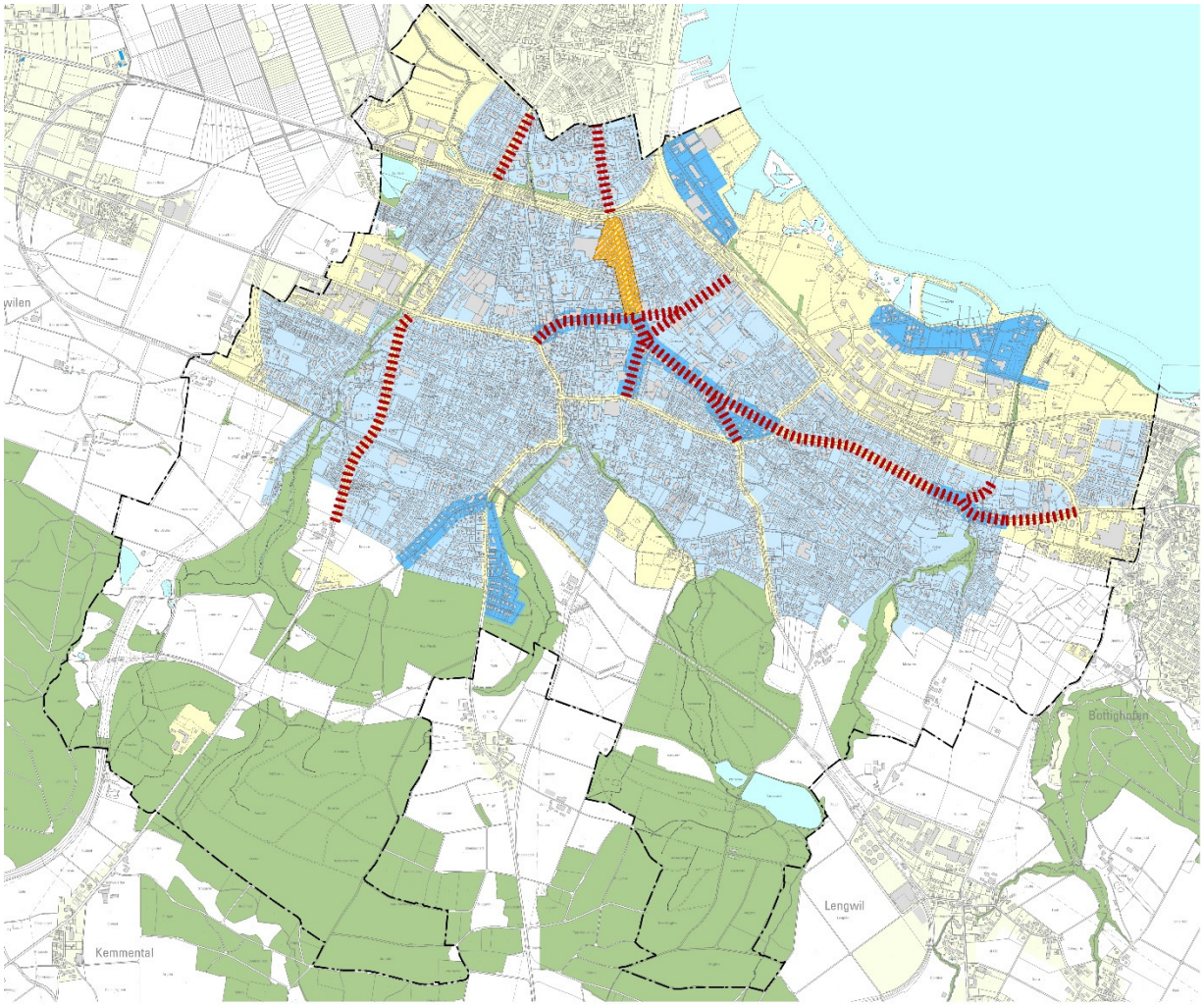
Es ist auf die Koordination mit den Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm zu achten.

Verbindlichkeit: Vororientierung
Zeitrahmen: mittelfristig
Initiator / *Beteiligte:* Stadtrat / *Bauverwaltung, Kantonspolizei*
Finanzierung:
Querverweise: S 2.1.1, S 2.1.3, S 3.2.1

Handlungsrichtlinie

- Umgestaltungskonzepte
- Bewilligung setzt entsprechendes Gutachten voraus
- der Gestaltung des Strassenraumes besondere Beachtung schenken.
- die Massnahmen sind nach 1 Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen

Strassenraumgestaltung / Tempo-30-Zonen / Begegnungszonen



Legende

Ausgangslage	Richtplaninhalt	
		Tempo - 30 - Zonen
		Begegnungszonen (v 20 km/h)
		Aufwertung Strassenraum

V 3 Verkehrsberuhigung / Strassenraumgestaltung
V 3.2 Gestaltung / Aufwertung Eingang Siedlungsgebiet

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Im Übergangsbereich zwischen Landschaft und Siedlung besteht ein Potenzial für eine ansprechende Gestaltung. Es handelt sich um die Visitenkarte für die Stadt, da hier der erste Eindruck gewonnen wird. Der Eingang soll markiert werden und zeigen, dass im innerstädtischen Bereich ein anderes, tieferes Temporegime gilt. Im Idealfall wird der einfahrende Verkehr abgebremst. Im Bereich der Remisbergstrasse wurde bereits eine Umgestaltung des Siedlungseinganges vorgenommen.

Ziele

- Stadtgrenzen attraktiv kennzeichnen
- Temporeduktion für einfahrenden Verkehr

Konzepte / Grundlagen

- Konzeptbericht STEP 2009

Beschluss Nr. V 3.2.1 **Gestaltung Eingang Siedlungsgebiet**

Es ist eine klar erkennbare, wirksame und ansprechende Ausgestaltung der nachstehenden Eingänge zum Siedlungsgebiet vorzunehmen. Als Massnahme ist wo möglich ein gestalterisches Orts-Eingangstor zu prüfen (Abbremsung des einfahrenden Verkehrs).

