

Bearbeitet von:

Stephan Fischer

Betreff

Masterplan Mobilität - Strategie zur kurz- bis mittelfristigen Verkehrsentwicklung

Fachamt

Amt für Stadtplanung und Umwelt

Freigabe durch:

Oberbürgermeister Uli Burchardt

Beratungsfolge

Technischer und Umweltausschuss (Kenntnisnahme)

Sitzungstermin

05.12.2017

Status

Ö

Zusammenfassende Beurteilung

Ziel der Vorlage:

Sachstandsbericht Masterplan Mobilität/ Gesamtüberblick über die wesentlichen verkehrlichen Bereiche in Konstanz, Beschreibung der Strategie zur kurz- bis mittelfristigen Verkehrsentwicklung, mit der die regelmäßige Stausituation an Spitzentagen insbesondere in der linksrheinischen Innenstadt behoben werden kann.

Bürgerbeteiligung:

nein

ja*

besondere Information

Konsultation

Mitwirkung

gesetzliche Beteiligung

Kosten:

Im Haushaltsplan veranschlagt:

ja

nein*

Folgekosten:

ja*

nein

*Erläuterung siehe Begründung

Begründung:

1. Einleitung

Grundlage der Verkehrsentwicklung von Konstanz ist der strategische Rahmen, der im „Masterplan Mobilität Konstanz 2020+“ im Dezember 2013 beschlossen wurde. Dessen Leitziele sind u.a. die Gewährleistung einer umwelt- und klimaverträglichen Verkehrsabwicklung und Verkehrsentwicklung bzw. die vorrangige Förderung der Umwelt- und Umfeldverträglichkeit des Verkehrs. Messkriterium für den Erfolg ist die deutliche Erhöhung des Anteils im Fuß- und Radverkehr (FV und RV) sowie im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).¹

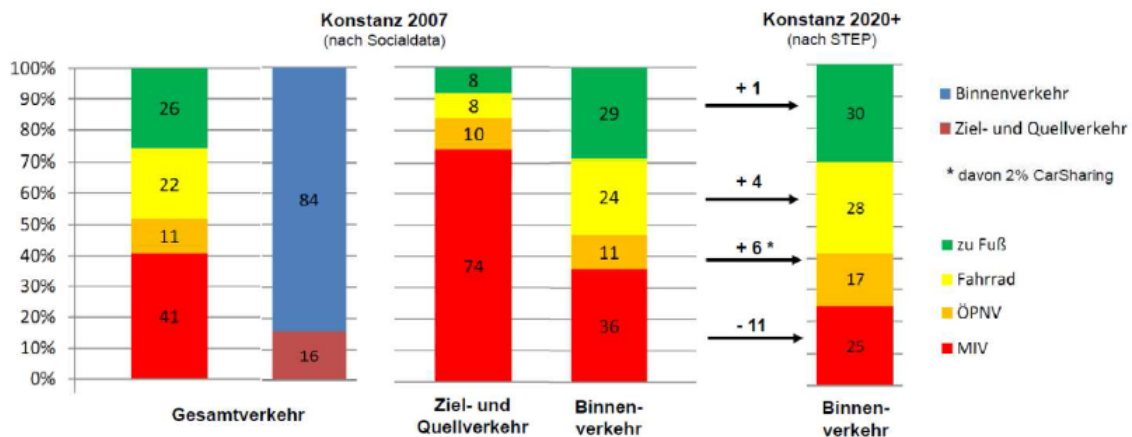


Abbildung II-1: Angestrebte Veränderungen im Modal Split der Konstanzer Bevölkerung

Zur Ermittlung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) hat die Verwaltung die Technische Universität Dresden beauftragt, das Mobilitätsverhalten der Konstanzer Bevölkerung im Rahmen der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Städten“ zu ermitteln². Ergebnisse hierzu werden im 4. Quartal 2019 vorliegen. Diese Zahlen sind als Ergebniskontrolle erforderlich, um den Erfolg der durchgeführten Maßnahmen zu belegen („Monitoring“).

Im Masterplan Mobilität 2020+ sind neben einer Vielzahl von Einzelzielen die entscheidenden verkehrlichen Herausforderungen der kommenden Jahre beschrieben:

- ÖV3: Ausbau/Verdichtung des S-Bahn-Angebots
- ÖV4: Verbesserung des ÖPNV-Angebots insbesondere für aufkommensstarke Bereiche der öffentlichen Infrastruktur
- MIV4: Präventive Verkehrssteuerung zur Vermeidung von Staus im Stadtgebiet
- P6: Schaffung von Zusatzangeboten für P+R

Während ÖV3 eine langfristige Aufgabe ist, müssen die anderen Ziele kurz- bis mittelfristig gelöst werden, um die durch den MIV verursachten Verkehrssituationen in der Stadt zu entschärfen bzw. zu vermeiden und insbesondere um das Funktionieren

¹ Masterplan Mobilität 2020, Strategischer Rahmen, Seite 5ff.

² seit 1972 „System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen – SrV“, Wiederholung alle fünf Jahre; 2013 Teilnahme von rund 100 Kommunen in D; Einzelauswertungen für die beteiligten Städte und Städtevergleich.

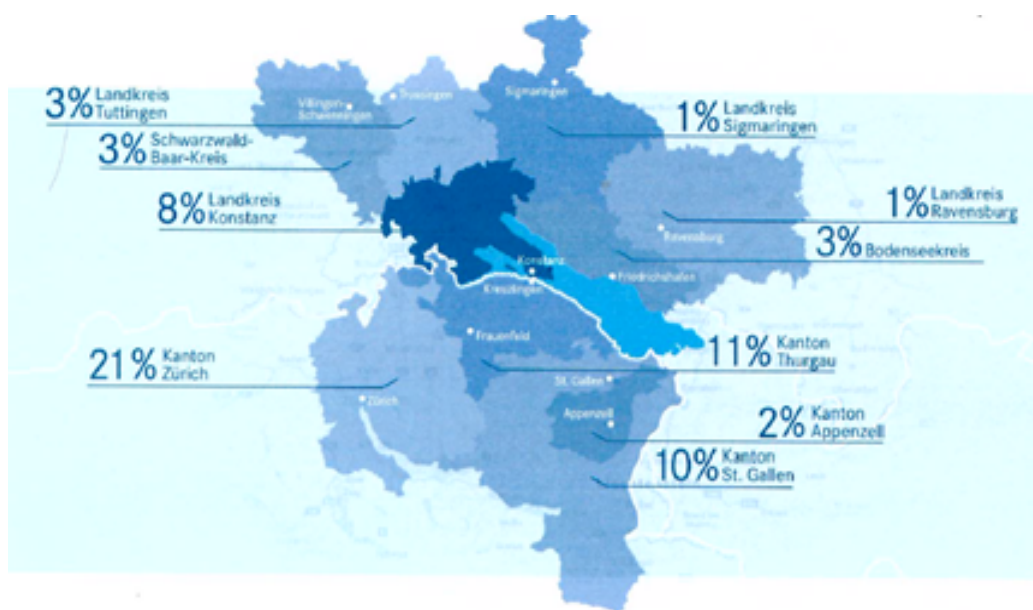
des Verkehrskonzepts für den Altstadttring zu gewährleisten. Die häufig auftretenden Staus im MIV, die aufgrund der „Insellage“ der linksrheinischen Innenstadt zwischen Rhein, Bodensee und Schweizer Grenze entstehen, führen dazu, dass für Rettungsfahrzeuge, aber auch für den Busverkehr kein Durchkommen ist. Die für Rettungsdienste geltenden gesetzlichen Hilfsfristen müssen eingehalten werden. Da es im Verkehrsnetz auch keine Redundanzen für die Rettungswegeerschließung der Innenstadt gibt, besteht die Gefahr, dass die Rettungsfristen bei Einsätzen an Stautagen nicht eingehalten werden können, was ein großes Sicherheitsrisiko bedeutet.

