

Sperrfrist für alle Medien Veröffentlichung erst nach der Medienkonferenz zur Gemeinderatssitzung
--

Beantwortung

Motion Mehrheitsfähige Strassensanierungen in der Stadt Kreuzlingen

Am 2. Mai 2024 reichte Gemeinderätin Severin Schindler namens der Fraktion SVP mit 16 Mitunterzeichnenden die Motion Mehrheitsfähige Strassensanierungen in der Stadt Kreuzlingen ein (Beilage 1). Diese wurde in der Gemeinderatssitzung am 4. Juli 2024 begründet (Beilage 2).

Der Stadtrat beantwortet die Motion wie folgt:

In der Vergangenheit hat das Kreuzlinger Stimmvolk die Strassensanierungsprojekte Romanshorerstrasse (57.3 % Nein-Stimmen), Löwenstrasse (53.6 % Nein-Stimmen) und Hauptstrasse Nord (50.7 % Nein-Stimmen) abgelehnt. Die Sanierung der Romanshorerstrasse wurde in einem zweiten Anlauf mit 52.7 % Ja-Stimmen angenommen. Bei den anderen beiden Strassensanierungsprojekten ist eine zweite Volksabstimmung ausstehend.

Aus diesem Grund kann der Stadtrat die Beweggründe für die Motion nachvollziehen, und es ist auch sein Wunsch, mehrheitsfähige Lösungen für die dringend erforderlichen Strassensanierungen zu finden. Nichtsdestotrotz erachtet der Stadtrat die vorgeschlagenen Massnahmen als nicht geeignet, um das gemeinsame Ziel von mehrheitsfähigen Strassensanierungsprojekten zu erreichen.

Stellungnahme zu den fünf geforderten Massnahmen:

- 1 Die Sanierung der Hauptverkehrs- und Ortsverbindungsstrassen sollen darauf ausgerichtet sein, den Verkehrsfluss bestmöglich zu gewährleisten. Auf unnötige Bauten wie Mittelstreifen oder sonstige verkehrsberuhigende Hindernisse ist zu verzichten. Darüber hinaus sollen die Fussgängersteifen mindestens in ihrer aktuellen Anzahl beibehalten werden.
Bei den Hauptverkehrs- und Ortsverbindungsstrassen handelt es sich in Kreuzlingen ausschliesslich um Kantonsstrassen, sodass für die Sanierung und den Unterhalt dieser Strassen das kantonale Tiefbauamt zuständig ist (Beilage 3).

Dem Stadtrat ist es ebenfalls ein Anliegen, dass auf diesen Hauptverkehrs- und Ortsverbindungsstrassen der Verkehrsfluss gewährleistet ist. Im kommunalen Richtplan der Stadt Kreuzlingen ist beispielsweise die Verkehrsverflüssigung der Chance Nord als Massnahme enthalten (Beilage 3). Auch im kantonalen Richtplan ist die Gewährleistung sicherer und leistungsfähiger Verbindungen als Planungsgrundsatz festgehalten (Beilage 4).

Auf Kantonsstrassen werden grundsätzlich keine verkehrsberuhigenden Elemente eingesetzt. Die umgesetzten Mehrzweckstreifen an der Romanshorerstrasse werden zudem nicht als unnötig erachtet, sondern dienen als Querungshilfe für Fussgängerinnen und Fussgänger und als Abbiegehilfe für den Veloverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr gleichermaßen.

Wird der Mehrzweckstreifen als Abbiegespur genutzt, können die linksabbiegenden Velos und Autos überholt und somit der Verkehr grundsätzlich verstetigt werden. Bei den zurzeit geplanten Kantonsstrassensanierungen sind aus heutiger Sicht keine Mehrzweckstreifen vorgesehen. Die Romanshorerstrasse stellt bisher eine Ausnahme dar, da im Dorfkern Kurzrickenbach eine siedlungsorientierte Situation mit flächigem Querungsbedarf vorhanden ist. Ein Element wie den Mehrzweckstreifen bei zukünftigen Strassensanierungen kategorisch auszuschliessen, erachtet der Stadtrat allerdings als nicht richtig. Des Weiteren ist dies kaum durchsetzbar, da die Planungshoheit bei Kantonsstrassen beim kantonalen Tiefbauamt liegt. Es sollen in allen Fällen Lösungen angestrebt werden, die optimal auf die spezifischen Anforderungen des jeweiligen Ortes eingehen.

Grundsätzlich kann die Forderung nachvollzogen werden, dass die Anzahl Fussgängerstreifen nicht reduziert werden soll. Der Stadtrat ist ohnehin bedacht, möglichst wenig Fussgängerstreifen aufzuheben. Dies jedoch verbindlich festzulegen, wird ebenfalls als nicht richtig erachtet. Bei jeder Strassensanierung muss überprüft werden, ob die jeweiligen Fussgängerstreifen nötig sind oder zusammengelegt werden können oder müssen. Damit ein Fussgängerstreifen sicher ist und durch das Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau bewilligt werden kann, muss die VSS-Norm 40 241 des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute erfüllt sein. Diesbezüglich gibt es Anforderungen an die Fahrzeug- und Fussgängergruppen, die erforderlichen Sichtweiten, die Beleuchtung oder die Notwendigkeit einer Schutzinsel. Werden diese Anforderungen nicht erfüllt, kann es zu gefährlichen Situationen kommen, sodass es sicherer ist, den entsprechenden Fussgängerstreifen aufzuheben. Eine Reduktion der Fussgängerstreifen kann auch einen positiven Einfluss auf die Verkehrsverstetigung und damit auf den Verkehrsfluss haben.

- 2 Bei fehlender Strassenbreite sind alternative Routen für den Langsamverkehr ernsthaft zu prüfen.

Bereits bei der jetzigen Verkehrsplanung wird geprüft, ob geeignete alternative Routen für den Veloverkehr zur Verfügung stehen. Im Gegensatz zu anderen Städten, hat es in Kreuzlingen jedoch kaum direkte parallele Route zu den Hauptverkehrsachsen, die als Velorouten geeignet sind, sodass Kompromisslösungen im bestehenden Strassenraum gesucht werden müssen. Der Stadtrat erachtet es als falschen Ansatz, bei fehlenden Platzverhältnissen den Langsamverkehr aus dem Strassenraum zu verbannen. Aus seiner Sicht widerspricht eine solche Haltung auch dem neuen Veloweggesetz, das vom Schweizer Stimmvolk mit über 70 % angenommen wurde. Durch die Annahme dieses Gesetzes ist die Stadt Kreuzlingen verpflichtet, ihr Velowegnetz bis Ende 2027 zu planen und bis Ende 2042 umzusetzen. Mit dem Langsamverkehrsprogramm der Stadt

Kreuzlingen wurde das Velowegnetz bereits 2015 definiert (Beilage 5). Dieses muss jedoch noch an die Vorgaben und Begriffe des neuen Veloweggesetzes angepasst werden. Im Veloweggesetz ist beispielsweise als Planungsgrundsatz festgehalten, dass die unterschiedlichen Netze (Alltags- und Freizeitnetz) eine angemessene Dichte und die Velowege eine direkte Streckenführung aufweisen müssen.

- 3 Erstellen eines Parkplatzkonzepts, (Zentrum) das auch auf die Bedürfnisse von Handel und Gewerbe Rücksicht nimmt.

Aus Sicht des Stadtrats muss diesbezüglich kein weiteres Konzept erarbeitet werden. Es liegen mit dem kommunalen Richtplan (Beilage 6) und dem neu erarbeiteten grenzüberschreitenden Gesamtverkehrskonzept (GGVK) ausreichend Grundlagen zur Verfügung. Der Stadtrat verweist auch auf die Beantwortung der Interpellation "Erhalt öffentlicher Parkplätze", die am 25. Januar 2024 im Gemeinderat behandelt wurde (Beilage 7), sowie die aktuelle Parkplatzerhebung im Zentrum, welche durch den Ordnungsdienst erfasst wurde (Beilage 8).

- 4 Es ist aufzuzeigen, wie sich die Eröffnung der B33 auf den Verkehr der Stadt Kreuzlingen auswirkt und welche Massnahmen geplant sind.

Durch das Regierungspräsidium Baden-Württemberg wurde eine Verkehrsstudie mit Fokus auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr Hochrhein – Bodensee (Basel bis Konstanz) in Auftrag gegeben, bei welcher auch der Bund und die Grenzkantone zwischen Basel und dem Bodensee mitgearbeitet haben.

Aufgrund des Verkehrsmodells wird bis 2040 (Annahme Fertigstellung B33 und BTS/OLS) eine Zunahme von heute ca. 1'200 LKW/Tag um 50 % auf 1'800 LKW/Tag erwartet. Der PKW-Verkehr nimmt hingegen nur leicht zu, von 18'000 PKW/Tag um 17 % auf 21'000 PKW/Tag.

Die Studie schlägt für den Raum Konstanz – Kreuzlingen vier Massnahmen vor:

- Ableitung der LKW auf Parkplätze im Zulauf zum Zoll
- Schaffung von Parkraum für LKW im Zollbereich
- Schaffung von Parkraum für LKW im Nachlauf zum Zoll
- Zusätzlicher Fahrstreifen im Zulauf zum Zoll

Der Lead für die Umsetzung dieser Massnahmen liegt auf Schweizer Seite beim ASTRA und in Deutschland beim Bundesministerium für Verkehr und beim Regierungspräsidium Freiburg.

Weitere Massnahmen von Seiten des kantonalen Tiefbauamts sind – wie an der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 13. November 2023 erwähnt – nicht vorgesehen (Beilage 9). Bevor weitere Überlegungen erfolgen, werden zuerst die Resultate der Korridorstudie N23 abgewartet. Je nach Resultat und weiterem Vorgehen resp. dem Entscheid, ob die BTS und OLS umgesetzt werden kann oder nicht, ist eine grundlegende Überprüfung der Gesamtsituation erforderlich. Aus heutiger Sicht macht eine "Teilrealisierung" der OLS ohne BTS keinen Sinn.

Um insbesondere die Belastung durch Lastwagen in den Stadtquartieren zu reduzieren und zu kanalisieren, sind im kommunalen Richtplan, innerstädtische Transitachsen angedacht (Beilage 10). Es ist jedoch fraglich, ob eine zeitnahe Umsetzung möglich ist, da mit DBU-Entscheidung vom 30. März 2020, die Massnahmen V 2.3.1 und V 2.3.2 Lastwagenrouten ohne/mit Netzergänzung aufgrund des aktuellen Stands von einer Festsetzung zu einer Vororientierung zurückgestuft wurden.

- 5 Falls nötig ist der Richtplan der Stadt Kreuzlingen vom 3. Juli 2019 anzupassen. Auch falls die Motion für erheblich erklärt werden sollte, ist aus Sicht des Stadtrats keine Anpassung des Richtplans der Stadt Kreuzlingen erforderlich. Diese wichtige Planungsgrundlage ist auf einem aktuellen Stand und durch die erfolgten Mitwirkungsmöglichkeiten für die ganze Bevölkerung von Kreuzlingen demokratisch legitimiert, bzw. breit abgestützt.

Ausblick

Im Zuge des selbstauferlegten Marschhalts hat der Stadtrat entschieden, dass er grundsätzlich an der bisherigen Verkehrsplanung festhält und geschlossen hinter deren Stossrichtung steht. Er ist sich jedoch auch bewusst, dass noch mehr Kompromissbereitschaft und Kommunikation/Information von allen Beteiligten erforderlich ist.

Um insbesondere die Kommunikation und das Verständnis für erforderliche Strassensanierungen gegenüber der Stimmbevölkerung zu verbessern, hat der Stadtrat die Kommunikationsagentur "Die Botschafter", St. Gallen, beauftragt. Unter Mitwirkung von Stadtrat und Verwaltung wurde eine Informationsbroschüre "Strassenraum ist Lebensraum" entwickelt, die in der Entwurfsfassung am 21. März 2024 im Gemeinderat behandelt wurde. Eine konstruktive Diskussion über den Inhalt und den Prozess fand jedoch im Gemeinderat nicht statt resp. die Aussagen widersprachen sich diametral. Infolgedessen beschloss der Stadtrat eine noch zu gründende Begleitgruppe Verkehr oder eine Spezialkommission des Gemeinderats einzusetzen, in der das weitere Vorgehen und die Verkehrsproblematik diskutiert und zusammen Lösungen erarbeitet werden.

Bei der geplanten Sanierung der Löwenstrasse wird der vorgesehene Mehrzweckstreifen nicht mehr auf der gesamten Länge angebracht. Der Stadtrat erachtet einen reduzierten Mehrzweckstreifen bei der Kreuzung Sonnenstrasse jedoch nach wie vor als sinnvoll. Dadurch ist weiterhin eine Linksabbiegespur vorhanden, und es kann gleichzeitig eine Schutzinsel beim Fussgängerstreifen erstellt werden, die aufgrund der Verkehrsmenge und der Strassenbreite aus Sicherheitsgründen zwingend erforderlich ist. Alternativ müsste die Linksabbiegespur weggelassen oder die Strasse auf 6.2 m reduziert werden, sodass keine Fussgängerschutzinsel mehr erforderlich wäre. Im Gegensatz zum Mehrzweckstreifen hätten beide Varianten ohne Mehrzweckstreifen einen negativen Einfluss auf die Verkehrsverflüssigung.

Im Gegensatz zur Hauptstrasse Nord erachtet der Stadtrat den Erhalt von Parkplätzen an der Löwenstrasse als wichtiger. Nichtsdestotrotz müssen bei beiden Strassensanierungsprojekten Parkplätze aufgehoben werden. Dabei ist nochmals zu erwähnen, dass grundsätzlich keine

Parkplätze aus politischer Sicht oder Überzeugung reduziert werden. Eine Reduktion erfolgt aus fachlichen Gründen und ist teilweise projektbedingt. Einerseits müssen Parkplätze aufgrund von Normen wie beispielsweise der einzuhaltenden Sichtbermen aufgehoben werden, weil ansonsten die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet und die Stadt bei Unfällen haftbar gemacht werden kann. Andererseits werden Parkplätze aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse aufgehoben. Im Gegensatz zu früher liegt infolge zunehmender Überhitzung der Städte und häufiger vorkommenden Starkregenereignissen der Fokus vermehrt auf einer Strassenbegrünung. Dies war der Hauptgrund für die Reduktion der Parkplätze beim Projekt Hauptstrasse Nord.

Fazit

Dem Stadtrat ist es ein grosses Anliegen, dass künftige Strassensanierungen mehr Akzeptanz in der Bevölkerung erhalten und Abstimmungen im ersten Anlauf durch das Stimmvolk angenommen werden. Vonseiten des Stadtrats wird begrüsst, dass sich die Fraktion SVP mit dieser Thematik auseinandergesetzt hat und Massnahmen vorschlägt, um mehrheitsfähige Strassensanierungsprojekte zu erarbeiten.

Um das gemeinsame Ziel zu erreichen, soll eine noch zu gründende Begleitgruppe Verkehr oder eine Spezialkommission des Gemeinderats eingesetzt werden. Dieser Prozess sowie die Kommunikation wird durch die Agentur "Die Botschafter" begleitet. Des Weiteren erfolgte ein Austausch mit Regierungsrat Dominik Diezi, an dem vorgeschlagen wurde, eine externe fachliche Beratung (Aussenansicht) beizuziehen. Die externe fachliche Beratung erfolgt durch Wilhelm Natrup (ehemaliger Kantonsplaner des Kantons Zürich).

Der Stadtrat ist der Auffassung, dass das gemeinsame Ziel von mehrheitsfähigen Strassensanierungen mit der vorliegenden Motion nicht erreicht wird und die darin beschriebene Stossrichtung keiner modernen und zukunftsgerichteten Verkehrsplanung entspricht. Nichtsdestotrotz hat der Stadtrat die vorgeschlagenen Massnahmen zur Kenntnis genommen. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die aufgeführten Argumente bei zukünftigen Sanierungsprojekten nicht ausser Acht gelassen werden dürfen.

Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeinderat, die Motion nicht erheblich zu erklären.

Kreuzlingen, 3. Dezember 2024

Stadtrat Kreuzlingen

Thomas Niederberger, Stadtpräsident

Michael Stahl, Stadtschreiber

Beilagen

1. Motion
2. Begründung Motion vom 4. Juli 2024
3. Auszug Richtplan Stadt Kreuzlingen – Strassennetz (V 2.1) vom 3. Juli 2019
4. Auszug kantonaler Richtplan – Motorisierter Individualverkehr (3.2) vom November 2023
5. Auszug Langsamverkehrsprogramm – Velowegnetz vom 19. Februar 2015
6. Auszug Richtplan Stadt Kreuzlingen – Ruhender Verkehr (V 4.1) vom 3. Juli 2019
7. Beantwortung Interpellation "Erhalt öffentlicher Parkplätze"
8. Erfassung Anzahl Parkplätze in Zentrumsnähe vom März 2024
9. Präsentation Verkehrsentwicklung der Region Kreuzlingen vom 13. November 2023 (öffentlicher Informationsanlass)
10. Auszug Richtplan Stadt Kreuzlingen – Lastwagenrouten (V 2.3) vom 3. Juli 2019

Mitteilung an

- Mitglieder des Gemeinderats
- Medien

Motion Mehrheitsfähige Strassensanierungen in der Stadt Kreuzlingen

Der Stadtrat wird beauftragt, die Projekte für Strassensanierungen und Aufwertungen so zu gestalten, dass sie von der Stimmbevölkerung sowohl unterstützt als auch bei der Abstimmung angenommen werden.

Ausgangslage:

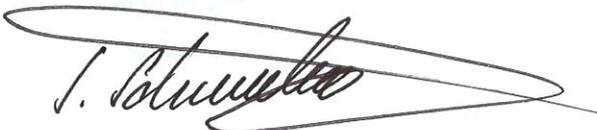
Die Kreuzlinger Bevölkerung hat bei diversen Abstimmungen verschiedene Strassenvorlagen abgelehnt, wobei entweder eine direkte Ablehnung erfolgte oder es bedurfte eines zweiten Anlaufs, mit überarbeiteten Projekten, um eine Zustimmung zu erlangen.

Der Stadtrat wird daher aufgefordert folgende Massnahmen zu ergreifen:

1. Die Sanierungen der Hauptverkehrs- und Ortsverbindungsstrassen sollen darauf ausgerichtet sein, den Verkehrsfluss bestmöglich zu gewährleisten. Auf unnötige Bauten wie Mittelstreifen oder sonstige verkehrsberuhigende Hindernisse ist zu verzichten. Darüber hinaus sollen die Fussgängerstreifen mindestens in ihrer aktuellen Anzahl beibehalten werden.
2. Bei fehlender Strassenbreite sind alternativ Routen für den Langsamverkehr ernsthaft zu prüfen.
3. Erstellen eines Parkplatzkonzepts, (Zentrum) das auch auf die Bedürfnisse von Handel und Gewerbe Rücksicht nimmt.
4. Es ist aufzuzeigen, wie sich die Eröffnung der B33 auf den Verkehr der Stadt Kreuzlingen auswirkt und welche Massnahmen geplant sind.
5. Falls nötig ist der Richtplan der Stadt Kreuzlingen vom 3. Juli 2019 anzupassen

Kreuzlingen, 29. April 2024

Für die SVP Fraktion



Séverine Schindler

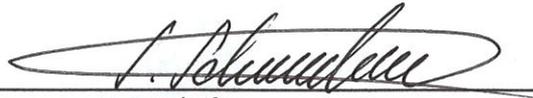
Parlamentarischer Vorstoss - Unterschriftenblatt

Titel des Vorstosses Motion Mehrheitsfähige Strassensanierungen
in der Stadt Kreuzlingen

Vorstösser / Vorstösserin

Schindler Séverine

Name Vorname



Unterschrift

Mitunterzeichner / Mitunterzeichnerin

Abuweiler Fabian

Name Vorname



Unterschrift

Keller Nico

Name Vorname



Unterschrift

Grenlich Hansjörg

Name Vorname



Unterschrift

Semeraro Ivan

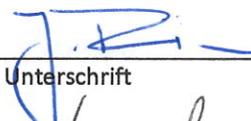
Name Vorname



Unterschrift

Ricklin Judith

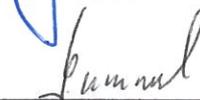
Name Vorname



Unterschrift

Hummel Barbara

Name Vorname



Unterschrift

Herzog Jéne

Name Vorname



Unterschrift

Knöpfli René

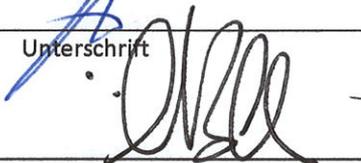
Name Vorname



Unterschrift

Brändli Andrea

Name Vorname



Unterschrift

Rüegg Markus

Name Vorname



Unterschrift

Brändli Ana

Name Vorname

A. Brändli

Unterschrift

Sabmann Alexandre

Name Vorname

A. Sab

Unterschrift

Schwichess Georg

Name Vorname

Unterschrift

Cornel Silvia

Name Vorname

Unterschrift

Dahinden Xavier

Name Vorname

Unterschrift

Meske Beni

Name Vorname

B. Meske

Unterschrift

Name Vorname

Unterschrift

Auszug Wortprotokoll 10. Sitzung des Gemeinderats Kreuzlingen der Amtsperiode 2023/2027
22. Legislaturperiode

Donnerstag, 4. Juli 2024, 19.00 Uhr
im Rathaussaal

Traktandum

10. Motion Mehrheitsfähige Strassensanierungen in der Stadt Kreuzlingen / Begründung
GR Neuweiler: Ich verzichte an dieser Stelle darauf, alle Ablehnungen und Wiedererwägungen im Bereich der Strassen, wann welche Abstimmung verloren gegangen ist, aufzuzählen. Die meisten wissen es. Zur Begründung, warum die Vorlagen jeweils abgelehnt wurden, gibt es wahrscheinlich zwei Lesarten. Die erste ist diejenige, welche die Exekutive vertritt. Wir haben die Vorlage zu wenig gut erklärt, das Volk versteht uns nicht oder das Volk versteht nicht, worum es geht. Dann gibt es noch eine andere Lesart, der wir eher anhängen: Eine Ablehnung ist vielleicht erfolgt, weil aus Hauptverkehrs- und Ortsverbindungsstrassen halbe Quartierstrassen gemacht werden, weil die Strassenaufwertung anscheinend so nicht gewünscht wird und weitere Parkplätze verschwinden, die jedoch für das Gewerbe und den Detailhandel wichtig sind. Die Mittelstreifen hat Kollege Dahinden schon erwähnt. Ich finde, nicht nur für Velofahrer ist es unangenehm, sondern auch für Autofahrer und sicher auch für Lastwagenfahrer, denn die fahren ja nicht in der Stadt herum, weil sie besonders grosse Freude daran haben, sondern weil sie uns versorgen. Und auch für die Blaulichtorganisationen sind die Mittelstreifen sicher nicht förderlich, wenn es pressiert. Das Fazit daraus ist: Offenbar dringt der Stadtrat mit seinem Strassenvorlagen beim Stimmvolk nicht durch, und das nicht nur einmal, sondern mehrmals.

Der Stadtrat beruft sich immer auf die Planungsgrundlagen, auf den Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2019. Da hat er recht, das ist für ihn behördenverbindlich. Das Problem mit diesen Richtplänen ist jedoch, wie sie zustande kommen. Ich nehme an, die Bauverwaltung wird zusammen mit den Verkehrsplanern etwas erarbeiten, dann geht es in den Stadtrat, dort wird es noch ein bisschen korrigiert. Irgendwann geht es dann an den Kanton, die haben auch noch Anmerkungen, dann geht es wieder zurück an den Stadtrat, und dort wird es verabschiedet. Aber weder das Parlament noch die Bevölkerung können etwas dazu sagen, das ist nun halt einfach so. Die Prüfung des Richtplans erfolgt eigentlich erst, wenn die Strassenvorlagen vors Volk kommen, und die wurden anscheinend als mangelhaft eingestuft. Zum Inhalt des Richtplans: Viele Massnahmen sind umschrieben. Es gibt zum Beispiel den Punkt "Der Verkehrs- und Schulwegsicherheit sowie dem strassenbegleitenden Grün ist besondere Beachtung zu schenken." Ein anderer Punkt: "Aufwertungs- und Umgestaltungsmaßnahmen sind zu prüfen." Das gilt zum Beispiel für die Hauptstrasse, die Konstanzerstrasse oder die Bärenstrasse. Diese Massnahmen sind unserer Meinung nach nicht in Stein gemeisselt, da hätte man schon ein bisschen Spielraum - auch der Stadtrat.

Dann gibt es noch andere Themenfelder: Gezielte Lenkung des Lastwagenverkehrs, der via unsere Strassen geht. Diesbezüglich haben wir noch nie etwas gehört, wie der Stadtrat das angehen will. Oder Bereitstellung eines ausreichenden Angebots an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge, Optimierung des Parkplatzangebots im Zentrum und im Gebiet Klein-Venedig. Ich weiss noch, beim Vorstoss von GR Dufner sagte der Stadtrat selbst, das Parkplatzkonzept sei nicht mehr so aktuell. Und jetzt wie weiter? Wenn der Stadtrat auf dieser Schiene weiterfährt und mit den Strassenvorlagen genauso weiter macht

wie bisher, wird dieser Weg wahrscheinlich nicht sehr erfolgreich sein. Daran zweifeln wir doch sehr. Oder er ändert seine Vorlagen zum Teil ab und entschärft die heiklen Punkte. Nach unserer Ansicht ist dazu Folgendes notwendig: Hauptverkehrs- und Ortsverbindungsstrassen sollten so gestaltet werden, dass der Verkehrsfluss bestmöglich gewährleistet wird und auch relativ schnell. Auf Mittelstreifen und verkehrsberuhigende Hindernisse soll er verzichten. Für Radstreifen wäre es, wenn der Platz auf der Strasse nicht reicht, vielleicht von Vorteil, diese durchs Quartier zu führen. Das wäre sicher eine Option, die wir als prüfenswert erachten. Die Erstellung eines Parkplatzkonzepts für das Stadtzentrum unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Gewerbe und Detailhandel finden wir relativ wichtig. Die Auswirkungen und Analysen der Eröffnung der B 33 müsste noch folgen. Vielleicht müsste man dann den Richtplan da oder dort geringfügig anpassen. Wir haben es vorhin gehört, ein Konsens wäre möglich. Das denke ich auch. Ich durfte/musste diese Sitzung leiten, als es um den Marschhalt ging, und ich hatte das Gefühl, man spürt schon, dass man sich finden würde, dass man einen Konsens finden würde. Das bedingt aber auch, dass die Exekutive, also der Stadtrat, konsenswillig ist. Wir sind gespannt auf die Antwort des Stadtrats.

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
Zeitraumen: 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 Bättershausen sowie der Oberlandstrasse ist die Strassenhierarchie anzupassen. Diese langfristig anvisierte Strassenhierarchie ist massgebend betreffend anstehender verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Entscheide.

Verbindlichkeit: Zwischenergebnis
Zeitraumen: 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)



KANTON THURGAU
DEPARTEMENT
FÜR BAU UND UMWELT
8500 FRAUENFELD

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
Zeitraumen:	Laufend
Initiator / Beteiligte:	Kantonales Tiefbauamt / <i>Stadtrat, Tiefbauamt</i>
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

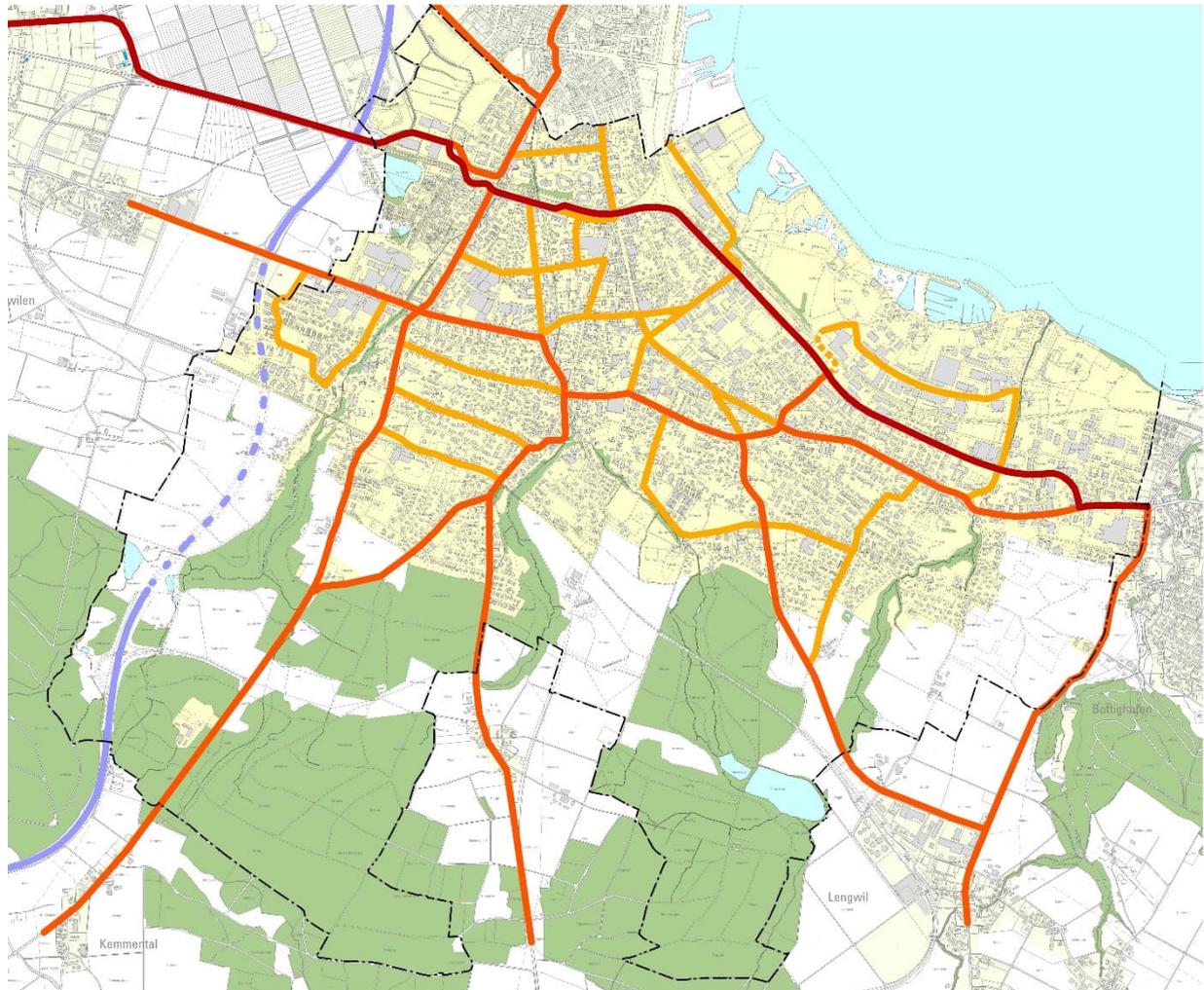
Für von Durchgangsverkehr belasteten Erschliessungs- und Sammelstrassen sind Sperrungen beziehungsweise Strassenunterbrechungen für den motorisierten Verkehr zu prüfen und dem Langsamverkehr vorzubehalten.

Verbindlichkeit:	Vororientierung
Zeitraumen:	mittelfristig
Initiator / Beteiligte:	Stadtrat / <i>Bauverwaltung, kantonales Tiefbauamt</i>
Finanzierung:	
Querverweise:	

Handlungsrichtlinie

- Fahrverbote für motorisierten Verkehr prüfen

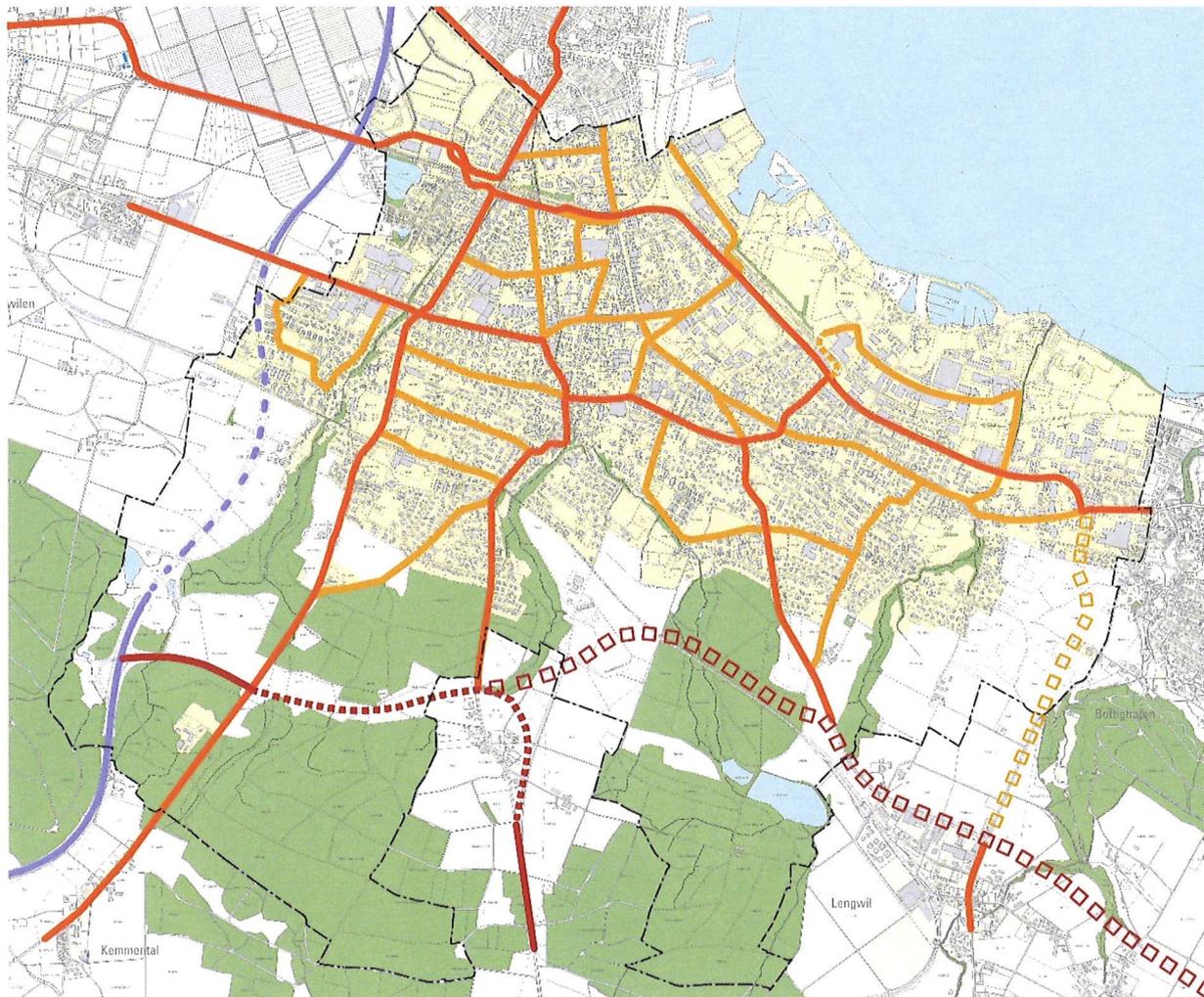
Strassennetz / Zustand ohne Strassenergänzungen (kurzfristig)



Legende

Ausgangs- lage	Richtplan- inhalt
	 Hochleistungsstrasse
	 Hauptverkehrsstrasse
	 Ortsverbindungsstrasse
	 Sammelstrasse

Strassennetz / Zustand mit Strassenergänzungen (langfristig)



Legende

Ausgangs- lage	Richtplan- inhalt	
		Hochleistungsstrasse
		Hauptverkehrsstrasse
		Verbindungsstrasse
		Sammelstrasse
		Trassee Oberlandstrasse
		Anschluss an Oberlandstrasse



KANTON THURGAU
 DEPARTEMENT
 FÜR BAU UND UMWELT
 8500 FRAUENFELD

3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Kantons- und Gemeindestrassennetz dient dem Gesamtziel der thurgauischen Raumordnungspolitik, die Attraktivität des Kantons als Lebens- und Wirtschaftsraum zu erhalten und zu fördern. Es gewährleistet sichere und leistungsfähige Verbindungen zwischen allen regionalen und kantonalen Siedlungszentren sowie zu den Nachbarkantonen und nach Baden-Württemberg.

Planungsgrundsatz 3.2 A

Aufgrund der dezentralen Siedlungsstruktur ist der Kanton Thurgau auf ein leistungsfähiges National-, Kantons- und Gemeindestrassennetz angewiesen, an das alle Thurgauer Gemeinden angebunden sind. Bestandteil des Thurgauer Strassennetzes sind unter anderem die in der Übersichtskarte «Motorisierter Individualverkehr (MIV) Übergeordnete Strassen» aufgeführten nationalen Hochleistungsstrassen sowie die nationalen und kantonalen Haupt- und Nebenstrassen.

Erläuterungen

Das Netz der Kantonsstrassen ist historisch gewachsen und wurde aufgrund neuer Vorhaben punktuell angepasst. Die gesamtheitliche Überprüfung des Kantonsstrassennetzes ist abgeschlossen. Das Kantonsstrassennetz wird in die Klassen 1 und 2 unterteilt. Strassenverbindungen von kantonaler Bedeutung und Strassen, die für den Anschluss der Politischen Gemeinden erforderlich sind, werden der Klasse 1 zugewiesen. Weitere Strassenverbindungen, welche diese Funktionen nicht erfüllen, werden der Klasse 2 zugeteilt.

Nach dem Gesetz über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1) sind für neue Strassen, die nicht nur einzelne Ortschaften umfahren, Netzbeschlüsse des Grossen Rates erforderlich. Diese Netzbeschlüsse sind dem fakultativen Referendum unterstellt.

Projekte werden als Vororientierung in den KRP aufgenommen, wenn ihre kantonale oder regionale Bedeutung für das Strassennetz erkennbar ist. Die Einstufung als Zwischenergebnis setzt eine umfassende Beurteilung aller relevanten Wirkungen im Sinne der Nachhaltigkeit voraus. Die Einstufung als Festsetzung erfordert einen politischen Prozess und die Partizipation der betroffenen Bevölkerung.

Planungsgrundsatz 3.2 B

Für den Unterhalt und die Korrekturen des Kantonsstrassennetzes gelten folgende Ziele:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Werterhalt und Betriebssicherheit
- Sicherstellen der Funktionsfähigkeit
- Optimale Nutzung der Verkehrsinfrastruktur durch Massnahmen des Verkehrsmanagements
- Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten
- Lärm- und Ruheschutz sicherstellen durch den Einbau lärmarmer Beläge und durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten
- Entlastung historischer und dichtbesiedelter Ortskerne
- Minimale Belastungen für Bevölkerung und Umwelt sowie möglichst geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbilds

Erläuterungen

Die Hauptaufgaben im Kantonsstrassenbau bestehen in der Werterhaltung und in der Verbesserung der Strassenanlagen. Zu sanierende Ortsdurchfahrten werden allenfalls mit Hilfe von Betriebs- und Gestaltungskonzepten analysiert und konzipiert.

Damit der Kanton Thurgau den Lärmschutz als Daueraufgabe wahrnehmen und die bestehenden und neuen Herausforderungen erfolgreich meistern kann, wurde die «Strategie Lärm- und Ruheschutz kantonale Strassen Thurgau» erarbeitet.

Planungsgrundsatz 3.2 C

Gezielte Ausbauten der Strasseninfrastruktur und Netzanpassungen sind angezeigt, wenn:

- die siedlungs- und landschaftsverträgliche Verkehrsabwicklung zu ermöglichen ist,
- die Verkehrssicherheit, der Lärmschutz oder das Ortsbild zu verbessern sind,
- die Folgen der Verkehrsüberlastung gross sind,
- die betrieblichen Massnahmen wie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausgeschöpft sind,
- die Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes gewährleistet werden muss, um eine Verflüssigung und eine Entlastung des untergeordneten Strassennetzes zu erzielen,
- bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Langsamverkehr (LV) oder die kombinierte Mobilität geschaffen werden.

Die Auswirkungen von Strassenausbauten sind mit flankierenden Massnahmen und Strassenraumrück- oder -umbauten (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) zu reduzieren beziehungsweise zu kompensieren. Ziel ist es dabei den Lebensraum aufzuwerten und Verbesserungen für den ÖV und den LV zu erzielen. Bei Strassenneubauten, welche gegebene landwirtschaftliche Bewirtschaftungsstrukturen oder Gebiete mit Vernetzungsfunktion durchtrennen, ist der Zerschneidungseffekt zu minimieren.

Planungsgrundsatz 3.2 D

Bei folgenden Strassenbauvorhaben setzt sich der Kanton für die Realisierung durch den Bund ein:

- «Bodensee–Thurtalstrasse» (BTS) von Arbon bis Bonau (N23)
- A1-Anschluss Wil-West
- A7-Halbanschluss Felben-Pfyn

Festsetzung 3.2 A

3.201

3.202

3.203

«Bodensee–Thurtalstrasse» (BTS) von Arbon bis Bonau (N23; Nr. 3.201)**Erläuterungen**

Die BTS von Bonau bis zum A1-Zubringer Arbon durch das Thurtal und das Aachtal dient dazu, die Verbindung der zahlreichen Ortschaften entlang dieser Achse zu verbessern. Gleichzeitig erleichtert sie die Anbindung dieser Ortschaften an die Wirtschaftsräume Zürich und St. Gallen. Sie entlastet die Ortschaften vom regionalen Durchgangsverkehr. Die Realisierung ist eine Aufgabe des Bundes. Die BTS ist als Hochleistungsstrasse ohne LV, jedoch mit Gegenverkehr und mit niveaufreien Anschlüssen geplant (vgl. Übersichtskarte «Motorisierter Individualverkehr [MIV] Übergeordnete Strassen», grün signalisiert). Vorgesehen ist ein Temporegime von maximal 80 bis 100 km/h. Die Trassierung erfolgt möglichst tief liegend. Wo notwendig, werden Überdeckungen realisiert. Deren Längen wurden im Generellen Projekt definiert.

Die BTS wird eine erhebliche Entlastung des durch die Ortschaften führenden Strassennetzes bringen. Damit der Verkehr optimal auf die neue Strasse gelenkt wird, sind auf dem bestehenden Strassennetz flankierende Lenkungsmassnahmen und Strassenraumrückbauten (Gesamtmobilitätskonzepte) zur Aufwertung des Lebensraumes sowie Verbesserungen für den LV und den ÖV erforderlich.

Die vorgesehene Linienführung verläuft ab Autobahnende westlich Bonau auf der bestehenden Strasse Richtung Weinfelden. Im Bereich der Ortschaft Bonau wird sie überdeckt. Auf Märstetter Boden führt sie zunächst entlang dem heutigen Trasse der Kantonsstrasse. Dadurch wird der Abbruch von Gebäuden auf das notwendige Minimum reduziert. In

Erläuterungen

der Fortsetzung verbleibt sie auf der südlichen Seite der SBB-Linie, quert die Bahnlinie vor Weinfeldern gegen Norden und mündet in den Ottenbergtunnel. In der nächsten Projektierungsphase ist in Abhängigkeit der Grundwasserverhältnisse eine Tieflage zu prüfen.

Nach der nördlichen Umfahrung von Weinfeldern im Ottenbergtunnel passiert das Trasse Bürglen in kurzer Distanz im Norden und führt nach der bestehenden Verbindung Bürglen–Sulgen zum Anschluss Sulgen. Sulgen wird zwischen Uerenbohl und Sulgen nördlich umfahren. Im Bereich Uerenbohl wird eine Überdeckung der BTS realisiert. Östlich von Erlen überquert das Trasse die Bahnlinie beim Fuchshölzli und folgt ihr auf der südlichen Seite bis zum Anschluss Amriswil-West.

Der Zubringer von der Oberlandstrasse (OLS) umfährt Oberaach westlich. Um einen optimalen Lärmschutz zu gewährleisten, wird die Strasse im Bereich des Friedhofs und der Kirche Oberaach tiefergelegt und überdeckt. In Tieflage werden die Engishoferstrasse und die SBB-Linie unterquert und die Strasse verflechtet sich mit der BTS bis zum Anschluss Amriswil-West.

Östlich von Schrofen bis nach der Querung der SBB-Linie verbleibt das BTS-Trasse in Tieflage. Es umfährt Amriswil ebenfalls im Norden, was zwei überdeckte Abschnitte erfordert. In der nächsten Projektierungsphase ist deren Zusammenführung zu einem Überdeckungsbauwerk zu prüfen.

Zwischen Amriswil und Romanshorn folgt die BTS wieder der Bahnlinie und verbleibt auf dem Gemeindegebiet von Hefenhofen grösstenteils in Tieflage.

Bei Salmsach werden Bahnlinie und Aach unterquert und anschliessend das BTS-Trasse überdeckt weitergeführt. Im Bereich Wilenstrasse auf Egnacher Boden wird die Strasse ebenfalls tiefergelegt und überdeckt. Östlich von Neukirch erreicht die Strasse den bestehenden A1-Zubringer bei Arbon.

Anschlussbauwerke sind vorgesehen in Märstetten, Weinfeldern-West, Weinfeldern-Ost, westlich von Sulgen, nördlich von Erlen, Amriswil-West, Amriswil-Ost, bei der Zubringerstrasse Hof in Romanshorn sowie zwischen Egnach und Neukirch. Der Anschluss Weinfeldern-West wird mit der Frauenfelderstrasse und der Dufourstrasse verbunden. In Sulgen wird die Kreuzlingerstrasse verlegt und direkt zum Anschluss geführt.

Vom Anschluss Amriswil-West, nahe des Industrie- und Gewerbegebiets Schrofen, ist auf Grund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens ein direkter Anschluss an die Weinfelderstrasse vorgesehen. Mit dem Anschluss Romanshorn wird das Industrie- und Gewerbegebiet Romanshorn-Hof direkt an die BTS angeschlossen. Das A1-Zubringer-Teilstück Arbon-West bis Wiedehorn wird rückgebaut.

Erläuterungen

A1-Anschluss Wil-West (Nr. 3.202)

Der A1-Anschluss Wil-West wird das Agglomerationsgebiet Wil vom Durchgangsverkehr entlasten. Er dient zusammen mit den beiden Kantonsstrassenprojekten «Dreibrunnenallee» (Gemeindegebiet Münchwilen und Sirnach) und der «Netzer Ergänzung Nord» (Gemeindegebiet Wil; Verantwortlichkeit Kanton St. Gallen) der Stadt Wil sowie den umliegenden Thurgauer Nachbargemeinden und entlastet insbesondere die Ortsdurchfahrten Münchwilen Ost und Sirnach. Zudem stärkt er die Nord-Süd-Achse vom Bodensee ins Toggenburg. Seine Realisierung ist eine Aufgabe des Bundes. Das Generelle Projekt liegt vor. Seitens Kanton und Gemeinden sind die (kantonsübergreifenden) Anschlüsse an das Kantonsstrassen- und Gemeindestrassennetz sowie die Langsamverkehrsverbindungen sicherzustellen.

A7-Halbanschluss Felben-Pfyn (Nr. 3.203)

Mit dem ehemals provisorischen Halbanschluss werden die Untersee-region und der Raum Felben-Pfyn besser ans Autobahnnetz angeschlossen. Das Anschlussbauwerk ist einfach zu realisieren. Die Massnahme führt – gemessen am heutigen Verkehrsaufkommen – auf der Hauptstrasse Richtung Frauenfeld zu einer Entlastung von rund 4000 Fahrzeugen pro Tag und entlastet die Ortsdurchfahrten Felben und Frauenfeld namhaft. Die Realisierung ist Bundesaufgabe.

Folgende Strassenbauvorhaben sind zu realisieren:

- «Oberlandstrasse» (OLS) von Bättershausen bis Oberaach
- Spange Bättershausen

Festsetzung 3.2 B

3.204

3.205

«Oberlandstrasse» (OLS) von Bättershausen bis Oberaach (Nr. 3.204)

Erläuterungen

Mit der OLS von Bättershausen bis Oberaach wird eine Kantonsstrassenverbindung geschaffen, die bestehende Netzlücken schliesst und Siedlungen entlastet. Die Realisierung der OLS erfolgt zeitgleich zur Realisierung der BTS-Etappe Arbon bis Amriswil. Die OLS ist eine Hauptstrasse mit Mischverkehr, mit Temporegime 50 km/h (innerorts) beziehungsweise 80 km/h (ausserorts). Auf den Neubaustrecken ist kein LV vorgesehen.

Erläuterungen

Das Trasse unterquert die Bahnlinie östlich der Schiessanlage Forehölzli und führt entlang der Hochspannungsleitung zur Remisbergstrasse Kreuzlingen–Lengwil. Der Abgang zur Seestrasse und zum östlichen Stadtteil Kreuzlingens erfolgt am Ziil-Kreisel. Lengwil und Dettighofen werden nordöstlich in zwei Tunnel umfahren. Anschliessend wird das bestehende Strassentrasse Richtung Schönenbaumgarten genutzt. Westlich von Schönenbaumgarten schliesst eine Grünbrücke die Vernetzung der Wildkorridore. Für den Anschluss Münsterlingen existieren zurzeit drei unterschiedliche Varianten. Die Entlastung von Schönenbaumgarten, Zuben, Herrenhof und Langrickenbach soll mit einer teilweise tiefergelegten nördlichen Ortsumfahrung erreicht werden. In der Fortführung wird ab Rutishausen bis Oberaach die bestehende Strasse genutzt. Der LV und der landwirtschaftliche Verkehr werden auf einer parallelen Strasse separat geführt.

Spange Bättershausen (Nr. 3.205)

Die Spange Bättershausen zwischen der Berg- und der Bernrainstrasse leitet insbesondere den Schwerverkehr und den nicht zum Zentrum orientierten Verkehr aus der Region Bischofszell/Gossau und dem Raum Thurtal-Berg um die Stadt auf die A7. Sie entlastet dadurch die Stadtdurchfahrt von Kreuzlingen und bindet die OLS an die A7 an.

Vororientierung 3.2 A

3.206

3.207

3.208

3.209

Folgende Strassenbauvorhaben sind zu prüfen:

- Umfahrung Siegershausen und Aufhebung Niveauübergang Hauptstrasse
- Umfahrung Bättershausen
- Aufhebung Niveauübergang Berg-Nord
- Entlastung Stadtzentrum Frauenfeld

Erläuterungen

Umfahrung Siegershausen und Aufhebung Niveauübergang Hauptstrasse (Nr. 3.206)

Der Niveauübergang ist aufzuheben und eine Umfahrung ist zu prüfen.

Umfahrung Bättershausen (Nr. 3.207)

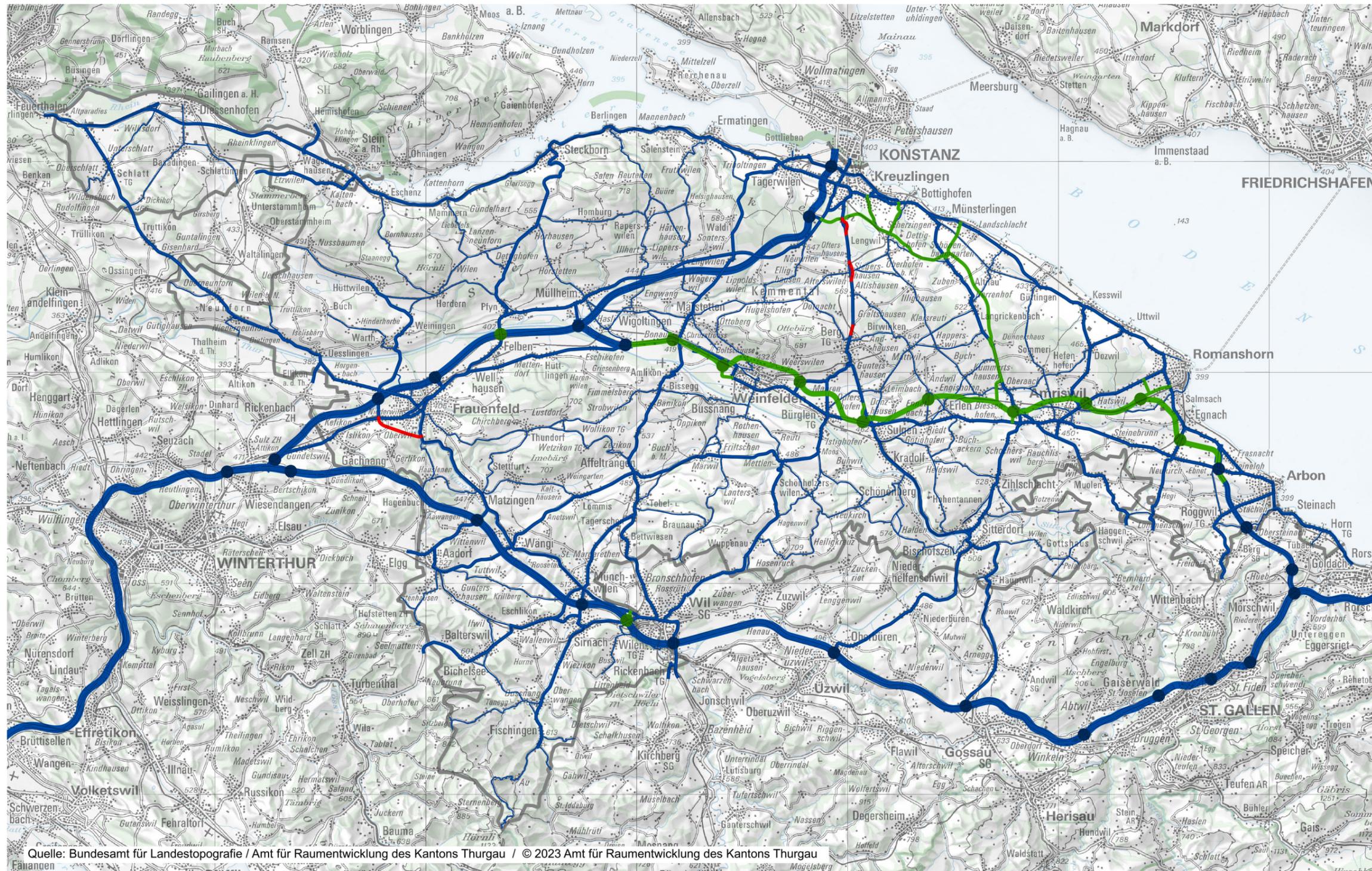
Die Notwendigkeit einer Umfahrung ist im Zusammenhang mit der Projektierung der Spange Bättershausen zu prüfen.

Aufhebung Niveauübergang Berg-Nord (Nr. 3.208)

Die Planung zur Aufhebung des Niveauüberganges ist aufzunehmen.

Entlastung Stadtzentrum Frauenfeld (Nr. 3.209)

Die Planung für die Entlastung des Stadtzentrums wurde aufgenommen.



Motorisierter Individualverkehr (MIV) Übergeordnete Strassen

Bestehend

- Anschlusswerk
- Hochleistungsstrasse richtungsgetrennt
- Hochleistungsstrasse mit Gegenverkehr
- Hauptstrasse
- Nebenstrasse

Geplant

Festsetzung

- Anschlusswerk
- Hochleistungsstrasse
- Hauptstrasse

Vororientierung

- Hauptstrasse

1:200'000



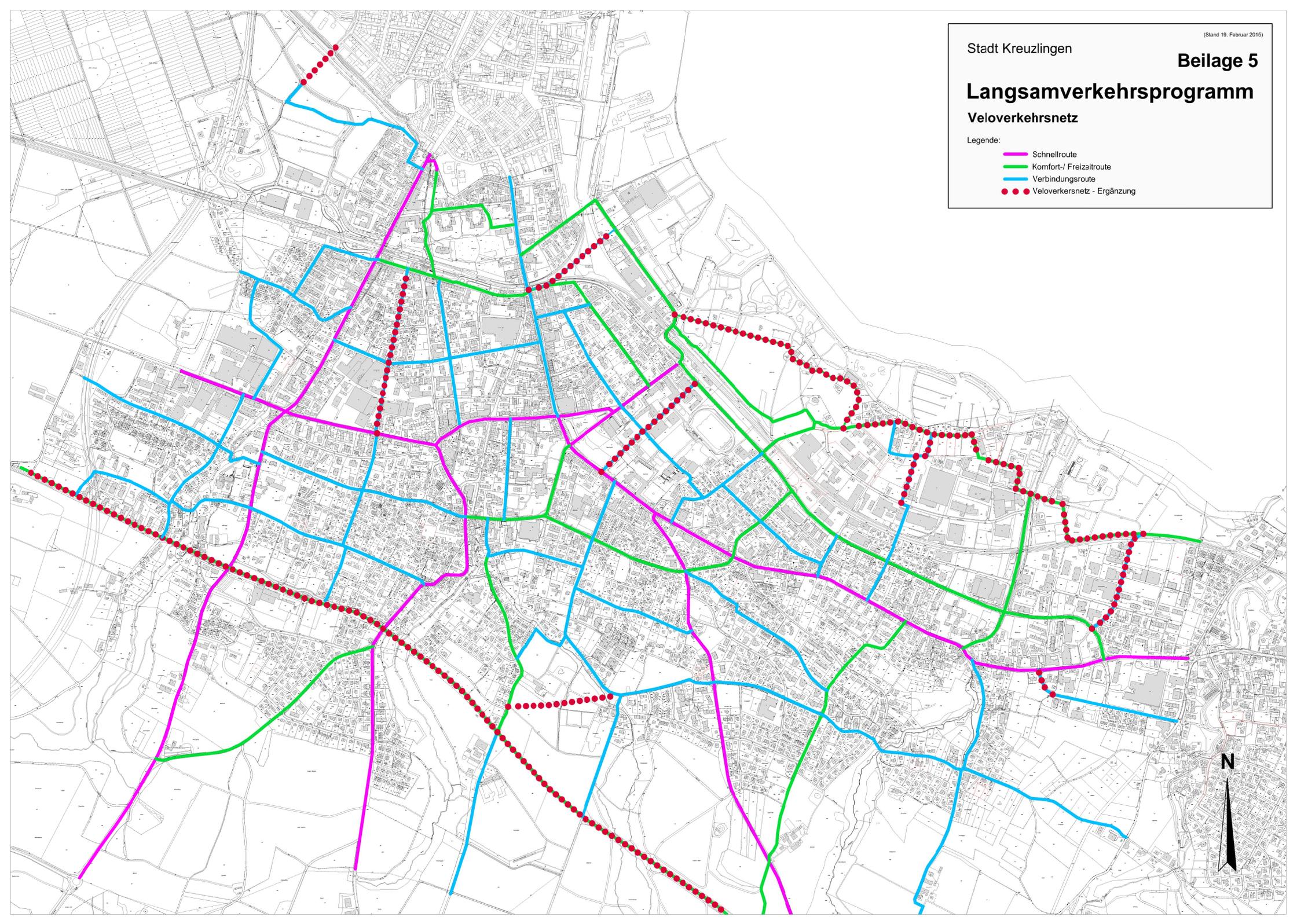
Quelle: Bundesamt für Landestopografie / Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau / © 2023 Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau

Langsamverkehrsprogramm

Veloverkehrsnetz

Legende:

-  Schnellroute
-  Komfort-/ Freizeitroute
-  Verbindungsroute
-  Veloverkehrsnetz - Ergänzung



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 Ausbaustufe 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
Zeitraumen:	langfristig
Initiator / Beteiligte:	Stadtrat, <i>Tiefbauamt</i>
Finanzierung:	
Querverweise:	S 2.1.1
Handlungsrichtlinie	

Beschluss Nr. **V 4.1.2** **Parkierungsangebot Hafengebiet**

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

- Hafengebäude-Areal
- Seestrasse

Verbindlichkeit:	Festsetzung
Zeitraumen:	kurzfristig
Initiator / Beteiligte:	Stadtrat / <i>Tiefbauamt</i>
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
Zeitraumen: 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
Zeitraumen: kurzfristig
Initiator / Beteiligte: Stadtrat / Tiefbauamt
Finanzierung:
Querverweise:
Handlungsrichtlinie

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

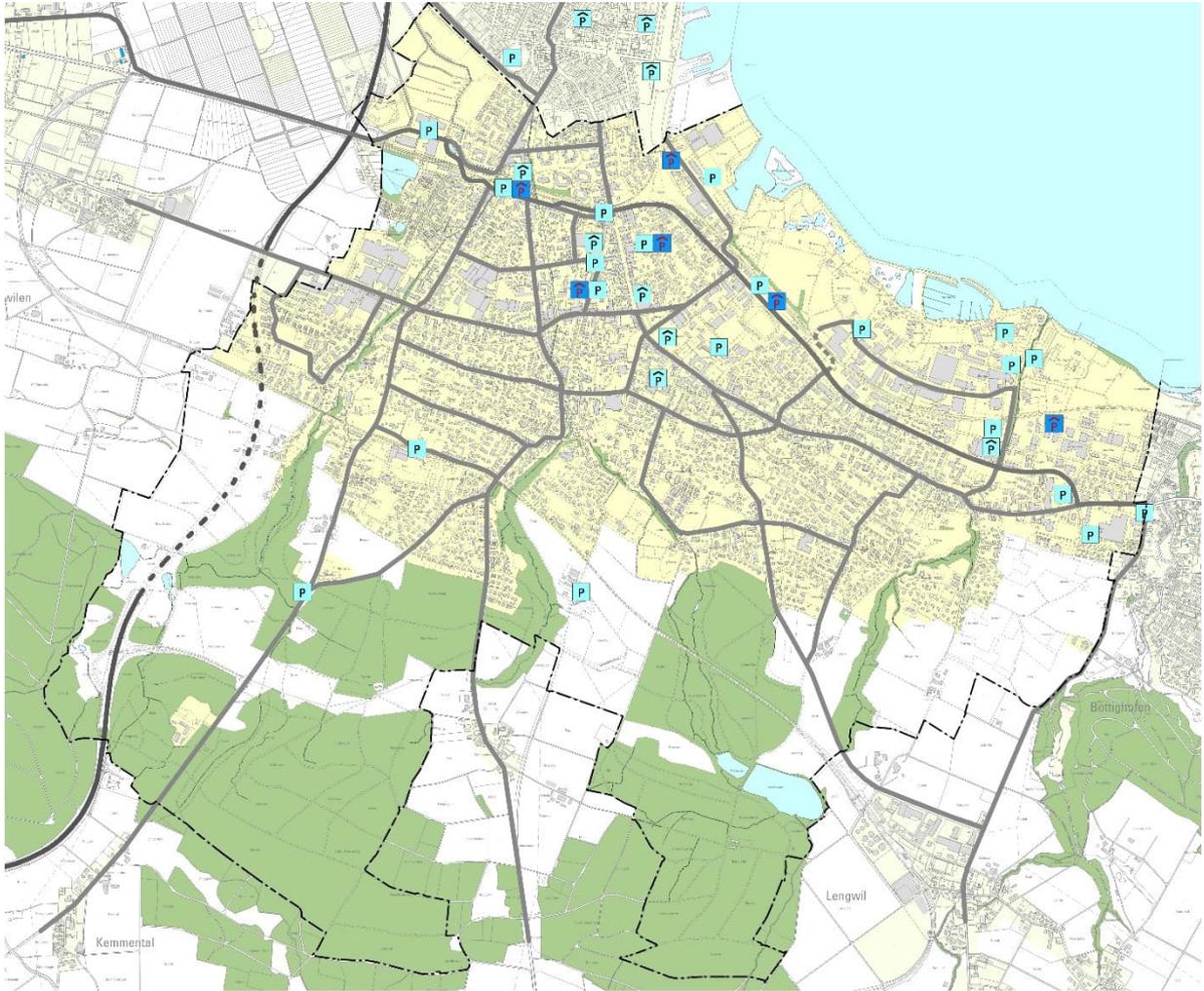
Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind Massnahmen des Parkraum-Managements vorzusehen.

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

Öffentliche Parkierungsanlagen | Parkhäuser



Legende

Ausgangs- lage	Richtplan- inhalt

öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen / Parkhäuser

Sperrfrist für alle Medien

Veröffentlichung erst nach der Medienkonferenz zur Gemeinderatssitzung

Beantwortung**Interpellation "Erhalt öffentlicher Parkplätze"**

Am 23. März 2023 reichte Gemeinderat Thomas Dufner namens der Gemeinderatsgruppe "Die Mitte" mit 20 Mitunterzeichnenden die Interpellation "Erhalt öffentlicher Parkplätze" ein (Beilage 1). Diese wurde am 6. Juli 2023 begründet (Beilage 2).

Der Stadtrat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Wie viele, ausschliesslich für die Benutzung durch die Öffentlichkeit reservierte Parkplätze (ohne für die Mitarbeiter der städtischen Verwaltung und die kantonalen Schulen reservierte Parkplätze) existieren in Kreuzlingen und wo liegen sie?

Im Zuge der Stadthausplanung respektive der Diskussion um die Anzahl der Parkplätze in der Tiefgarage unter der Festwiese wurde 2017 ein Parkierungskonzept erarbeitet. Damals wurden rund 4'600 öffentliche oder teilweise öffentliche Parkplätze ermittelt (Beilage 3). Die grossen Parkierungsanlagen befinden sich vorwiegend im Zentrum (Bärenplatz, ceha! und Karussell) sowie am See (Seestrasse und Schwimmbad Hörnli).

Das Parkierungskonzept von 2017 ist zwischenzeitlich veraltet und muss überarbeitet werden. Bevor dies geschieht, müssen zwingend Grundlagen zu den vorhandenen Parkplätzen erarbeitet werden. Es ist vorgesehen, sämtliche Parkplätze im Stadtgebiet zu erfassen und im Geoinformationssystem (GIS) zu verwalten. Diesbezüglich muss geklärt werden, welche Angaben im GIS enthalten sein sollen (Anzahl und Lage der Parkplätze, Bewirtschaftung, Anwohnerparkkarten, Doppelnutzung etc.). Ebenfalls stellt sich die Frage, ob die Daten nicht nur verwaltungsintern, sondern auch der Bevölkerung zur Verfügung stehen sollen. Je mehr Informationen vorhanden sind, desto aufwändiger ist die Erfassung und insbesondere auch die Nachführung.

Aufgrund der Datenlage im bisherigen Parkierungskonzept kann keine verlässliche Aussage zu sämtlichen Parkplätzen im Stadtgebiet gemacht werden, insbesondere auch nicht, wie viele Parkplätze ausschliesslich für die Öffentlichkeit reserviert sind. Dabei stellt sich grundsätzlich die Frage, ob eine solche Unterscheidung sinnvoll und zielführend ist und welche Parkplätze (Privat-, Kunden-, öffentliche und halböffentliche Parkplätze) in einem Parkplatzkataster erfasst werden sollten. Einerseits besteht ein direkter Zusammenhang zwischen Privat- oder Kundenparkplätzen und den öffentlichen Parkplätzen. In Gebieten mit wenig Privat- oder Kundenparkplätzen beispielsweise ist es wichtiger, dass eine ausreichende Anzahl an öffentlichen Parkplätzen zur Verfügung steht. Andererseits ist der Übergang zwischen Kundenparkplätzen und

ausschliesslich öffentlichen Parkplätzen fliessend. Es gibt reine Kundenparkplätze, die eher einen privaten Charakter haben, aber auch Kundenparkplätze, die öffentlich genutzt werden können (z. B. Einkaufszentren Karussell und ceha!). Des Weiteren stehen auf dem Bärenplatz halböffentliche Parkplätze zur Verfügung, die unter der Woche der Pädagogischen Hochschule zur Verfügung stehen und am Abend und am Wochenende durch die Öffentlichkeit genutzt werden können.

In Zukunft ist geplant, einen Parkplatzkataster im GIS zu erstellen und zu verwalten. Aufgrund von personellen Ressourcen hatte dies bisher nicht oberste Priorität. Insbesondere, da die Stadt Kreuzlingen über ein hohes und insgesamt ausreichendes Angebot an öffentlich zugänglichen Parkplätzen verfügt (Beilage 4).

Nichtsdestotrotz ist der Stadtrat der Auffassung, dass ein zeitweiser Mangel an den Wochenenden im Seeuferbereich vorhanden ist. Deshalb ist die Erstellung von drei dezentralen Parkieranlagen geplant. Dabei handelt es sich um die Tiefgarage unter der Festwiese und die Parkhäuser am Hafenbahnhof und der Seestrasse.

2. Wie sind diese Parkplätze auf die verschiedenen Quartiere verteilt (Kurzrickenbach, Egelshofen, Emmishofen, Bodan sowie das Zentrumsgebiet)?

Da bisher kein Parkplatzkataster vorliegt, kann neben den Angaben aus dem Parkierungskonzept keine detaillierte Aussage gemacht werden.

3. Wie viele ausschliesslich für die Benutzung durch die Öffentlichkeit reservierte Parkplätze (ohne für die Mitarbeiter der städtischen Verwaltung und die kantonalen Schulen reservierte Parkplätze) befinden sich im Zentrum (Hauptzoll bis Bärenplatz; Löwenstrasse; Marktstrasse; Schützenstrasse bis Kreisel Nationalstrasse; Bahnhofstrasse; oberer/westlicher Bereich der Bodanstrasse, des Steinwegs, der Neptunstrasse und Parkstrasse)?

Wie bereits in der Antwort zur Frage 2 kann neben den Angaben aus dem Parkierungskonzept keine detaillierte Aussage gemacht werden, da bisher kein Parkplatzkataster vorliegt. Im und um das Zentrum stehen jedoch über 800 Parkplätze zur Verfügung. Diese befinden sich insbesondere in den Einkaufszentren ceha! und Karussell sowie auf den Parkplätzen des Bärenplatzes, der Marktstrasse, dem Helvatiaplatz und dem Steinweg. Aber auch innerhalb der Strassen (Boulevard, Löwen-, Bahnhof-, Haupt-, Sonnenstrasse etc.) sind Parkplätze markiert.

4. Wie viele ausschliesslich für die Benutzung durch die Öffentlichkeit reservierte Parkplätze (ohne für die Mitarbeiter der städtischen Verwaltung und die kantonalen Schulen reservierte Parkplätze) existierten vor zehn Jahren in Kreuzlingen?

Mit einem Parkplatzkataster, der im GIS laufend nachgeführt werden muss, könnten in Zukunft solche Auswertungen durchgeführt und die Historie nachvollzogen werden. Aufgrund der bisherigen Datenlage kann keine gesicherte Aussage gemacht werden, wie viele ausschliesslich der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Parkplätze vor

zehn Jahren vorhanden waren. Diese Erhebung wäre mit erheblichem Aufwand verbunden.

Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Anzahl an Parkplätzen vor zehn Jahren vergleichbar ist mit der heutigen Situation. Es wurden in den letzten zehn Jahren zwar Parkplätze aufgehoben, aber auch neue geschaffen. Durch die Sanierungen diverser Parkplätze wie beispielsweise an der Seestrasse südlich der Fussgängerallee, dem VIP-Parkplatz, der Wiesenparkplätze beim Schwimmbad Hörnli oder dem Ausbau des Bärenplatzes stehen mehr Parkplätze als noch vor zehn Jahren zur Verfügung. Durch die Strassensanierungen der Konstanzer- und der Brückenstrasse, der Begrünung der Sonnenstrasse etc. wurden hingegen auch Parkplätze aufgehoben.

Aufgrund von Rückmeldungen von Anwohnerinnen und Anwohnern, von den Entsorgungsbetrieben, des öffentlichen Verkehrs oder der Blaulichtorganisationen mussten in den letzten Jahren auch diverse Parkverbotstafeln aufgestellt und Parkfelder auf der Strasse eingezeichnet werden. Durch diese Massnahmen wurden zwar nicht direkt Parkplätze aufgehoben, es stehen jedoch innerhalb eines Strassenabschnitts weniger Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Diese Veränderungen können auch nicht durch einen Parkplatzkataster erfasst werden, die Aussage würde dadurch sogar verfälscht. An der Breitenrainstrasse beispielsweise wurde bis vor einigen Jahren auf der gesamten Länge parkiert. Dies hatte einerseits einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit (Sichtbermen) und andererseits wurden teilweise die Zufahrten der Anwohnerinnen und Anwohner blockiert oder behindert. Anstatt eines Parkverbots wurden einzelne Parkfelder markiert, wodurch nur noch auf diesen Feldern parkiert werden darf. Grundsätzlich entstanden somit neue Parkplätze, die im GIS erfasst würden, effektiv stehen jedoch weniger Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung.

5. **Wie viele ausschliesslich für die Benutzung durch die Öffentlichkeit reservierte Parkplätze (ohne für die Mitarbeiter der städtischen Verwaltung und die kantonalen Schulen reservierte Parkplätze) existierten vor zehn Jahren im Zentrum (Hauptzoll bis Bärenplatz; Löwenstrasse; Marktstrasse; Schützenstrasse bis Kreisel Nationalstrasse; Bahnhofstrasse; oberer/westlicher Bereich der Bodanstrasse, des Steinwegs, der Neptunstrasse und Parkstrasse)?**

Siehe Beantwortung der Frage 4.

6. **Ist der Stadtrat angesichts der Bedenken in einem nicht unwesentlichen Teil der Bevölkerung bereit, auf eine weitere Reduktion der Parkplatzanzahl in Kreuzlingen zu verzichten?**

Ja. Grundsätzlich ist der Stadtrat der Auffassung, dass im Stadtgebiet von Kreuzlingen eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen zur Verfügung steht, sodass die Bedenken bezüglich einer weiteren Reduktion der Parkplätze nicht geteilt werden. Punktuell und zeitlich stark begrenzt können hingegen Probleme auftauchen, oft in Verbindung mit Veranstaltungen oder dem überregionalen Einkaufstourismus an Wochenenden.

Der Stadtrat verfolgt keine autofeindliche, auf die Reduktion von Parkplätzen ausgerichtete Politik, wie dies teils von anderen grossen Städten bekannt ist. Auch bei Strassenprojekten hebt er keine Parkplätze gezielt oder ohne triftigen Grund auf.

Bei den diversen geplanten Strassensanierungsprojekten wie der Löwenstrasse, der Hauptstrasse Nord oder der Freiestrasse werden keine Parkplätze aus politischer Sicht oder Überzeugung gezielt reduziert. Eine Reduktion der Parkplätze erfolgt aus fachlichen Gründen und ist teilweise projektbedingt. Einerseits müssen Parkplätze aufgrund von Normen wie beispielsweise der einzuhaltenden Sichtbermen aufgehoben werden, weil ansonsten die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden kann. Andererseits werden Parkplätze aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse aufgehoben. Im Gegensatz zu früher liegt aufgrund zunehmender Überhitzung der Städte und häufiger vorkommenden Starkregenereignissen der Fokus vermehrt auf einer Strassenbegrünung. Damit sich die Bäume optimal entwickeln können, benötigen sie ausreichend Platz, was im Widerspruch zu einer möglichst hohen Anzahl an Parkplätzen steht. Bei der Sanierung der Romanshorerstrasse konnte jedoch im Dorfkern Kurzrickenbach wiederum die gleiche Anzahl an markierten Parkplätzen zur Verfügung gestellt werden.

Damit der motorisierte Individualverkehr in der Stadt reduziert und die Strassen vom Verkehr entlastet werden können, muss neben der Förderung des öffentlichen Verkehrs auch eine starke Förderung des Velo- und Fussverkehrs erfolgen, was wiederum das Platzproblem verschärft, sodass auch dadurch Parkplätze entfallen können. Damit wird auch die kantonale Strategie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Velo- und Fussverkehrs unterstützt.

Gibt man sich mit den heute zur Verfügung stehenden Platzverhältnissen der Strassenräume nicht zufrieden, müssten Kanton und Stadt zusätzlichen Landerwerb in Erwägung ziehen. Solche Verfahren können äusserst langwierig sein und letztlich gar zu Enteignungen führen. Aus Sicht des Stadtrats ist eine damit verbundene Reduktion von kostbarem Bauland in der bereits gut erschlossenen Stadt Kreuzlingen sowohl aus raumplanerischen wie auch aus ökonomischen Gründen weder angemessen noch zeitgemäss.

Die zur Schonung von Kulturland wichtige Nachverdichtung und Innenentwicklung der Städte führt zu einer zunehmenden Stapelung von Nutzungen. Als Lösungsansatz für den ruhenden Verkehr sieht der Stadtrat die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an Parkplätzen im Zuge von Neubauten oder eingreifenden Umbauten, das heisst dort, wo neue Nutzungsangebote geschaffen werden. Es werden dabei die einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute angewandt und in der Regel Tiefgaragen erstellt. Damit sollen die Parkplätze vermehrt aus dem öffentlichen Raum dorthin verlagert werden, wo Nutzungen bzw. Zielorte entstehen und damit Fahrten generiert werden. In der langjährigen Baubewilligungspraxis der Stadt Kreuzlingen wird dieses Ziel konsequent verfolgt.

Darüber hinaus ist der Stadtrat bestrebt, in naher Zukunft weitere konzentrierte Parkplatzangebote, vorwiegend auf städtischem Grund, zu schaffen. Zur Vermeidung von

Staus sollen sie auf mehrere Standorte verteilt werden und in erster Linie stärker frequentierten Lagen wie dem Geschäftszentrum und dem grenznahen Seeufer dienen. Konkret beabsichtigt der Stadtrat mittelfristig die Erstellung von drei Parkhäusern. Sie sollen am Hafbahnhof (kombiniert mit einer Einstellhalle für Postauto und die Stadtbusse sowie einer Velostation), am Bärenplatz unter der Festwiese (als Tiefgarage) und an der Seestrasse gebaut werden. Bei letzterem ist zeitnah eine Ausschreibung auf privater Basis vorgesehen. Ebenfalls soll als kurzfristige Entlastung, respektive bis das Parkhaus am Hafbahnhof erstellt werden kann, ein provisorischer Kiesparkplatz am Hafbahnhof erstellt werden. Dadurch können rund 60 Parkplätze der Pädagogischen Hochschule vom Bärenplatz an den Hafbahnhof verlegt werden. Somit stehen einerseits der Öffentlichkeit im Zentrum zusätzliche Parkplätze zur Verfügung, und andererseits können die neu geschaffenen Parkplätze am Hafbahnhof am Wochenende durch die Öffentlichkeit genutzt werden. Des Weiteren wurde in der Tiefgarage der geplanten Überbauung "Zur Helvetia" die öffentliche Nutzung von knapp 40 Parkplätzen in Aussicht gestellt.

Mit der Erstellung dieser zusätzlichen Parkierungsangebote soll der Druck aus dem öffentlichen Strassenraum genommen werden. Unterstützen soll dabei das mittelfristig geplante und mit der Stadt Konstanz abzustimmende Parkleitsystem, welches das stets aktuelle Angebot freier Parkplätze abbilden und unnötigen Parkplatzsuchverkehr reduzieren wird.

Kreuzlingen, 21. November 2023

Stadtrat Kreuzlingen

Thomas Niederberger, Stadtpräsident

Michael Stahl, Stadtschreiber

Beilagen

1. Interpellation
2. Begründung vom 6. Juli 2023
3. Parkierungskonzept, 22. August 2017
4. Auszug Richtplan, Kapitel V4 – Ruhender Verkehr

Mitteilung an

- Mitglieder des Gemeinderats
- Medien

Anzahl Parkplätze in Zentrumsnähe

Platz / Strasse	2017	2024	davon	davon	davon	davon	Bemerkungen
			Beh - PP	Kurzzeit - PP	El -Lade - PP	Polizei - PP	
Blaue Zone "A"		40					siehe Karte
Blaue Zone "B"		42					siehe Karte
Blaue Zone "C"		83					siehe Karte
Blaue Zone "D"		14					siehe Karte
Blaue Zone "E"		119					siehe Karte
Blaue Zone "F"		116					siehe Karte
Blaue Zone "G"		30					siehe Karte
Blaue Zone "H"		35					siehe Karte
Blaue Zone "I"		41					siehe Karte
Blaue Zone "K"		25					siehe Karte
Löwenstrasse	39	48					Die Anzahl variiert je nach Parkierweise und Fahrzeuggrössen
Konstanzerstrasse		26					
Romanshornerstrasse		12					
Boulevard	39	39	2	4			
Hauptstrasse Nord		47				4	
Bärenplatz	180	78	2				davon 2 Mobility, 2 Eurobus und 15 blaue Zone
Bärenplatz PHTG		98					Frei von 18.00 - 06.00 Uhr sowie Sa und So
Bärenplatz Festwiese (Vermietet)		62					Primarschule, Spitex, Bauverwaltung und Mitarbeitende
Marktstrasse	50	52	2		3		
Helvetia	25	23	1				Wegen des neuen WC's sind 2 weniger
Hafenbahnhof	62	60	1				inkl. SBB
Seeufer West	600						Total
Seeufer West Mo. - So.		414	6		2		
Seeufer West Mo. - Fr. 19.00 - 06.00 Uhr und Fr. 19.00 - Mo. 06.00 Uhr		112					Neuweiler AG, Lang Energie
Seeufer West vermietet		87	1				Talentcampus, Bodenseearena, Hafenmeister, Urh, Alti Badi, OJA
Seeufer West Seestrasse		15					Die Anzahl variiert je nach Parkierweise und Fahrzeuggrössen
PP Werkkhof		30	2				
Steinweg TKB		48					Kunden TKB (40 PP) / öffentlich 8 PP alle öffentlich Mo. - Fr. 19.00 - 06.00 Uhr und Sa. 06.00 - So. 24.00 Uhr
Hörnli		460					ungefähre Anzahl, da keine Felder eingezeichnet
Bleichstrasse (gegenüber Strellson)		31			2		
Bleichstrasse (Strellson)		34					Frei nur Sonntags
Bleichstrasse (Kiesstreifen Rtg. Hafen)		26	2				
PP Seepo		26					
Fischerhausstrasse		12					
Bleichstrasse (Strellson)		34					Frei nur Sonntags
Parkplatz Bleichstrasse Liegeplatzmieter		42					nur Liegeplatzmieter
Tiefgarage Egelsee	40	40					
Parkhaus Ceha	120	120					
Parkhaus Karussell	345	345					
Parkplatz Stadtbahnhof	42	42					
Tiefgarage Garden-City	150	150					
Total	1692	3158	19	4	7	4	

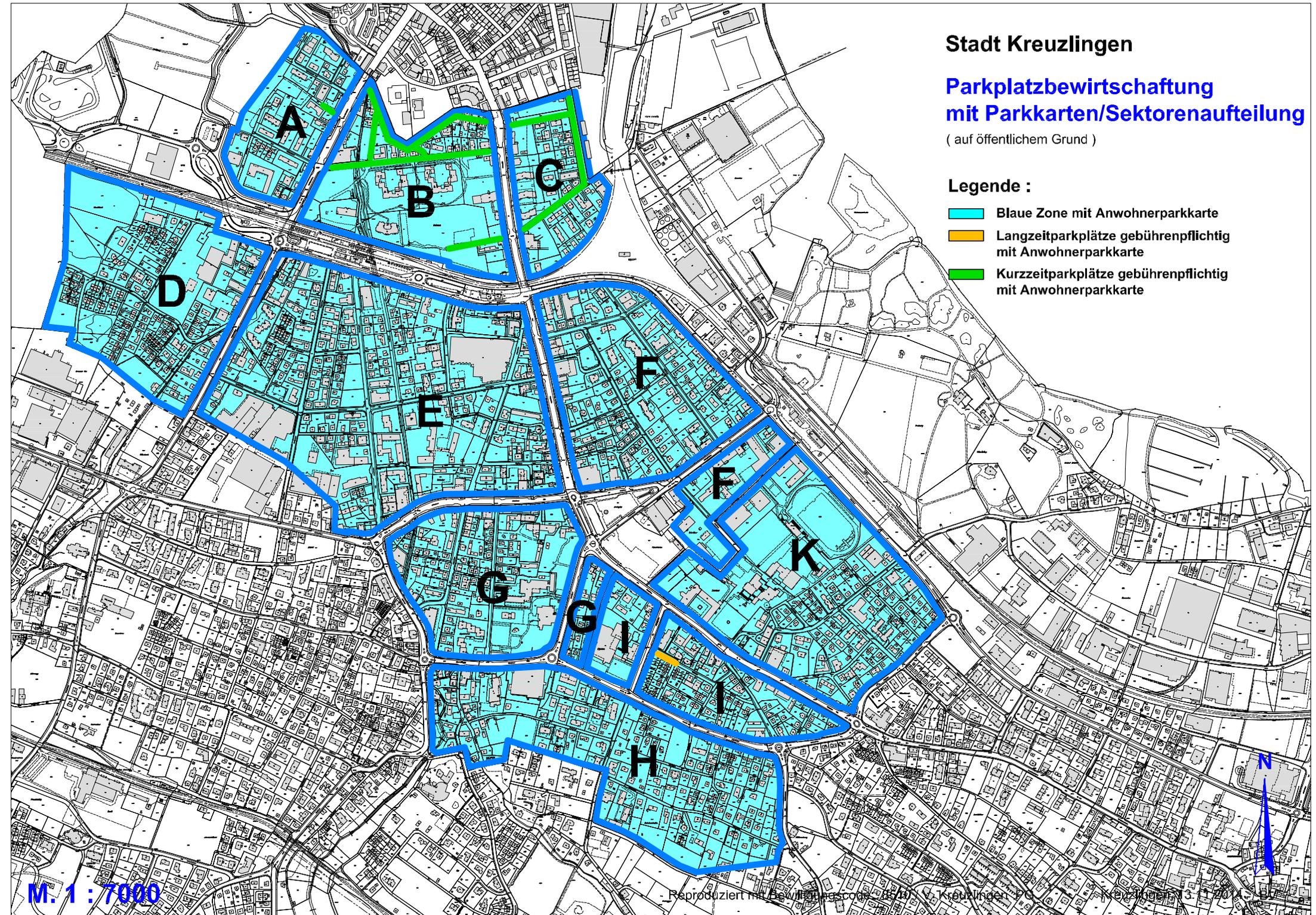
Stadt Kreuzlingen

Parkplatzbewirtschaftung mit Parkkarten/Sektorenaufteilung

(auf öffentlichem Grund)

Legende :

-  Blaue Zone mit Anwohnerparkkarte
-  Langzeitparkplätze gebührenpflichtig mit Anwohnerparkkarte
-  Kurzzeitparkplätze gebührenpflichtig mit Anwohnerparkkarte



M. 1 : 7000

Verkehrsentwicklung Region Kreuzlingen

Öffentlicher Informationsanlass

Kreuzlingen, 13. November 2023

Verkehrsentwicklung Region Kreuzlingen

Begrüssung / Ziele

Dominik Diezi, Departementschef

Agenda

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Begrüssung / Ziele | Dominik Diezi, Departementschef |
| 2. Politische Rahmenbedingungen | Dominik Diezi, Departementschef |
| 3. ASTRA-Korridorstudie N23 | Hartwig Stempfle, Kantonsingenieur |
| 4. Gesamtprojekt Mobilität Thurgau | Peter Imbach, Gesamtprojektleiter |
| 5. Projekte in der Region Kreuzlingen | Peter Imbach, Gesamtprojektleiter |
| 6. Schlussfolgerungen | Dominik Diezi, Departementschef |
| 7. Fragen und Abschluss | |

Ziele

- **Information über laufende Prozesse auf Bundesebene**
- **Information über die Verkehrsentwicklung in der Region Kreuzlingen**
- **Diskussion von Lösungsansätzen für den Raum Kreuzlingen**

Verkehrsentwicklung Region Kreuzlingen



Politische Rahmenbedingungen

Dominik Diezi, Departementschef

Politische Rahmenbedingungen

Mobilität Thurgau – BTS/OLS



Politische Rahmenbedingungen

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP)



Politische Rahmenbedingungen

- **BTS-Petition**



BTS Bodensee-Thurttal-Strasse umsetzen – Thurgau nicht abhängen!

FDP.Die Liberalen Thurgau, Gabriel Macedo, Präsident

Petition richtet sich an

Bundesrat

7.115 Unterstützende

Sammlung beendet

Quelle: openPetition

- **Standesinitiative mit Anhörung am 23. Mai 2023**

Ständerat
Conseil des États
Consiglio degli Stati
Cussegl dals stadis



22.304 s Kt. Iv. TG. N23 als Teil des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen. Die Bodensee-Thurttal-Strasse gehört in das nächste Step!

Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vom 23. Mai 2023

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates hat an ihrer Sitzung vom 23. Mai 2023 die Initiative vorgeprüft, die der Kanton Thurgau am 16. März 2022 eingereicht hatte.

Mit der Standesinitiative wird die Aufnahme der Bodensee-Thurttal-Strasse (BTS) als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 in den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen gefordert.

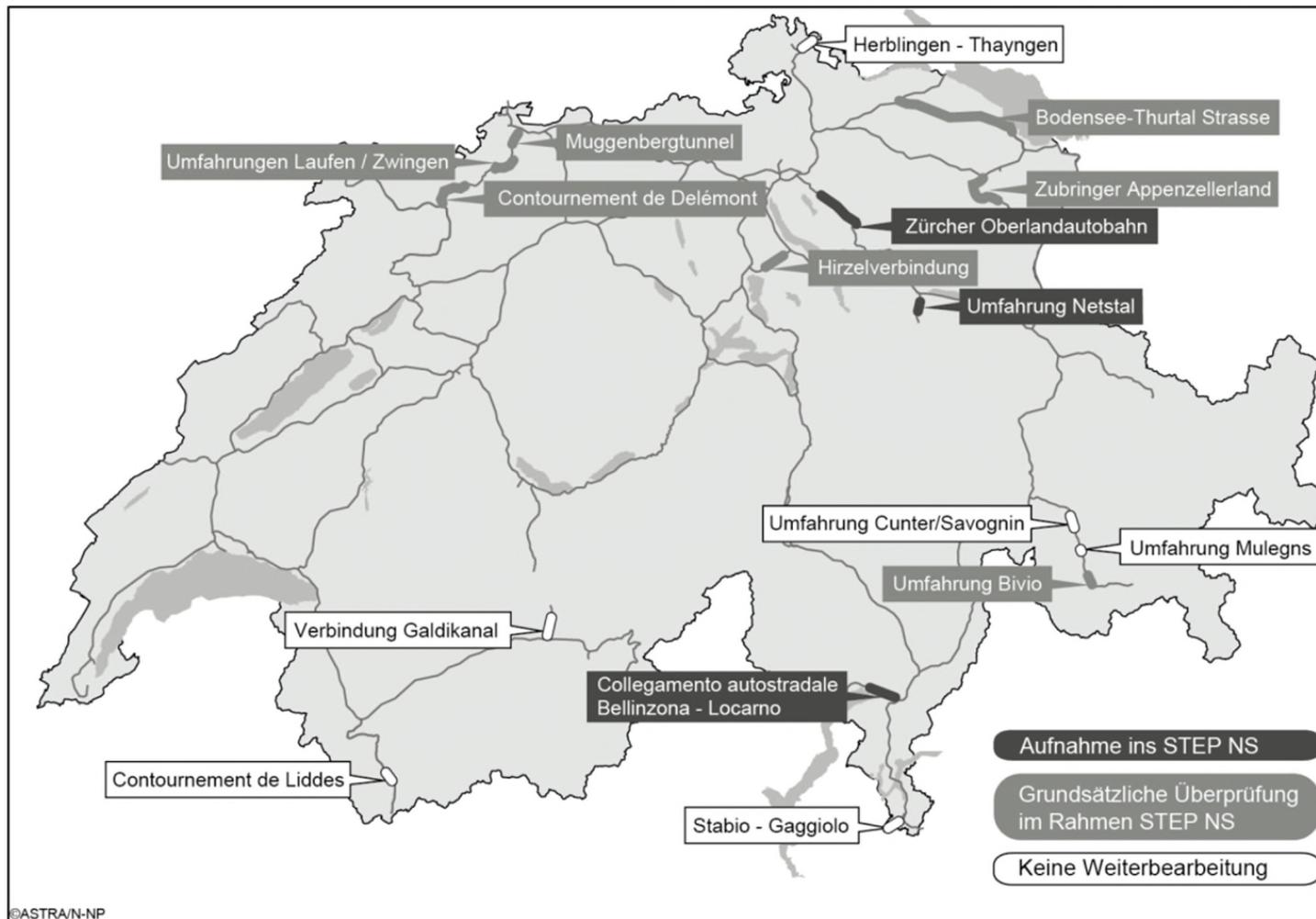
Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 9 zu 4 Stimmen, der Standesinitiative keine Folge zu geben.

Quelle: Bund

Politische Rahmenbedingungen

STEP 2023



Verkehrsentwicklung Region Kreuzlingen



ASTRA-Korridorstudie N23

Hartwig Stempfle, Kantonsingenieur

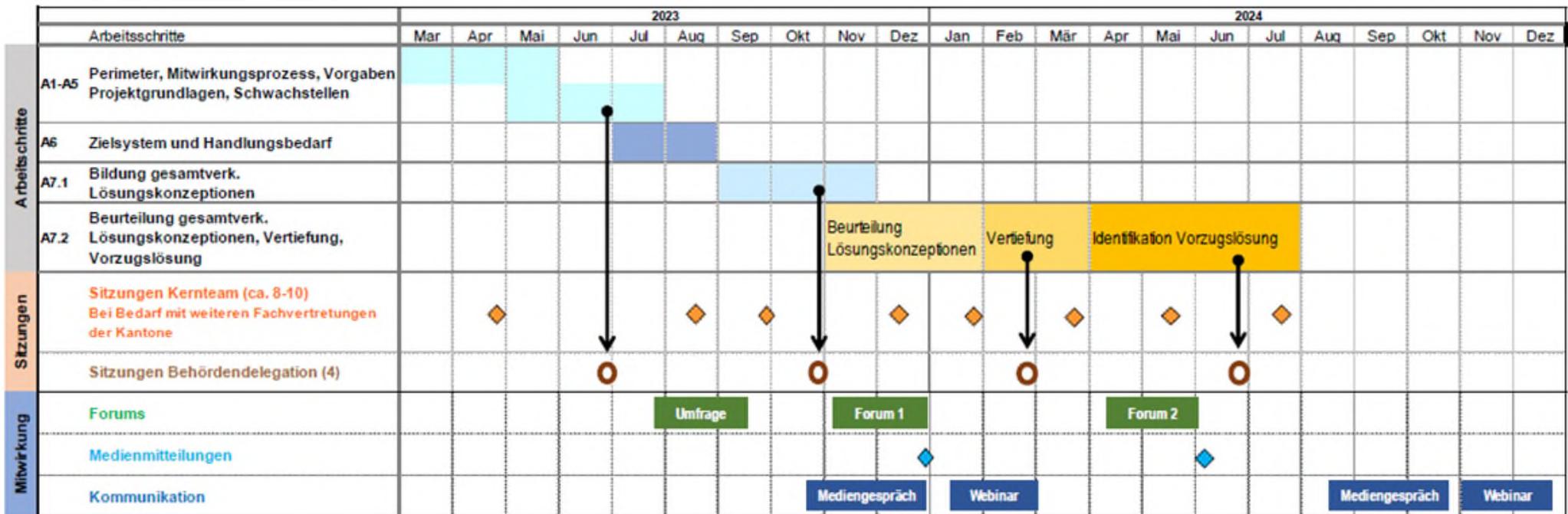
ASTRA-Korridorstudie N23

Übersicht



ASTRA-Korridorstudie N23

Übersicht



Verkehrsentwicklung Region Kreuzlingen



Gesamtprojekt Mobilität Thurgau

Peter Imbach, Gesamtprojektleiter

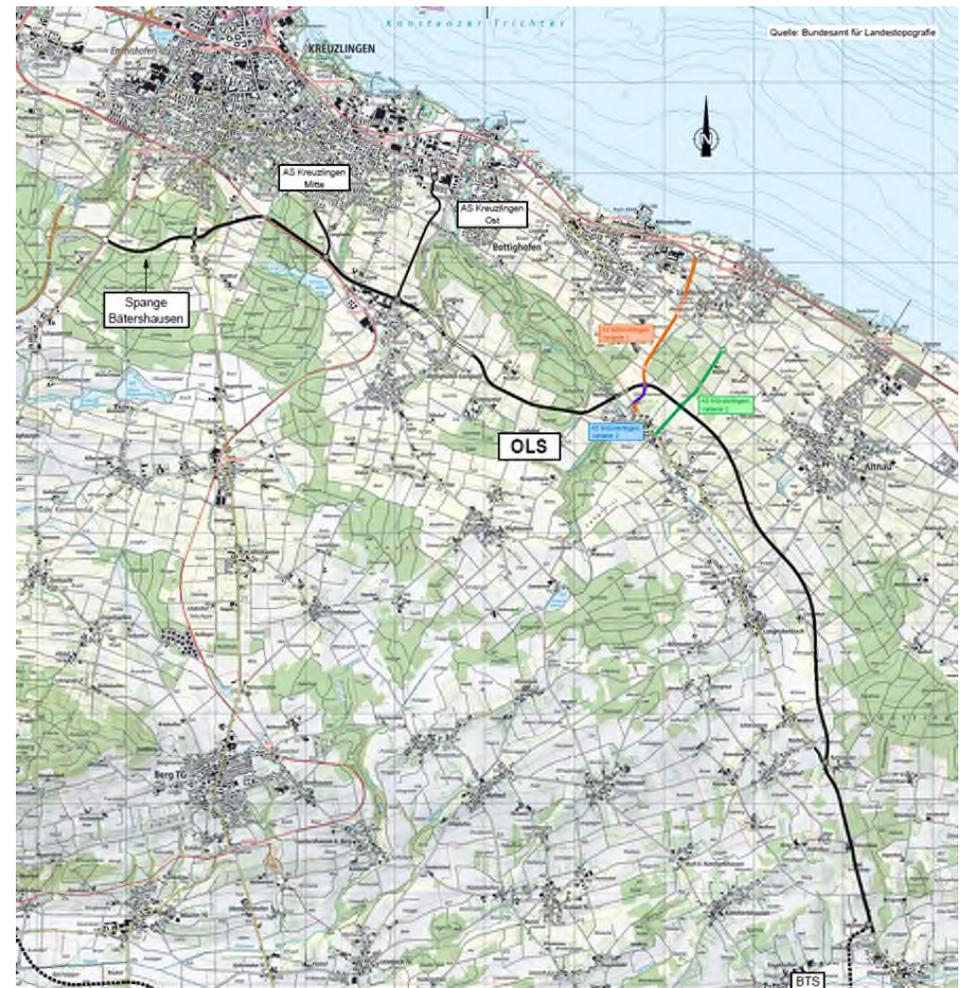
Gesamtprojekt Mobilität Thurgau

BTS/OLS



Oberlandstrasse

- Bevölkerung wurde am 7. Mai 2018 über Linienführung der OLS informiert.
- Vorprojekt-Dossier liegt vor, wobei beim Anschluss Münsterlingen noch drei Varianten vorhanden sind.
- Variantenentscheid erst, wenn weiteres Vorgehen BTS klar.



Verkehrsentwicklung Region Kreuzlingen



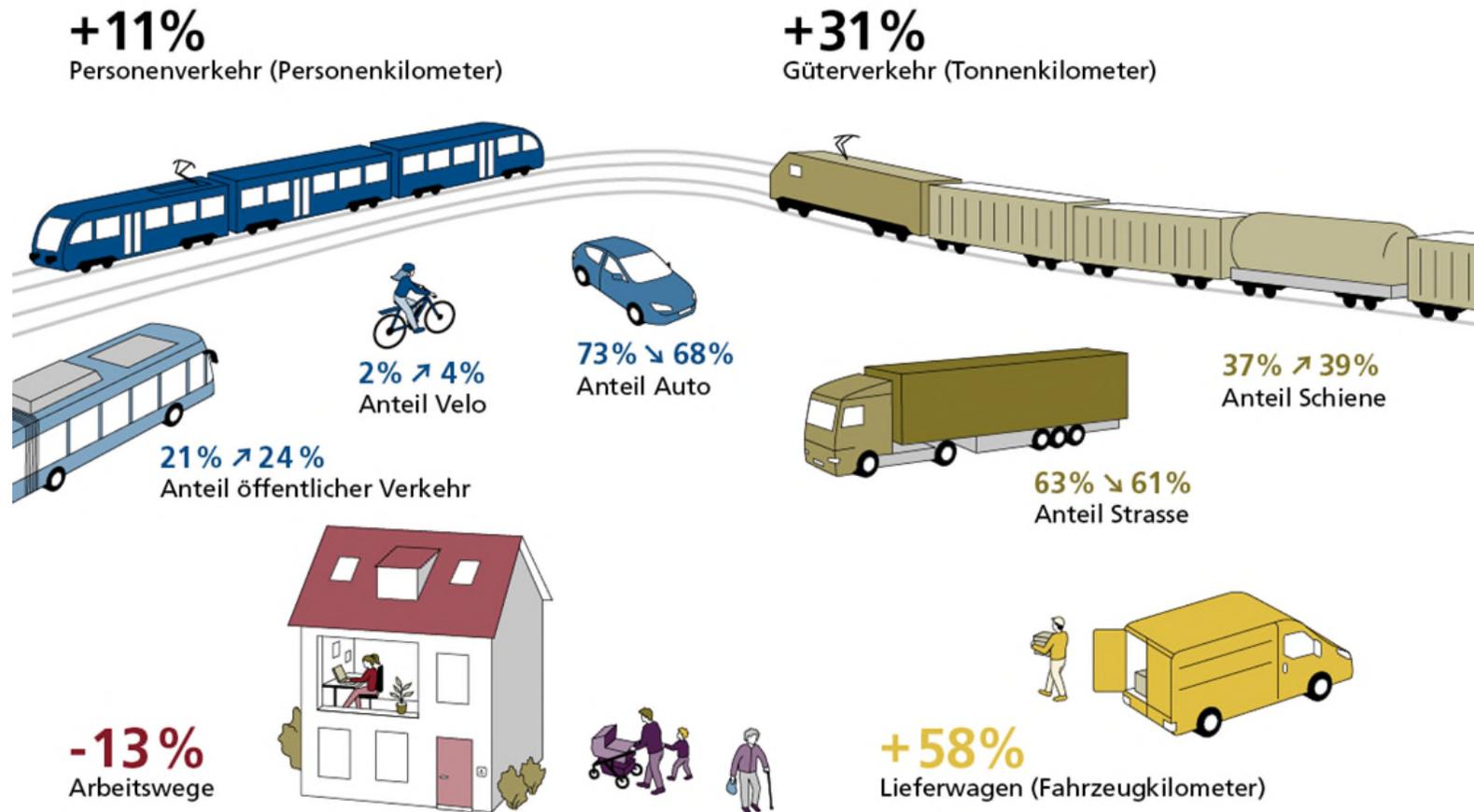
Projekte in der Region Kreuzlingen

Peter Imbach, Gesamtprojektleiter

Projekte in der Region Kreuzlingen

Verkehrsmodellierung

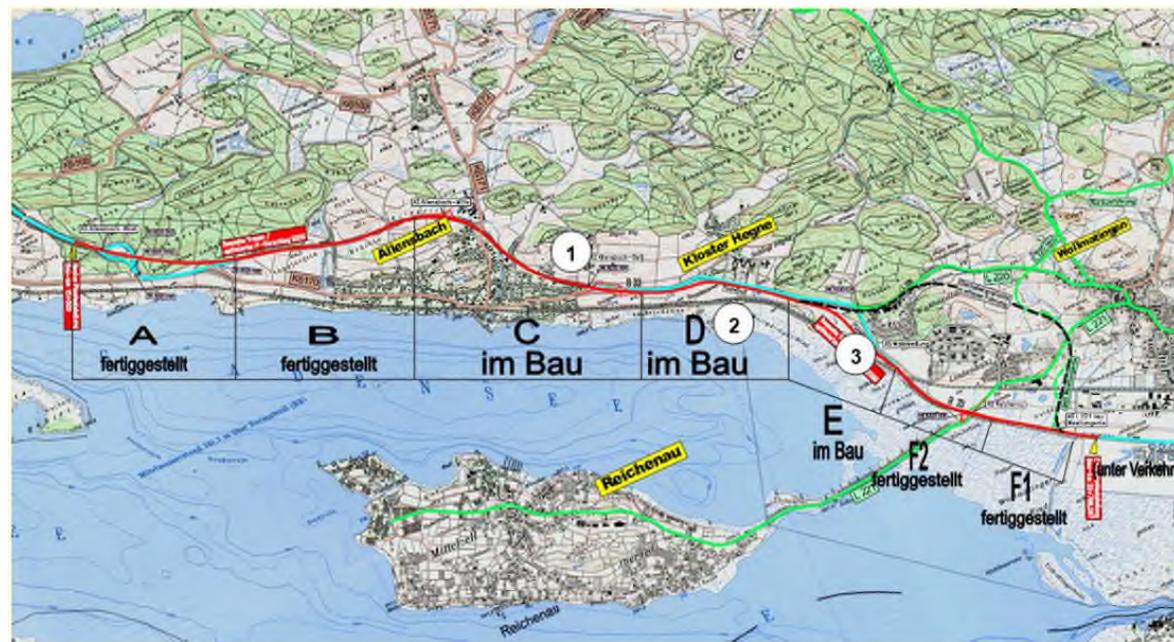
- Verkehrsperspektive 2050



Projekte in der Region Kreuzlingen

Verkehrsmodellierung

- Verkehrsstudie Hochrhein mit Fokus auf Grenzübergänge und Güterverkehr
- Ausbau / Fertigstellung B33



Projekte in der Region Kreuzlingen

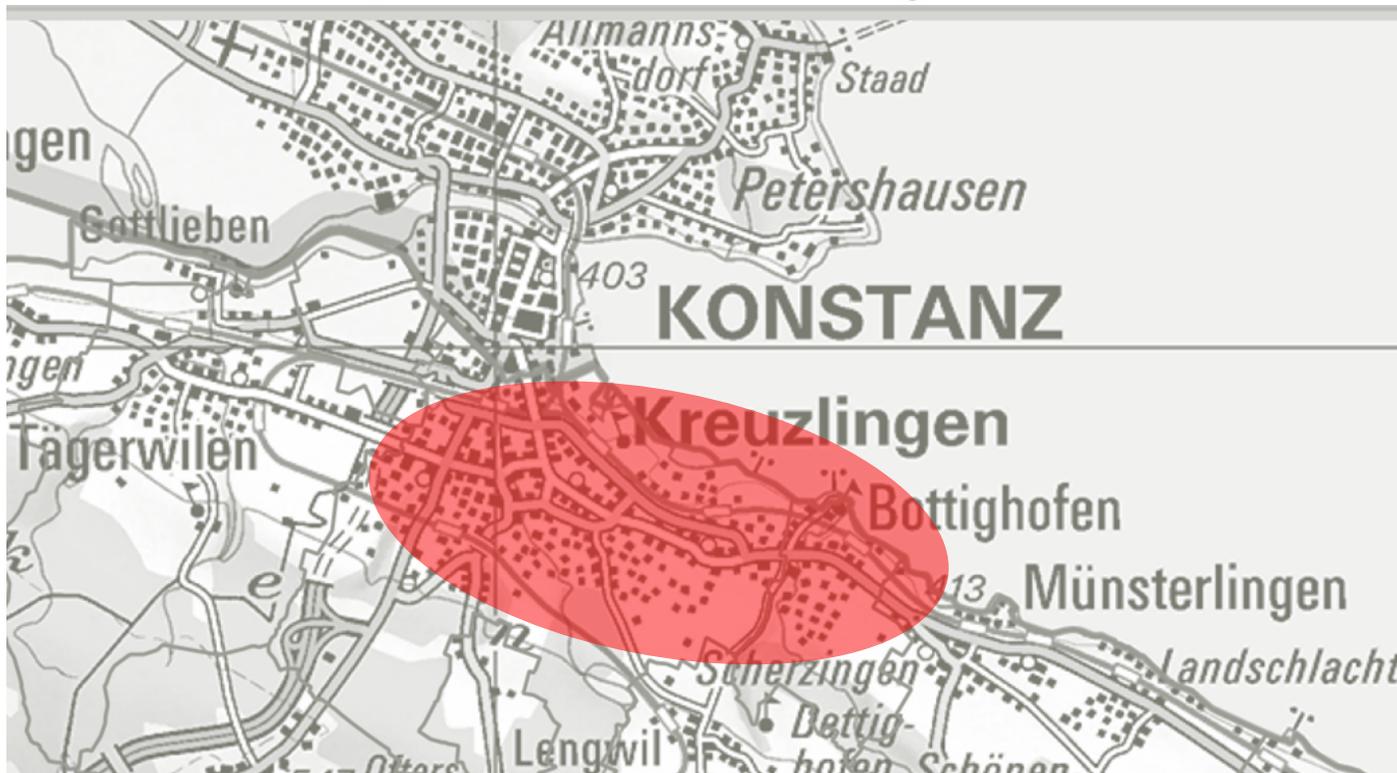
Verkehrsanalyse Raum Kreuzlingen



Durchschnittlich
täglicher
Verkehr (DTV, Ist)

Projekte in der Region Kreuzlingen

Verkehrsanalyse Raum Kreuzlingen



75 - 80%

Ziel-, Quell- & Binnenverkehr

Projekte in der Region Kreuzlingen

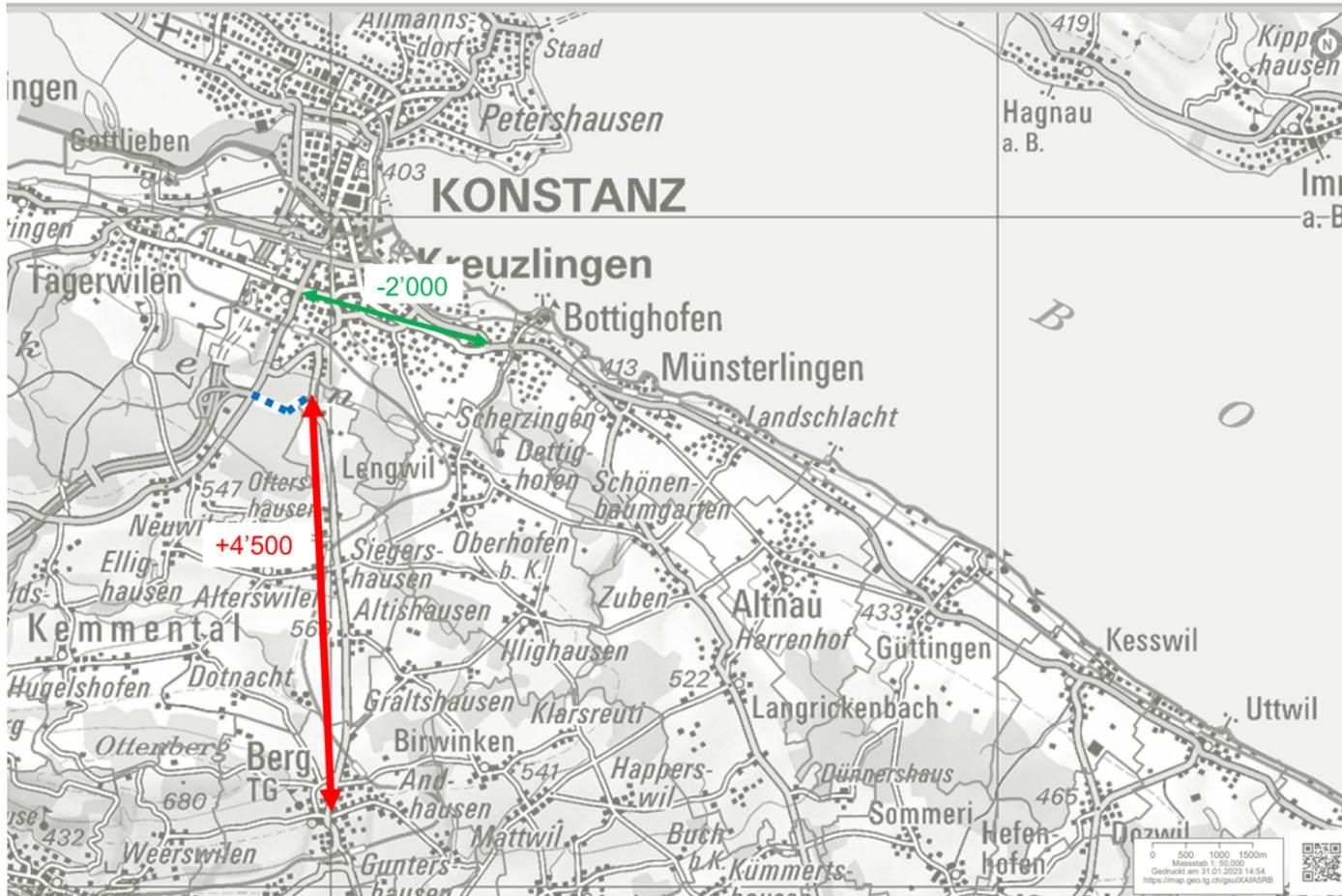
Verkehrsanalyse Raum Kreuzlingen



Zunahme DTV
bis 2040

Projekte in der Region Kreuzlingen

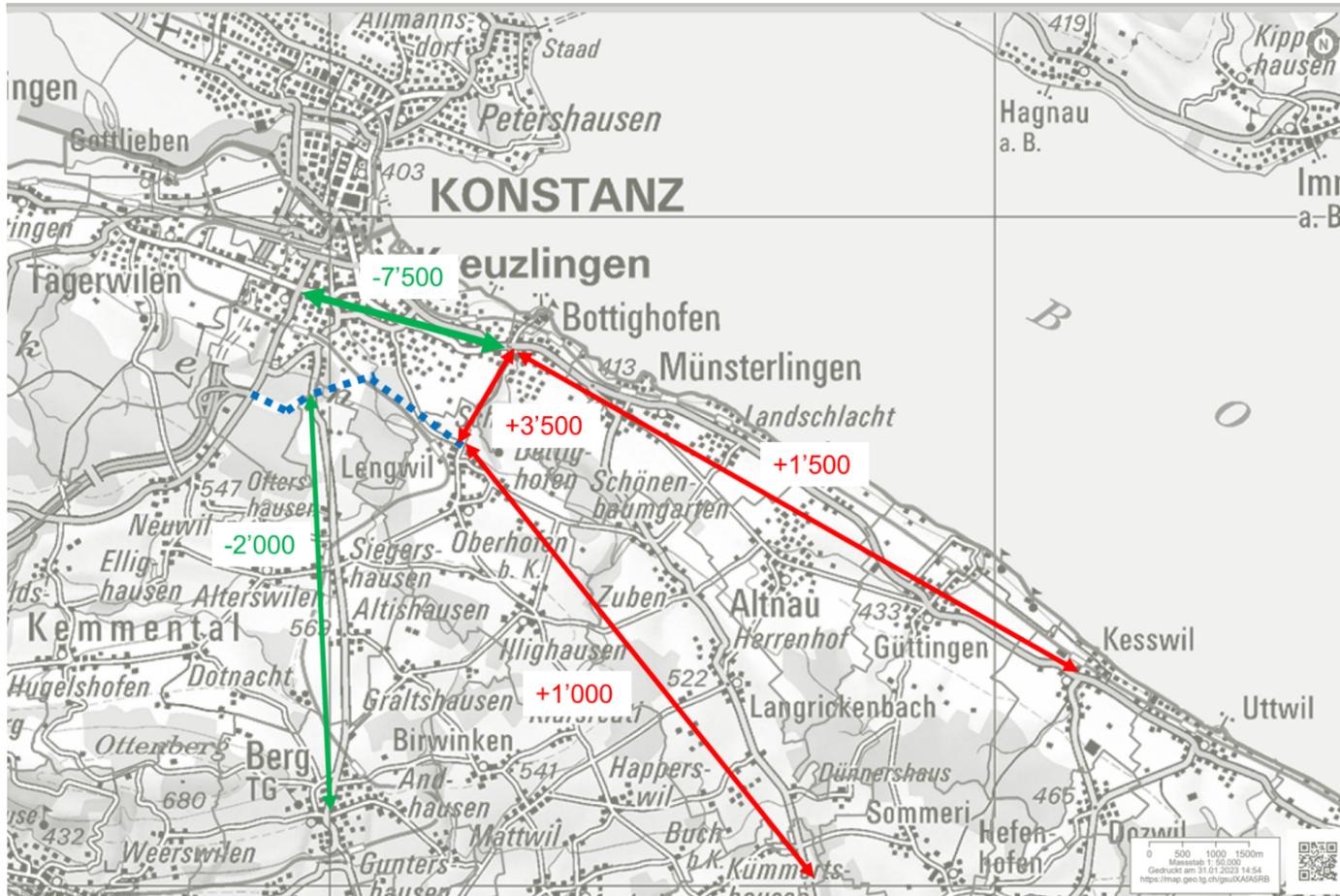
Verkehrsanalyse Raum Kreuzlingen



Spange
Bätershausen
(Veränderungen
gegenüber
DTV 2040)

Projekte in der Region Kreuzlingen

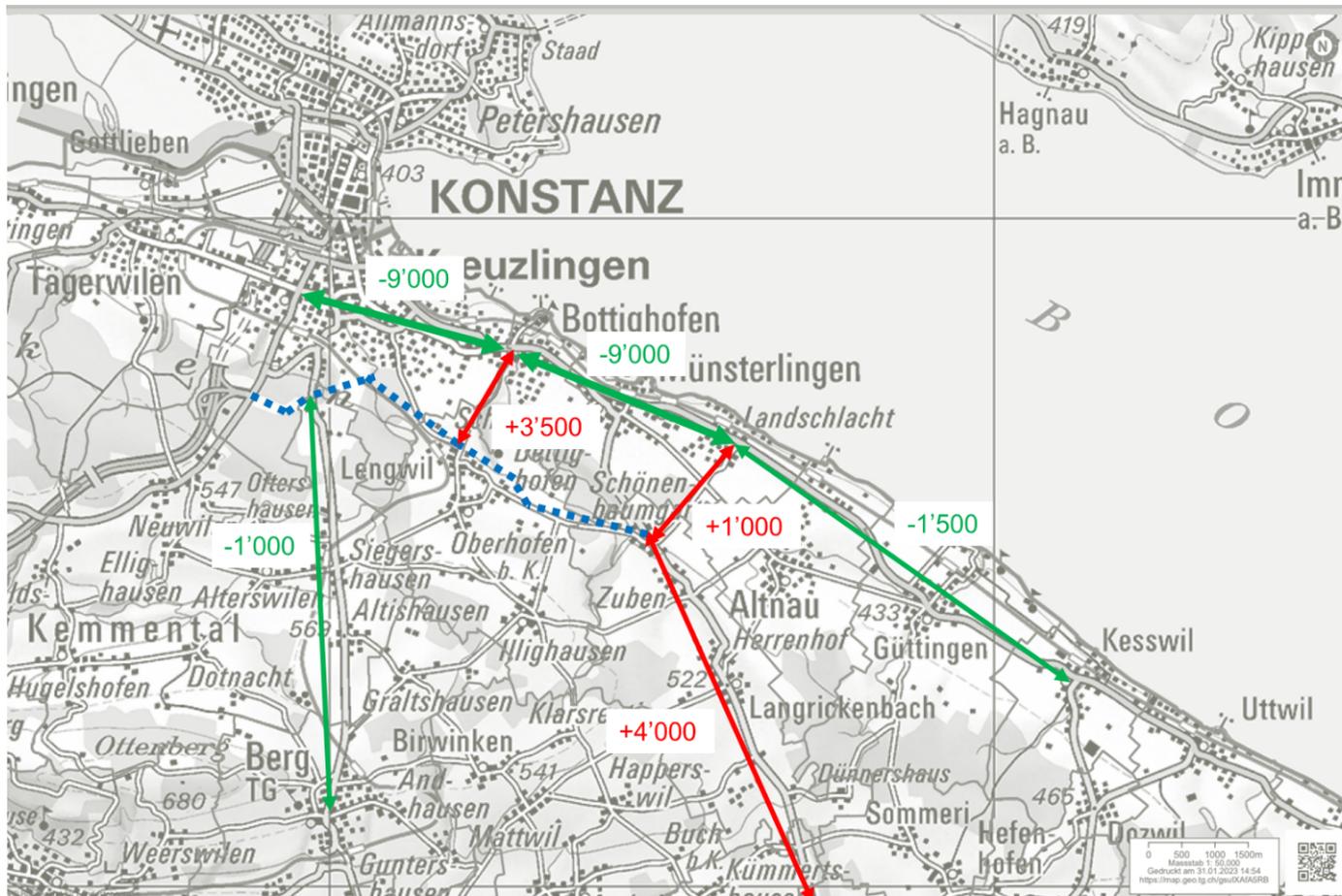
Verkehrsanalyse Raum Kreuzlingen



Umfahrung bis Lengwil (Veränderungen gegenüber DTV 2040)

Projekte in der Region Kreuzlingen

Verkehrsanalyse Raum Kreuzlingen



Umfahrung bis Schönenbaumgarten (Veränderungen gegenüber DTV 2040)

Projekte in der Region Kreuzlingen

Verkehrsanalyse Raum Kreuzlingen

- Spange Bättershausen (ursprünglich 1. Etappe Südumfahrung Kreuzlingen) hat nur geringe Entlastungswirkung für Kreuzlingen. Sie führt primär zu Verkehrsverlagerungen, insbesondere zu Lasten der Nord-Süd-Achse im Raum Berg.
 - Eine Entlastungswirkung entfaltet sich für Kreuzlingen erst, wenn die Umfahrung bis mindestens Lengwil erfolgt.
 - Verlängerungen über Lengwil hinaus führen nur noch zu geringer Zusatzentlastung in Kreuzlingen und zu Zusatzbelastungen Richtung Amriswil.
- Eine separate Teilrealisierung der OLS ist nicht zweckmässig.

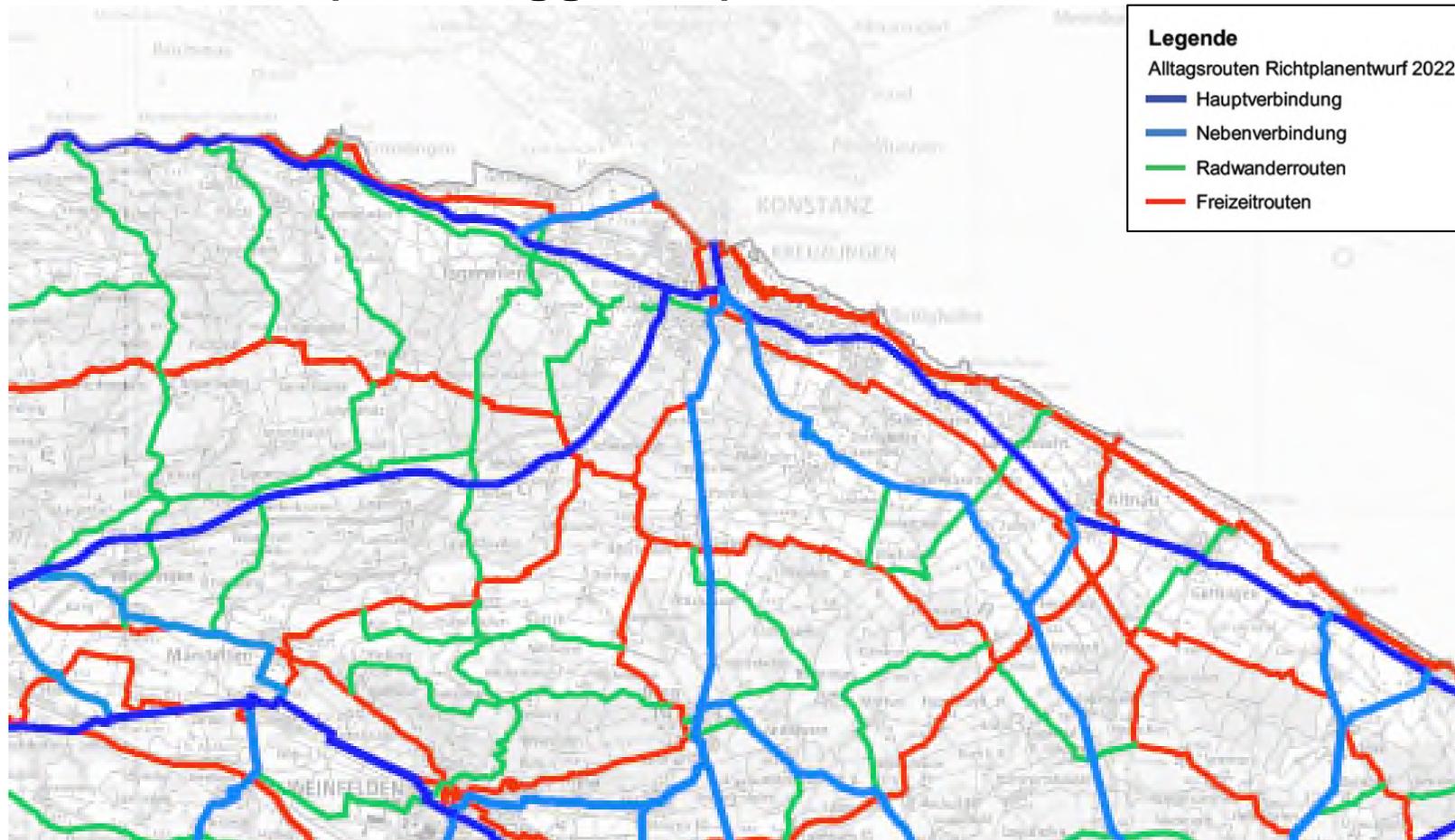
Projekte in der Region Kreuzlingen

Weiterentwicklung des bestehenden Verkehrssystems

- Erhöhung Verkehrssicherheit
 - Optimierung Verkehrsfluss
 - ÖV-Priorisierung (Bus)
 - Ausbau LV-Angebot (Fuss- und Veloverkehr)
-
- Erhaltungsprojekte
 - Agglomerationsprogramm-Massnahmen

Projekte in der Region Kreuzlingen

Veloverkehr (Veloweggesetz)



Projekte in der Region Kreuzlingen

Erhaltungsprojekte



Projekte in der Region Kreuzlingen

Agglomerationsprogramm

- grenzüberschreitend
- Bund fördert gezielte Massnahmen im Bereich LV und ÖV

- Fokus auf Priorisierung strassengebundener ÖV (Bus) und Verbesserung LV-Angebot (Fuss- und Veloverkehr)

Projekte in der Region Kreuzlingen

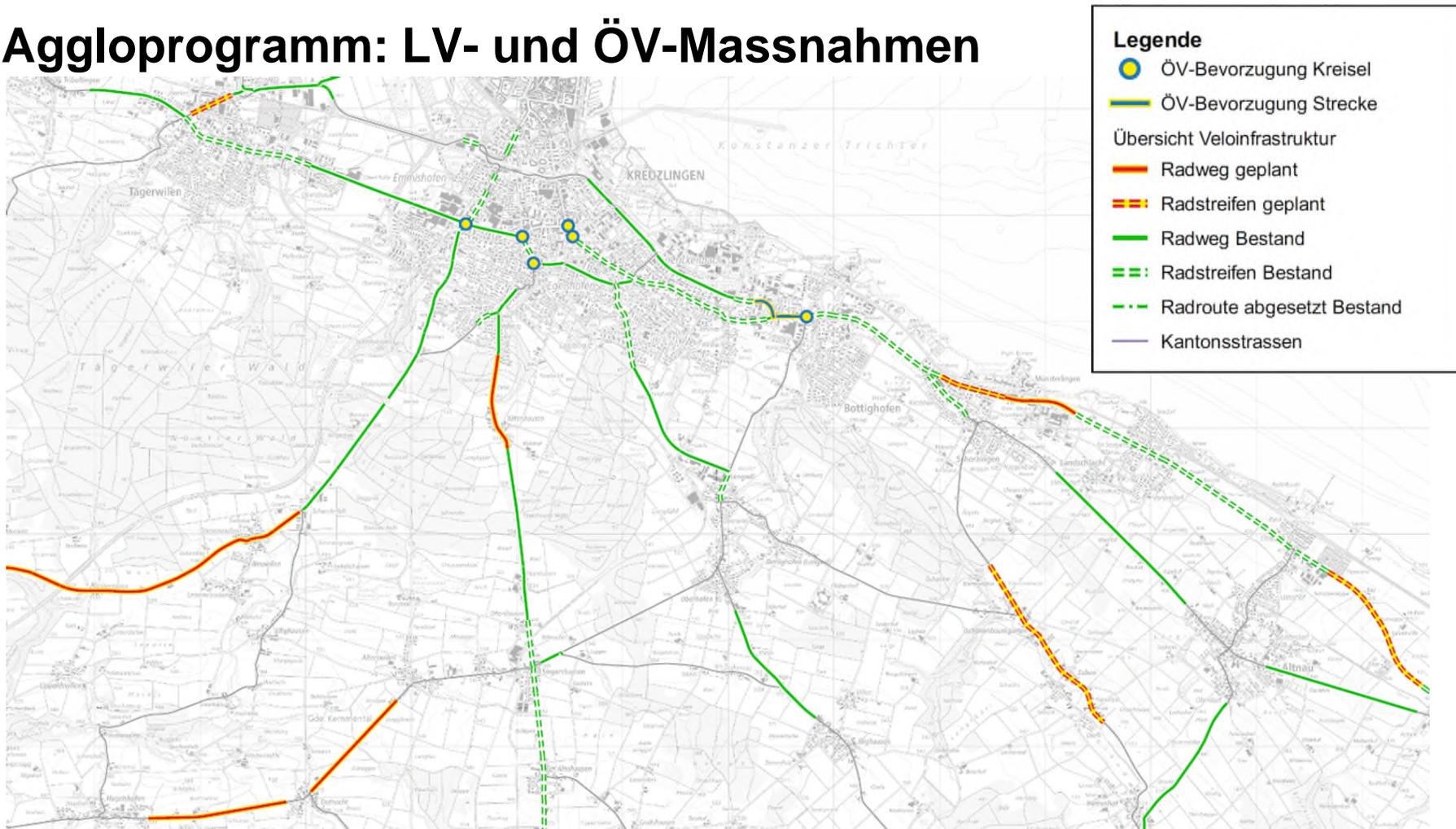
ÖV-Massnahmen

- Vergünstigung Abo Regio Kreuzlingen
 - an Einwohner von: Altnau, Bottighofen, Ermatingen, Gottlieben, Güttingen, Kreuzlingen, Lengwil, Münsterlingen, Tägerwilen
 - für OSTWIND-Zonen: 255, 256, 257

- Stadt Kreuzlingen hat für drei Jahre eine zusätzliche Vergünstigung der OSTWIND-Zone 256 beschlossen:
 - für Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten, Tageskarten, Multitageskarten
 - gilt nur im Lokalverkehr

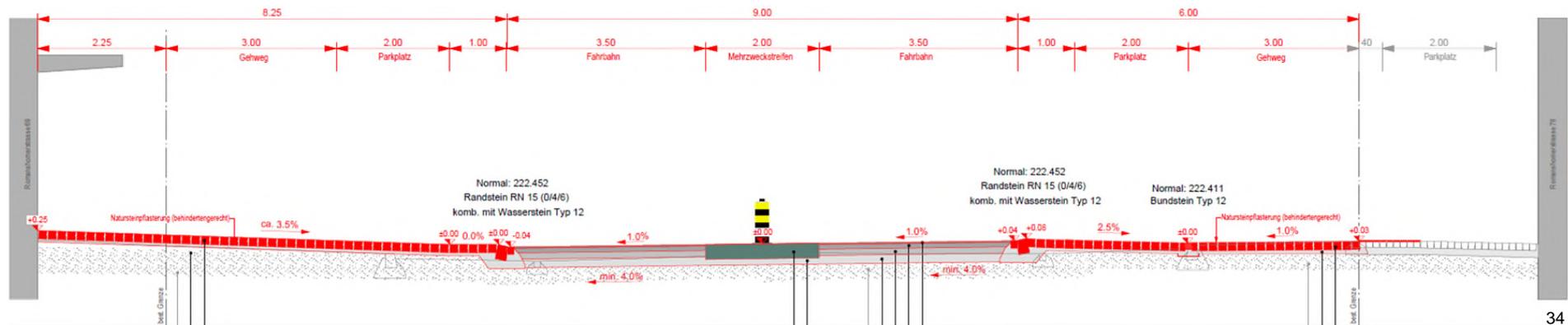
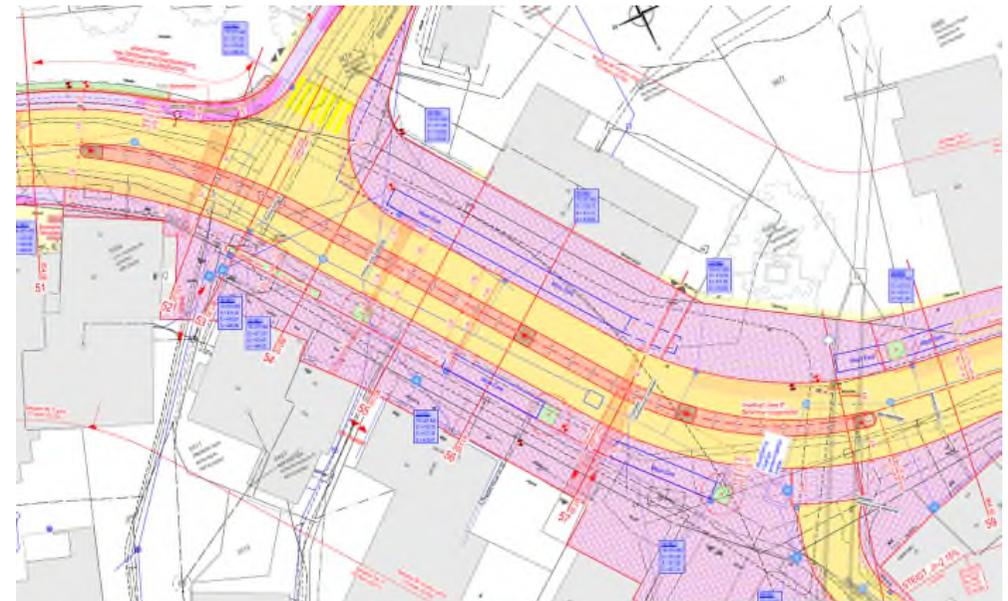
Projekte in der Region Kreuzlingen

Aggloprogramm: LV- und ÖV-Massnahmen



Projekte in der Region Kreuzlingen

Beispiel Romanshornerstrasse



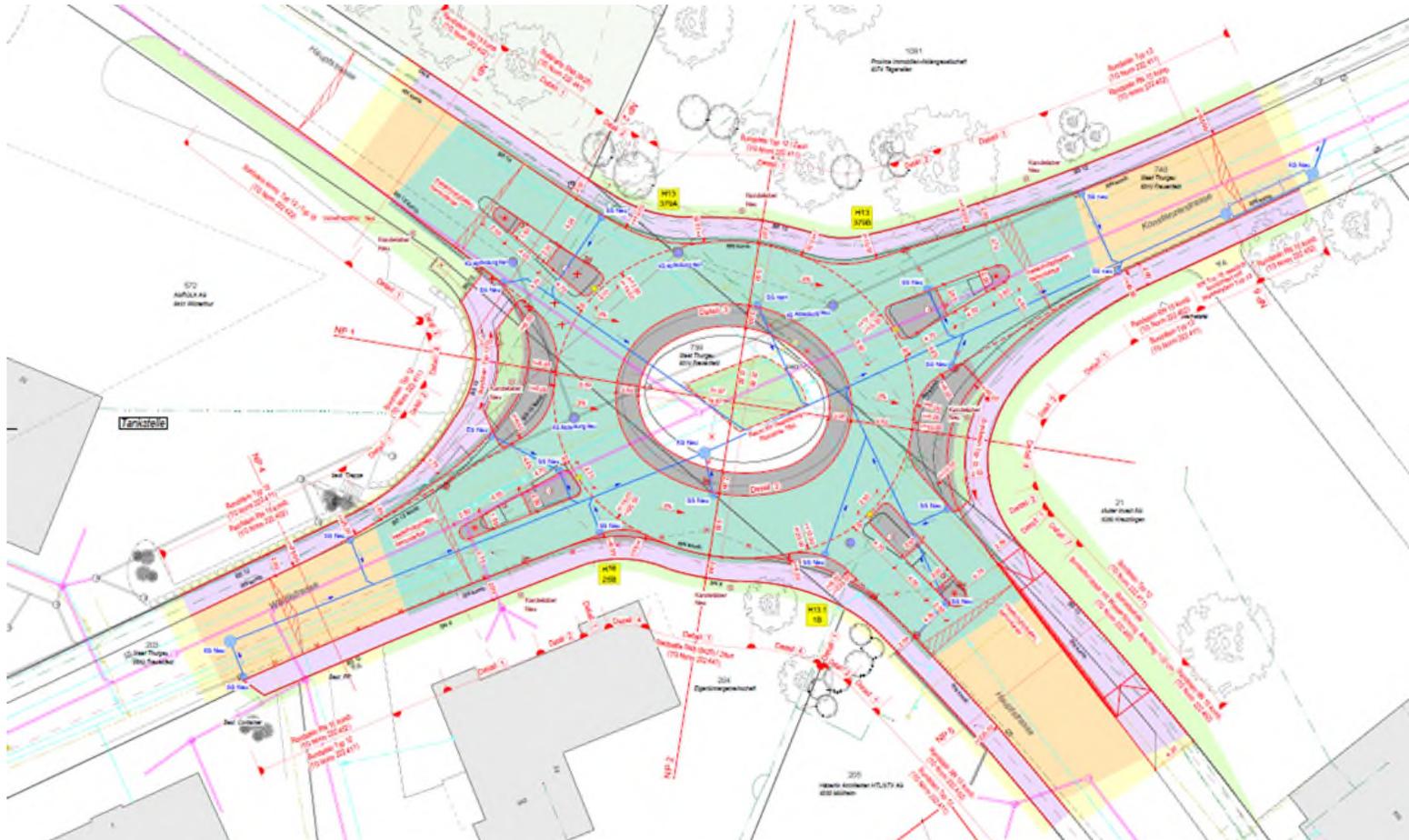
Projekte in der Region Kreuzlingen

Beispiel Seetalstrasse



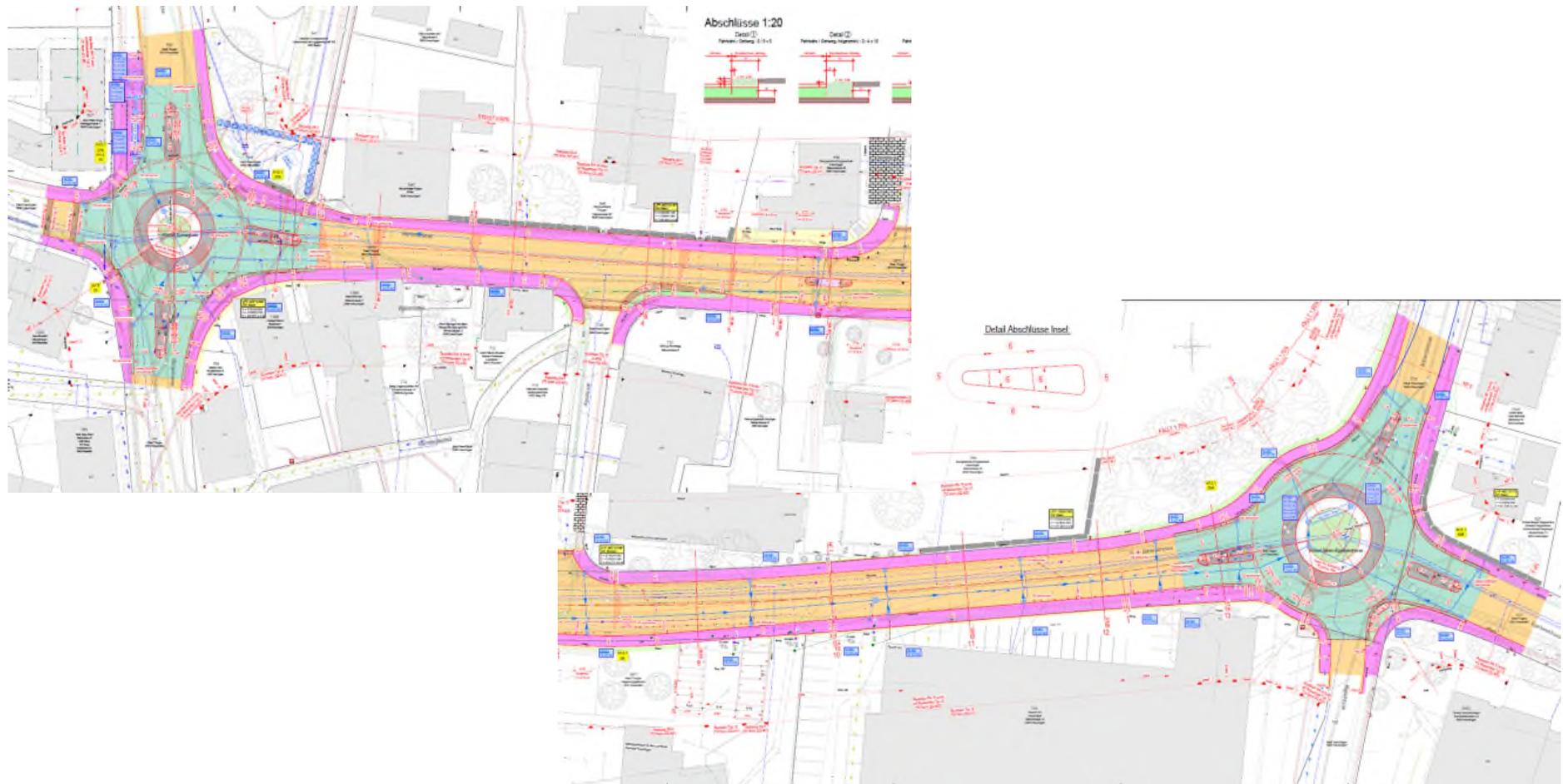
Projekte in der Region Kreuzlingen

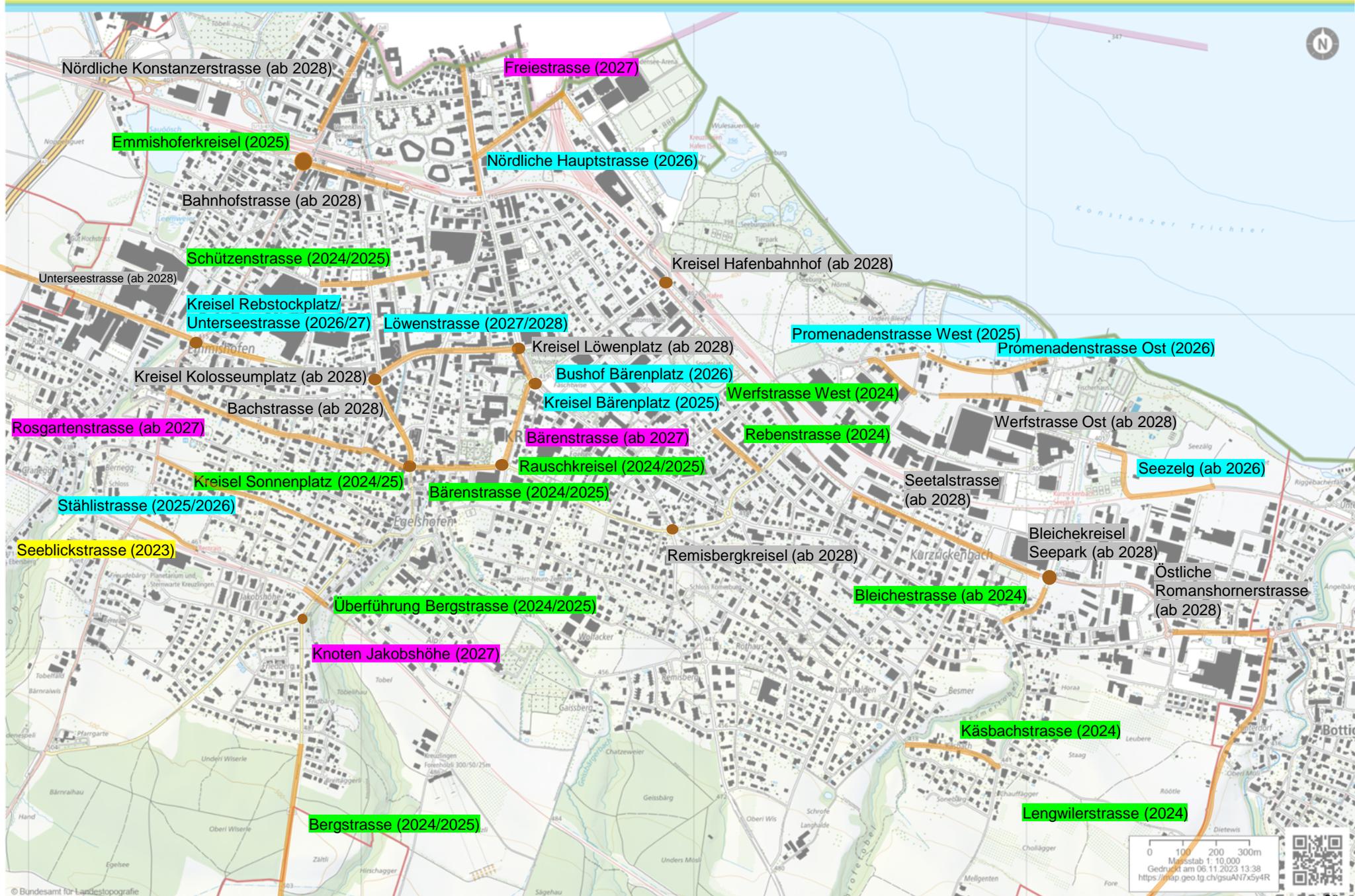
Beispiel Kreisel Hertler in Tägerwilten



Projekte in der Region Kreuzlingen

Beispiel Kreisel Sonnenplatz bis Rausch





Verkehrsentwicklung Region Kreuzlingen



Schlussfolgerungen

Dominik Diezi, Departementschef

Schlussfolgerungen

- Wenn die BTS nicht kommt, braucht es eine grundlegende Überprüfung
 - Stand heute macht eine Umfahrung («Teilrealisierung» der OLS ohne BTS) keinen Sinn

- Fokus auf «multimodale» Lösungen (im Rahmen Agglomerationsprogramm und Erhaltungsprojekte)
 - Verbesserung Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer (LV, ÖV, MIV)

- Träger des Agglomerationsprogramms sind nicht nur der Kanton, sondern auch die Gemeinden
 - Alle sind gefordert, an der Lösung der verkehrlichen Herausforderungen mitzuarbeiten

Verkehrsentwicklung Region Kreuzlingen



Fragen und Abschluss

Abschluss



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

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
- Romanshonerstrasse / 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
Zeitraumen: 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 Bättershausen / 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
Zeitraumen: 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

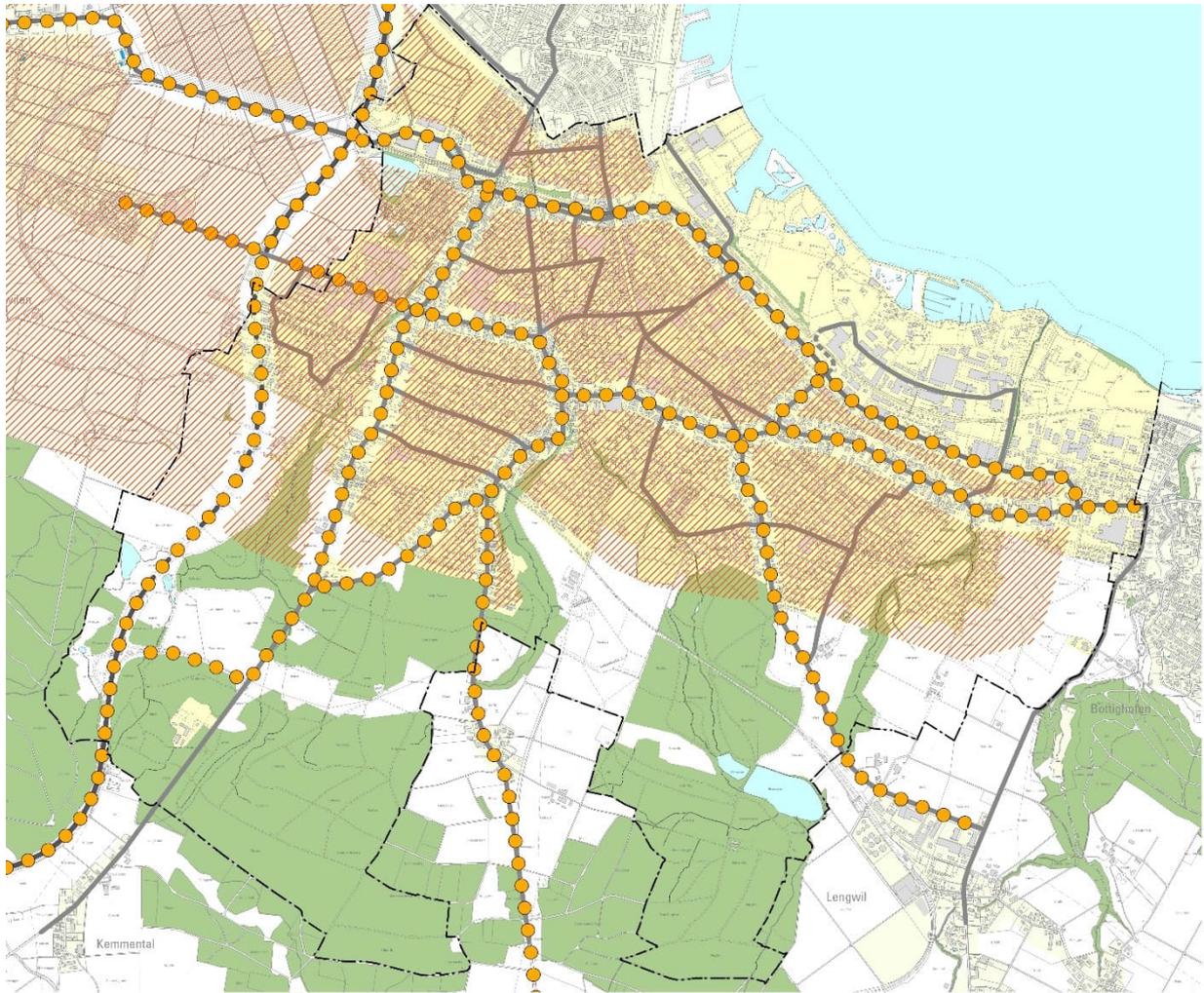


KANTON THURGAU
DEPARTEMENT
FÜR BAU UND UMWELT
8500 FRAUENFELD



KANTON THURGAU
DEPARTEMENT
FÜR BAU UND UMWELT
8500 FRAUENFELD

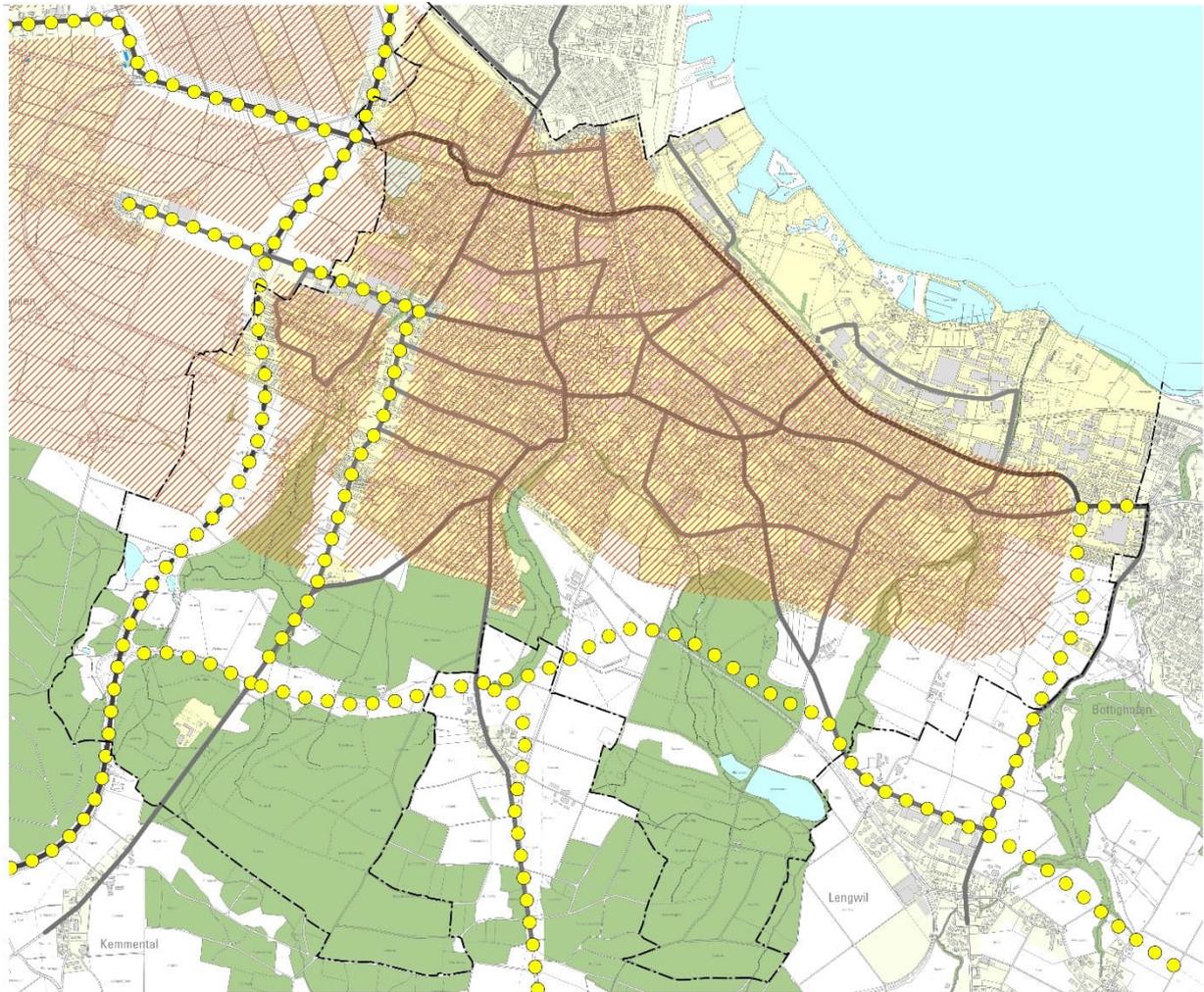
Lastwagenrouten ohne Netzergänzungen (kurzfristig)



Legende

- | | | |
|-------------------|----------------------|----------------------------|
| Ausgangs-
lege | Richtplan-
inhalt | |
| | ● ● | Lastwagenroute kurzfristig |
| ▨ | | Fahrverbot für Lastwagen |

Lastwagenrouten mit Netzergänzungen (langfristig)



Legende

Ausgangs- lage	Richtplan- inhalt
	 Lastwagenroute langfristig
	Fahrverbot für Lastwagen