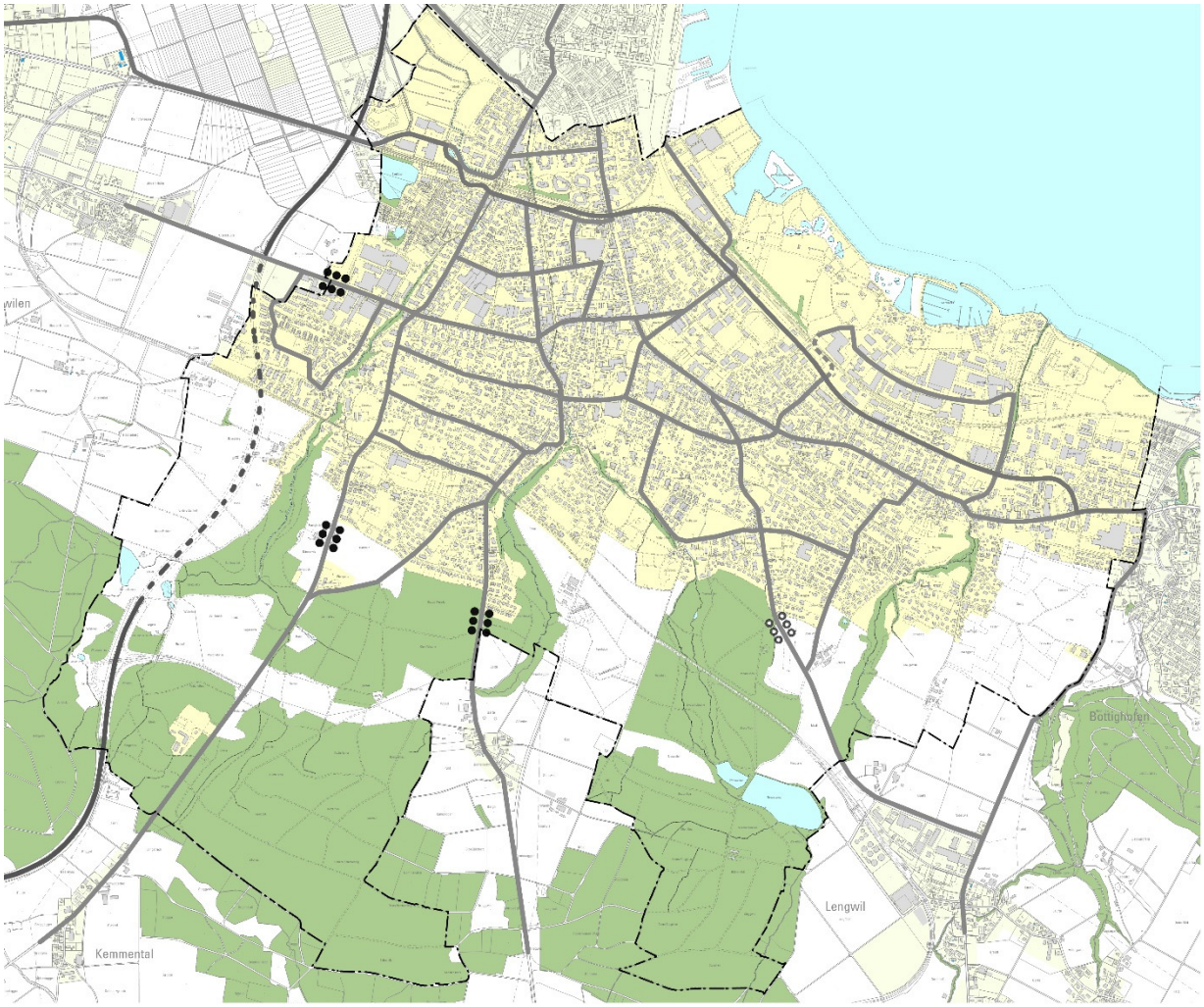
- Bergstrasse (Breitenäckerli)
- Bernrainstrasse (Bernrainzelg)
- Unterseestrasse

Verbindlichkeit:	Zwischenergebnis
Zeitrahmen:	mittelfristig
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat / *Bauverwaltung, kantonales Tiefbauamt*
Finanzierung:	
Querverweise:	

Handlungsrichtlinie

- Projektierung Strassenraumgestaltung

Gestaltung I Aufwertung Eingang Siedlungsgebiet



Legende

Ausgangslage	Richtplaninhalt	
○○○ ○○○	●●● ●●●	Gestaltung / Aufwertung Eingang Siedlungsgebiet

V 4 Ruhender Verkehr
V 4.1 Öffentliche Parkierungsanlagen / Parkhäuser

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Die Stadt Kreuzlingen verfügt über ein hohes, insgesamt ausreichendes Angebot an öffentlich zugänglichen Abstellplätzen für Motorfahrzeuge. Ein zeitweiser Mangel besteht im Zentrum und an Ausflugswochenenden im Bereich See.

Zur Verbesserung des Angebotes im Zentrum und zur Aufwertung des wichtigen städtischen Freiraumes Dreispitz / Fäschtwiese führte die Stadt 2007 einen Projektwettbewerb für eine unterirdische Parkierungsanlage unter dem Areal Fäschtwiese durch. Im Zuge der Realisierung des neuen Stadthauses auf der Festwiese wird ebenfalls eine unterirdische Parkierungsanlage erstellt. Im Gegensatz zum Projekt von 2007 werden jedoch sämtliche Parkplätze auf einer Ebene angeordnet. Auch auf eine zweite Ausbauetappe mit weiteren 300 Parkplätzen wird verzichtet, da der Stadtrat die Strategie der dezentralen Verteilung vom Parkhäusern bzw. Tiefgaragen verfolgt.

Ein hoher Parkplatzbedarf besteht im Gebiet Klein Venedig aufgrund der nahen, für Schweizer Kunden attraktiven Altstadt von Konstanz und des Einkaufszentrums Lago. Für die Erstellung eines Parkhauses konnte sich die Stadt eine Parzelle an der Seestrasse sichern.

Mittel- bis längerfristig ist eine Verlagerung des Parkplatzangebotes am Kreuzlinger Hafen in weniger attraktive Lagen anzustreben (z.B. Hafenbahnhof). Damit könnten Flächen an ausgezeichneter, seenaher Lage gestalterisch aufgewertet und/oder mit hochwertigeren Nutzungen belegt werden.

Im Gebiet Seezälg (Hörnli) soll langfristig eine Verlagerung der oberirdischen Parkplätze angestrebt werden. Geplant ist eine Verlagerung in ein neues Parkhaus an weniger attraktiver Lage. Neben dem im Richtplan vorgeschlagenen Standort (südlich der Bahn) sollen auch noch alternative Standorte geprüft werden.

Die Stadt Kreuzlingen setzt sich als Energiestadt auf allen Ebenen für energieeffiziente und nachhaltige Projekte, Planungen und Massnahmen ein. Zu diesen Massnahmen gehört auch ein entsprechendes Parkierungsmanagement. Mittelfristig ist in Abstimmung mit der Stadt Konstanz die Einführung eines Parkleitsystems in Betracht zu ziehen (vgl. auch Agglomerationsprogramm).