Deshalb wurde 2016 die ämterübergreifende „Projektgruppe Verkehrsregime“ unter Leitung von Dezernat III gegründet. Diese hat sich im vergangenen Jahr zusammen mit betroffenen Institutionen und verstärkt durch das Büro „Innovatives Verkehrs- und Veranstaltungsmanagement“ IVVM Schlatter intensiv mit den Möglichkeiten beschäftigt, wie die durch den MIV verursachten Probleme insbesondere in der Innenstadt behoben werden können. IVVM konnte zudem das Institut für Verkehrssystemtechnik und Verkehrsmanagement am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) dafür gewinnen, sich in einem Forschungsvorhaben mit der Verkehrsproblematik dem Konstanzer Verkehr zu beschäftigen und zu ermitteln, welche Wege der von der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (GZA) kommende MIV innerhalb der Stadt wählt.

2. Status quo

a) Motorisierter Individualverkehr

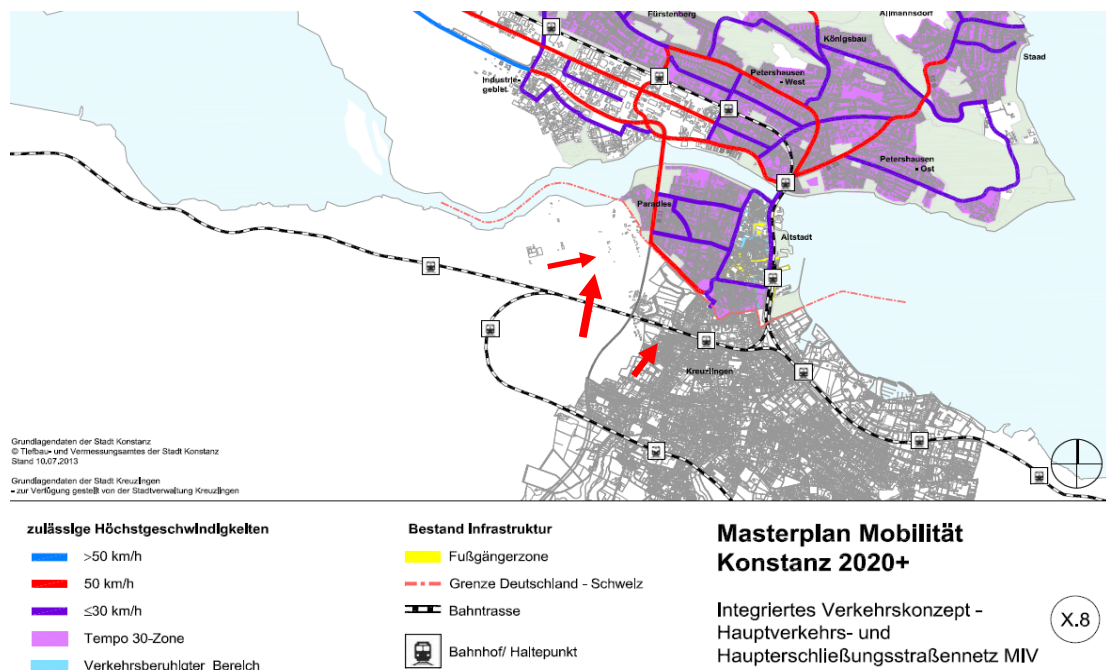
- Täglich 14.000-15.000 Kfz über die alte Rheinbrücke in das linksrheinische Stadtgebiet (an Spitzentagen bis 16.000 Kfz).
- 53% der Schweizer Innenstadt-Besucher kommen mit dem Auto³: Täglich 17.000-18.000 Kfz über die drei Grenzübergänge, an Spitzentagen zuletzt über 20.000⁴.



³ LAGO-Kundenbefragung 2017, siehe Abbildung-

⁴ Höchstwerte: Samstag, 29.3.2014: 22.269 Kfz; Freitag, 9.12.2016: 20.788 Kfz; Freitag 7.4.2017: 20.231 Kfz

- DLR-Erhebung Pfingsten 2017: Zielverkehr in die Innenstadt von der GZA ca. 54% (27% über die Grenzbachstraße, 7% über die Gartenstraße und 20% über die alte Rheinbrücke), davon zwischen 8 und 11 Uhr am Spitzentag ca. 4.000 Kfz von den drei Grenzübergängen⁵.
- Aktuell stehen 2.750 öffentliche (Besucher-) Stellplätze in den linksrheinischen Stellplatzanlagen zur Verfügung; weitere ca. 900 rechtsrheinisch + ca. 400 an der Bodenseetherme.
- 29% der Schweizer Besucher bleiben vier Stunden und länger; ca. 45% der an Spitzentagen in den linksrheinischen Stellplatzanlagen parkenden Fahrzeuge bleiben länger als drei Stunden.
- An Spitzentagen zwischen 13 und 17 Uhr 100%ige Auslastung der Stellplatzanlagen. Weil in dieser Zeit die Stellplatz-Nachfrage größer ist als das Angebot, entstehen Staus in den Parkhaus-Zufahrten: Am Samstag, 10.6., einem Spitzentag, fanden je Stunde lediglich 35 bis 45 Fahrzeuge im LAGO- Parkhaus (920 Stellplätze) einen Stellplatz, weil es bereits weitgehend belegt war bzw. nicht mehr Fahrzeuge in dieser Zeit das Parkhaus verlassen haben. Der Stellplatzumschlag lag bei lediglich 2,7 Pkw/ Stunde⁶. Im Parkhaus Augustiner lag der Stellplatzumschlag am Samstag, den 12. August bei nur 2,5, im Parkhaus Marktstätte bei nur 1,8.⁷
- An Spitzentagen Überlastung der Europastraße, Emmishofer- und Grenzbachstraße, Altstadtring, Rheinbrücke, Spanier- und Mainaustraße durch hohe Stellplatznachfrage linksrheinisch (nicht ausreichende Stellplatzkapazität, s.o.)
- An Spitzentagen Überlastung Europastraße und Emmishofer Straße im Ausreiseverkehr durch mangelnde Kapazität an den Zollanlagen bzw. wegen Aufenthalt am deutschen Zoll, um sich dort Ausfuhrbelege stempeln zu lassen.



⁵ Hinzu kommen weitere Besucher der Stadt aus Konstanz und Umgebung sowie Touristen

⁶ Befragung LAGO/ Auskunft Peter Herrmann

⁷ Erhebung B+B Parkhaus GmbH

- Fortführung des vierspurigen Ausbaus der B 33 zwischen Allensbach und Konstanz; nach Fertigstellung besserer Verkehrsfluss/ Reduzierung der Staus.

Seit 2013 werden an jährlich ca. 20 Spitzentagen des MIV Verkehrskadetten eingesetzt, die je nach Verkehrslage einzelne Straßenabschnitte sperren bzw. freigeben, um Rettungswege zu gewährleisten. Dieser Einsatz kostete die Stadt bisher jährlich ca. 180 T€, bei Umsetzung der in der Projektgruppe Verkehrsregime vereinbarten erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen voraussichtlich jährlich mehr als 250 T€.

Mittelfristig soll mit dem C-Konzept eine Verkehrsberuhigung bzw. Aufwertung des öffentlichen Raums in der Konzilstraße zwischen Fischmarkt und Marktstätte sowie am Bahnhofplatz und in der Bodanstraße erreicht werden; während der Baumaßnahmen zur Umgestaltung des Altstadtrings wird es in den kommenden Jahren durch erschwerte Verkehrsführung zusätzliche Belastungen im MIV geben.

Besondere Aufgabenstellung 1: Verkehrslenkung bei ausgelasteten Stellplatzanlagen;

Besondere Aufgabenstellung 2: Kompensation der während der Baumaßnahmen für das C-Konzept entfallenden Verkehrsbeziehungen im Innenstadtring;

Mögliche Aufgabenstellung ab 2022: Bewältigung des Verkehrsaufkommens an der GZA bei der vierspurigen Durchbindung der B 33 zwischen Allensbach und Konstanz (Maßnahmen zur Verbesserungen des Verkehrsflusses hatten andernorts steigendes Verkehrsaufkommen zur Folge).

b) ÖPNV im Stadtgebiet

- Weitgehend alle Siedlungsbereiche der Stadt einschließlich Ortsteile sind mit Stadtbus-Haltestellen in einem Einzugsbereich von 400 m erschlossen (6-8 Min. Fußweg); ca. 50% der Haltestellen sind weitgehend barrierefrei ausgebaut.
- 13 Stadtbuslinien fahren in den Hauptverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt, mit 10 Linien kommt man ohne Umstieg an den Bahnhof bzw. die Marktstätte.
- Das Bussystem ist gut ausgelastet (13 Mio. Fahrgäste/Jahr), aber zu Semesterzeiten insbesondere auf den Uni-Linien überlastet (10 Fahrten pro Stunde an die Universität).
- Durch Stausituationen insbesondere linksrheinisch wird der Betrieb empfindlich gestört, so dass zu Spitzenzeiten Verspätungen die Regel sind.
- Die Bushaltestelle Bahnhof ist mit einem Busbord mit Haltemöglichkeit für nur drei Gelenkbusse zu klein dimensioniert, ein Großteil der Fahrgäste steht bei schlechtem Wetter im Regen; weil es keine Haltepositionen gibt, die einzelnen Stadtbuslinien zugeordnet sind, ist für Ortsfremde die Orientierung schwierig. „Rendezvous-Halte“ (Umstieg Bus-Bahn und Bahn-Bus) sind nicht möglich

Besondere Aufgabenstellung 1: Beförderung der hohen Zahl an Studenten.

Besondere Aufgabenstellung 2: Beförderung der künftigen Bewohner der im Handlungsprogramm Wohnen vorgesehenen neuen Wohnstandorte. Insbesondere für das

neue Baugebiet „Nördlich Hafner“ muss eine gute ÖV-Anbindung erfolgen, um die MIV-Belastungen in der Gesamtstadt durch Bewohner des neuen Stadtteils weitestgehend klein zu halten.

Besondere Aufgabenstellung 3: Ausreichende Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei der Umgestaltung des Bahnhofplatzes.

c) Regionaler ÖPNV

- Nach Norden sehr gute Anbindung per Fähre (5 Kurse/Stunde nach Meersburg, Fähre Wallhausen – Überlingen [im Winter reduzierter Fahrplan]).
- Nach Westen 30-Minuten-Takt per Bahn (Bf Reichenau, Hegne, Allensbach, Radolfzell, Singen) und Regionalbus 7372 im Stundentakt von Wollmatingen nach Reichenau.
- Nach Süden stündlich mit der S-Bahn-Linie S 14 (Weinfelden) und mit IR 2124 nach Frauenfeld, Winterthur und Zürich.
- Nach Osten im 30-Minuten-Takt mit dem Regiobus 908 (Kreuzlingen, Bottighofen, Münsterlingen), stündlich mit dem Katamaran nach Friedrichshafen und sieben Zugpaare am Tag Richtung St. Gallen.

Die Verbindungen in die Schweiz werden ab 2019 laut Beschluss des Kantons Thurgau deutlich besser mit einem Halbstundentakt zwischen 5 und 24 Uhr auf allen S-Bahn-Linien sowie mit Stundentakt zwischen Konstanz – Kreuzlingen Hafen – Romanshorn – St. Gallen und Konstanz – Weinfelden.

Besondere Aufgabenstellung: Die Zahl für darüber hinaus gehende, zusätzliche Zugankünfte am Konstanzer Bahnhof – um mehr Verkehr vom MIV auf die Schiene zu verlagern – ist durch die Zahl der Bahnsteige begrenzt. Die nur 3 m breite Personenunterführung ist für starke gegenläufige Fahrgastströme zu klein dimensioniert.

d) Personen-Fernverkehr

- Schiene: Von/nach Norden stündliche Regionalbahn Singen – Villingen – Offenburg – Karlsruhe (Schwarzwaldbahn), am Wochenende ein Zug von/nach Offenburg – Mannheim – Köln – Münster – Emden (IC 2004/2006 „Schwarzwald“, zurück IC 2005); von/nach Süden stündlich IR nach Zürich.
- Straße: Mehrmals täglich Fernbus-Direktverbindungen von/nach Zürich (9 bis 14x am Tag), Berlin, München (8 bis 10x am Tag), Freiburg, Stuttgart (5 bis 7x am Tag) sowie nach Straßburg, Saarbrücken, Köln, Düsseldorf, Dortmund, Karlsruhe, Heidelberg, Frankfurt, Kassel, Göttingen, Hannover, Hamburg u.a. sowie Busse von/nach Polen, Kroatien, Italien und Holland.

Für den Fernverkehr der DB AG spielt Konstanz keine Rolle. Ab Dezember 2018 gibt es neu zwei Verbindungen Stuttgart – Konstanz (eine morgens, eine abends) mit einem „Metropolexpress“. Mit dieser Verbindung wäre zumindest eine bessere Anbindung an die Landeshauptstadt gegeben.

Mit Liberalisierung des Fernbusmarktes wurde ein zusätzliches Angebot für den Fernverkehr in Konstanz geschaffen; das Angebot an Fernbusverbindungen ab Konstanz ist stetig gewachsen.⁸ Der Bau eines Fernbusbahnhofs am Brückenkopf Nord im geographischen Stadtzentrum der Stadt und nahe der B 33 war die richtige Entscheidung, allerdings muss eine gute Bus-Anbindung aller Stadtteile an diesen neuen Verkehrsknotenpunkt gewährleistet werden.

Besondere Aufgabenstellung 1: Verbesserung des Fernverkehrs auf der Schiene.

Besondere Aufgabenstellung 2: Optimale Buserschließung am neuen Fernbusbahnhof am Brückenkopf Nord, insb. Mobilitätsverknüpfung mit dem schienengebundenen ÖV

e) Radverkehr und multimodaler Verkehr

Es besteht ein dichtes und weitgehend sicheres Radwegenetz; eine Vielzahl von Abstellanlagen erleichtert die täglichen Wege. Der Transportradverleih TINK wurde sehr gut angenommen und hilft somit, Autofahrten zu reduzieren. Weitere Aufgaben zur Verbesserung der Situation für den RV für die nächsten Jahre sind im Handlungsprogramm Radverkehr beschrieben.

Besondere Aufgabenstellung 1: Umsetzung des Handlungsprogramms Radverkehr

Besondere Aufgabenstellung 2: Erfüllung der großen Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen am Bahnhof.