Ziele

- Bereitstellen eines ausreichenden Angebotes an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge
- Optimierung des Parkplatzangebotes im Zentrum und im Gebiet Klein Venedig
- Parkraumbewirtschaftung
- Parkleitsystem (Verbindung mit Parkleitsystem Konstanz)

Konzepte / Grundlagen

- Konzeptbericht STEP 2009
- Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz, 2. und 3. Generation
- Parkierungs-Konzept der Stadt Kreuzlingen, 21. März 2017

Beschluss Nr. V 4.1.1 **Innerstädtische Parkhäuser**

Für den Zentrumsbedarf sind an folgenden Standorten weitere unterirdische Parkhäuser zu prüfen:
- Boulevard / Marktstrasse
- Boulevard / Steinweg

Verbindlichkeit: Zwischenergebnis
Zeitrahmen: langfristig
Initiator / *Beteiligte:* Stadtrat, *Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise: S 2.1.1
Handlungsrichtlinie

Beschluss Nr. V 4.1.2 **Parkierungsangebot Hafenareal**

Es ist anzustreben, die bestehenden oberirdischen Parkplätze im Hafengebiet in Parkhäuser an weniger attraktive Lagen zu verlegen. Hierfür sind insbesondere folgende Standorte zu prüfen:
- Hafenbahnhof-Areal
- Seestrasse

Verbindlichkeit: Festsetzung
Zeitrahmen: kurzfristig
Initiator / *Beteiligte:* Stadtrat / *Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise: S 6.1.2
Handlungsrichtlinie
- Verlegung Parkplätze in Parkhäuser prüfen
- Umsetzung Agglomerationsprogramm 3. Generation (Massnahme MIV-3.6)

Beschluss Nr. V 4.1.3 **Parkierungsangebot Seezälg (Hörnli)**

Es ist anzustreben, die bestehenden oberirdischen Parkplätze im Bereich Seezälg (Hörnli) in ein Parkhaus an weniger attraktiver Lage zu verlegen und das Parkplatzangebot bei Bedarf zu erhöhen.

Verbindlichkeit: Vororientierung
Zeitrahmen: langfristig
Initiator / *Beteiligte:* Stadtrat / *Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise: S 6.1.1
Handlungsrichtlinie
- Verlegung Parkplätze in ein Parkhaus prüfen

Beschluss Nr. V 4.1.4 **E-Mobilität**

Bei sämtlichen Parkierungsanlagen sind Ergänzungen hinsichtlich der Betankungsinfrastruktur für die E-Mobilität zu prüfen.

Verbindlichkeit: Vororientierung
Zeitrahmen: kurzfristig
Initiator / *Beteiligte:* Stadtrat / *Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise:
Handlungsrichtlinie

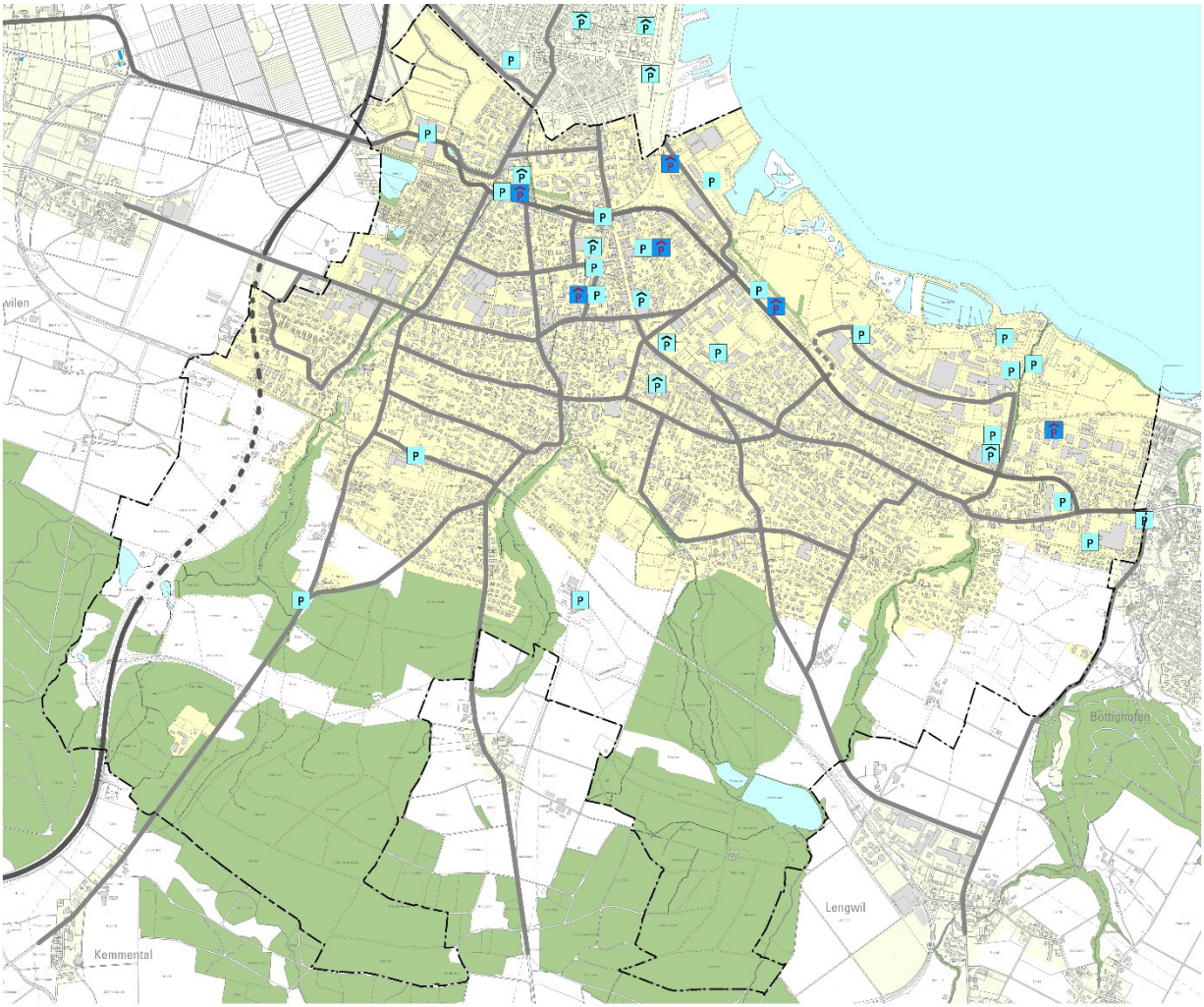
Beschluss Nr. V 4.1.5 **Parkraum-Management**

Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind Massnahmen des Parkraum-Managements vorzusehen.

Massnahme:
- Abstimmung des zulässigen Parkplatzangebotes auf die Erschliessungsqualität mit ÖV und die Erreichbarkeit zu Fuss / mit Velo
- koordinierte Parkraumbewirtschaftung (Kreuzlingen / Konstanz)
- Ausdehnung des Parkleitsystems Konstanz auf die Zufahrtsachsen auf Kreuzlinger Seite prüfen
- Förderung der kombinierten Mobilität (P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen insbesondere bei Bahnhöfen)

Verbindlichkeit: Zwischenergebnis
Zeitrahmen: Mittel- bis langfristig
Initiator / *Beteiligte:* Stadtrat / *Agglomeration / Regionalplanung, Kanton Thurgau*
Finanzierung:
Querverweise: V 1.3.1
Handlungsrichtlinie
- Umsetzung Agglomerationsprogramm

Öffentliche Parkierungsanlagen I Parkhäuser



Legende

Ausgangslage	Richtplaninhalt	
P P	P	öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen / Parkhäuser

V 5 Öffentlicher Verkehr
V 5.1 Bahn

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Die Stadt Kreuzlingen setzt sich für eine attraktive, zeitgemässe Infrastruktur bei den Bahnhöfen und Bahnhaltestellen ein. Dazu gehört auch eine gute, sichere und direkte Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem Velo.

Mit zwei Bahnhöfen und zwei Bahnhaltestellen auf Kreuzlinger Stadtgebiet ist das Angebot an Bahn- Infrastruktur gut. Entgegen den Leitbildvorgaben (Leitbild Kreuzlingen 2020) ist ein gemeinsamer Bahnhof Kreuzlingen-Konstanz im Rahmen der Richtplanerarbeitung verworfen worden (vgl. Ausführungen im Stadtentwicklungskonzept). Aus Kreuzlinger und Konstanzer Sicht wünschenswert ist eine direktere und damit schnellere Bahnlinie in Richtung Frauenfeld / Zürich, beispielsweise mit einem Tunnel ab der Bahnkehre Tägerwilen und einer anschliessenden Linienführung entlang der Autobahn A7.

Das Agglomerationsprogramm bzw. die Unterlagen zur Agglo-S-Bahn Kreuzlingen – Konstanz enthalten eine detaillierte Analyse der Ausgangslage und machen konkrete Vorschläge hinsichtlich der anzustrebenden Massnahmen zur Optimierung des öffentlichen Bahnverkehrs. Diese Vorschläge sind mit der Stadtentwicklungsplanung Kreuzlingen abgestimmt. Es erübrigt sich deshalb, hier nähere Ausführungen dazu zu machen.

Gemäss kantonalem Richtplan sind zur langfristigen Kapazitätserweiterung entlang allen einspurigen Bahnlinien die notwendigen Flächen freizuhalten, um Doppelspurabschnitte und Kreuzungsstationen realisieren zu können.

Ziele

- Förderung des öffentlichen Verkehrs
- bedarfsgerechte Angebotsverbesserungen im Personenverkehr
- bessere Zugverbindungen sowohl im Nah- wie auch im Fernverkehr
- Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Verkehr.

Konzepte / Grundlagen

- Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz, 2. und 3. Generation
- Konzeptbericht STEP 2009
- Kantonaler Richtplan (Stand: Genehmigung durch Bundesrat, 04.07.2018)
- STEP 2030 (Strategische Entwicklungsplanung 2030; BAV)

Beschluss Nr. V 5.1.1 **Angebot an Bahnhöfen / Haltestellen**

Die zwei Bahnhöfe (Bahnhof Kreuzlingen, Hafenbahnhof) sowie die zwei Bahnhaltestellen (Bernrain und Kurzrickenbach / Seepark) auf Stadtgebiet sind zu erhalten. Die Stadt Kreuzlingen setzt sich für die Verbesserungen des Bahnangebotes im Rahmen der Agglo-S-Bahn Studie ein.

Verbindlichkeit:	Zwischenergebnis
Zeitrahmen:	mittel- bis langfristig
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat / *Betriebe öffentl. Verkehr, Stadt Konstanz*
Finanzierung:	
Querverweise:	V 1.3.1

Handlungsrichtlinie

- Umsetzung Agglomerationsprogramm
- aktive Unterstützung der regionalen ÖV-Anliegen

Bahn

Legende

Ausgangslage	Richtplaninhalt	
		Bahnlinie einspurig
		Bahnhof / Haltestelle
		Buslinie kommunal
		Buslinie regional
		Bushaltestelle

V 5 Öffentlicher Verkehr
V 5.2 Bus

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr kann für Kreuzlingen grundsätzlich als gut eingestuft werden. Insbesondere Linienführung, Infrastruktur, Komfort und Fahrplandichte der Busbetriebe befinden sich auf hohem Niveau. Mit der Einführung des Viertelstundentaktes (mit wenigen Ausnahmen) konnte das Angebot noch stark gesteigert werden. Optimierungen sind anzustreben, sofern sie dem Bedürfnis entsprechen und in einem vertretbaren Kosten- / Nutzenverhältnis stehen.

Das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen / Konstanz enthält eine detaillierte Analyse der Ausgangslage und macht konkrete Vorschläge hinsichtlich der anzustrebenden Massnahmen zur Optimierung des öffentlichen Busverkehrs. Diese Vorschläge sind mit der Stadtentwicklungsplanung Kreuzlingen abgestimmt. Es erübrigt sich deshalb hier, nähere Ausführungen dazu zu machen.

Ziele

- Förderung des öffentlichen Verkehrs
- bedarfsgerechte Angebotsverbesserungen
- Verbesserung der Erschliessung unterversorgter oder neuer Wohn- / Arbeitsplatzgebiete
- Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Verkehr.
- Erhöhung der Fahrplanstabilität

Konzepte / Grundlagen

- Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz, 2. und 3. Generation
- Konzeptbericht STEP 2009
- Bus-Angebotskonzept 2015 (Infras)
- Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019-24

Beschluss Nr. V 5.2.1 **Ausbau Busangebot**

Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogrammes sind Angebotsverbesserungen bei den Regionallinien sowie Stadtlinien vorzusehen. Das Buskonzept soll generell überprüft werden. Dabei ist eine Verbesserung des Angebots in bisher nicht oder schlecht versorgten Gebieten anzustreben. In den Siedlungserweiterungsgebieten ist in Abstimmung mit deren baulichen Entwicklung das Busangebot zu verbessern.