Besondere Aufgabenstellung 3: Umsetzung der im Masterplan beschlossenen Vernetzung der Verkehrssysteme mit Mobilpunkten (insb. am Bahnhof), Ladestationen für Elektromobilität, Fahrradverleihsystem u.a.m., um die Möglichkeiten für intermodale Mobilität zu verbessern bzw. multimodales Verkehrsverhalten zu ermöglichen.⁹

Besondere Aufgabenstellung 4: Stärkung des Verkehrsverbunds Hegau-Bodensee zum Mobilitätsverbund und insbes. die Vernetzung von Fahrplänen und gemeinsame Tarife für die verschiedenen Betreiber des ÖV.

f) Güterverkehr

Schiene: Geringe Belastungen, da es keine Bahn-Güterverladestation gibt und nur wenige Güterzüge das Stadtgebiet queren (Mo 7, Di 2, Mi-Do je 4, So 1). Aufgrund der Taktverdichtung im Personenverkehr auf der schweizerischen Seelinie ist keine höhere Frequenz von Güterzügen möglich.

Straße: Der Innenstadtring ist ganztägig mit Lieferdiensten belastet, die oft regelwidrig parken, ohne Sanktionierung fürchten zu müssen; neue Discountermärkte verursachen zusätzlichen Lieferverkehr durch Groß-Lkw. Die Beeinträchtigungen durch Lieferverkehr in der Innenstadt selbst sind allerdings geringer, seit einige Lieferanten

⁸ Das bundesweite Wachstum des Fernbusmarktes ging nicht zulasten der Fahrgastzahlen im Schienen-Fernverkehr

⁹ Wikipedia: „Multimodales Verkehrsverhalten einer Person ist die tatsächliche Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel in einem bestimmten Zeitraum“. „Intermodaler Verkehr ist eine Sonderform des multimodalen Verkehrs und beschreibt eine mehrgliedrige Transportkette und betrifft sowohl den Personen- als auch Güterverkehr. Im Personenverkehr werden innerhalb einer einzigen Reisekette verschiedene Verkehrsmittel verknüpft.“

„City-Hubs“ nutzen und ihre Waren mit Lastenfahrrädern ausliefern. Stärker belastend ist abhängig von Wochentagen das Aufkommen an Transit- Schwerverkehr, der sich vor der Schweizer Grenze auf der Europastraße staut.

Besondere Aufgabenstellung: Steuerung des Transit-Güterverkehrs in Wartezonen.

Aus den genannten Situationen lassen sich fünf Problembereiche definieren:

- A Nicht ausreichendes Stellplatzangebot für Einkaufsverkehr und Tourismus
- B Geringe Leistungsfähigkeit für Kfz an den Grenzübergängen bei der Ausreise von Deutschland in die Schweiz (insbesondere nach Fertigstellung der B 33 neu)
- C Staus in der Innenstadt verursacht durch A und B
- D Überlastung des Stadtbusverkehrs insbesondere durch Studenten
- E Begrenzte Kapazität im Schienenverkehr

Im Folgenden werden für die verschiedenen Problembereiche Maßnahme- Empfehlungen aufgelistet. Des Weiteren werden – sofern sinnvoll – Alternativen vorgestellt. Darüber hinaus werden in den passenden Kapiteln die bisherigen Erkenntnisse der Studien zu Wasserbus, Seilbahn und S-Bahn/ Stadtbahn berichtet.

3. Maßnahmenstrategie für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

A. Verbesserung des Stellplatzangebots incl. ÖV-Anbindung an die Innenstadt

Die Straßen der Innenstadt könn(t)en den derzeitigen MIV problemlos bewältigen, wenn es sich nur um Durchgangsverkehr handeln würde oder wenn genügend Parkkapazität vorhanden wäre. Bereits die Untersuchung von R+T zum Altstadttring hat nachgewiesen, dass durchaus noch Mehrverkehre auf den Hauptachsen aufgenommen werden könnten. Problematisch sind diejenigen Verkehre, die in der Hauptrichtung in die Altstadt einfahren, dann keinen Parkplatz finden und sich anschließend wieder in derselben Fahrtrichtung in den Strom eingliedern müssen. Diese Verkehre behindern den Fluss und setzen somit die Kapazitäten der Hauptachsen herunter.

Angesichts der hohen Besucherzahl in Konstanz insbesondere an Spitzentagen wird deutlich, dass das Stellplatzangebot mit nur ca. 2.750 Stellplätzen in der linksrheinischen Innenstadt und 900 rechtsrheinisch nicht ausreicht. Dies wird durch die 100%ige Auslastung der Stellplatzanlagen an Spitzentagen deutlich: Wenn die Nachfrage nach Stellplätzen größer ist als das Angebot, entstehen Staus in der Parkhaus-Zufahrt.

Deswegen wird die Schaffung von zusätzlichem grenzübergreifenden P+R-Angebot (Maßnahme HF9-4 des Masterplan Mobilität 2020+), um den ÖV damit zu stärken, weiterhin eine wichtige Aufgabe bleiben. Zur Vermeidung der bestehenden Staus emp-

fiehlt die Projektgruppe Verkehrsregime eine deutliche Erhöhung der Stellplatzkapazität außerhalb der Innenstadt, um diese nicht zusätzlich mit MIV zu belasten. Um deren Auslastung bzw. die Akzeptanz der Stellplätze außerhalb der Innenstadt zu gewährleisten, müssen sie kostengünstiger als die Stellplätze in der Innenstadt und in dichter Taktfolge durch den ÖPNV erschlossen sein. Städte wie Stuttgart München, Freiburg, Nürnberg und auch Zürich sind diesen Weg erfolgreich gegangen. Selbst der Handelsverband empfiehlt dies in einem Positionspapier.¹⁰

Aber auch die Stellplatzkapazität in der Innenstadt kann erhöht werden, indem für Parken länger als drei Stunden höhere Gebühren verlangt werden. Dies ist im Masterplan Mobilität 2020+ als Maßnahme HF5-6 enthalten. Ziel muss sein, dass Tagesgäste außerhalb der Innenstadt parken. Die Mehreinnahmen in der Innenstadt könnten zur Finanzierung zusätzlicher Stellplätze außerhalb der Innenstadt dienen.

Für sog. „Kofferraumtouristen“ könnte dies durch Schließfächer, Gepäck- oder Versandservice des Handels ergänzt werden, um längeren Aufenthalt in der Stadt zu fördern (Maßnahme HF4-14 des Masterplan Mobilität 2020+).

Folgende Maßnahmen sind zielführend und werden vorgeschlagen:

1. Erhöhung der Stellplatzkapazität in den linksrheinischen Stellplatzanlagen: An Samstagen Reduzierung der Parkdauer auf Stellplätzen in den linksrheinischen Stellplatzanlagen durch Erhöhung der Gebühr ab der vierten Stunde. Diese Maßnahme könnte kurzfristig umgesetzt werden, um in der Innenstadt das Stellplatzangebot für Besucher zu erhöhen, die weniger als 4 Stunden bleiben möchten.

Für Langzeitparker (Tagesparker) ist es zumutbar, außerhalb der Innenstadt zu parken und den Weg per Bus zurückzulegen, sodass der Parkplatz Bodenseeforum besser ausgelastet wird.

Stellplatzanlagen Altstadt, Döbele, Augustiner, Fischmarkt, Lago und Marktstätte:

Gebühren in Euro	bis 30 Min.	bis 60 Min.	bis 90 Min.	bis 2 Std.	bis 2,5 Std.	bis 3 Std.	bis 3,5 Std.	bis 4 Std.	Je weitere Stunde	Tagesmax.
bisher	1,00	1,50	2,50	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	2,00	18,00
Samstag	1,00	1,50	2,50	3,00	4,00	5,00	8,00	10,00	5,00	40,00

Alternative: Verzicht der kurzfristigen Umsetzung, Erhöhung der Gebühren (B 6) erst nach Bau der neuen Stellplatzanlagen (A 4 und A 4)

2. Einführung einer „Wasserbuslinie“ mit Beförderungskapazität von ca. 300 Personen/ Stunde auf dem Rhein zwischen Bodenseeforum und Hafen. Je mehr Schiffe, desto kürzere Wartezeiten bzw. desto höhere Akzeptanzwahrscheinlichkeit. Diese Maßnahme ist im Masterplan Mobilität 2020+ als Maßnahme HF7-6 enthalten. Der Betrieb des Wasserbusses sollte ganzjährig mindestens freitags zwi-

¹⁰ HBE Positionspapier Parken in der Stadt“, Handelsverband Bayern e.V., 1/2014

schen 14 und 17:30 Uhr und samstags zwischen 10 und 17:30 Uhr erfolgen¹¹. In der Touristensaison ist ein Betrieb 7 Tage die Woche sinnvoll (siehe eigene SV).