Verbindlichkeit:	Zwischenergebnis
Zeitrahmen:	mittelfristig
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat / *Betrieb öffentl. Verkehr, Agglomeration / Regionalplanung*
Finanzierung:	
Querverweise:	V 1.3.1, S 3.1.4

Handlungsrichtlinie

- Umsetzung Agglomerationsprogramm

Beschluss Nr. V 5.2.2 **Bauliche Massnahmen im Busverkehr**

Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogrammes sind zu Gunsten des Busverkehrs folgende baulichen Massnahmen zu prüfen:

Busspuren:
- Seetalstrasse vor dem Ziilkreisel, Fahrtrichtung Bottighofen
- Romanshornerstrasse vor dem Bärenkreisel (Bottighofen)
- Emmishoferzoll (wenn grenzüberschreitende Linie über Emmishoferzoll geführt wird)
- Unterseestrasse (Im Bereich Mowag)
- Bernrainstrasse

Busbevorzugung an Verkehrskreiseln (Lichtsignalsteuerung):
- Emmishoferkreisel
- Kreisel Rebstockplatz
- Kreisel Kolosseumplatz
- Kreisel Sonnenplatz
- Bärenkreisel Bottighofen (Gemeindegebiet Bottighofen)

Ausbau Busterminal Bärenplatz:
- Ausbau von heute 8 auf 10 Anlegekanten
- Aus- und Umbau Bahnhofplatz «Hafenbahnhof»

Verbindlichkeit:	Festsetzung
Zeitrahmen:	kurzfristig / langfristig
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat / *Betriebe öffentl. Verkehr, Bauverwaltung*
Finanzierung:	
Querverweise:	V 1.3.1, S 1.3.1

Handlungsrichtlinie

- Umsetzung Agglomerationsprogramm
- Strassensignalisation / Lichtanlagen / Bauprojekte

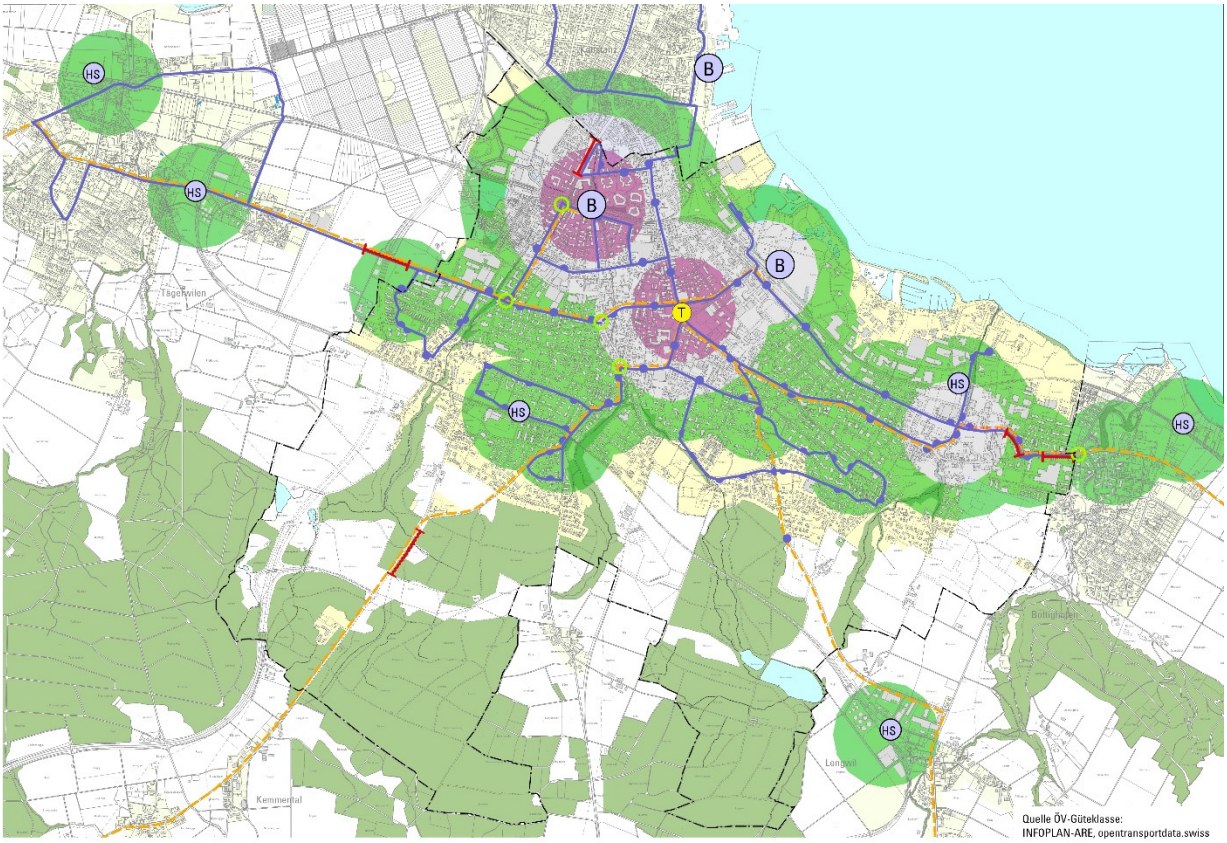
Beschluss Nr. V 5.2.3 **Weitere Massnahmen zur Busbevorzugung**

Als Netzüberlastungsschutz ist auf folgenden Strassen und Kreiseln eine Busbevorzugung mit Dosierungsmöglichkeit zu prüfen:
- Unterseestrasse
- Bärenkreisel (Bottighofen)
- Emmishoferkreisel
- Töbelikreisel
- Bernrainstrasse
- Brunnenstrasse

Verbindlichkeit:	Zwischenergebnis
Zeitrahmen:	mittel- bis langfristig
Initiator / *Beteiligte:*	Tiefbauamt */ Betriebe öffentl. Verkehr*
Finanzierung:	
Querverweise:	V 1.3.1, S 1.3.1

Handlungsrichtlinie
- Bedarfsabklärung
- Strassensignalisation / Lichtsignalanlagen / Bauprojekte
- Umsetzung Agglomerationsprogramm

Bus



Legende

Ausgangslage	Richtplaninhalt	
B HS		Bahnhof / Haltestelle
	T	Ausbau Busterminal Bärenplatz
		Busbevorzugung an Kreiseln (gemäss Agglomerationsprogramm)
		bauliche oder elektronische Busspuren (gemäss Agglomerationsprogramm)
		Buslinie kommunal
		Buslinie regional
		Bushaltestelle
		ÖV-Güteklasse A
		ÖV-Güteklasse B
		ÖV-Güteklasse C

V 5 Öffentlicher Verkehr
V 5.3 Schifffahrt

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Im öffentlichen Schiffsverkehr besteht auf Stufe des kommunalen Richtplanes kein unmittelbarer Handlungsbedarf. Es ist weiterhin auf eine zeitgemässe sowie kunden- und betriebsfreundliche Infrastruktur der Schiffsanlegestellen zu achten.

Der kantonale Richtplan postuliert Massnahmen für eine Attraktivitätssteigerung der Kursschifffahrt auf dem Bodensee. So soll das Fahrplanangebot der Kursschifffahrt auf dem Untersee verdichtet werden. Insbesondere soll die Kursschifffahrt auf dem Bodensee zu attraktiven touristischen Zielen am deutschen und österreichischen Bodenseeufer führen. Am Obersee ist die Realisierung einer weiteren Anlegestelle zu prüfen. Die Fährverbindung Friedrichshafen-Romanshorn ist zum Halbstundentakt zu verdichten.

Ziele

- attraktives Kursschifffahrtsangebot
- kunden- und betriebsfreundliche Infrastruktur am Hafen

Konzepte / Grundlagen

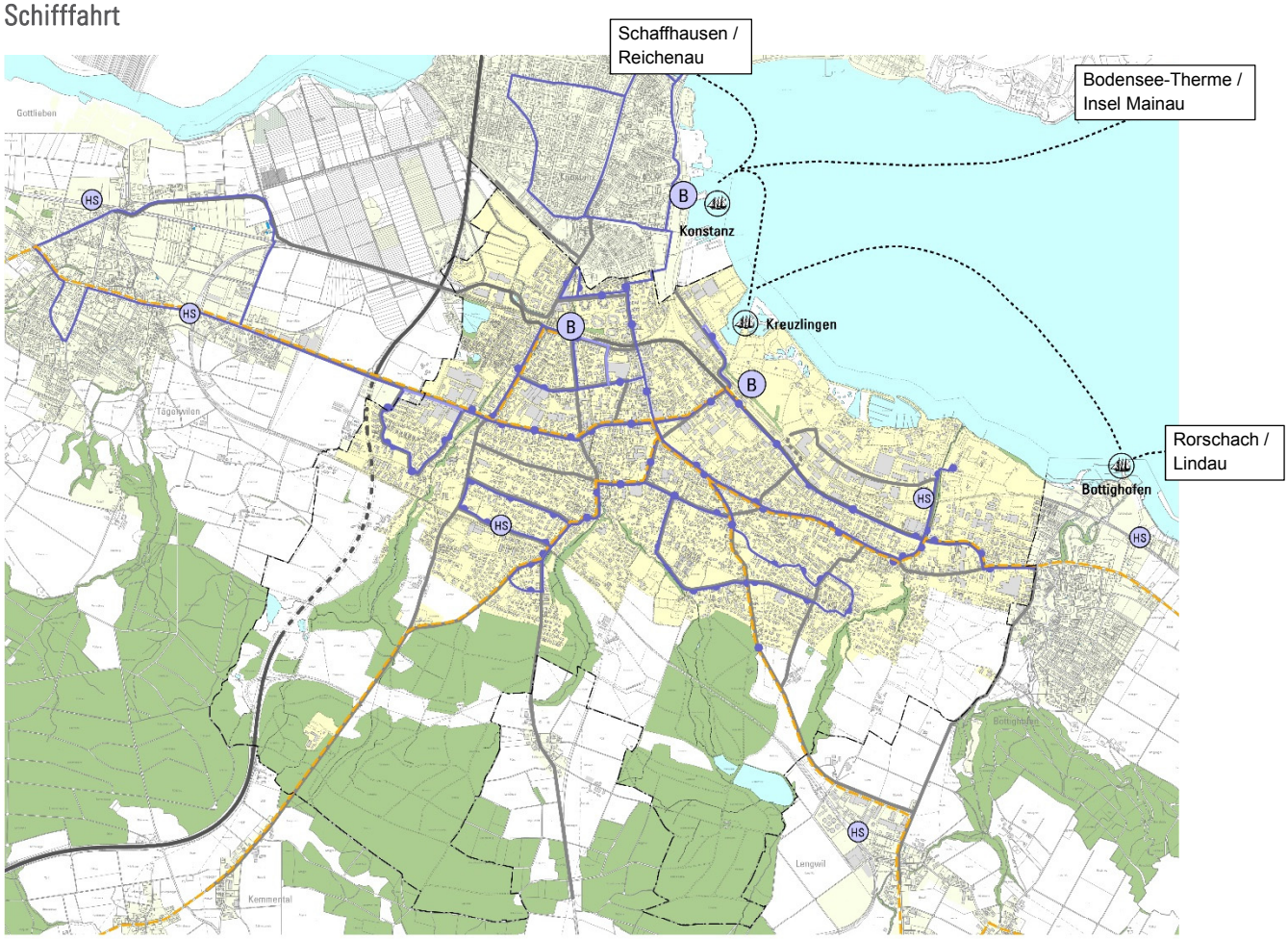
- Kantonaler Richtplan (Stand: Genehmigung durch Bundesrat, 04.07.2018)
- Konzeptbericht STEP 2009

Beschluss Nr. **V 5.3.1** **Optimierung Schiffsanlagestelle**

Bei der Schiffsanlagestelle Kreuzlingen Hafen ist auf eine attraktive, kunden- und betriebsfreundliche Infrastruktur zu achten. Massnahmen zur Optimierung der Manöverabläufe sind zu prüfen und frühzeitige Ausbaggerungen sind vorzusehen.

Verbindlichkeit: Vororientierung
Zeitrahmen: laufend
Initiator / *Beteiligte:* Schiffsfahrtbetreiber / *Bauverwaltung*
Finanzierung:
Querverweise:
Handlungsrichtlinie
- laufende Optimierung Infrastruktur / Betrieb

Schifffahrt



Legende

Ausgangslage	Richtplaninhalt	
B	HS	Bahnhof / Haltestelle
		Buslinie kommunal
		Buslinie regional
		Bushaltestelle
		Schiffsroute
		Schiffsanlegestelle

V 6 Langsamverkehr
V 6.1 Fuss- und Radverkehr

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Allgemeines
Bei allen verkehrsplanerischen oder strassenbautechnischen Entscheiden und Massnahmen sind die Interessen und die Sicherheit des Langsamverkehrs genügend zu beachten. Lücken im Netz sind zu eruieren und laufend zu schliessen.

Das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen / Konstanz enthält eine detaillierte Analyse der Ausgangslage und macht konkrete Vorschläge hinsichtlich der anzustrebenden Massnahmen zur Optimierung des Langsamverkehrs. Der Inhalt des Agglomerationsprogramms ist mit der Stadtentwicklungsplanung Kreuzlingen koordiniert. Es erübrigt sich deshalb, hier nähere Ausführungen dazu zu machen.

Fuss- und Radwegnetz
Ein gutes Wegenetz ist für eine Stadt unerlässlich. Je besser der Ausbau, die Sicherheit und die direkte Erreichbarkeit, desto eher wird diese umweltfreundliche Bewegungsart gewählt. Um das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer zu steuern, und den Modalsplit (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) zu Gunsten des nachhaltigen Langsamverkehrs (LV) zu beeinflussen, sollen auch in Zukunft Massnahmen zur gezielten Förderung des LV umgesetzt werden. Der Stadtrat hat vom Langsamverkehrsprogramm zustimmend Kenntnis genommen. Das Langsamverkehrsprogramm wird im Laufe der Umsetzung periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst.

Den Sicherheitsbedürfnissen auf den Schulwegen ist besondere Beachtung zu schenken. Bei Neuerschliessungen sind die Anliegen der Fussgänger frühzeitig zu berücksichtigen.