Alternative: Einsatz nur an Spitzentagen oder zusätzliche Linienbusse zwischen P Bodenseeforum und Altstadt (siehe A 3)

3. Verdichtung des Taktes der Bus-Anbindung am P Bodenseeforum: Einführung einer neuen Altstadtlinie vom Bahnhof aus über Konzilstraße – Rheinsteig – Gartenstraße – Europabrücke und zurück über Europastraße – Brüelstraße – Schulthaißstraße – Döbelestraße (hierdurch auch Verbesserung der ÖV-Erschließung im Paradies). Dies ist unter HF3-1 und HF9-1 im Masterplan Mobilität 2020+ enthalten.



Die Verwaltung hatte die Stadtwerke (SWK) um Prüfung gebeten, ob der Shuttlebus (derzeit Kosten in Höhe von jährlich ca. 60.000 €) durch eine Taktverdichtung der Linien 4/13 und 13/4 auf dem Streckenabschnitt Mainau – Bahnhof – Neue Rheinbrücke Nord ersetzt werden könnte. Die SWK würden dies jedoch wegen uneffektiver Umlaufzeiten bzw. langer Standzeiten, für die keine Flächen zur Verfügung stehen, nicht empfehlen, sondern eher die Einführung einer neuen Ringlinie von der Altstadt zum Brückenkopf Nord mit Abfahrt am Mobilpunkt zu den Minuten 15 und 45 sowie Abfahrt am Bahnhof zu den Minuten 29 und 59 (siehe oben rechts). Damit könnten die genannten Probleme vermieden und zusätzlich eine alternative Verbindung vom Bahnhof in den Stadtteil Paradies angeboten werden; diese Verbindung ist während der Bauzeit Rheinsteig noch beeinträchtigt.

Da eine solche Linie in der gültigen Konzession der SWK nicht enthalten ist, müsste über die Umsetzung bzw. Finanzierung verhandelt werden.

Alternative: Zusätzliche Shuttlebusse an Spitzentagen

4. Öffentliches Parkhaus Brückenkopf Nord mit 800 Stellplätzen sowie einer weiteren Anzahl von der Nutzung abhängiger zusätzlicher Stellplätze innerhalb des Neubauprojekts; das Parkhaus sollte möglichst bereits erstellt sein, bevor der

¹¹ Bei mehr als 7,5 Stunden am Tag wird mehr Personal für eine zweite Schicht erforderlich.

Fernbusbahnhof unter der Brücke gebaut wird, weil hierdurch von den heute bestehenden 500 Stellplätzen des Parkplatzes Bodenseeforum ca. 200 entfallen. Dies ist als HF9-4 im Masterplan Mobilität 2020+ als Maßnahme enthalten.

5. Öffentliches Parkhaus Paradies-West mit bis zu 900 Stellplätzen östlich und/oder westlich der Europastraße (Schänzlebrücke Süd, siehe Parkraumstudie linksrheinische Innenstadt vom 23.11.2011). Dies ist ebenfalls eine Maßnahme im HF9-4 des Masterplan Mobilität 2020+.

Alternative: Weitere Erhöhung des Stellplatzangebots am Brückenkopf Nord.

6. Erhöhung der Gebühren in den Stellplatzanlagen der linksrheinischen Innenstadt.

Der P+R-Parkplatz Bodenseeforum ist bisher nur deshalb selten voll ausgelastet, weil in der Innenstadt für denselben Preis wie am P+R-Parkplatz Bodenseeforum mit Busticket immerhin 3½ Stunden geparkt werden kann. Solange dies der Fall ist, werden viele Besucher die mit Umstieg, zusätzlichen Fußwegen und längerer Fahrtzeit als der Bus verbundene Alternative „Wasserbus“ ebenso wenig annehmen wie den Shuttlebus.

Bei Fertigstellung des Parkhauses am Brückenkopf Nord muss die Begrenzung der Parkdauer in den Stellplatzanlagen der linksrheinischen Innenstadt (Maßnahme B1) bzw. eine deutliche Preiserhöhung erfolgen. Die Gebühren müssen auf ein vergleichbares Niveau wie in Zürich angehoben werden; dort kostet eine Stunde 4,40 CHF (ca. 3,78 €), vier Stunden also über 15 €. In Stuttgart kostet in der Zone ‚City‘ das Parken pro Stunde 2,50 Euro, in den zentrumsnahen Parkhäusern von München 4,00 € pro Stunde.

Diese Maßnahme ist im Masterplan Mobilität 2020+ als HF5-2 enthalten: Nachfrageorientierte Tarifstaffelung (nach Lage) der Parkierungsanlage zur Steuerung der Nachfrage. Dies bedeutet für die Stellplatzanlagen Altstadt, Döbele, Augustiner, Fischmarkt, Lago und Marktstätte (Vorschlag):

Gebühren in Euro	bis 30 Min.	bis 60 Min.	bis 90 Min.	bis 2 Std.	bis 2,5 Std.	bis 3 Std.	bis 3,5 Std.	bis 4 Std.	Je weitere Stunde	Tagesmax.
bisher	1,00	1,50	2,50	3,00	4,00	4,50	5,00	5,50	2,00	18,00
Samstag	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	8,00	10,00	5,00	40,00

Die Parkgebühren am P Bodenseeforum und im P Paradies West (Maßnahme A 4) müssen einschließlich Busticket deutlich kostengünstiger sein als in der linksrheinischen Innenstadt, zum Beispiel:

Gebühren in Euro	bis 30 Min.	bis 60 Min.	bis 90 Min.	bis 2 Std.	bis 3 Std.	je weitere Stunde	Tagesmaximum
nur Parken	frei	1,00	2,00	3,00	5,00	frei	5,00
Parken + Busticket	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	frei	5,00

Das freie Parken in der ersten halben Stunde ist am Standort Bodenseeforum sinnvoll, um wildes Parken für Hol- und Bring-Verkehr im Umfeld des Fernbus-

Bahnhofes oder der Sportanlagen zu vermeiden. Der Parkschein für 5 € sollte das Bus-Ticket für fünf Personen enthalten.

7. Mobilitätsmanagement: Einrichtung einer 100%-Stelle als „Kümmerer“ für Beratungs- und Öffentlichkeitsarbeit an Schulen, bei Arbeitgebern und Institutionen (auch in der Schweiz), Verantwortung für Kampagnen, Aktionen, Werbung, Wettbewerbe u.a.m.. (Maßnahme MM-21 im Masterplan Mobilität 2020+). Hierfür bedarf es auch der notwendigen Finanzen für laufende Ausgaben. Ziel: Bewusstere Wahl des Verkehrsmittels bei Besuchern der Stadt, Bewohnern, Arbeitnehmern und Arbeitgebern. Eine nachhaltige Beeinflussung des Verkehrsverhaltens bedarf kompetenter und ständiger Begleitung/ Betreuung.

B. Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Grenzübergänge

Die Projektgruppe Verkehrsregime hat als Hauptursache für die Staus im Ausreiseverkehr die mangelnde Kapazität an den Grenzübergängen identifiziert: Durch die vorgegebene Lage der Stadt bzw. der Grenzübergänge und weil sich zu viele Personen an der Grenze ihre Ausfuhrbescheinigungen vom deutschen Zoll abstempeln lassen, dienen die Straßen der Innenstadt als Stauraum für den Ausreiseverkehr. Zur Behebung dieser Problematik ist eine Zusammenarbeit mit der deutschen Zollbehörde und der Schweizer Grenzschutz nötig.

Verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Überlastungen an den Grenzübergängen sind bereits in Planung:

1. Einrichtung einer Außenstelle des deutschen Zolls am Brückenkopf Nord zur Stempelung der Belege zur Mehrwertsteuer- Rückerstattung; Planung des Standortes, Anmietung von Containern sowie infrastrukturelle Versorgung und baurechtliche Genehmigung sind erledigt durch die Stadt. Finanzierungszusage des Bundesamtes für Immobilien ausstehend.
2. Einstellung der Stempelung von Belegen zur Mehrwertsteuer-Rückerstattung am Emmishofer Zoll; dies muss beim Bundesfinanzministerium beantragt werden. Hierdurch Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Grenzübergangs (keine Überlastung des Parkplatzes am Zoll, kaum Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, die vom Parkplatz zum deutschen Zollamt wollen). Fußgänger und Radfahrer können ihre Belege wie bisher am Kreuzlinger Zoll abstempeln lassen.

Um den Einzelhandel von der Erfordernis dieser Maßnahme zu überzeugen, könnte sie ggf. erst ein oder zwei Monate nach Umsetzung von Maßnahme B 1 gemacht werden, wenn diese zu keinen Verbesserungen am Emmishofer Zoll führt.

3. Umgestaltung der Fahrspuren zur Einreise in die Schweiz an der GZA Tägermoos
Zur Ermöglichung der Zollkontrolle an jeder der zwei Fahrspuren sind zusätzliche Flächen erforderlich; Gestaltungsentwurf liegt vor, Abstimmung mit der Schweizer Grenzschutz ist erfolgt; Umsetzung erfordert 4-6 Personen zusätzliches Grenzschutz-Personal, deswegen Realisierung fraglich.

C. Verkehrsmanagement zur Stau-Verhinderung

Dieses Maßnahmenpaket beinhaltet die eigentlichen Maßnahmen zur Verhinderung der Staus in der Innenstadt. Um die Einhaltung der Rettungsfristen bei Notfällen gewährleisten zu können, muss die Möglichkeit geschaffen werden, bei voller Auslastung der Stellplatzanlagen in der Innenstadt die weitere Zufahrt in die Innenstadt zu sperren bzw. steuernd eingreifen zu können. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen sind insofern zwingend und auch Voraussetzung für den pünktlichen Betrieb des Stadtbusverkehrs. Damit der MIV nicht in andere Stadtbereiche verdrängt wird, sollten diese Maßnahmen erst dann umgesetzt werden, wenn die Stellplatzkapazität in der Stadt deutlich erhöht ist (Maßnahmenblock A).

Diese Maßnahmen sind auch im Masterplan Mobilität 2020+ enthalten:

- HF6-2: Verkehrssteuerung zu einem Verkehrsmanagementsystem ausbauen,
- HF6-5: Kfz-Zuflüsse an Stadteingängen abhängig von Stauzuständen dosieren,
- HF6-9: An Spitzentagen Zuflussdosierung und temporäre Sperrungen,
- HF9-8: Verkehrssteuerung an Spitzentagen.

Die Beschränkung der Zufahrt des MIV in die Innenstadt abhängig von der Auslastung der Stellplatzanlagen ist grundlegende Voraussetzung für das Funktionieren des Verkehrsflusses in der Innenstadt. Kein Verkehrskonzept funktioniert unter Überlastung. Wird die Zufahrt des MIV bei Überlastung der Stellplatzanlagen eingeschränkt, funktioniert auch das C-Konzept im Altstadtring.

Folgende Maßnahmen wurden in der Projektgruppe Verkehrsregime diskutiert und werden zur kurz- und mittelfristigen Umsetzung empfohlen:

1. Pförtnerung Innenstadt an der alten Rheinbrücke: Ermöglichung einer Drosselung der Zufahrt durch Veränderung der LSA-Steuerung nördlich der Rheinbrücke, einschließlich Rotlicht-Überwachung; Busspur in der Laube von Bushaltestelle „Schottenplatz“ bis Schnetztor, Stauererkennung Höhe Humboldt-Gymnasium und Pförtnerung am Knoten Spanier-/ Mainaustraße.

Alternative: Zwei MIV-Fahrspuren in der Laube, aber Ausrüstung mit dynamischer Überkopfbeschilderung zur Ermöglichung der Sperrung der rechten Spur für MIV bei sich nahendem Bus. Pförtnerung unbedingt erforderlich.

2. Pförtnerung Europastraße Knoten Konstanzer/ Grenzbachstraße

- a) an der von Süden kommenden Rechtsabbiegespur Überkopfbeschilderung mit dynamischen Anzeigetafeln zur Ermöglichung der Sperrung; LSA mit Rotlichtüberwachung an der Rechtsabbiege-Zufahrt zur Grenzbachstraße;
- b) an der von der Konstanzer-/ Grieseggstraße kommenden Zufahrt Trennung der Signalisierung rechts/ geradeaus/ links zur Ermöglichung von Dauer-Rot für die Richtung Geradeaus; dynamische Beschilderungstafel zur Information über die Sperrung der Zufahrt.

Durchführbar nur mit Verkehrsleitzentrale (Maßnahme C 8). Keine Sperrung der von Norden kommenden Linksabbieger, um Zufahrt für Bewohner zu ermöglichen.

3. Pförtnerung Europastraße Knoten Gartenstraße

- a) Entsprechend 2a) Konstanzer-/ Grenzbachstraße
- b) Entsprechend 2b) Konstanzer-/ Grieseggstraße

Durchführbar nur mit Verkehrsleitzentrale (Maßnahme C 8). Keine Sperrung der Linksabbieger, um Zufahrt für Bewohner zu ermöglichen.

4. Umbau Kreisverkehr B 33/ Oberlohn-/ Reichenaustraße: Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Beschilderung und Markierung derart, dass die linke in den Kreisel hineinführende Spur für Geradeaus- und Linksabbiegeverkehr vorgesehen ist bisher nur ungenügende Nutzung der inneren Fahrspur) und von der rechten Spur rechts abgelenkt werden muss. Im östlichen Kreisel sowie in der Zufahrt von der östlichen Reichenaustraße ist der Rückbau einer Spur möglich. Die Maßnahme wird mit dem Landratsamt abgestimmt; Ziel ist, eine Planfeststellung hierfür zu vermeiden. Der Ausbau ist insbesondere Voraussetzung zur Bewältigung des nach Entwicklung des Areals Brückenkopf Nord hinzukommenden Verkehrs, aber auch durch den nach Entwicklung des Siemensareals induzierten Verkehrs.

5. Fischenzstraße: Schranken oder versenkbare Poller mit Rotlicht an beiden Seiten der Brücke, Schließung (nur) bei Überlastung der Innenstadt (Ausfahrt für Bewohner nur über Grieseggstraße); durchführbar nur mit Verkehrsleitzentrale (Maßnahme C 8).

6. In der Reichenaustraße ab Schneckenburgstraße bis Otto-Adam-Straße: Überkopfbeschilderung mit dynamischen Anzeigen zur Sperrung und Freigabe der rechten Fahrspur als Busspur, Pförtnerampe vor dem einspurigen Abschnitt zwischen Otto-Adam- und Hans-Sauerbruch-Straße. Durchführbar nur mit Verkehrsleitzentrale (Maßnahme C 8).

7. Dynamisches Informationssystem (DIS) an Stadtzufahrten mittels Verkehrszeichenbrücken (Überkopf-Anzeigen) mit dynamischen Tafeln zur zentral gesteuerten Info über Parkplatzsituation, Reisezeit u.a. (4 Zeilen, Schriftgröße gemäß RWB >105 mm), um Verständnis/ Akzeptanz für die Steuerungsmaßnahmen im Verkehr zu erreichen.
- a) an der A 7 auf Schweizer Seite direkt nach der GZA (vor Grenzbachstraße)
 - b) an der Europastraße Höhe Gottlieber Straße (vor Gartenstraße)
 - c) an der Europastraße vor der Schänzlebrücke
 - d) an der Reichenaustraße zwischen Vorwegweiser und Diesel-/Opelstraße
 - e) an der Mainaustraße nördlich der Allmannsdorfer Straße
 - f) an der Mainaustraße zwischen Wall- und Theodor-Heuss-Straße
 - g) in Kreuzlingen an der Bahnhofstraße vor der Tägerwiler Straße (vor Kreisel Richtung Emmishofer Zoll)

Durchführbar nur mit Verkehrsleitzentrale (Maßnahme C 8).

Alternative: Statisches Informationssystem (Beachtung/ Wirksamkeit fraglich).

8. Verkehrsmanagement-/ Verkehrsleitzentrale: Einrichtung eines Verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsmanagements mit Personal in 2 Schichten zur Regelung des Verkehrs an Wochenenden/ Hochlasttagen zu Betriebszeiten des ÖV; Verkehrserfassung per Live-Video; Eingreifen in das Verkehrsgeschehen über LSA und DIS (Maßnahme C 7), Steuerung des ÖPNV, Freischaltung von Trassen für Rettungsdienste, Aufzeigen von Alternativrouten für MIV/ Abbau von Staus, LSA-Schaltung für Fußgänger und Radfahrer etc.

Alternativen zu C 2 bis 8:

Zufahrtsbeschränkung zur Innenstadt per Vignette. Dies ist nur mit Kennzeichenerfassung durch Video möglich, was in Deutschland bisher noch nicht zulässig ist. Deshalb bleibt nur die Fortsetzung des Verkehrsmanagements mit Verkehrskadetten.

9. Busspur vor Haltestelle „Bodanplatz“ Südseite; Stauerkennung Hafenstraße und Pförtnerung am Bodanplatz (Ausbau gemäß C-Konzept)

Alternative: Keine. Durchgängige Zweispurigkeit in beide Richtungen unter Verzicht auf Stellplätze nur möglich bis Bodanplatz, weil Lago-Kreisel nur einspurig machbar.

10. Grenzbach-/ Emmishofer Straße/ Döbele-Boulevard: An der von der Emmishofer Straße kommenden Rechtsabbiegespur Überkopfbeschilderung mit dynamischen Anzeigetafeln zur Ermöglichung der Sperrung oder Freigabe des Rechtsabbiegers; LSA mit Rotlichtüberwachung (Döbele-Konzept)

D. Überarbeitung des ÖPNV-Systems

Um die am stärksten belasteten Buslinien zur Universität zu entlasten (12.000 Studenten/ 2.000 Mitarbeiter an der Uni, 4.800/ 400 an der HTWG), müsste auf diesen Linien der Takt verdichtet werden. Dies ist bisher nicht umsetzbar, weil das derzeitige Liniennetz mit den meisten Linien radial auf den Bahnhofplatz ausgerichtet ist (10 Linien fahren in die linksrheinische Innenstadt) und weil die Kapazitäten der Haltestellen am Bahnhofplatz für mehr Bushalte nicht ausreichen.

Weil das Busliniensystem in seiner heutigen Form an seiner Kapazitätsgrenze bzw. häufig überlastet ist, werden Potentiale und Machbarkeit einer S-Bahn, Stadtbahn oder Seilbahn für die Stadt Konstanz geprüft. Diese Systeme wären aber nur langfristig umsetzbar. Eine wirksame Entlastung des Stadtbussystems wäre mit Seilbahn oder Stadtbahn kurzfristig nicht möglich.

Kurzfristig müsste erreicht werden, dass das heutige Stadtbussystem, das alle Siedlungsbereiche vorbildlich erschließt und sich mit einer dichten Taktfolge gut bewährt hat, auf den hochfrequentierten Streckenabschnitten weiter verdichtet werden kann. Dies ist jedoch nur möglich, wenn nicht mehr jede Buslinie den Altstadtring befährt. Dies ist vermutlich auch nicht notwendig, da nicht alle Fahrgäste ihr Ziel in der linksrheinischen Innenstadt haben. Ziel einer Ergänzung oder Veränderung des ÖPNV-Systems muss vorrangig die Gewährleistung eines bedarfsgerechten Angebots und dadurch die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit sein.

Deshalb haben sich die SWK bereit erklärt, eine Quelle-Ziel-Untersuchung (QZU) für den Stadtbusverkehr zu beauftragen. Nach Vorliegen der Ergebnisse ist zu überlegen, inwiefern das Liniensystem so verändert werden kann, dass auf den am stärksten nachgefragten Relationen ausreichend viel Busse verkehren können. Gegebenenfalls ist das gesamte Liniennetz neu zu überplanen.

Eine solche Umstellung des Systems hätte jedoch zur Folge, dass sich die Kunden des Stadtbusverkehrs umstellen müssen: Änderungen werden auf gewissen Relationen Umstiege zur Folge haben, auf denen bisher kein Umstieg erforderlich war. Aber andere, möglicherweise viel stärker nachgefragte Fahrtrelationen könnten dann ohne Umstieg erreicht werden. Dies wäre genauso auch bei Einführung eines neuen Verkehrssystems wie Stadtbahn oder Seilbahn der Fall; und auch dann müsste das Stadtbus-Liniennetz angepasst werden, um Parallelverkehre zu vermeiden.

Die Beseitigung der Überlastung einzelner Linien des Stadtbussystems erfordert daher nicht unbedingt ein neues Verkehrssystem, sondern die Überprüfung des bestehenden Liniensystems. Probleme im Betrieb des Stadtbusverkehrs werden weitgehend ausgeschlossen, wenn die Maßnahmen des Pakets C umgesetzt werden.

1. Neustrukturierung des Busliniensystems: Das Ergebnis der QZU für den ÖPNV wird zeigen, ob das Stadtbus-Liniensystem der tatsächlichen Nachfrage entspricht. Es ist zu prüfen, welche zentralen Umsteigepunkte sinnvoll sind bzw. welche Linien den Bahnhof künftig anfahren sollten. Hierfür wäre auch eine QZU für

den MIV hilfreich, um das Potential für Umsteiger vom MIV zum Bus zu erkennen bzw. um die Linien und Takte bedarfsgerecht festlegen zu können.

2. Einführung einer „Wasserbuslinie“ mit Beförderungskapazität 300 Personen/ Stunde auf dem Rhein zwischen Bodenseeforum und Hafen (Umlaufzeit 35 Minuten), ggf. auch zur Therme (Umlaufzeit 60 Minuten) (= B2)

Eine Wasserbuslinie kann eine wirksame Entlastung des Busverkehrs und Ergänzung insbesondere für Besucherverkehr sein, der mit dem Pkw nach Konstanz kommt und am Brückenkopf Nord in einer ausreichend dimensionierten Stellplatzanlage parken kann (siehe Maßnahme A1).

Alternativen: Maßnahme A3.

E. Verbesserung des Fernverkehrs

Zwischen Konstanz und Singen verkehren derzeit je Richtung 3 Züge pro Stunde und gelegentlich ein Güterzug. Auf der eingleisigen Strecke zwischen Bahnhof und Haltepunkt Petershausen sind pro Richtung und Stunde maximal fünf Züge möglich, d.h. pro Stunde könnten zusätzlich ein bis zwei weitere Züge fahren. Aber auch die Herstellung der Zweigleisigkeit zwischen Bahnhof Konstanz und Bahnhof Haltepunkt Petershausen mit Rückbau und Neubau sowohl der alten Rheinbrücke als auch der Eisenbahnüberführung Sternenplatz sind machbar.¹²

Taktverdichtung im Bahnverkehr hat jedoch zur Folge, dass die Häufigkeit der Schrankenschließungen zunimmt. Die Schrankenschließzeit beträgt bisweilen mehr als 5 Minuten. Dies bedeutet hohe Betroffenheiten an den Gleis-Querungen

- Fischmarkt/ Konzil für Fußgängerverkehr,
- Inselhotel für Fußgänger und Besucher des Hotels,
- Petershauser-/Jahnstraße für Fuß- und Radverkehr sowie MIV,
- Schneckenburgstraße für Fuß- und Radverkehr, MIV und Busverkehr,
- Riedstraße für Fußverkehr (insbes. Ein- und Aussteiger am HP Wollmatingen) Radverkehr, MIV und Busverkehr.

Eine Abhilfe gegen diese Beeinträchtigungen wäre nur mit Über- oder Unterführungen der Bahntrasse möglich. Ob die räumlichen und baulich-technischen Möglichkeiten hierfür gegeben wären, müsste detailliert untersucht werden; dies benötigt lange Zeiträume. Aber es kann bereits heute konstatiert werden, dass neben dreistelligen Millionenbeträgen zur Herstellung der Zweigleisigkeit zwischen Bahnhof und Petershausen auch weitere Millionenbeträge erforderlich wären, um einer Verstärkung der Barriere-Wirkung der Bahntrasse bzw. durch dichteren Bahnverkehr entgegenzuwirken. Darüber hinaus ist eine kurz- bis mittelfristige Realisierung nicht möglich.

¹² Technische Machbarkeitsprüfung S-Bahn/ Stadtbahn Konstanz vom 14.7.2017

Daher kann die Zweigleisigkeit zwischen Bahnhof Konstanz und Petershausen in der kurz- bis mittelfristigen Verkehrsstrategie keine Rolle spielen. Zunächst sind die Probleme im innerstädtischen Nahverkehr (MIV und ÖV) zu lösen. Eine bessere Anbindung der Stadt Konstanz an den schienengebundenen Fernverkehr ist mit zusätzlichen Intercity am Tag bzw. einer Durchbindung von Zügen aus der Schweiz grundsätzlich auch ohne die Zweigleisigkeit möglich.

Mit dem von der DB ab 2018 geplanten „Metropolexpress“ (morgens und abends ein Zug aus bzw. nach Stuttgart) steht eine Verbesserung der schienengebundenen Fernverkehrsanbindung in Aussicht, noch besser wäre jedoch eine schnelle Anbindung an das Rheintal. Diese könnte ohne zusätzliche Belastung der Strecke Konstanz – Singen durch eine oder mehrere zusätzliche tägliche Fernverkehrsverbindungen über Villingen – Offenburg – Karlsruhe weiter nach Frankfurt (oder weiter nach Norden) angeboten werden. Der Antrag für die Fahrplankonferenz 2019 wurde gestellt.

Sonstige Maßnahmen

Die im Zusammenhang mit dem C-Konzept beschlossenen Maßnahmen, die Entwicklung am Döbele und am Brückenkopf Nord (siehe Anlage Tabelle Maßnahmen-Strategie) sowie alle größeren Neubauvorhaben im Stadtgebiet haben Einfluss auf die künftige Verkehrsentwicklung. Für das Funktionieren des C-Konzepts ist insbesondere Maßnahmenpaket C Voraussetzung.

4. Fazit und weiteres Vorgehen

Es muss gewährleistet sein, dass der Verkehr nicht die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet. Aus diesem Grund muss die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Grenzübergänge sowie die Verhinderung von Staus im Stadtgebiet oberste Priorität haben. Weil aufgrund der besonderen Insellage der linksrheinischen Innenstadt die Einhaltung der gesetzlich definierten Anforderungen für Rettungsdienste nicht allein mit verkehrsplanerischen Maßnahmen gewährleistet werden kann, ist insbesondere eine Verkehrsmanagementzentrale unumgänglich.

Aufgrund der hohen Stellplatznachfrage des Zielverkehrs würde der Verkehr in andere Bereiche verlagert und dort Probleme verursachen. Deshalb muss parallel, d.h. ebenfalls kurzfristig auch für eine ausreichende Stellplatzkapazität gesorgt und diese optimal mit dem ÖV an die Innenstadt angebunden werden.

Reduzierungen des MIV durch Verlagerungen von Wegen mit dem Auto auf den ÖPNV wird es nur geben, wenn einerseits an Hochlasttagen kein Bus mehr im Stau steht, andererseits das ÖPNV-System tatsächlich auf den Bedarf abgestimmt ist. Nach Vorliegen der Quelle-Ziel-Untersuchung im ÖV ist zu prüfen, welche Maßnahmen zur Entlastung des Stadtbusverkehrs sinnvoll sind.

Die kurzfristige Verbesserung der Verkehrssituation für ÖV und MIV in der Innenstadt fußt daher auf vier Säulen:

- A Erhöhung der Stellplatzkapazitäten incl. ÖV-Anbindung an die Innenstadt
- B Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Grenzübergänge
- C Verkehrsmanagement zur Stau-Verhinderung
- D Überarbeitung des ÖPNV-Systems

Da die Stadt wenig Einflussmöglichkeiten auf die B-Maßnahmen hat, sind die drei Säulen Stellplätze, Verkehrsmanagement sowie ein auch unter stärkster Auslastung funktionierendes ÖPNV-System Voraussetzung für ein Funktionieren des Verkehrssystems in der Konstanzer Innenstadt. Maßnahme A7, das Mobilitätsmanagement, hat hierbei eine besondere Bedeutung, damit Menschen bereits einige Tage vor ihrer Entscheidung, nach Konstanz zu kommen, frühzeitig erreicht bzw. sie über die guten Alternativen der Verkehrsmittelwahl informiert werden können.

Die Planungen für die C-Maßnahmen sollten möglichst bald beauftragt werden. Um die einzelnen Maßnahmen zu überprüfen bzw. zu optimieren, ist insbesondere eine Simulation der vorgeschlagenen Strategie im Verkehrsmodell sinnvoll.

Eine Quelle-Ziel-Untersuchung auch für den MIV würde Aufschluss darüber geben, woher die mit dem Pkw anreisenden Besucher herkommen und aufzeigen, welches Verkehrsmittel – eine S-Bahn von Münsterlingen, Tägerwilen oder Bernrain, eine Seilbahn zur Universität oder in den neuen Stadtteil nördlich Hafner oder auch eine Veränderung des Stadtbussystems – eine sinnvolle Alternative wäre, die entsprechend genutzt wird bzw. mit der das MIV-Aufkommen reduziert werden könnte.

Für eine schnellstmögliche Umsetzung sollten die erforderlichen Planungs- und Investitionsmittel für 2018 und in den nächsten zwei Doppelhaushalten bereitgestellt werden. Hierzu wird eine gesonderte Sitzungsvorlage erarbeitet.

In der Tabelle im Anhang sind die kurzfristigen Maßnahmen zeitlich geordnet dargestellt und Kostengruppen zugeordnet.

Anlagen:

Tabelle „Maßnahmen Strategie Verkehrsentwicklung“