Für den Langsamverkehr steht die direkte Erreichbarkeit der Zentren, der Versorgungseinrichtungen, der ÖV-Haltestellen und der öffentlichen Einrichtungen im Vordergrund. Unerwünschte Lücken im Langsamverkehrsnetz sind zu schliessen. Bei Neuerschliessungen sind die Anliegen des Langsamverkehrs frühzeitig zu berücksichtigen. In den Wohnquartieren ist auf eine gute Durchlässigkeit zu achten. Sackgassen für den Langsamverkehr sind grundsätzlich zu vermeiden.

Ziele
- Förderung des Langsamverkehrs
- Erhöhung der Sicherheit (insbesondere Schulwege)
- gute Erreichbarkeit Zentrum, Versorgungseinrichtungen, Haltestellen, öffentliche Einrichtungen, Naherholungsgebiete
- zusammenhängendes, sicheres Fuss- und Radwegnetz, Lücken beheben
- Verbesserung der Verbindungen zwischen Stadtzentrum und Seeuferbereich

Konzepte / Grundlagen
- Kantonaler Richtplan (Stand: Genehmigung durch Bundesrat, 04.07.2018)
- Langsamverkehrsprogramm Kreuzlingen 2015
- Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz, 2. und 3. Generation
- Wanderwegkarte
- Langsamverkehrskonzept Thurgau 2017

Beschluss Nr. V 6.1.1 **Massnahmen Langsamverkehr**

Im Rahmen der gesamten behördlichen Tätigkeit ist der Langsamverkehrsförderung hohe Priorität zuzumessen. In Abstimmungen mit der Agglomerationsplanung ist das Langsamverkehrsprogramm umzusetzen. Dabei handelt es sich jedoch um eine rollende Planung, die laufend nachzuführen ist und als Grundlage für die Ausarbeitung von Massnahmen dient.

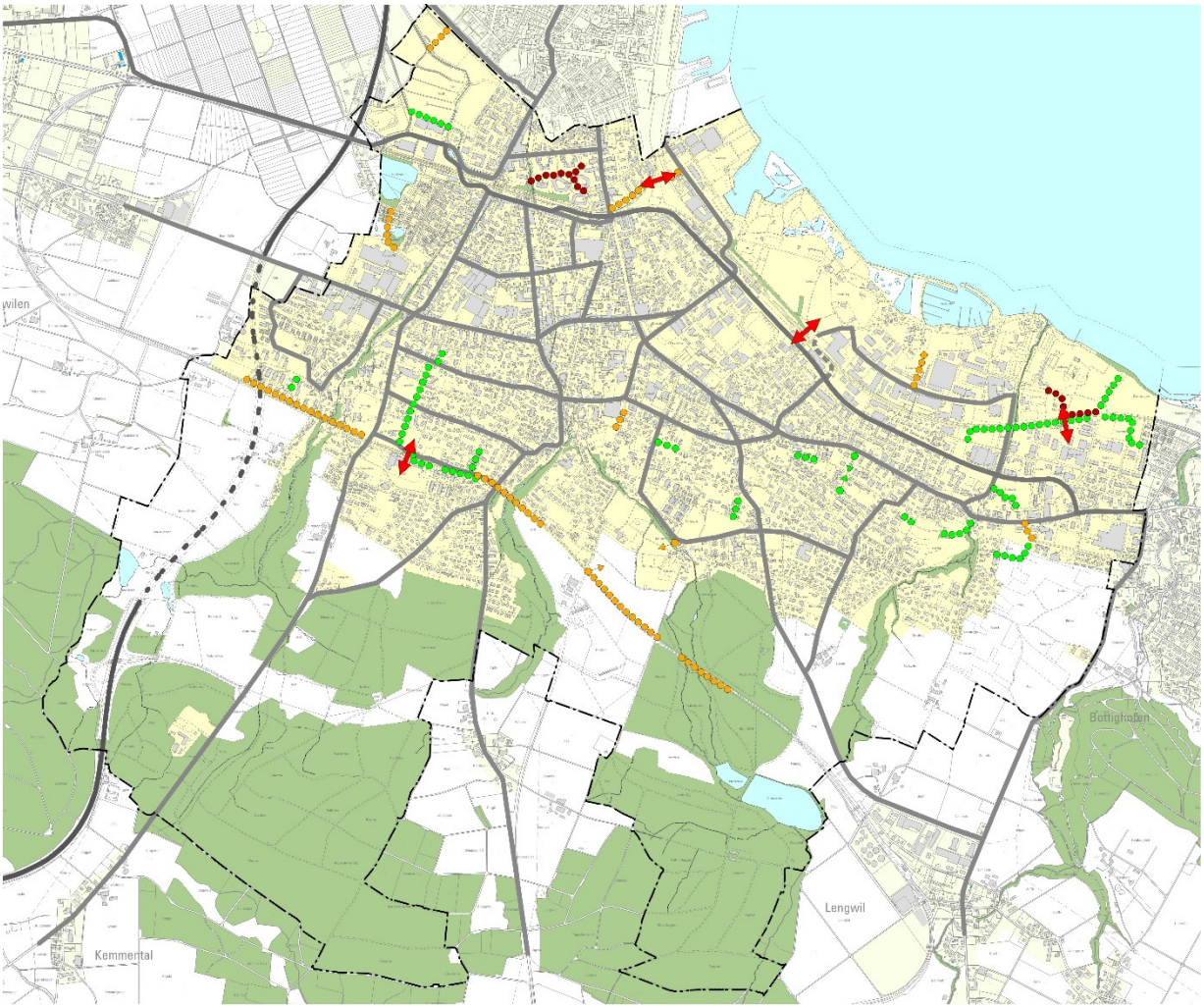
Verbindlichkeit: Festsetzung
Zeitrahmen: laufend
Initiator / *Beteiligte:* Agglomeration / Regionalplanung */ Stadtrat, SBB, kantonales Tiefbauamt*
Finanzierung:
Querverweise: V 1.3.1, L 3.1.5
Handlungsrichtlinie
- Umsetzung Agglomerationsprogramm
- Erstellung Vorprojekte; teilweise Prüfung technische Machbarkeit
- Langsamverkehrsprogramm Kreuzlingen 2015

Beschluss Nr. V 6.1.2 **Verkehrssicherheit Fussgängerübergänge**

Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogrammes sind Sanierungen der Fussgängerübergänge zu prüfen. Dadurch werden die Sicherheit und Attraktivität des Langsamverkehrsnetz flächendeckend gesteigert und Unfallschwerpunkte können beseitigt werden.

Verbindlichkeit: Festsetzung
Zeitrahmen: laufend
Initiator / *Beteiligte:* kantonales Tiefbauamt / Bauverwaltung*, Kantonspolizei*
Finanzierung:
Querverweise: V 1.3.1
Handlungsrichtlinie
- Umsetzung Agglomerationsprogramm 3. Generation (Massnahme LV 2.4)
- Analyse Unfallstatistik
- Sanierung der Fussgängerübergänge

Fuss- und Radverkehr



Legende

Ausgangslage	Richtplaninhalt	
		Fusswegverbindung
		Fusswegverbindung Lage noch unbekannt
		Radwegverbindung
		Fuss- und Radwegverbindung
		Fuss- und Radwegverbindung Lage noch unbekannt
		Gleisquerung

V 6 Langsamverkehr
V 6.2 Historische Verkehrswege

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Das Inventar der historischen Verkehrswege (IVS) wurde zum Schutz der historischen Verkehrswege in der Schweiz ins Leben gerufen. Das Herzstück des IVS bildet das Bundesinventar, ein Inventar nach Artikel 5 des Natur- und Heimatschutzgesetzes NHG. Im Bundesinventar sind Wege erfasst, welche von nationaler Bedeutung sind und noch eine sichtbare historische Wegsubstanz aufweisen. Diese Wege stehen unter besonderem Schutz.

Konstanz – Kreuzlingen – Weinfelden – Wil (TG 14)

Die Strecke bildet einen Teil der überregionalen Verbindung von Konstanz in den voralpinen Raum südlich von Wil. Sie bildet seit dem Mittelalter das Rückgrat der Anbindung der ganzen Region an den zentralen Marktort Konstanz sowie an die kleineren Marktplätze Wil und Weinfelden. Obwohl nur am nördlichen Ausgangspunkt ein Ort mit überregionalem Gewicht liegt, bildet sie (zusammen mit TG 15) ein Beispiel für eine "grosse" Regionalverbindung. Als solche ist sie aber typisch, sehr gut belegt und gut erhalten.

Konstanz – Affeltrangen – Einsiedeln (TG 17)

Diese Strecke bildet ein Teilstück der mittelalterlichen Verbindung von Konstanz über das Hörnli nach Einsiedeln, welche vor allem als Pilgerweg bedeutsam war. Als Pilgerweg wurde die Strecke noch bis ins 19. Jahrhundert intensiv begangen. Als Lokalweg wurde die Strecke bis in die Gegenwart genutzt und daher auch laufend verändert.

In Kreuzlingen bestehen neben den Wegen von nationaler Bedeutung noch weitere historische Verkehrswege von regionaler (TG 41, TG 240, TG 249) und lokaler Bedeutung.

Ziele

- Erfassung und allenfalls Berücksichtigung von historischen Verkehrswegen im Rahmen von Planungen

Konzepte / Grundlagen

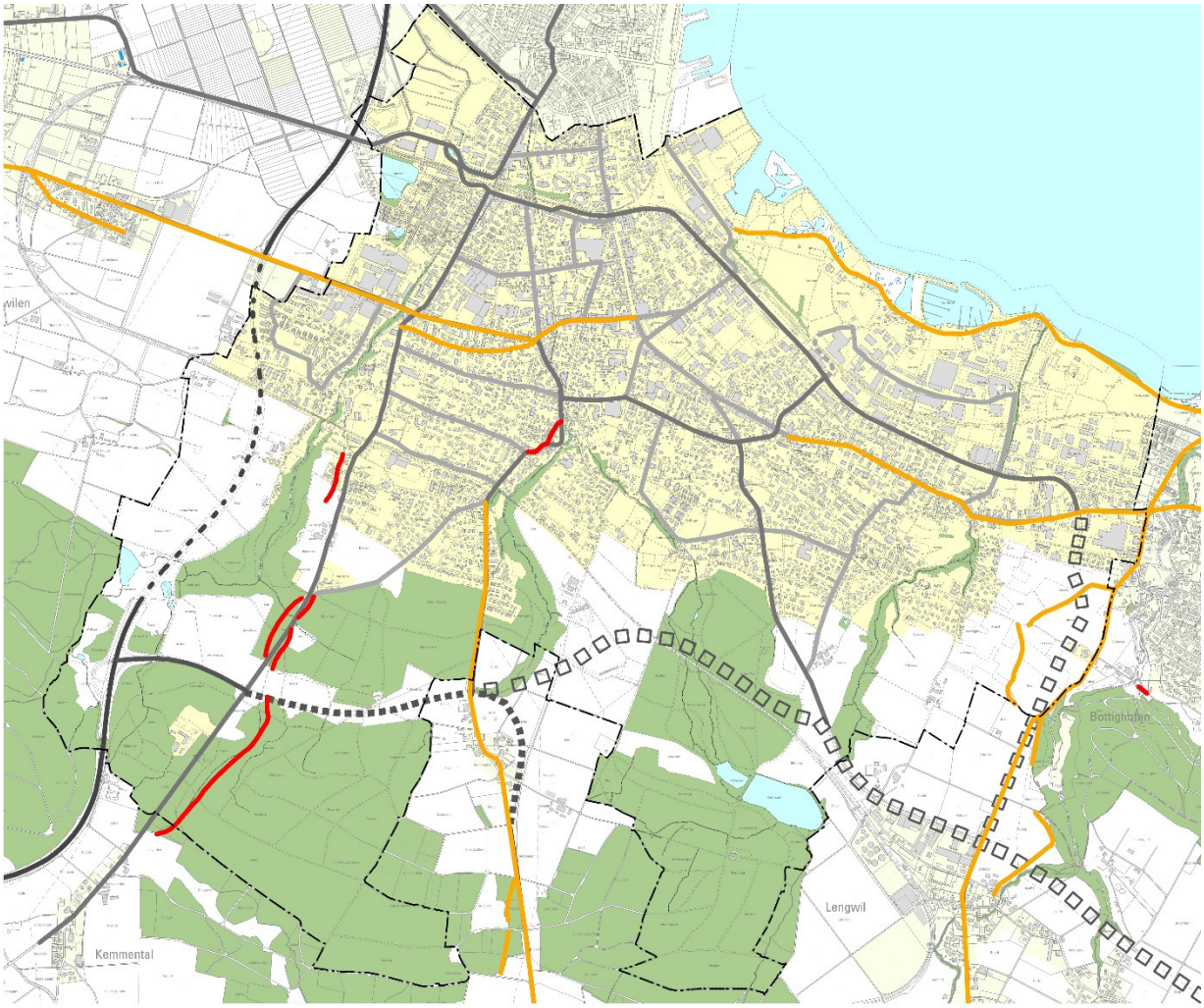
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS
- Historische Verkehrswege im Kanton Thurgau, ASTRA, Bern 2003

Beschluss Nr. V 6.2.1 **Historische Verkehrswege**

Für die Wegelemente der Objekte von nationaler Bedeutung ist die Substanz ungeschmälert zu erhalten (vgl. SR 451.13).

Verbindlichkeit:	Zwischenergebnis
Zeitrahmen:	mittelfristig
Initiator / *Beteiligte:*	Stadtrat / *Bauverwaltung*
Finanzierung:	
Querverweise:	
Handlungsrichtlinie	

Historische Verkehrswege



Legende

Ausgangslage	Richtplaninhalt	
		historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung
		historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung