

Öffentliche Bekanntmachung

Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz

Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz

Teilbereich Siedlung und Verkehr

Massnahmen AP3

31. August 2016

Impressum

- Projektgruppe:
- Markus Thalmann (Vorsitz)
Gemeindepräsident Gemeinde Tägerwilen, Präsident VAKK
 - Alexander Biber
Amt für Raumentwicklung Kanton Thurgau
 - Andy Heller
Kantonsingenieur kantonales Tiefbauamt Kanton Thurgau
 - Robert Dedecius
Abteilung öffentlicher Verkehr/Tourismus Kanton Thurgau
 - Frank Dombrowski
Amt für Nahverkehr und Strassen Landratsamt Konstanz
 - Jean-Michel Damm
Regionalplaner Regionalverband Hochrhein-Bodensee
 - Heinz Theus
Leiter Bauverwaltung Stadt Kreuzlingen
 - Sandro Nöthiger
Leiter Tiefbau Stadt Kreuzlingen
 - Antonio Sarno
Leiter Stadtplanung Stadt Kreuzlingen
 - Karl Langensteiner
Bürgermeister Stadt Konstanz, Vizepräsident VAKK
 - Mechthild Kreis
Amt für Stadtplanung und Umwelt Stadt Konstanz
 - René Walther
Gemeindepräsident Gemeinde Münsterlingen, Präsident Regio Kreuzlingen
 - Markus Dauwalder
Projektleitung AP3, ERR Raumplaner AG, Herisau

Bearbeitung: **ERR Raumplaner AG**
Kasernenstrasse 39
CH-9102 Herisau
Markus Dauwalder (Gesamtprojektleiter)

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Ausgangslage	5
2 Massnahmenlisten und Beurteilungen aus dem AP2	6
2.1 Eigenleistungen	6
2.2 Durch den Bund mitfinanzierte A-Massnahmen	7
2.3 Durch den Bund mitfinanzierte B-Massnahmen	8
2.4 Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbare Massnahmen	9
3 Struktur und Inhalt der Massnahmen	14
3.1 Struktur der Massnahmen	14
3.2 Massnahmenpakete	15
4 Zusammenstellung der Massnahmen aus AP2 und AP3	15
5 Übersicht der Massnahmen AP3	16
5.1 Struktur und Inhalt der Massnahmenblätter	17

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Schematischer Ablauf Entwicklung der Massnahmen	5
Abbildung 2:	Hierarchischer Aufbau Massnahmen	14

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Eigenleistungen	6
Tabelle 2:	Durch den Bund mitfinanzierte A-Massnahmen	7
Tabelle 3:	Durch den Bund mitfinanzierte B-Massnahmen	8
Tabelle 4:	Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbare Massnahmen	13
Tabelle 5:	Ausschnitt "Massnahmen AP2 ⇒ Massnahmen AP3"; vgl. Anhang	15
Tabelle 6:	Übersicht Massnahmen AP3	16

Anhang: • Massnahmen AP2 ⇒ Massnahmen AP3

1 Ausgangslage

Das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz der 2. Generation (AP2) wurde per Ende 2011 den Bund zur Prüfung eingereicht. Dieser nahm mit dem Prüfbericht¹ vom 26. Februar 2014 zum Agglomerationsprogramm Stellung. Das Agglomerationsprogramm und dessen Massnahmen wurden für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP3) überarbeitet und weiterentwickelt.

Ausgehend vom Zukunftsbild, den Schwachstellenanalysen, dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien wurden die einzelnen Massnahmen / Massnahmenpakete abzuleiten.

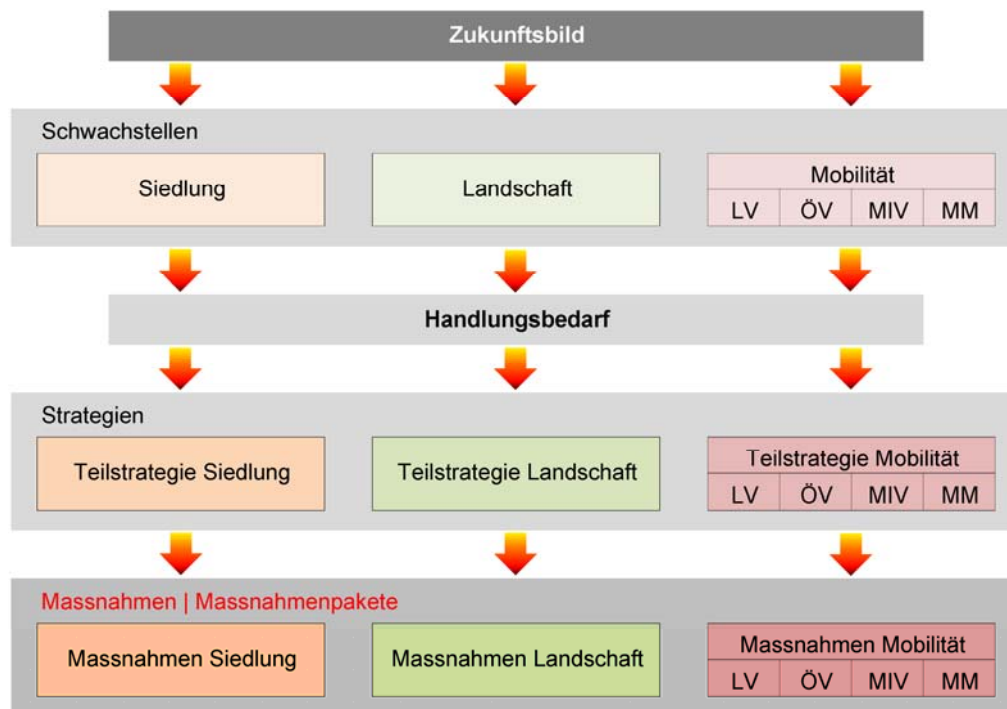


Abbildung 1: Schematischer Ablauf Entwicklung der Massnahmen

¹ Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz 2. Generation, Prüfbericht des Bundes; Bundesamt für Raumentwicklung; 26. Februar 2014

2 Massnahmenlisten und Beurteilungen aus dem AP2

Aus dem AP2 sind folgende Massnahmen Bestandteil der Leistungsvereinbarung mit dem Bund².

2.1 Eigenleistungen

Eigenleistungen sind infrastrukturelle Massnahmen der Agglomeration, die bei der Wirksamkeitsbeurteilung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt werden, für die jedoch keine Mitfinanzierung über den Infrastrukturfonds möglich ist. Dies trifft insbesondere auf Massnahmen von geringerer Bedeutung zu, deren Kosten relativ gering sind oder die hinsichtlich einer Finanzierung durch den Infrastrukturfonds einen Grenzfall darstellen. Solche Massnahmen sind im Agglomerationsprogramm als Eigenleistungen aufgeführt. Als Eigenleistungen eingestufte Massnahmen werden bei der Prüfung der Programmwirkung berücksichtigt, jedoch nicht in die Kostenrechnung mit einbezogen.

Das Agglomerationsprogramm soll ein Gesamtbild der Anstrengungen im Bereich Siedlung und Verkehr enthalten. Neben den mitfinanzierbaren Massnahmen sind auch die als Eigenleistung geplanten oder schon umgesetzten Massnahmen aufzuführen.

Die Eigenleistungen der Priorität A werden ebenfalls in der Leistungsvereinbarung aufgeführt und müssen entsprechend durch die Agglomeration umgesetzt werden.

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. Fr.) laut AP
Bus/Strasse			
4671.2.048	ÖV-1.1	Ausbau Regionalbus-Angebot	0.10
4671.2.049	ÖV-1.2	Ausbau Stadtbus-Angebot	0.20
4671.2.064	ÖV-2.8	Umbau Grenzübergang Seestrasse Kreuzlingen / Hafenstrasse Konstanz	0.20
4671.2.084	ÖV-2.12	Fahrgast-Informationssystem	0.70
Langsamverkehr			
4671.2.029	LV-1.16	Fuss- und Radwegzugang zum See, Münsterlingen	1.00
Verkehrssystemmanagement			
4671.2.106	MIV-3.1	Parkleitsystem	0.90
4671.2.113	MIV-3.5	Parkraum-Management Klinik Münsterlingen	1.50
4671.2.116	MM-1.3	Transit-Schwerverkehrsachsen in Kreuzlingen und Tägerwilen	0.10

Tabelle 1: Eigenleistungen

² Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz 2. Generation 2011 / 2012 Teil Verkehr und Siedlung, vom Bund unterzeichnet am 5. Juni 2015

2.2 Durch den Bund mitfinanzierte A-Massnahmen

Massnahmen des A-Horizonts, bei denen der Bund die Mitfinanzierung aufgrund des Bundesbeschlusses vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zusichert.

Nr.		Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung; Höchstbeiträge	Zuständige Stelle Bund	Zuständige Stelle Agglomerationsprogramm (kantonale Stelle)
ARE-Code	Nr. AP					
Kapazität Strasse						
4671.2.089	MIV-1.4	Kreisel Scheidwegkreuzung, Münsterlingen	1.26	0.44	ASTRA	TBA TG
Langsamverkehr						
4671.2.030	LV-1.17	Fussverbindung Bahnhof Haltestelle - Klinikareal	0.84	0.29	ASTRA	TBA TG
4671.2.148		LV A-Liste (Anhang 1)*	4.61	1.61		TBA TG
Aufwertung/Sicherheit Strasse						
4671.2.014	LV-1.4	Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zur neuen Fussgängerpromenade*	2.10	0.74	ASTRA	TBA TG
4671.2.096	MIV-2.2	Betriebs- und Gestaltungskonzept Romanshorerstrasse, Kreuzlingen	2.53	0.88	ASTRA	TBA TG
Multimodale Drehscheiben						
4671.2.058	ÖV-2.4	Ausbau Bushaltestelle Bärenplatz	1.09	0.38	ASTRA	TBA TG
Verkehrssystemmanagement						
4671.2.068	ÖV-2.9	Seetalstrasse vor dem Ziilkreisel	0.59	0.21	ASTRA	TBA TG
4671.2.069	ÖV-2.9	Romanshorerstrasse zwischen Ziilkreisel und Bärenkreisel Bottighofen	0.51	0.18	ASTRA	TBA TG
4671.2.078	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Bärenplatz, Kreuzlingen	0.25	0.09	ASTRA	TBA TG
4671.2.079	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Löwenplatz, Kreuzlingen	0.25	0.09	ASTRA	TBA TG
4671.2.080	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Rebstockplatz, Kreuzlingen	0.25	0.09	ASTRA	TBA TG
4671.2.081	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Kolosseumplatz, Kreuzlingen	0.25	0.09	ASTRA	TBA TG
4671.2.082	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Sonnenplatz, Kreuzlingen	0.25	0.09	ASTRA	TBA TG
4671.2.083	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Bärenplatz, Bottighofen	0.25	0.09	ASTRA	TBA TG
Total			15.03	5.27		

Tabelle 2: Durch den Bund mitfinanzierte A-Massnahmen

2.3 Durch den Bund mitfinanzierte B-Massnahmen

Für die in der B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreicht oder das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden. Die Liste zeigt die Stossrichtung der weiteren Bearbeitung auf. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen im AP3 von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden.

Nr.		Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bemerkungen des Bundes zum Zeit- punkt des Prüfberichts
ARE-Code	Nr. AP			
Eisenbahn				
4671.2.118	MM-1.5	Förderung der kombinierten Mobilität	1.17	Es wird nicht klar aufgezeigt, wie mit den P+R-Parkplätzen umgegangen wird. Dies soll im Rahmen des Parkierungskonzepts geklärt und erläutert werden.
Langsamverkehr				
4671.2.021	LV-1.8	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz - Seestrasse	3.79	Eine Verbindung des Bahnhofes mit dem Erholungsareal am See ist eine sinnvolle Ergänzung des Fuss- und Radwegenetzes. In Anbetracht der weiteren geplanten Gleisquerungen wird diese Massnahme angesichts ihrer Lage und hoher Kosten als nicht prioritär eingestuft.
4671.2.022	LV-1.9	Fussgängerunterführung Bahnhof Kreuzlingen-Hafen	4.21	
4671.2.023	LV-1.10	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse	0.93	Da bereits eine Querungsmöglichkeit mit Lichtsignalanlage besteht, ist die Umsetzung dieser Massnahme nicht prioritär.
4671.2.149		LV B-Liste (Anhang 1)	5.29	
Aufwertung/Sicherheit Strasse				
4671.2.098	MIV-2.4	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzungen	0.90	
Multimodale Drehscheiben				
4671.2.056	ÖV-2.2	Ausbau Bahnhof Konstanz	4.46	Die Massnahme kann die Zugänglichkeit zur Bahn verbessern. Der Ausbau des Bahnhofes ist jedoch mit der Planung der Agglo-S-Bahn abzustimmen.
Verkehrssystemmanagement				
4671.2.071	ÖV-2.10	Emmishoferzoll	0.08	
4671.2.072	ÖV-2.10	Unterseeestrasse, Bereich Mowag	0.59	
4671.2.073	ÖV-2.10	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0.42	
4671.2.074	ÖV-2.10	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	1.01	
4671.2.115	MM-1.2	Verkehrssteuerung	5.90	

Tabelle 3: Durch den Bund mitfinanzierte B-Massnahmen

2.4 Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbare Massnahmen

Bei diesen Massnahmen handelt es sich um Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Diese in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen sind durch die Agglomeration umzusetzen, denn diese flossen in die Wirkungsbeurteilung ein. Dabei handelt es sich um strategische Massnahmen, Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, nicht infrastrukturelle Massnahmen sowie um Massnahmen im ausländischen Teil des BFS-Perimeters, deren Wirkung auf den schweizerischen Teil der Agglomeration zu gering sind, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
		Siedlung (inkl. Landschaft)			
4671.2.120	S-0.1	Siedlungsentwicklung	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.121	S-0.2	Förderung der Innenentwicklung und Nutzung wichtiger Potenzialflächen	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.122	S-0.3	Aufwertung Ortszentren Stadtteilzentren	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.123	S-0.4	ÖV-Erschliessungsanforderungen an neue Bauzonen	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.124	S-0.5	Koordination und Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.125	S-0.6	Freizeiteinrichtungen und Veranstaltungsschwerpunkte	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
4671.2.126	S-0.7	Siedlungsbegrenzung Siedlungstrennung	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.127	S-0.8	Touristische Orte und Naherholungs- einrichtungen	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.128	S-0.9	Entwicklung ländlicher Raum	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.129	S-1.1	Kernstadt	ARE	VAKK Städte Kreuzlingen und Konstanz	A
4671.2.130	S-1.2	Entwicklungsraum Verdichtungsgebiete	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.131	S-1.3	Entwicklungsareal Umnutzung Seefeld Kreuzlingen	ARE	VAKK Stadt Kreuzlingen	A
4671.2.132	S-1.4	Entwicklungsareal Gesundheit Klinik Münsterlingen	ARE	VAKK Gemeinde Münsterlin- gen	A
4671.2.133	S-1.5	Entwicklungsareal Bildung Hochschule Paradies Konstanz*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.134	S-1.6	Entwicklungsareal Industriebrache Great Lakes / Brückenkopf Schänzle Nord*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.135	S-1.7	Entwicklungsareal Gesundheit Klinikum Konstanz*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.136	S-1.8	Entwicklungsareal Gerstäcker, Wollmati- ngen*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.137	S-1.9	Entwicklungsareal Gewerbegebiet Göl- dern, Reichenau*	ARE	VAKK Gemeinde Reichenau	A
4671.2.139	S-1.11	Entwicklungsschwer- punkt Umnutzung Bahnhof Petershau- sen, Konstanz*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.140	S-1.12	Entwicklungsschwer- punkt Verkehrslande- platz, Konstanz*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.141	S-1.13	Entwicklungsschwer- punkt Bildung Universi- tät Konstanz*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.142	S-1.14	Entwicklungsschwer- punkt Klein Venedig, Kreuzlingen und Kon- stanz*	ARE	VAKK Städte Kreuzlingen und Konstanz	A

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
4671.2.143	S-1.15	Entwicklungsschwer- punkt Döbele*	ARE	VAKK Städte Kreuzlingen und Konstanz	B
4671.2.145	L-0.1	Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.146	L-0.2	Landschafts- und Grünraumkonzept	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.147	L-0.3	Aufwertung Seeufer	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
Verkehr					
4671.2.001	LV-0.1	Förderung LV	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.002	LV-1.1	Langsamverkehrskon- zept	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.046	ÖV-0.1	Förderung ÖV	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.047	ÖV-0.2	Grenz- überschreitender Tarif- verbund	ARE	VAKK Städte Kreuzlingen und Konstanz	A
4671.2.050	ÖV-1.3	Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstu- die Agglo-S-Bahn	ARE	VAKK Bahnunternehmungen RVHB	A
4671.2.085	MIV-0.1	Strategie MIV	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.108	MIV-3.3	Parkplatzbeschrän- kung	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	A
4671.2.114	MM-1.1	Verkehrsmanagement	ARE	VAKK Städte und Gemeinden	B
4671.2.117	MM-1.4	Mobilitätszentrale und Mobilitätsberatung	ARE	VAKK Städte Kreuzlingen und Konstanz	A
4671.2.119	MM-1.6	Car Sharing-Angebot	ARE	VAKK Städte Kreuzlingen und Konstanz	A
4671.2.011	LV-1.4	Fussgängersteg längs alter Rheinbrücke und Ausbau Radweg auf alter Rheinbrücke*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.015	LV-1.4	Konstanz Abschnitt Kreuzlingerstrasse zwischen Emmishofer Strasse und Grenze*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	B
4671.2.017	LV-1.4	Verlängerung nördli- che Rheinufer- Promenade in Kon- stanz Richtung Wes- ten*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	B

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
4671.2.019	LV-1.6	Verbesserte Radweg- führung im Bereich Döbele, Konstanz*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.032	LV-1.18	Beschilderung Rad- wegpunkte*	ARE	VAKK Städte Kreuzlingen und Konstanz	A
4671.2.033	LV-1.18	Schaffung Aufstellbe- reich Fährplatz*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.035	LV-1.18	Umgestaltung Allen- steiner Strasse- Breslauerstrasse*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.038	LV-1.18	Umgestaltung Schüt- zenstrasse mit Kreu- zungen*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.039	LV-1.18	Ausbau Fontainebleau Allee*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.042	LV-1.19	Radweg Allensbach- Dettingen*	ARE	VAKK Gemeinde Allensbach	A
4671.2.043	LV-1.19	Radweg Kaltbrunn- Wildpark*	ARE	VAKK Gemeinde Allensbach	B
4671.2.052	ÖV-2.1	Ausbau Bahnhaltestel- le Allensbach*	ARE	VAKK DB	A
4671.2.053	ÖV-2.1	Ausbau Bahnhaltestel- le Hegne*	ARE	VAKK DB	A
4671.2.054	ÖV-2.1	Ausbau Bahnhaltestel- le Reichenau*	ARE	VAKK DB	A
4671.2.057	ÖV-2.3	Ausbau Bahn- Haltestelle Petershau- sen*	ARE	VAKK Stadt Konstanz / DB	A
4671.2.066	ÖV-2.9	Wollmatingerstrasse zwischen Oberlohn- und Taborweg*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.067	ÖV-2.9	Schnetztor – Bodan- platz*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.076	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Döbe- le, Konstanz*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.077	ÖV-2.11	Knoten Wollmatin- gerstrasse / Ober- lohnstrasse, Konstanz*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.087	MIV-1.2	Knotensanierung Dö- belekreisel*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A
4671.2.100	MIV-2.6	Betriebs- und Gestal- tungskonzept Laube und Bahnhofplatz Konstanz*	ARE	VAKK Stadt Konstanz	A

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. Fr.) laut AP
Bus/Strasse			
4671.2.048	ÖV-1.1	Ausbau Regionalbus-Angebot	0.10
4671.2.049	ÖV-1.2	Ausbau Stadtbuss-Angebot	0.20
4671.2.064	ÖV-2.8	Umbau Grenzübergang Seestrasse Kreuzlingen / Hafenstrasse Konstanz	0.20
4671.2.084	ÖV-2.12	Fahrgast-Informationssystem	0.70
Langsamverkehr			
4671.2.029	LV-1.16	Fuss- und Radwegzugang zum See, Münsterlingen	1.00
Verkehrssystemmanagement			
4671.2.106	MIV-3.1	Parkleitsystem	0.90
4671.2.113	MIV-3.5	Parkraum-Management Klinik Münsterlingen	1.50
4671.2.116	MM-1.3	Transit-Schwerverkehrsachsen in Kreuzlingen und Tägerwilen	0.10

Tabelle 4: Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbare Massnahmen

3 Struktur und Inhalt der Massnahmen

3.1 Struktur der Massnahmen

Die Massnahmen gliedern sich in die Themenbereich Siedlung, Landschaft und Mobilität. Der Themenbereich Mobilität ist differenziert nach Mobilität LV (Langsamverkehr), Mobilität ÖV (öffentlicher Verkehr), Mobilität MIV (motorisierter Individualverkehr) und Mobilität MM (Mobilitätsmanagement). Die einzelnen Massnahmen sind thematisch gruppiert. Aus den einzelnen Massnahmen, die einen thematischen, geographischen oder funktionalen Bezug aufweisen, wurden Massnahmenpakete gebildet. Die Struktur der Massnahmen aus dem AP2 wurde für das AP3 übernommen.

Abkürzungen:

- S: Siedlung
- L: Landschaft
- LV: Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer etc.)
- ÖV: Öffentlicher Verkehr
- MIV: Motorisierter Individualverkehr
- MM: Mobilitätsmanagement

Die Massnahmen sind nach Themenbereich durchgehend nummeriert sowie mit dem ARE-Code aus dem AP2 versehen. Die Eigenleistungen, die A-Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen sowie die aus irgendeinem Grund nicht realisierbaren Massnahmen aus dem AP2 werden im AP3 nicht mehr geführt und im Umsetzungs-Reporting aufgenommen, begründet und beurteilt.

Die Nummern der ins Reporting überführten Massnahmen wurden nicht nochmals vergeben, somit entstehen Lücken in der Nummerierung. Die im AP3 belassenen Massnahmen aus dem AP2 behalten ihre Nummerierung aus dem AP2 mit dem entsprechenden ARE-Code.

Themenbereiche:	Thema Fachbereich	Massnahmen
Siedlung Landschaft		
Siedlung	- Strategische Massnahmen Siedlung - Entwicklungsgebiete	- S-0.x - S-1.x
Landschaft	Strategische Massnahmen Landschaft	L-0.x
Mobilität		
Mobilität LV	- Strategische Massnahmen LV - Netzergänzung Netzoptimierung - Infrastruktur LV	- LV-0.x - LV-1.x - LV-2.x
Mobilität ÖV	- Strategische Massnahmen ÖV - Angebot Takt Tarifierung - Infrastruktur ÖV	- ÖV-0.x - ÖV-1.x - ÖV-2.x
Mobilität MIV	- Strategische Massnahmen MIV - Netzergänzung Netzoptimierung - Betriebs- und Gestaltungskonzepte - Ruhender Verkehr - Verkehrssicherheit	- MIV-0.x - MIV-1.x - MIV-2.x - MIV-3.x - MIV-4.x
Mobilität MM	Mobilitätsmanagement	MM-1.x

Abbildung 2: Hierarchischer Aufbau Massnahmen

3.2 Massnahmenpakete

Die Einzel-Massnahmen wurden zu folgenden Massnahmenpakete zusammengefasst:

Massnahmenpaket	Zielsetzung
Strategische Massnahmen	Grundsätze Ziele Anweisungen
Siedlungsentwicklung nach innen	Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen
Siedlungsentwicklung an gut geeigneten Lagen	Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen
Entlastung Kerngebiet Kreuzlingen und Konstanz	Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen
Verbesserung grenzüberschreitende LV-Achsen	Aufwertung grenzüberschreitende LV-Achsen
Verringerung LV-Trennwirkung	Die Strassen und Bahn sowie die Landesgrenze wirken als trennende Elemente. Durch geeignete Massnahmen sollen die grenzüberschreitenden Hindernisse abgebaut und die Zugänglichkeit zum See verbessert werden.
Ergänzung und Optimierung LV-Netz	Attraktivitätssteigerung LV
Ausbau und Attraktivitätssteigerung ÖV	Attraktivitätssteigerung ÖV
Ergänzung und Optimierung MIV-Netz	Verflüssigung und Kanalisierung des Verkehrs
Betriebs- und Gestaltungskonzepte	Aufwertung der Ortskerne und verträglichere Verkehrsabwicklung
Parkraum-Management	
Verkehrssicherheit	
Mobilitätsmanagement	

4 Zusammenstellung der Massnahmen aus AP2 und AP3

Aufgrund der Umsetzung und der Beurteilung sind etliche Massnahmen nicht mehr Bestandteil des AP3 und neue Massnahmen wurden erarbeitet. Die Tabelle 5 zeigt:

- Alle Massnahmen aus dem AP2 differenziert nach:
 - Überführung ins Reporting (nicht mehr Bestandteil des AP3)
 - Massnahmen die für das AP3 weiterentwickelt wurden
- Neue Massnahmen AP3 (rote Schrift und grün hinterlegt)

Massnahmenpaket			Bemerkungen
Nr.	ARE-Code	Massnahme	
Strategische Massnahmen			
S-0.1	46712.120	Siedlungsentwicklung	⇒ Reporting
S-0.9	46712.128	Entwicklung ländlicher Raum	⇒ Reporting
L-0.1	46712.145	Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft	⇒ Reporting
L-0.2	46712.146	Landschafts- und Grünraumkonzept	⇒ Reporting
L-0.3	46712.147	Aufwertung Seeufer	⇒ Reporting
L-0.4	neu	Aufwertung Übergänge Siedlung – offene Landschaft	neue Massnahme AP3
LV-0.1	46712.001	Förderung LV	⇒ Reporting
ÖV-0.1	46712.046	Förderung ÖV	⇒ Reporting
ÖV-0.2	46712.047	Grenzüberschreitender Tarifverbund	⇒ Reporting
MIV-0.1	46712.085	Strategie MIV	Massnahme AP2 ⇒ AP3
Siedlungsentwicklung nach innen			
S-0.2	46712.121	Förderung der Innenentwicklung und Nutzung wichtiger Potentialflächen	⇒ Reporting

Tabelle 5: Ausschnitt "Massnahmen AP2 ⇒ Massnahmen AP3"; vgl. Anhang

5 Übersicht der Massnahmen AP3

Nachstehend die Übersicht der Massnahmen des AP3 (weiterentwickelte Massnahmen aus AP2 sowie neue Massnahmen).

Massnahmenpaket	M-Nr.	Massnahme
Strategische Massnahmen	L-0.4	Aufwertung Übergänge Siedlung – offene Landschaft
	MIV-0.1	Strategie MIV
Siedlungsentwicklung nach innen	S-0.7	Siedlungsbegrenzung Siedlungstrennung
Siedlungsentwicklung an gut geeigneten Lagen	S-1.1	Kernstadt
	S-1.2	Entwicklungsraum Verdichtungsgebiete
	S-1.16	Entwicklungsschwerpunkt Hafner, Wollmatingen
	S-1.17	Entwicklungsschwerpunkt Hauptzoll
	S-1.18	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen Leubere, Stadt Kreuzlingen
	S-1.19	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen Geissbärg Süd, Stadt Kreuzlingen
Verbesserung grenzüberschreitende LV-Achsen	LV-1.20	Rheinquerungen, Ergänzung zentrale LV-Achsen
Verringerung LV-Trennwirkung	LV-1.8	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse
	LV-1.9	Fussgängerunterführung Bahnhof Kreuzlingen-Hafen
	LV-1.10	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse
	LV-1.13	Fuss- und Radweg Zelgstrasse – Seeweg (Seezelg Kreuzlingen)
Ergänzung und Optimierung LV-Netz	LV-1.3	Radweg Tägerwilen – Lengwil
	LV-1.15	Fuss- und Radweg Bottighofen – Lengwil
	LV-1.21	Radverkehr: Schliessung Netzlücken im Agglomerationszentrum und Entwicklungsraum
	LV-1.22	Radverkehr: Schliessung Netzlücken in Orten in ländlicher Umgebung und Landschaftsraum
	LV-2.3	Erstellung Fahrradparkhäuser in zentraler Lage
	LV-2.4	Sanierung Fussgängerübergänge
Ausbau und Attraktivitätssteigerung ÖV	ÖV-2.10	Busspuren 2. Priorität
	ÖV-2.13	Verkehrsmanagement ÖV-Bevorzugung
	ÖV-2.14	Bauliche Massnahmen Bahnhof Kreuzlingen Hafen
Ergänzung und Optimierung MIV-Netz	MIV-1.1	Verkehrsverflüssigung Seetal- und Hafenstrasse
	MIV-1.5	Spange Bättershausen
	MIV-1.6	Umfahrung Bättershausen
	MIV-1.7	Umfahrung Siegershausen
	MIV-1.8	Oberlandstrasse (OLS)
Betriebs- und Gestaltungskonzepte	MIV-2.1	Betriebs- und Gestaltungskonzept Tägerwilen
	MIV-2.3	Betriebs- und Gestaltungskonzept Bottighofen
	MIV-2.4	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzingen
	MIV-2.5	Betriebs- und Gestaltungskonzept Landschlacht
	MIV-2.10	BGK Grenzübergreifende innerstädtische Verbindung Schnetztor - Helvetiaplatz
	MIV-2.11	Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse
	MIV-2.12	Betriebs- und Gestaltungskonzept Paulistrasse
Verkehrssicherheit	MIV-4.1	Verkehrssicherheit Sanierung Unfallschwerpunkte

Tabelle 6: Übersicht Massnahmen AP3

Im AP2 wurden die "Strategischen Massnahmen Siedlung" entwickelt. Diese bilden – auch gestützt auf die kantonale Richtplanung – die übergeordneten Zielsetzungen für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung. Diese Massnahmen sind nicht infrastrukturelevant, bilden aber die Voraussetzung zur Erreichung einer guten Wirkung des Agglomerationsprogramms. Dabei handelt es sich um Grundätze, Ziele und Anweisungen.

5.1 Struktur und Inhalt der Massnahmenblätter

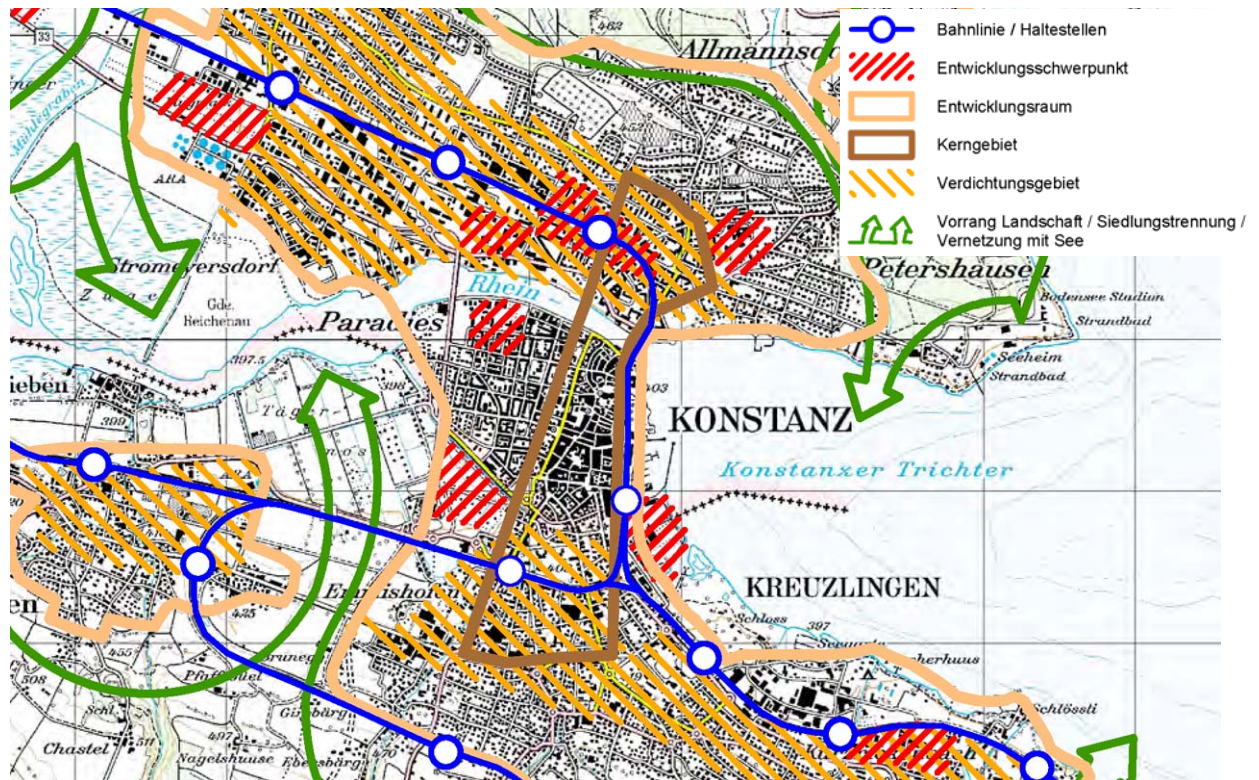
Der Inhalt und Aufbau der einzelnen Massnahmenblätter richtet sich nach den Weisungen des ARE und umfassen die wesentlichen Informationen zu den Massnahmen bzw. Massnahmenpaketen.

Themenbereich	Massnahmen-Nr. ARE-Code			
Massnahme				
Massnahmenpaket				
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☐ nein ☐			
Verortung Lage				
Zielsetzung				
Beschrieb				
Zweckmässigkeit				
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem		WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen	
	WK 3: Verkehrssicherheit		WK 4: Umwelt und Ressourcen	
Machbarkeit				
Quantitative Angaben				
Koordinationsbedarf				
Koordination Richtplan	☐ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung			
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: Kantonale Richtplanung: Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:			
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	[%] Infrastruktur [Mio. CHF]	[%] Betrieb [Mio. CHF/Jahr]	
Beteiligte	☐ Bund ☐ Kanton ☐ Region ☐ Gemeinde ☐ Weitere Federführung:			
Grundlagen				

Themenbereich	Siedlung	Massnahmen-Nr.	S-0.7
		ARE-Code	4671.2.126
Massnahme	Siedlungsbegrenzung Siedlungstrennung		
Massnahmenpaket	Siedlungsentwicklung nach innen		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☐ nein ☒		
Verortung Lage	Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz		
Zielsetzung	- Um der weiteren Zersiedelung entgegenzuwirken und die Innenentwicklung zu fördern sind die Siedlungsflächen zu begrenzen. Im schweizerischen Teil der Agglomeration gestützt auf die kantonale Richtplanung. - Der Schutz der Landschaft sowie die langfristige Freihaltung der Grünräume und Grünzäsuren zwischen den Siedlungen sowie die Vernetzung des Hinterlandes mit dem Seeuferbereich erfordert eine Begrenzung der Siedlungsgebiete.		
Beschrieb	- In Ergänzung der Siedlungsbegrenzungen nach Richtplanung Kanton Thurgau bilden die Grünräume gemäss Zukunftsbild die wichtigsten Grünzäsuren zwischen den Siedlungen. - Festlegung von Siedlungsbegrenzungslinien an landschaftlich bedeutsamen Standorten. Abweichungen nur im Rahmen einer fachlichen Bewertung, unter Flächenneutralität und in gemeinsamer Abstimmung. - Übernahme der Siedlungsbegrenzungen und der Grünkorridore aus dem Agglomerationsprogramm in die kommunalen Nutzungsplanungen. - Festlegung maximaler Flächenpool.		
Zweckmässigkeit	Schützt sensible Landschaftsräume sowie das Kulturland und vernetzt diese untereinander und mit den Ufern des Sees. Die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf landschaftlich nicht sensible Bereiche leistet hierzu einen zentralen Beitrag.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem --	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten. Vermeidung von Neueinzonungen an peripheren Lagen und Eindämmung der weiteren Zersiedlung. Schutz der Landschaftsräume und des Kulturlands.	
	WK 3: Verkehrssicherheit --	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion des Flächenverbrauchs für Siedlung und neue Infrastruktur.	
Machbarkeit	Kantonale Richtplanung, kommunale Richt- und Rahmennutzungsplanung.		
Quantitative Angaben	--		
Koordinationsbedarf	Siedlungsmassnahmen		
Koordination Richtplan	☐ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: -- Kantonale Richtplanung: ja Arbeiten bis Vorprojekt: laufende Umsetzung Einreichung Vorprojekt ARE: -- Geschätzter Baubeginn: -- Geschätzte Inbetriebnahme: --		
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☒ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: Städte und Gemeinden		
Grundlagen	CH: Kantonale Richtplanung sowie kommunale Richt- und Rahmennutzungsplanung D: Flächennutzungsplan		

Themenbereich	Siedlung	Massnahmen-Nr. ARE-Code	S-1.1 4671.2.129
Massnahme	Kernstadt		
Massnahmenpaket	Siedlungsentwicklung an gut geeigneten Lagen		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☐ nein ☒		
Verortung Lage	Städte Kreuzlingen und Konstanz		
Zielsetzung	• Erhaltung und Stärkung des regionalen Zentrums Kreuzlingen-Konstanz. • Förderung der grenzüberschreitenden Vernetzung der beiden Stadtzentren Kreuzlingen und Konstanz zu einer Kernstadt. • Stärkung Schwerpunkt Einkaufen und urbanes Leben (Dienstleistung, Kultur, Tourismus, Gastronomie, Wohnen). • Schaffung der planerischen Voraussetzungen für eine qualitative Siedlungsentwicklung und einer urbanen Dichte.		
Beschrieb	• Langfristige Zentrumserweiterung und Schaffung grenzüberschreitender Strukturen und Nutzungen. • Konzentration des Detailhandels und Ansiedlung publikumsintensiver Einrichtungen im Zentrum. • Aufwertung der Kernstadt durch folgende Massnahmen: • Sicherstellung einer überdurchschnittlichen städtebaulichen Qualität mittels Konkurrenzverfahren bei grösseren Neubauten; • attraktives Wohnraumangebot; • aktive Arealentwicklung zur Bereitstellung von Potentialen für zentral gelegene Dienstleistungen; • Sicherung und Entwicklung der innerörtlichen Grün- und Freiräume; • Unterstützung des wirtschaftlichen Strukturwandels mittels geeigneter planerischer Instrumente und aktiver Arealentwicklung; • Entlastung und Aufwertung stark belasteter Strassenräume; • Dosierung der MIV-Zufahrten (Verkehrsmanagement).		
Zweckmässigkeit	Steigert die Attraktivität der Zentren und fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Die Förderung der Innenverdichtung stärkt das Potenzial für den ÖV.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten, auf das Verkehrssystem abgestimmten Standorten sowie Erhöhung der Siedlungsqualität.	WK 3: Verkehrssicherheit --
		WK 4: Umwelt und Ressourcen Die Förderung der Potenziale im Einzugsgebiet des ÖV reduziert tendenziell die Umweltbelastung.	
Machbarkeit	Kantonale Richtplanung, kommunale Richt- und Rahmennutzungsplanung		
Quantitative Angaben	--		
Koordinationsbedarf	S-0.1 Siedlungsentwicklung S-0.2 Förderung der Innenentwicklung und Nutzung wichtiger Potentialflächen S-1.17 Entwicklungsschwerpunkt Hauptzoll		
Koordination Richtplan	☐ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: -- Kantonale Richtplanung: ja Arbeiten bis Vorprojekt: laufende Umsetzung Einreichung Vorprojekt ARE: -- Geschätzter Baubeginn: -- Geschätzte Inbetriebnahme: --		
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: Städte Kreuzlingen und Konstanz		
Grundlagen	CH: Kantonale Richtplanung sowie kommunale Richt- und Rahmennutzungsplanung D: Flächennutzungsplan, Bebauungsplanung		

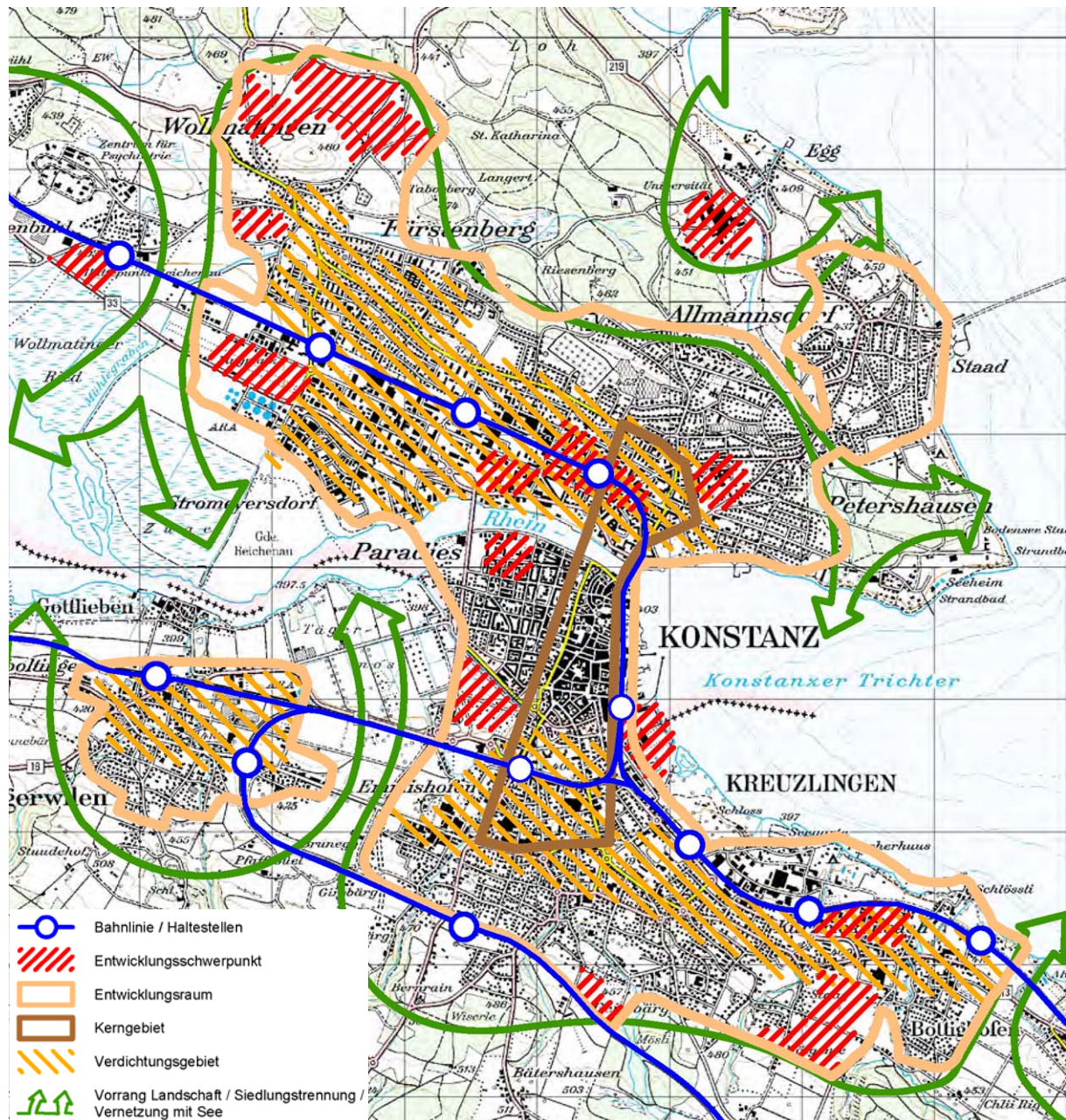
Grundlagen | Situation



Situation Mst 1:50'000 mit Perimeter Kernstadt

Themenbereich	Siedlung	Massnahmen-Nr.	S-1.2		
		ARE-Code	4671.2.130		
Massnahme	Entwicklungsraum Verdichtungsgebiete				
Massnahmenpaket	Siedlungsentwicklung an gut geeigneten Lagen				
Priorität	☐ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☐ nein ☒				
Verortung Lage	Städte Kreuzlingen und Konstanz sowie die Gemeinden Bottighofen und Tägerwilen				
Zielsetzung	- Erhaltung und Fortentwicklung der Nutzungsmischung und Förderung der inneren Verdichtung. - Im schweizerischen Teil der Agglomeration gestützt auf die kantonale Richtplanung.				
Beschrieb	- Erhalten bzw. anstreben einer hohen baulichen Dichte unter Berücksichtigung des Erhalts und der Schaffung qualitätsvoller und vernetzter Grünräume. - Umnutzung und Erneuerung ehemaliger Brachen, Konversionsflächen und schlecht genutzter Industrie- und Gewerbeareale an Standorten wie Seerhein, Gleisdreieck und Petershauser Bahnhof für Wohnen und Dienstleistung. - Verhinderung von grossen innenstadtrelevanten Verkaufsflächen in dezentralen Lagen.				
Zweckmässigkeit	Durch die Förderung von minimalen Dichten und der Umnutzungspotenzialen werden die zentralen, gut erschlossenen Lagen gestärkt.				
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Die Förderung der Innenverdichtung stärkt das Potenzial für den ÖV.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Mit der Festlegung von minimalen Dichten und der Förderung der Umnutzungspotenziale wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert.			
	WK 3: Verkehrssicherheit --	WK 4: Umwelt und Ressourcen Die Förderung der Potenziale im Einzugsgebiet des ÖV reduziert tendenziell die Umweltbelastung.			
Machbarkeit	Kommunale Richt- und Rahmennutzungsplanung				
Quantitative Angaben	--				
Koordinationsbedarf	S-0.2 Förderung der Innenentwicklung und Nutzung wichtiger Potentialflächen S-1.1 Kernstadt				
Koordination Richtplan	☐ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung				
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: -- Kantonale Richtplanung: ja Arbeiten bis Vorprojekt: laufende Umsetzung Einreichung Vorprojekt ARE: -- Geschätzter Baubeginn: -- Geschätzte Inbetriebnahme: --				
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☒ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: Betroffene Städte und Gemeinden				
Grundlagen	CH: Kantonale Richtplanung sowie kommunale Richt- und Rahmennutzungsplanung D: Bebauungsplanung				

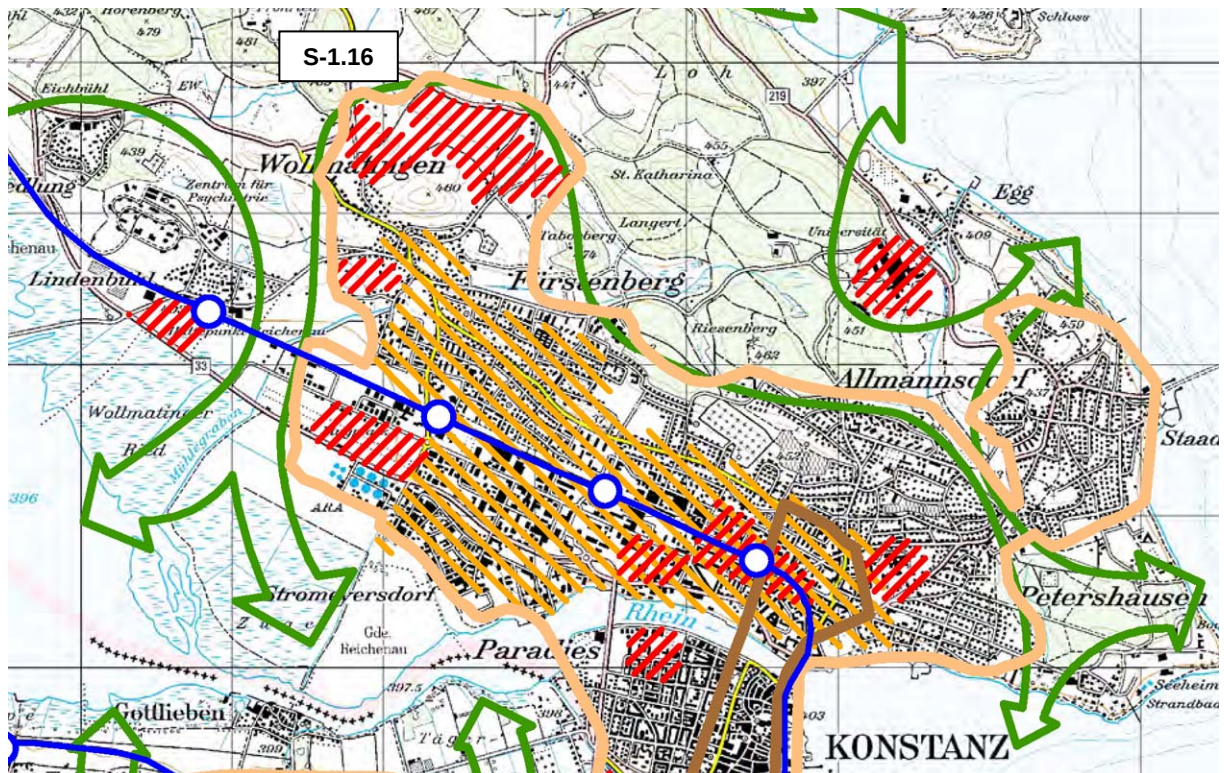
Grundlagen | Situation



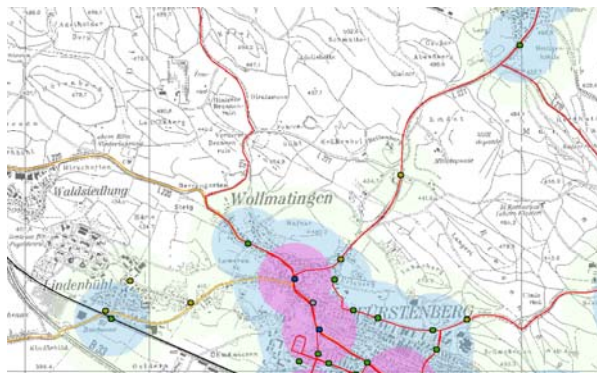
Situation Mst 1:50'000 mit Perimeter Entwicklungsraum

Themenbereich	Siedlung	Massnahmen-Nr. S-1.16
Massnahme	ARE-Code	
Massnahmenpaket	Entwicklungsschwerpunkt Hafner, Wollmatingen	
Priorität	Siedlungsentwicklung an gut geeigneten Lagen	
	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☐ nein ☒	
Verortung Lage	Stadt Konstanz, Gebiet Hafner Wollmatingen	
Zielsetzung	Mittelfristiger Entwicklungsschwerpunkt für Wohnen und Arbeiten.	
Beschrieb	- Grösserer mittelfristiger Entwicklungsschwerpunkt für Wohnen und Arbeiten (Siedlungserweiterung). - Festlegung der Standortkriterien wie minimale Nutzung sowie Anbindung an LV, ÖV und MIV. - ÖV- Erschliessung mit mindestens Güteklasse C schaffen. - Aktiver Grunderwerb durch Stadt Konstanz und Vorbereitung für städtebauliche Entwicklungsmassnahme laufen.	
Zweckmässigkeit	Mittelfristiges Areal für Wohnen und Arbeiten, das neu entwickelt und erschlossen wird.	
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Die Konzentration und Intensivierung der Nutzung an einem gut erschliessbaren Standort fördert das Potenzial für den LV und ÖV und minimiert die Infrastrukturkosten.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Die Nutzungsverdichtung und Konzentration fördert die Innenentwicklung und verringert den Druck auf weitere periphere Neueinzonungen.
	WK 3: Verkehrssicherheit --	WK 4: Umwelt und Ressourcen Die Konzentration der Siedlungsentwicklung und Nutzungsintensivierung minimiert den Bodenverbrauch. Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung der Mobilität.
Machbarkeit	Kommunale Nutzungsplanung, Flächennutzungsplan, Bebauungsplan	
Quantitative Angaben	--	
Koordinationsbedarf	--	
Koordination Richtplan	☐ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: -- Kantonale Richtplanung: Massnahme auf deutscher Seite Arbeiten bis Vorprojekt: -- Einreichung Vorprojekt ARE: -- Geschätzter Baubeginn: -- Geschätzte Inbetriebnahme: --	
Beteiligte	☐ Bund ☐ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: Stadt Konstanz	
Grundlagen	Stadt Konstanz, Handlungsprogramm Wohnen Flächennutzungsplan	

Grundlagen | Situation



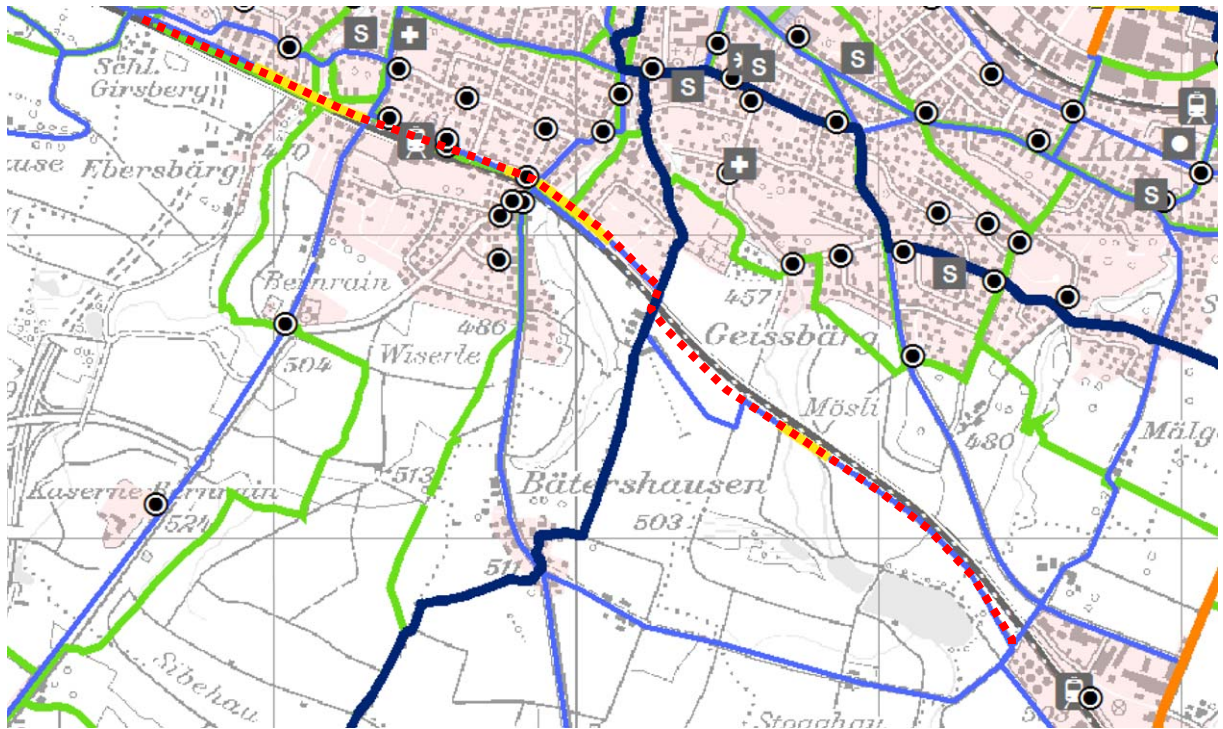
Situation Mst 1:50'000 mit geplantem Entwicklungsschwerpunkt Hafner, Wollmatingen



Erschliessung ÖV-Güteklasse

Themenbereich	Mobilität LV	Massnahmen-Nr.	LV-1.3
		ARE-Code	4671.2.004
Massnahme	Radweg Tägerwilen – Lengwil		
Massnahmenpaket	Ergänzung und Optimierung LV-Netz		
Priorität	☒ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Stadt Kreuzlingen		
Zielsetzung	- Förderung des Radverkehrs durch Schaffung eines durchgängigen Radwegnetzes für den Freizeit- und Alltagsverkehr. - Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit der Radfahrer.		
Beschrieb	- Aus- bzw. Neubau der bestehenden Radwegabschnitte längs Bahnlinie Tägerwilen – Lengwil mit Neubauabschnitten und an die Bahnviadukte angehängten Stegen (auch für Fussgänger). Massnahme auf Stadtgebiet Kreuzlingen mit Anschlüsse an das bestehende LV-Netz in Tägerwilen und Lengwil. - Trassee entlang Bahnviadukt realisiert ⇒ Eigenleistung.		
Zweckmässigkeit	Förderung des LV durch ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes LV-Netz.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Attraktivität des LV durch sichere und zusammenhängende Netze. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Sichere und zusammenhängende LV-Netze erhöhen die Attraktivität des Siedlungsraums. WK 3: Verkehrssicherheit Projektbezogene Überprüfung der Verkehrssicherheit. Erhöhung der Sicherheit durch getrennte LV-Führung. WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV.		
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.		
Quantitative Angaben	Verbesserung des Modal-Splits zugunsten LV.		
Koordinationsbedarf	MIV-1.8 Oberlandstrasse (OLS) Abstimmung der Linienführung im Bereich "Mösli" auf die nördlich der Bahn vorgesehene Linienführung der OLS.		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 1 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: 2017 Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] (Eigenleistung) 1.30 (A-Massnahme) 1.20	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --
Beteiligte	☐ Bund ☐ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: Stadt Kreuzlingen		
Grundlagen			

Grundlagen | Situation



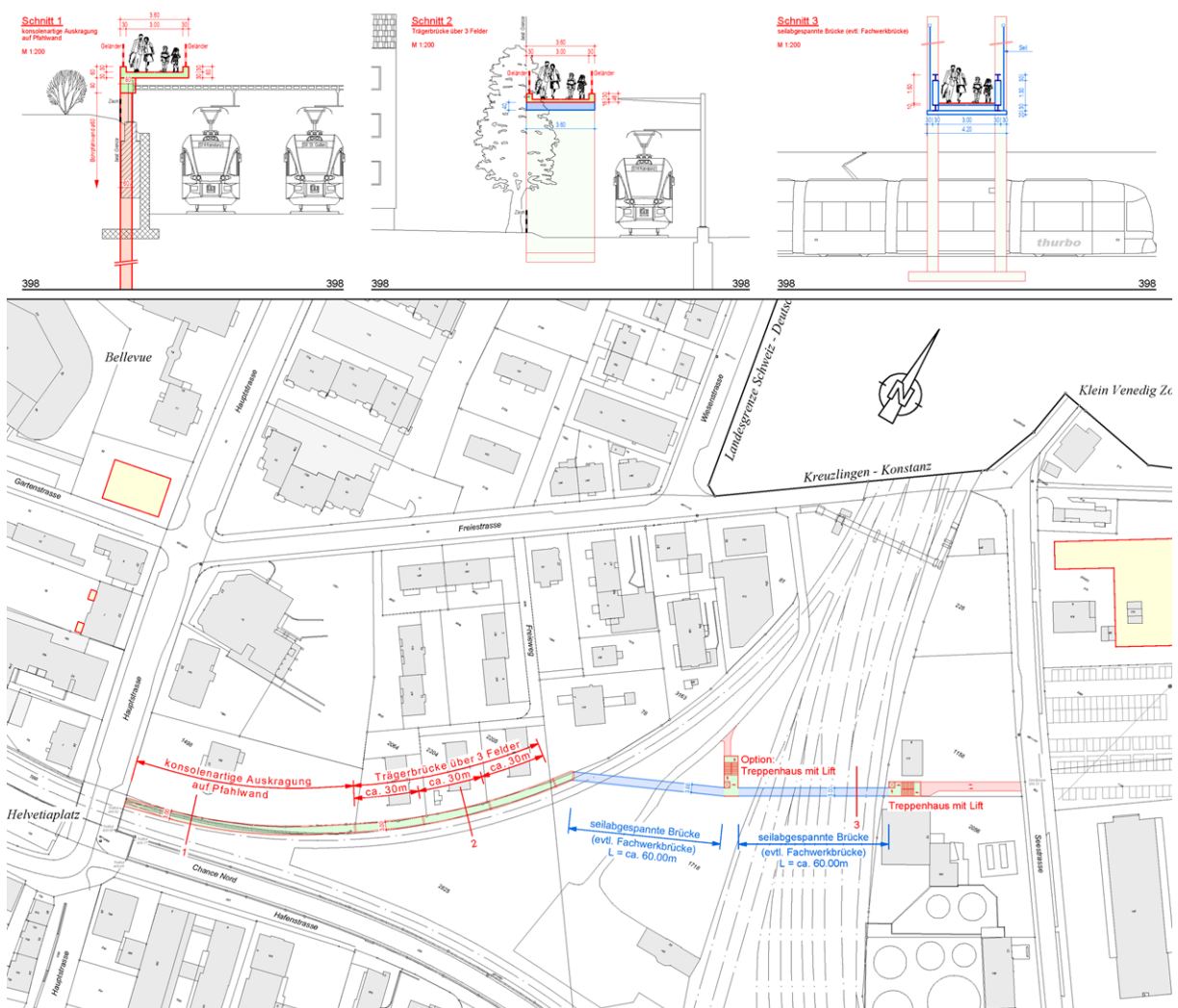
Situation Mst 1:25'000 mit Neu- und Ausbaustrecken Radweg Tägerwil – Lengwil

Themenbereich	Mobilität LV	Massnahmen-Nr.	LV-1.8
		ARE-Code	4671.2.021
Massnahme	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse		
Massnahmenpaket	Verringerung LV-Trennwirkung		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Stadt Kreuzlingen		
Zielsetzung	- Schaffung eines durchgängigen Fuss- und Radwegnetzes für den Freizeit- und Alltagsverkehr. - Zugang zum Entwicklungsschwerpunkt Klein Venedig und zum See erleichtern. - Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit der Radfahrer und Fussgänger.		
Beschrieb	Neubau einer Brücke über Gleisdreieck zwischen Helvetiaplatz und Seestrasse (Kreuzlingen, Klein Venedig).		
Zweckmässigkeit	Förderung des LV durch ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes LV-Netz und Verbesserung der Zugänglichkeit zum Seeareal.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Attraktivität des LV durch sichere und zusammenhängende Netze. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Sichere und zusammenhängende LV-Netze erhöhen die Attraktivität des Siedlungsraums. WK 3: Verkehrssicherheit Projektbezogene Überprüfung der Verkehrssicherheit. WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV.		
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.		
Quantitative Angaben	Verbesserung des Modal-Splits zugunsten LV.		
Koordinationsbedarf	S-1.14 Entwicklungsschwerpunkt Klein Venedig, Kreuzlingen und Konstanz		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 1 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: 2019 Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] 4.50	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --
Beteiligte	☐ Bund ☐ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☒ Weitere Federführung: Stadt Kreuzlingen		
Grundlagen	Stadt Kreuzlingen, Langsamverkehrsprogramm Grobstudie Fussgängersteg Helvetiaplatz		

Grundlagen | Situation



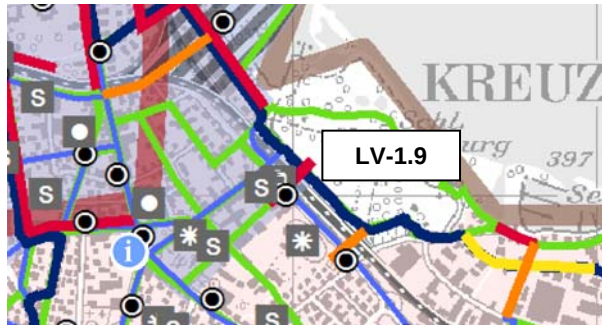
Situation Mst 1:25'000 mit Lage neuer Brücke



Situation und Schnitte Fussgängersteg Helvetiaplatz - Seestrasse

Themenbereich	Mobilität LV	Massnahmen-Nr.	LV-1.9
		ARE-Code	4671.2.022
Massnahme	Fussgängerunterführung Bahnhof Kreuzlingen-Hafen		
Massnahmenpaket	Verringerung LV-Trennwirkung		
Priorität	☒ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Stadt Kreuzlingen		
Zielsetzung	- Schaffung eines durchgängigen Fusswegnetzes für den Freizeit- und Alltagsverkehr. - Verbindung zwischen Stadt, Bahnhof, Gebiet Seeburgareal und See erleichtern. - Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit der Fussgänger.		
Beschrieb	- Verlängerung der im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Kreuzlingen-Hafen geplanten Personenunterführung Richtung Süden unter der Hafenstrasse in den Schulweg und Richtung Norden in das Seeburgareal. - Das Teilstück der Unterführung Bahnhof – Seeburgpark ist erstellt ⇒ Eigenleistung.		
Zweckmässigkeit	Förderung des LV durch ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes LV-Netz und Verbesserung der Zugänglichkeit zum Seebereich.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Attraktivität des LV durch sichere und zusammenhängende Netze. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Sichere und zusammenhängende LV-Netze erhöhen die Attraktivität des Siedlungsraums. WK 3: Verkehrssicherheit Projektbezogene Überprüfung der Verkehrssicherheit. WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV.		
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.		
Quantitative Angaben	Verbesserung des Modal-Splits zugunsten LV.		
Koordinationsbedarf	--		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] 5.00	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: Stadt Kreuzlingen		
Grundlagen	Stadt Kreuzlingen, Langsamverkehrsprogramm		

Grundlagen | Situation



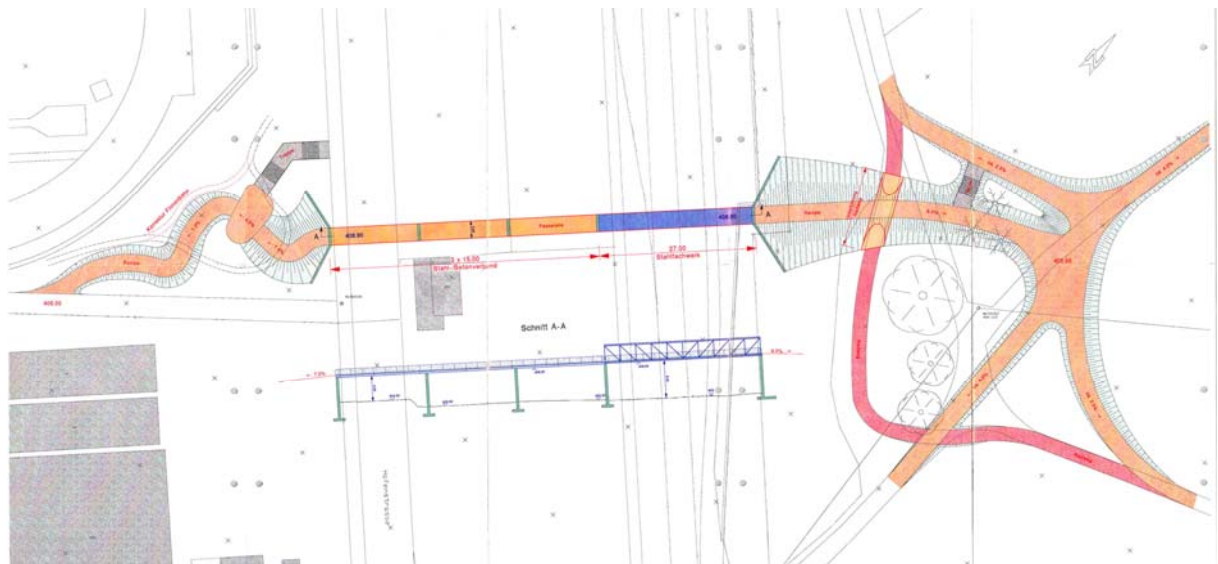
Situation Mst 1:25'000 mit Lage neuer Unterführung

Themenbereich	Mobilität LV	Massnahmen-Nr.	LV-1.10
		ARE-Code	4671.2.023
Massnahme	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse		
Massnahmenpaket	Verringerung LV-Trennwirkung		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Stadt Kreuzlingen		
Zielsetzung	- Realisierung einer Überführung für den LV zur Verminderung der Trennwirkung durch Strasse und Bahn. - Schaffung eines durchgängigen Rad- und Fusswegnetzes für den Freizeit- und Alltagsverkehr und Verbesserung der Verbindung zum See. - Verbesserung der Erreichbarkeit des Seeburgparks und des Industriegebietes für den LV. - Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit der Radfahrer und Fussgänger.		
Beschrieb	- Mit den zunehmenden Zugfrequenzen und den entsprechend längeren Schliesszeiten der Bahnschranken Promenadenstrasse sowie aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens auf der Hafen- und Seetalstrasse (Chance Nord) und der damit verbundenen Gefährdung des LV, soll für den LV eine niveauegetrennte Überführung ins Gebiet nördlich der Bahnlinie erstellt werden. - Verflüssigung der übergeordneten MIV-Achsen.		
Zweckmässigkeit	Förderung des LV durch ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes LV-Netz.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Attraktivität des LV durch sichere und zusammenhängende Netze. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Sichere und zusammenhängende LV-Netze erhöhen die Attraktivität des Siedlungsraums. WK 3: Verkehrssicherheit Projektbezogene Überprüfung der Verkehrssicherheit. WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV.		
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.		
Quantitative Angaben	Verbesserung des Modal-Splits zugunsten LV.		
Koordinationsbedarf	--		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] 1.10	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: Stadt Kreuzlingen		
Grundlagen	Stadt Kreuzlingen, Langsamverkehrsprogramm		

Grundlagen | Situation



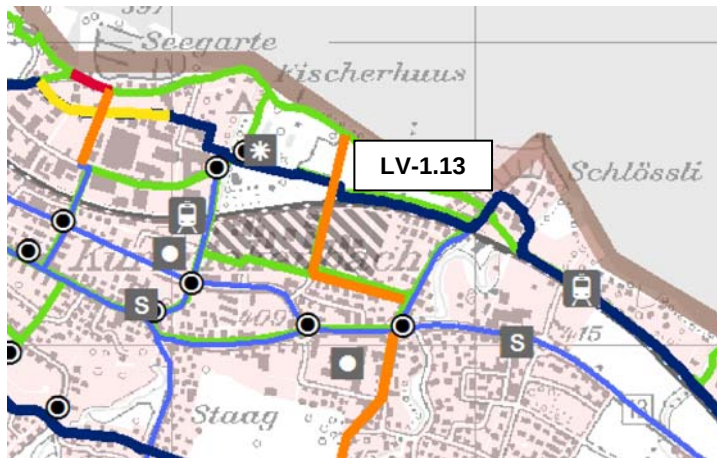
Situation Mst 1:25'000 mit Lage neuer Überführung



Situation Vorprojekt Überführung Hafenstrasse und Bahn

Themenbereich	Mobilität LV	Massnahmen-Nr.	LV-1.13
		ARE-Code	4671.2.026
Massnahme	Fuss- und Radweg Zelgstrasse – Seeweg (Seezelg Kreuzlingen)		
Massnahmenpaket	Verringerung LV-Trennwirkung		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Stadt Kreuzlingen		
Zielsetzung	- Schaffung eines durchgängigen Fuss- und Radwegnetzes für den Freizeit- und Alltagsverkehr. - Zugang vom Entwicklungsschwerpunkt Seefeld zum See erleichtern. - Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer.		
Beschrieb	Neubau Fuss- und Radwegverbindung unter der Bahn hindurch in Verlängerung der Zelgstrasse bis Seeweg (Kreuzlingen).		
Zweckmässigkeit	Förderung des LV durch ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes LV-Netz und Verbesserung der Zugänglichkeit zum See.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Attraktivität des LV durch sichere und zusammenhängende Netze. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Sichere und zusammenhängende LV-Netze erhöhen die Attraktivität des Siedlungsraums. WK 3: Verkehrssicherheit Projektbezogene Überprüfung der Verkehrssicherheit. WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV.		
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.		
Quantitative Angaben	Verbesserung des Modal-Splits zugunsten LV.		
Koordinationsbedarf	S-1.3 Entwicklungsareal Umnutzung Seefeld Kreuzlingen		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] 3.00	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --
Beteiligte	☐ Bund ☐ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: Stadt Kreuzlingen		
Grundlagen	Stadt Kreuzlingen, Langsamverkehrsprogramm		

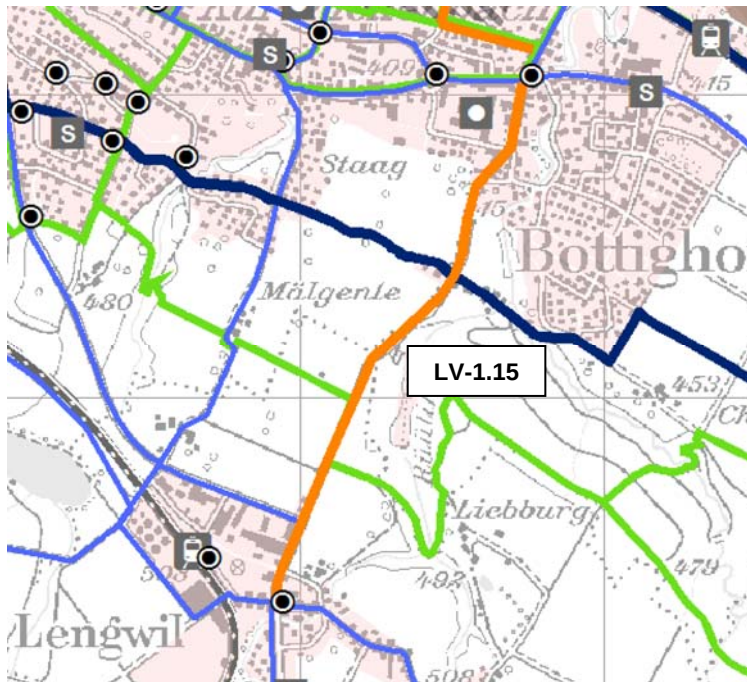
Grundlagen | Situation



Situation Mst 1:25'000 mit neuer Fuss- und Radwegverbindung

Themenbereich	Mobilität LV	Massnahmen-Nr.	LV-1.15																					
		ARE-Code	4671.2.028																					
Massnahme	Fuss- und Radweg Bottighofen – Lengwil																							
Massnahmenpaket	Ergänzung und Optimierung LV-Netz																							
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐																							
Verortung Lage	Gemeinden Bottighofen und Lengwil																							
Zielsetzung	- Schaffung eines durchgängigen Fuss- und Radwegnetzes für den Freizeit- und Alltagsverkehr. - Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit der Radfahrer und Fussgänger.																							
Beschrieb	Neubau Fuss- und Radweg zwischen Bottighofen und Lengwil.																							
Zweckmässigkeit	Förderung des LV durch ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes LV-Netz.																							
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Attraktivität des LV durch sichere und zusammenhängende Netze. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Sichere und zusammenhängende LV-Netze erhöhen die Attraktivität des Siedlungsraums. WK 3: Verkehrssicherheit Verbesserung der Verkehrssicherheit durch neuer Fuss- und Radweg. WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV.																							
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.																							
Quantitative Angaben	Verbesserung des Modal-Splits zugunsten LV.																							
Koordinationsbedarf	MIV-1.8 Oberlandstrasse (OLS) Abstimmung der Linienführung mit der Planung der OLS, Anschluss Lengwil zum Ziilkreis.																							
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung																							
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:																							
Kosten	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Infrastruktur</th><th>Betrieb</th></tr> <tr> <th></th><th>[Mio. CHF]</th><th>[Mio. CHF/Jahr]</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kosten Total</td><td>1.0</td><td>--</td></tr> <tr> <td>Anteil Bund</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Anteil Weitere</td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>		Infrastruktur	Betrieb		[Mio. CHF]	[Mio. CHF/Jahr]	Kosten Total	1.0	--	Anteil Bund			Anteil Kanton			Anteil Gemeinde			Anteil Weitere				
	Infrastruktur	Betrieb																						
	[Mio. CHF]	[Mio. CHF/Jahr]																						
Kosten Total	1.0	--																						
Anteil Bund																								
Anteil Kanton																								
Anteil Gemeinde																								
Anteil Weitere																								
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: TBA Kanton Thurgau, Gemeinden Bottighofen und Lengwil																							
Grundlagen																								

Grundlagen | Situation

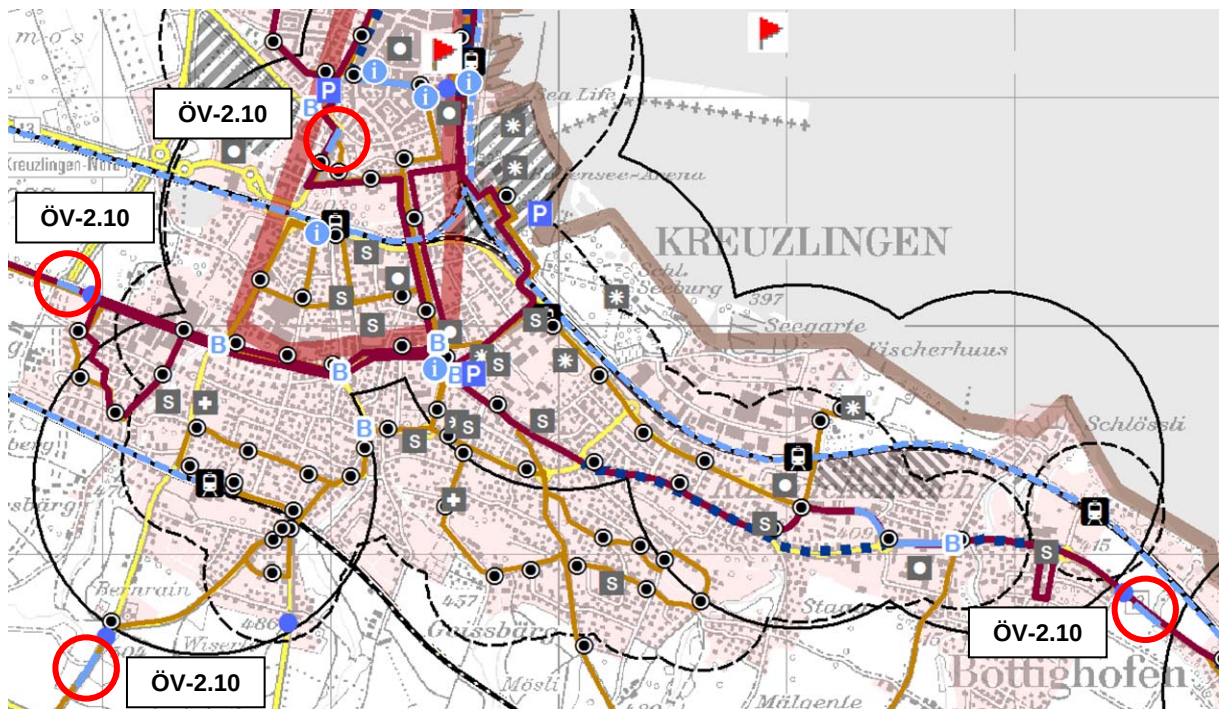


Situation Mst 1:25'000 mit Neubaustrecke Fuss- und Radweg

Themenbereich	Mobilität ÖV	Massnahmen-Nr.	ÖV-2.10		
		ARE-Code	Diverse		
Massnahme	Busspuren 2. Priorität				
Massnahmenpaket	Ausbau und Attraktivitätssteigerung ÖV				
Priorität	☐ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐				
Verortung Lage	Stadt Kreuzlingen, Gemeinden Tägerwilen, Bottighofen und Münsterlingen				
Zielsetzung	Gewährleistung eines zuverlässigen Busbetriebes (Fahrplanstabilität) durch Vermeidung von Verlustzeiten infolge MIV-Rückstaus.				
Beschrieb	- Busspuren zur Gewährleistung eines zuverlässigen Busbetriebes. - Erstellen von Busspuren an folgenden Orten: - ARE-Code 4671.2.074: Prioritäre Busspur Hauptstrasse östlich Bottighofen, Fahrtrichtung Kreuzlingen (in Zusammenhang mit Dosierstelle) ⇒ A-Massnahme. - ARE-Code 4671.2.071: Emmishoferzoll (in Zusammenhang mit Inbetriebnahme Linie 904) ⇒ A-Massnahme. - ARE-Code 4671.2.072: Unterseestrasse, Bereich Mowag, Fahrtrichtung Kreuzlingen (Umfahrung Dosierstelle) ⇒ B-Massnahme. - ARE-Code 4671.2.073: Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse (in Abhängigkeit vom Projekt Spange Bättershausen), Fahrtrichtung Kreuzlingen (Umfahrung Dosierstelle) ⇒ B-Massnahme.				
Zweckmässigkeit	Vermeidung der Staugefahr für den ÖV und Sicherstellung der Fahrplanstabilität und der Anschlusssicherheit.				
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Fahrplanstabilität der Busse und der Anschlusssicherheit. Attraktivitätssteigerung des ÖV und Reduktion der Reisezeit.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Der Ausbau des ÖV-Angebots verbessert die Erschliessung des Siedlungsgebiets und erhöht die Attraktivität.			
	WK 3: Verkehrssicherheit --	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des ÖV.			
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.				
Quantitative Angaben	Verbesserung des Modal-Splits zugunsten ÖV.				
Koordinationsbedarf	ÖV-2.9 Busspuren 1. Priorität ÖV-2.11 Busbevorzugung an Verkehrsknoten ÖV-2.13 Verkehrsmanagement ÖV Bevorzugung				
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung				
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 1 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:				
Kosten		Infrastruktur [%] [Mio. CHF] Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --		

Beteiligte	☐ Bund	☒ Kanton	☐ Region	☒ Gemeinde	☒ Weitere
Grundlagen	Federführung: TBA Kanton Thurgau Verkehrsmanagement / Konzept ÖV-Bevorzugung Stadt Kreuzlingen; SNZ; 29. Juli 2016				

Grundlagen | Situation



Situation mit Busspuren der 2. Priorität

Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-0.1		
		ARE-Code	4671.2.085		
Massnahme	Strategie MIV				
Massnahmenpaket	Strategische Massnahme				
Priorität	☐ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☐ nein ☒				
Verortung Lage	Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz				
Zielsetzung	- Die übergeordnete Strategie der Mobilität ist auf den kantonalen Richtplan und das Gesamtverkehrskonzept Thurgau abzustützen. - Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch Sanierung der Schwach- und Unfallstellen. - Umsetzung weiterer Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren. - Bedarfsgerechte Strecken- und Knotensanierungen. - Erarbeitung einer regionalen grenzüberschreitenden Gesamtverkehrsstrategie unter Berücksichtigung LV, ÖV und MIV sowie des ruhenden Verkehrs.				
Beschrieb	- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch infrastrukturelle, organisatorische und qualitätssichernde Massnahmen wie: - Strassenquerungen; - Bahnübergänge; - Knotensanierungen. - Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur weiteren Reduktion der Geschwindigkeit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren und Zentrumsgebieten.				
Zweckmässigkeit	Bedarfsgerechter und sicherer Ausbau und Unterhalt der Strasseninfrastruktur.				
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Optimierung des Strassennetzes.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen --			
	WK 3: Verkehrssicherheit Laufende Überprüfung und Sanierung von Unfallstellen.	WK 4: Umwelt und Ressourcen --			
Machbarkeit	--				
Quantitative Angaben	--				
Koordinationsbedarf	--				
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung				
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: -- Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: laufende Umsetzung Einreichung Vorprojekt ARE: -- Geschätzter Baubeginn: -- Geschätzte Inbetriebnahme: --				
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☒ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: TBA Kanton Thurgau, Agglomeration				
Grundlagen					

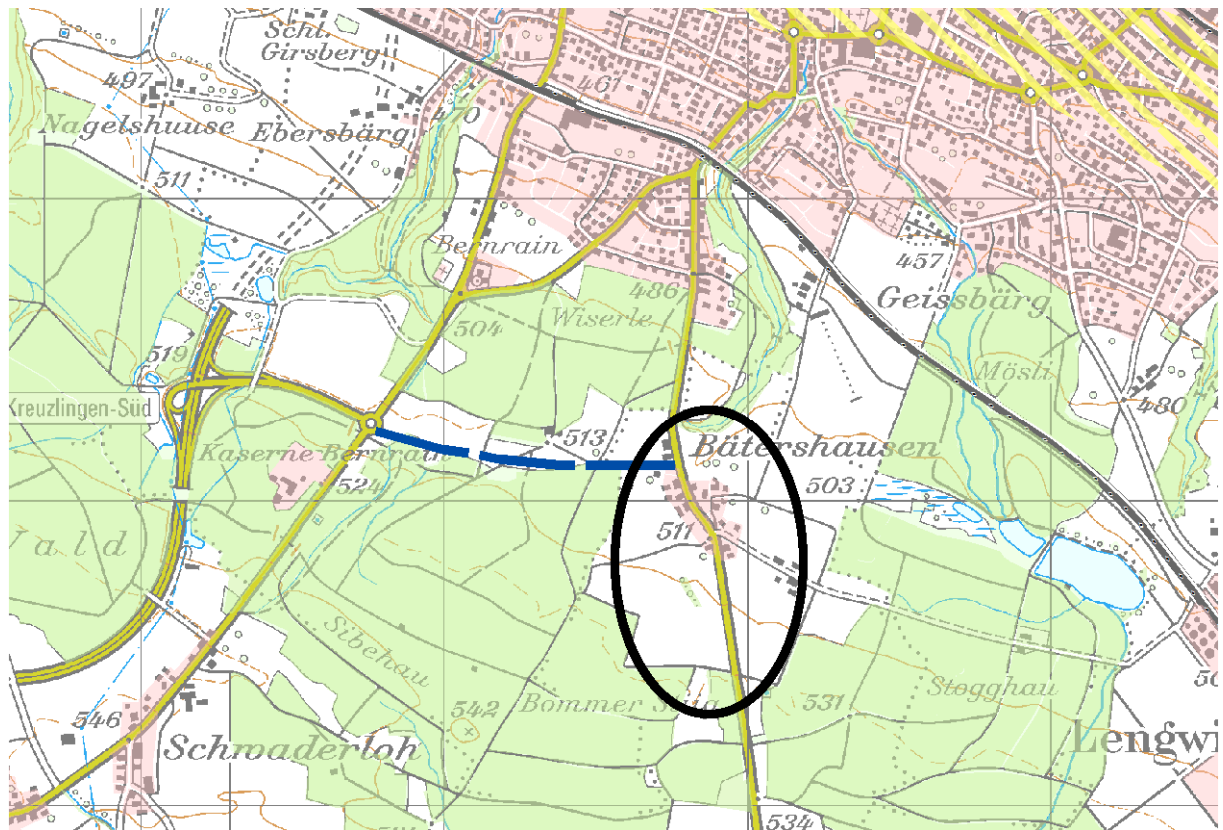
Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-1.5
		ARE-Code	4671.2.090
Massnahme	Spange Bättershausen		
Massnahmenpaket	Ergänzung und Optimierung MIV-Netz		
Priorität	☒ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Gemeinden Kemmental und Lengwil, Stadt Kreuzlingen		
Zielsetzung	- Verlagerung des Nord-Süd- und des Ost-Süd-Verkehrs durch Kreuzlingen von der Bergstrasse auf die A7 und die Seetalstrasse. - Schliessung einer Netzlücke zwischen dem A7-Anschluss Kreuzlingen Süd und der Bernrain- bzw. der Bergstrasse. - Weiterentwicklung des Projekts gestützt auf die kantonale Richtplanung.		
Beschrieb	- Bau einer neuen Hauptverkehrsstrasse zwischen dem A7-Anschluss Kreuzlingen Süd und der Bernrain- bzw. der Bergstrasse nördlich von Bättershausen. - Bau einer Grünbrücke.		
Zweckmässigkeit	Schliessung einer Netzlücke und direkter Anschluss Raums Bürglen – Berg an die A7. Entlastung der Bernrain- und Bergstrasse.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Entlastung der Strassen im Zentrum von Kreuzlingen vom Durchgangsverkehr. Direkterer Anschluss an die Autobahn A7. Verringerung der Reisezeit durch weniger Umwegfahrten.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Aufwertung von Siedlungsgebieten durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs.	
	WK 3: Verkehrssicherheit Verlagerung des MIV auf das übergeordnete Strassennetz.	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion von Lärm- und Luftemissionen durch Vermeidung von Umwegfahrten.	
Machbarkeit	Kantonale Richtplanung. Trasse gesichert und Machbarkeit gegeben.		
Quantitative Angaben	Siehe detaillierte Verkehrsmodellberechnungen.		
Koordinationsbedarf	MIV-1.6 Umfahrung Bättershausen MIV-1.7 Umfahrung Siegershausen MIV-1.9 Flankierende Massnahmen Bernrain- und Brunnenstrasse MM-1.3 Transit-Schwerverkehrsachsen in Kreuzlingen und Tägerwilten		
Koordination Richtplan	☐ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: ja Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] 12.0	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: TBA Kanton Thurgau		
Grundlagen	Kantonale Richtplanung Diverse		

The map shows the Lake Constance region. Kreuzlingen is marked with a blue dot and a red dashed circle. Neighboring towns include Tägerwilen, Gottlieben, Petershausen, and Bottighofen. The map also shows the Lake Constance (Bodensee) and the Alpine region.

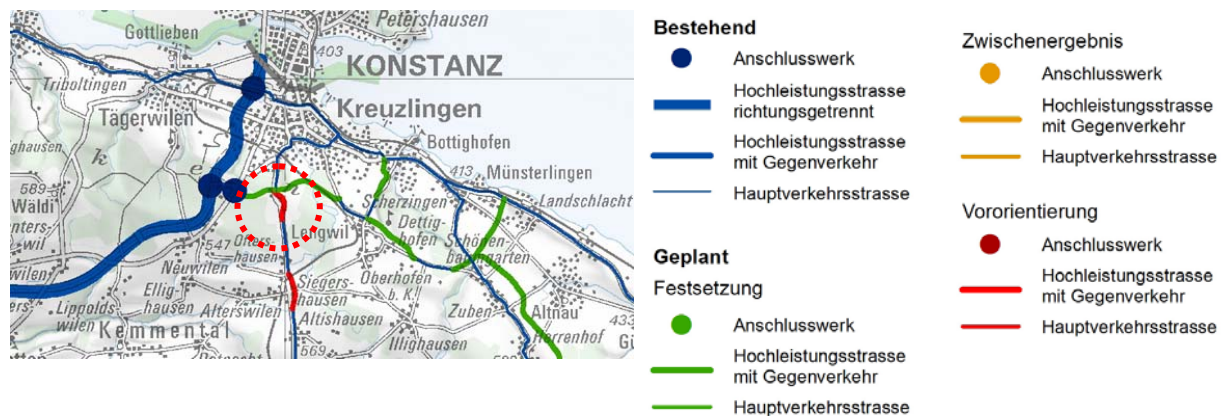
- Grundlage kantonale Richtplanung, MIV übergeordnete Strassen

Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-1.6
		ARE-Code	4671.2.091
Massnahme	Umfahrung Bättershausen		
Massnahmenpaket	Ergänzung und Optimierung MIV-Netz		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Gemeinde Kemmental		
Zielsetzung	- Entlastung Bättershausen vom Durchgangsverkehr. - Falls der Bedarf ausgewiesen ist Realisierung einer Umfahrung von Bättershausen. - Prüfung dieses Bauvorhabens gemäss kantonaler Richtplanung.		
Beschrieb	- Prüfen Bau einer Umfahrung von Bättershausen bzw. Bau der Umfahrung von Bättershausen bei Realisierung Spange Bättershausen. - Flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassenabschnitt.		
Zweckmässigkeit	Entlastung von Bättershausen vom Durchgangsverkehr.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Entlastung des Siedlungsgebiets durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Aufwertung von Siedlungsgebieten durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs.	
	WK 3: Verkehrssicherheit Verlagerung des MIV und flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassenabschnitt.	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärmbelastung im Siedlungsgebiet durch Verlegung der Strasse.	
Machbarkeit	Kantonale Richtplanung.		
Quantitative Angaben	DTV 8'200		
Koordinationsbedarf	MIV-1.5 Spange Bättershausen		
Koordination Richtplan	☐ nicht relevant ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: ja Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] 3.0	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: TBA Kanton Thurgau, Gemeinde Kemmental		
Grundlagen	Kantonale Richtplanung		

Grundlagen | Situation



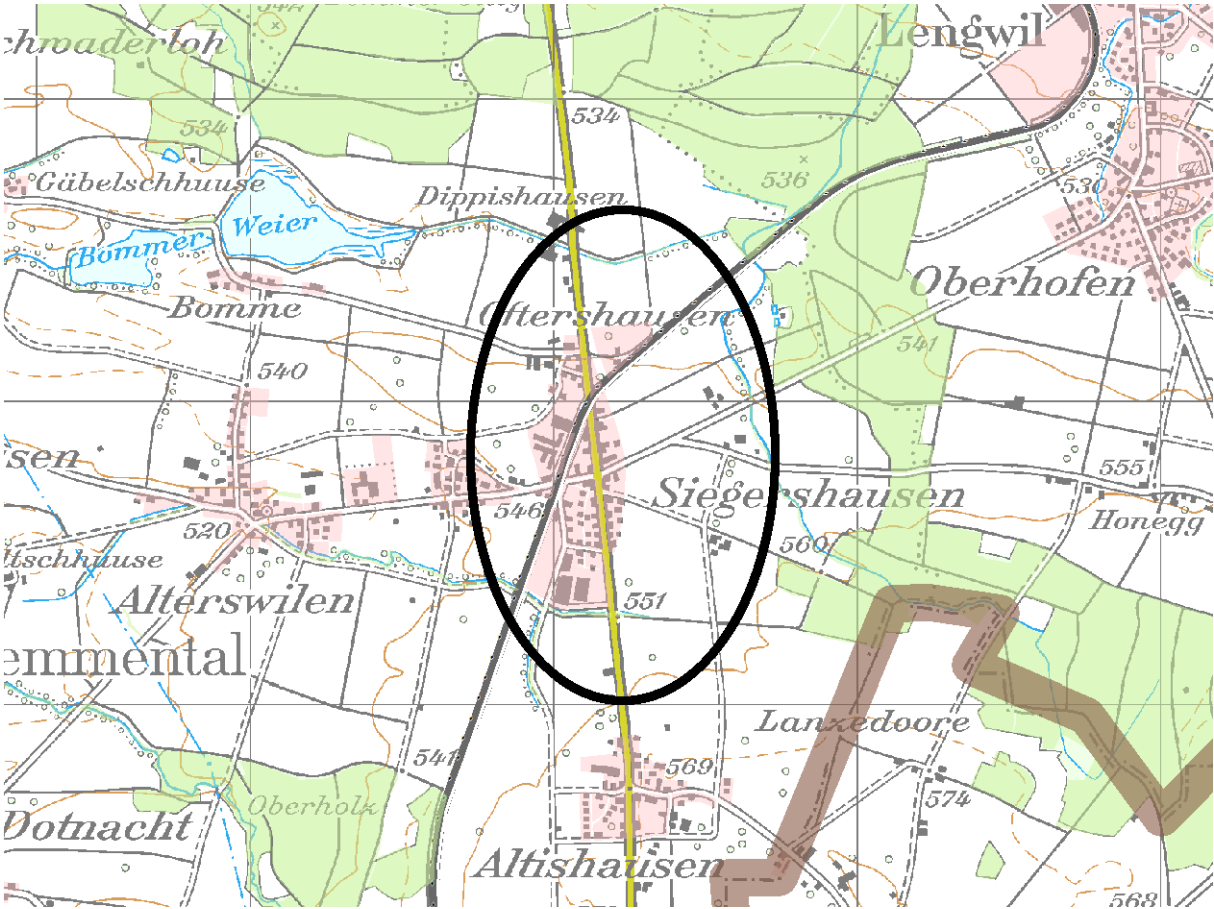
Situation Mst 1:25'000 mit Siedlungsgebiet Bättershausen



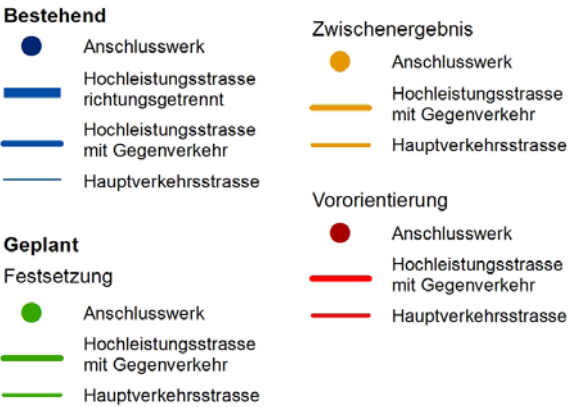
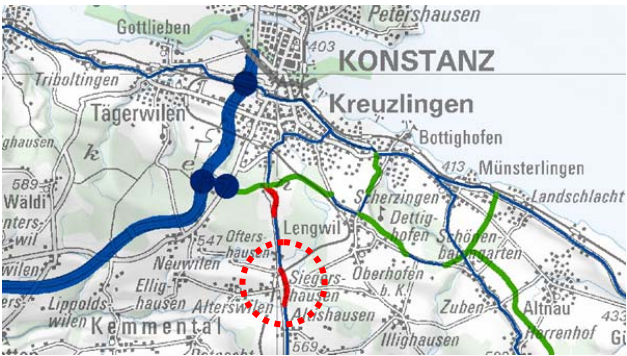
Grundlage kantonale Richtplanung, MIV übergeordnete Strassen

Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-1.7
		ARE-Code	4671.2.092
Massnahme	Umfahrung Siegershausen		
Massnahmenpaket	Ergänzung und Optimierung MIV-Netz		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Gemeinde Kemmental		
Zielsetzung	- Entlastung Siegershausen vom Durchgangsverkehr. - Falls der Bedarf ausgewiesen ist Realisierung einer Umfahrung von Siegershausen. - Prüfung dieses Bauvorhabens gemäss kantonaler Richtplanung.		
Beschrieb	- Prüfen Bau einer Umfahrung von Siegershausen bzw. Bau der Umfahrung von Siegershausen bei Realisierung Spange Bättershausen. - Aufhebung Niveauübergang über Bahn. - Flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassenabschnitt.		
Zweckmässigkeit	Entlastung von Siegershausen vom Durchgangsverkehr und Aufhebung des Bahnübergangs.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Entlastung des Siedlungsgebiets durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Aufwertung von Siedlungsgebieten durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs.	
	WK 3: Verkehrssicherheit Veralgerung des MIV und flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassenabschnitt.	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärmbelastung im Siedlungsgebiet durch Verlegung der Strasse.	
Machbarkeit	Kantonale Richtplanung.		
Quantitative Angaben	DTV 10'000		
Koordinationsbedarf	MIV-1.5 Spange Bättershausen		
Koordination Richtplan	☐ nicht relevant ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: ja Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] 12.0	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: TBA Kanton Thurgau, Gemeinde Kemmental		
Grundlagen	Kantonale Richtplanung Diverse		

Grundlagen | Situation



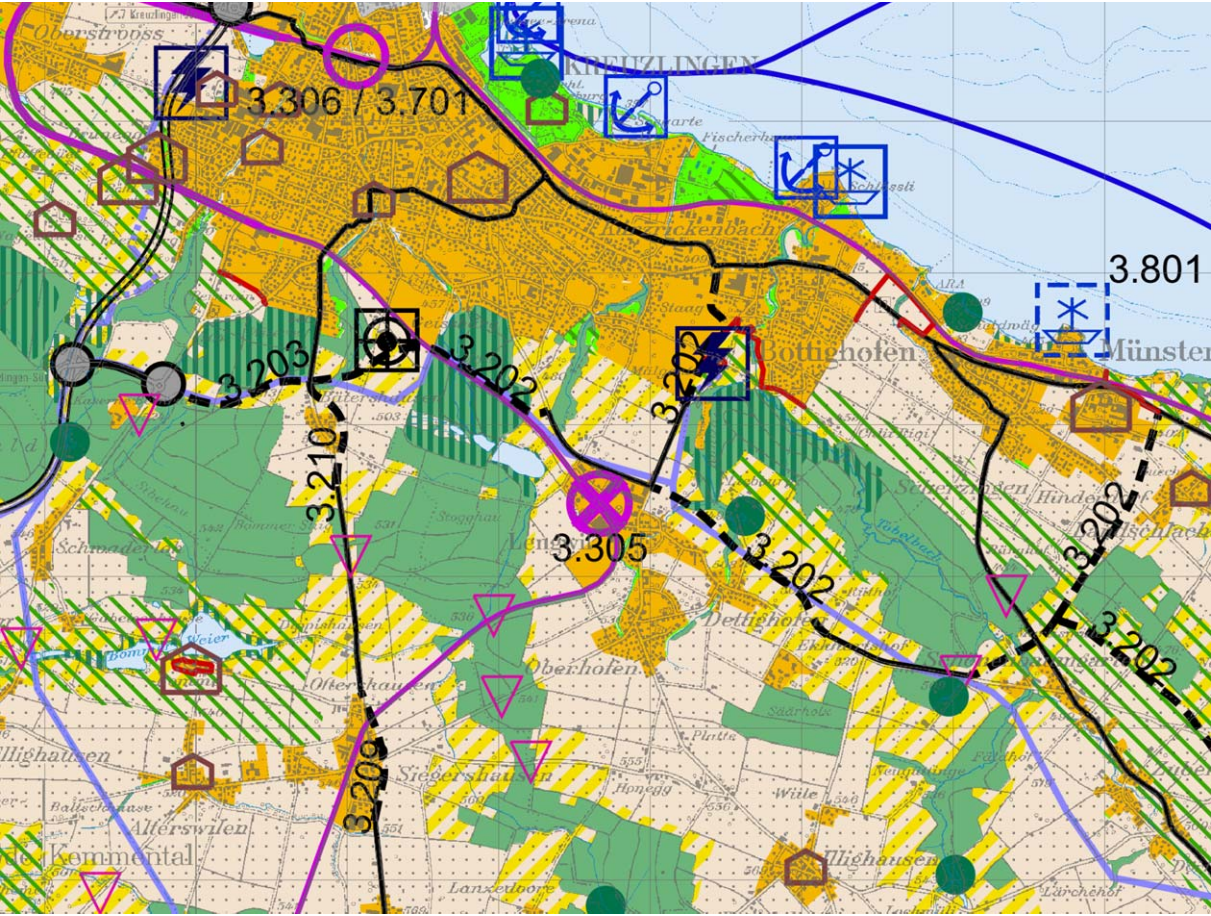
Situation Mst 1:25'000 mit Siedlungsgebiet Sieggershausen



Grundlage kantonale Richtplanung, MIV übergeordnete Strassen

Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-1.8
Massnahme	Oberlandstrasse (OLS)		
Massnahmenpaket	Ergänzung und Optimierung MIV-Netz		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☒ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Gemeinden Kemmental, Bottighofen und Münsterlingen		
Zielsetzung	- Neubau Strassenverbindung zwischen Bättershausen und dem Anschluss Oberaach der Bodensee-Thurtal-Strasse. - Schliessung einer Netzlücke und Entlastung von Siedlungen. - Entlastung der Stadt Kreuzlingen vom Ost-West-Verkehr sowie Entlastung und Umfahrung von Bottighofen. - Weiterentwicklung des Projekts gestützt auf die kantonale Richtplanung.		
Beschrieb	- Zwischen Bättershausen und dem Anschluss Oberaach der Bodensee-Thurtal-Strasse ist eine neue Strassenverbindung zu realisieren (gemäss Richtplan Kanton Thurgau). - Die OLS ist abhängig von der Realisierung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS). - Bei einer Realisierung der OLS sind die lokalen LV-Verbindungen sicherzustellen (z.B. in Münsterlingen und Landschlacht).		
Zweckmässigkeit	Schliessung einer Netzlücke und Entlastung von Siedlungsgebieten.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Entlastung des Siedlungsgebiets vom Durchgangsverkehr.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Aufwertung von Siedlungsgebieten durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs.	
	WK 3: Verkehrssicherheit Verlagerung des MIV auf das übergeordnete Strassennetz.	WK 4: Umwelt und Ressourcen --	
Machbarkeit	Kantonale Richtplanung. Trasse gesichert und Machbarkeit gegeben.		
Quantitative Angaben	Siehe detaillierte Verkehrsmodellberechnungen.		
Koordinationsbedarf	MIV-1.6 Spange Bättershausen		
Koordination Richtplan	☐ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: ja Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF]	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr]
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☒ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: TBA Kanton Thurgau		
Grundlagen	Kantonale Richtplanung Diverse		

Grundlagen | Situation



Ausschnitt Richtplan Kanton Thurgau, Situation Mst 1:50'000 mit Linienführung OLS

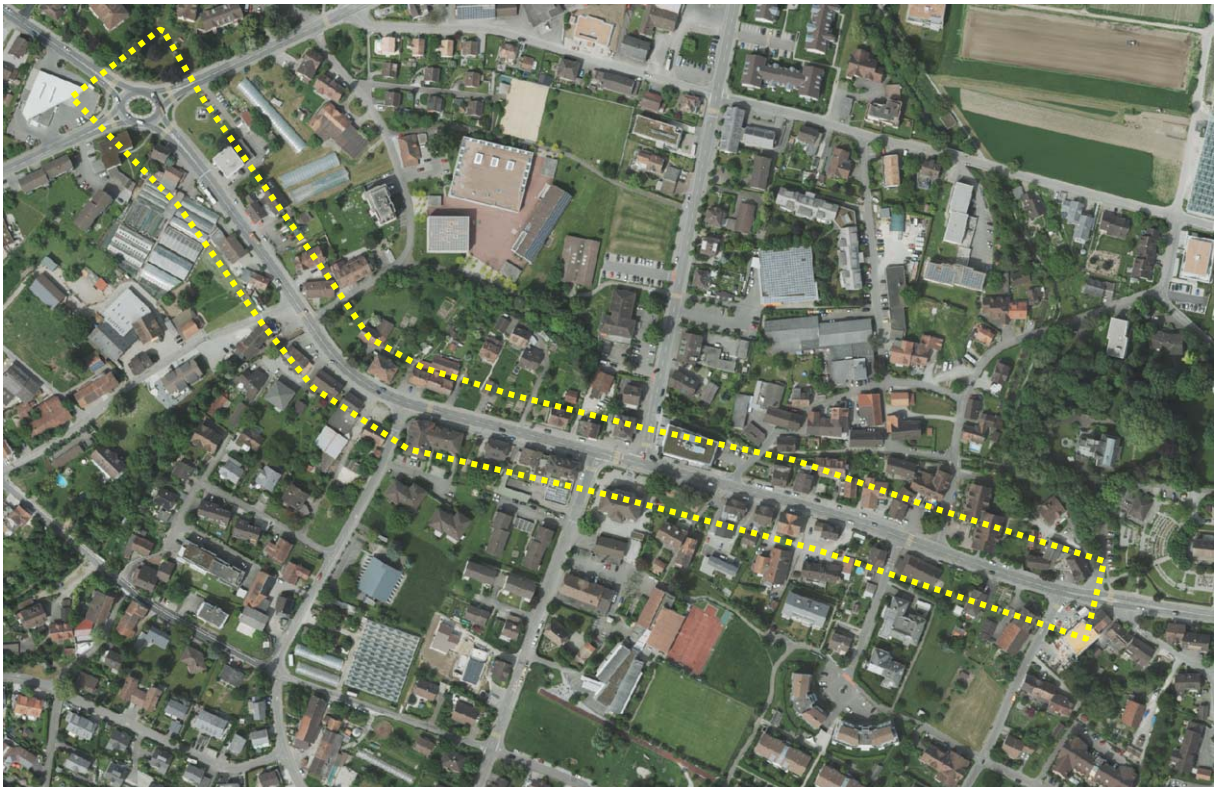


- | | |
|--|---|
| Bestehend | Zwischenergebnis |
| ● Anschlusswerk | ● Anschlusswerk |
| — Hochleistungsstrasse richtungsgetrennt | — Hochleistungsstrasse mit Gegenverkehr |
| — Hochleistungsstrasse mit Gegenverkehr | — Hauptverkehrsstrasse |
| — Hauptverkehrsstrasse | |
| Geplant | Vororientierung |
| Festsetzung | ● Anschlusswerk |
| ● Anschlusswerk | — Hochleistungsstrasse mit Gegenverkehr |
| — Hochleistungsstrasse mit Gegenverkehr | — Hauptverkehrsstrasse |
| — Hauptverkehrsstrasse | |

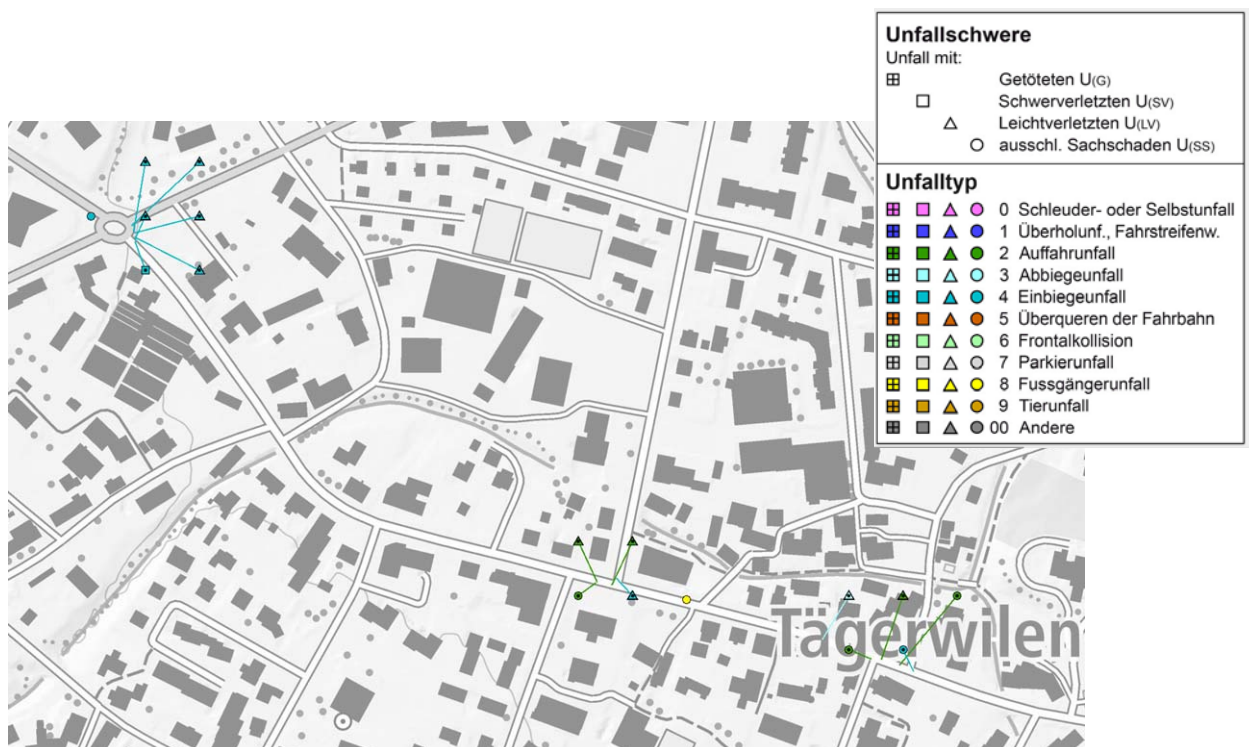
Grundlage kantonale Richtplanung, MIV übergeordnete Strassen

Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-2.1
		ARE-Code	4671.2.095
Massnahme	Betriebs- und Gestaltungskonzept Tägerwilen		
Massnahmenpaket	Betriebs- und Gestaltungskonzept		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☒ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Gemeinde Tägerwilen		
Zielsetzung	- Steigerung der Attraktivität des Ortszentrums als Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen. - Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer. - Aufwertung des Ortsbildes. - Reduktion der Trennwirkung der Strasse und Verstetigung des Verkehrsflusses.		
Beschrieb	- Strassenraumgestaltung unter Beachtung der folgenden Grundsätze: - Priorität bei der Aufteilung des Strassenraums haben die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen (Aussenraumnutzungen für Läden, Restaurants, öffentliche Bauten etc.), der Fussgänger und der Radfahrer; - auf das erforderliche Minimum reduzierte Fahrbahnbreiten; - auf das Ortsbild abgestimmte Gestaltungselemente und Materialisierung (Belagsflächen, Beleuchtung, Möblierung usw.), Bepflanzung mit Bäumen usw.; - Aufzuwertende Abschnitt: Zentrumsgebiet zwischen Bärenweg und Kirchweg (ca. 400 m).		
Zweckmässigkeit	Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept wird ein belasteter Strassenabschnitt saniert, der Strassenraum und die LV-Achsen aufgewertet und der Verkehr siedlungsverträglicher abgewickelt.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Verträglichkeit zwischen LV und MIV und des Gesamtsystems. Optimierung und Entflechtung des Verkehrsflusses.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Erhöhung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität sowie der öffentlichen Räume. Verminderung der Trennwirkung und Verbesserung der Verträglichkeit des MIV.	
	WK 3: Verkehrssicherheit Durch die Verstetigung des Verkehrs und die Reduktion der Geschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht.	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch die Verstetigung des Verkehrsflusses.	
Machbarkeit	Betriebs- und Gestaltungskonzept technisch umsetzbar.		
Quantitative Angaben	DTV rund 9'000		
Koordinationsbedarf	--		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] --	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: TBA Kanton Thurgau, Gemeinde Tägerwilen		
Grundlagen	Kommunale Richtplanung		

Grundlagen | Situation



Orthophoto Mst 1:5'000 mit Betriebs- und Gestaltungskonzept Tägerwilen (Grundlage Thurgis)



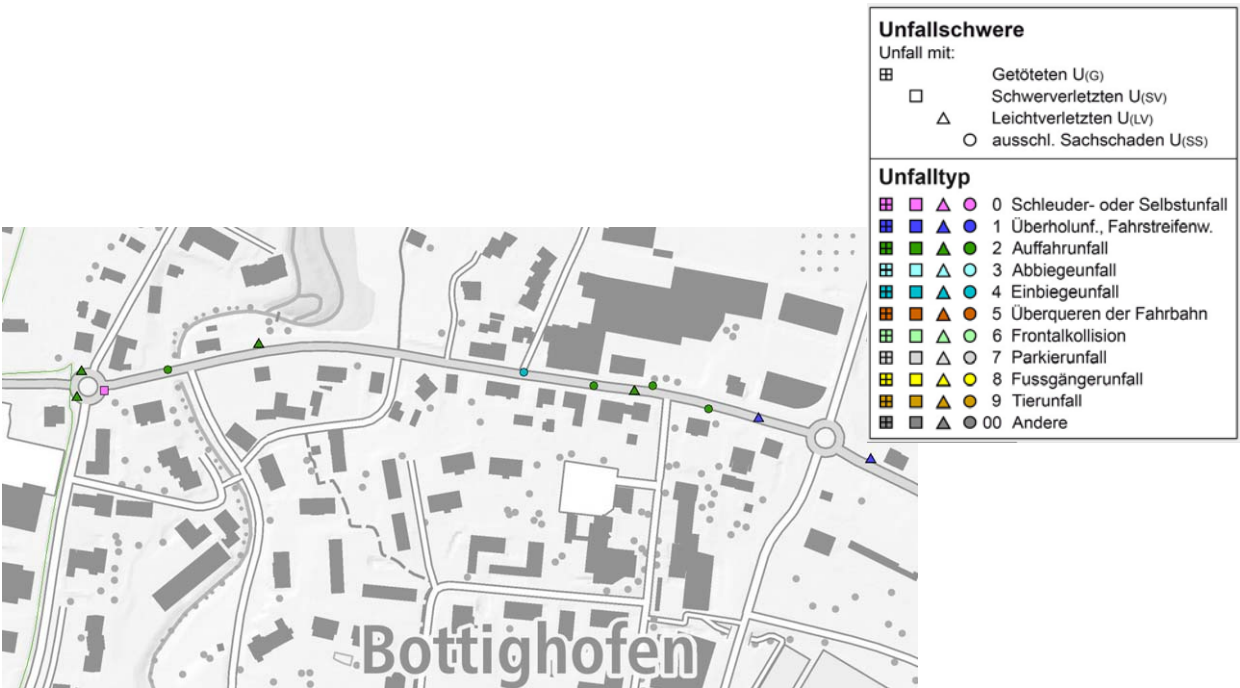
Polizeilich registrierte Unfälle 1. Januar 2011 – 31. Dezember 2015

Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-2.3
Massnahme	Betriebs- und Gestaltungskonzept Bottighofen		
Massnahmenpaket	Betriebs- und Gestaltungskonzept		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☒ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Gemeinde Bottighofen		
Zielsetzung	- Steigerung der Attraktivität des Ortszentrums als Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen. - Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer. - Aufwertung des Ortsbildes. - Reduktion der Trennwirkung der Strasse.		
Beschrieb	- Flankierende Massnahmen bei einer allfälligen Realisierung der OLS. - Aufwertung Ortsdurchfahrt und Strassenraumgestaltung unter Beachtung der folgenden Grundsätze: - Priorität bei der Aufteilung des Strassenraums haben die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen (Aussenraumnutzungen für Läden, Restaurants, öffentliche Bauten etc.), der Fussgänger und der Radfahrer; - auf das erforderliche Minimum reduzierte Fahrbahnbreiten; - auf das Ortsbild abgestimmte Gestaltungselemente und Materialisierung (Belagsflächen, Beleuchtung, Möblierung usw.), Bepflanzung mit Bäumen usw.		
Zweckmässigkeit	Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept wird ein belasteter Strassenabschnitt saniert, der Strassenraum und die LV-Achsen aufgewertet und der Verkehr siedlungsverträglicher abgewickelt.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Verträglichkeit zwischen LV und MIV und des Gesamtsystems. Optimierung und Entflechtung des Verkehrsflusses.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Erhöhung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität sowie der öffentlichen Räume. Verminderung der Trennwirkung und Verbesserung der Verträglichkeit des MIV.	
	WK 3: Verkehrssicherheit Durch die Verstetigung des Verkehrs und die Reduktion der Geschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht.	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch die Verstetigung des Verkehrsflusses.	
Machbarkeit	Betriebs- und Gestaltungskonzept technisch umsetzbar.		
Quantitative Angaben	DTV 20'500		
Koordinationsbedarf	MIV-1.8 Oberlandstrasse (OLS)		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] --	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: TBA Kanton Thurgau, Gemeinde Bottighofen		
Grundlagen			

Grundlagen | Situation



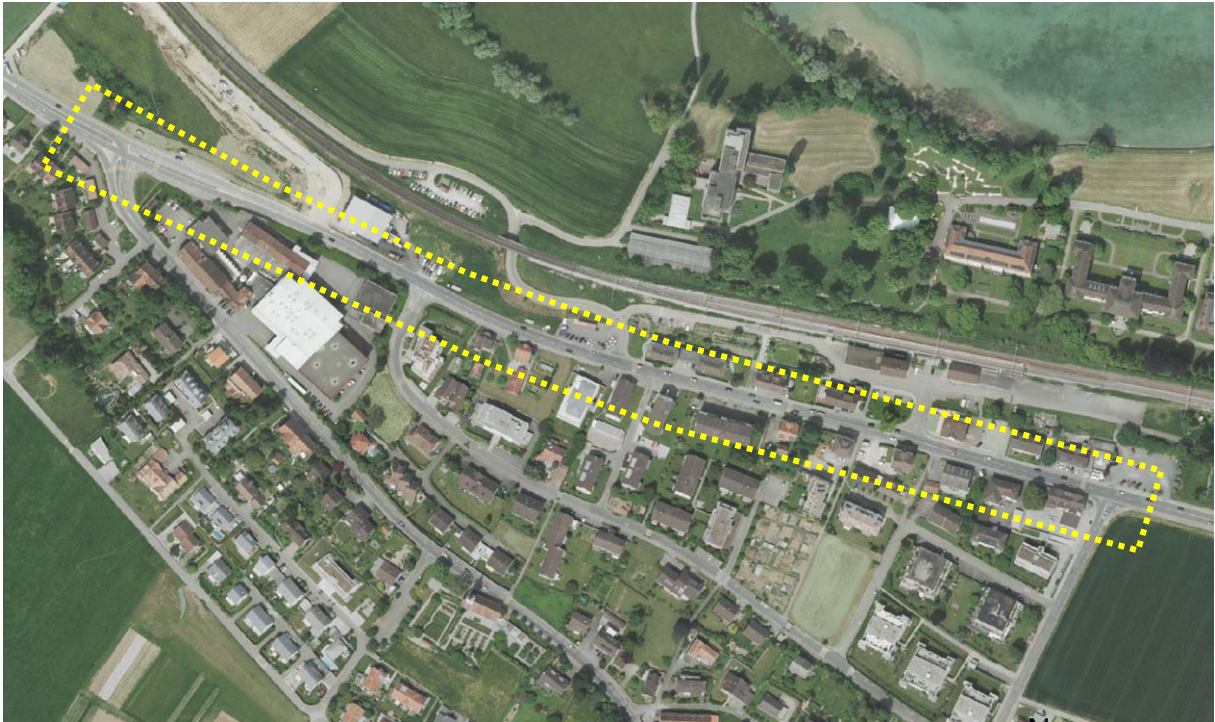
Orthophoto Mst 1:000 mit Betriebs-und Gestaltungskonzept (Grundlage Thurgis)



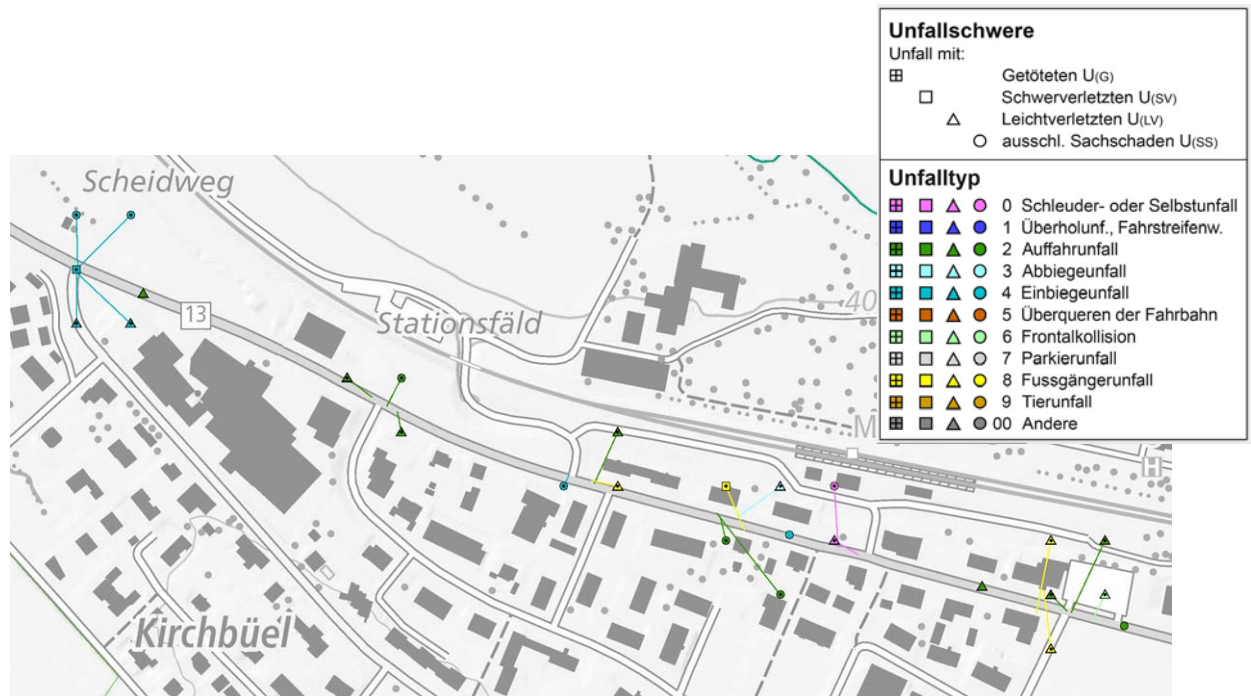
Polizeilich registrierte Unfälle 1. Januar 2011 – 31. Dezember 2015

Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-2.4
		ARE-Code	4671.2.098
Massnahme	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzingen		
Massnahmenpaket	Betriebs- und Gestaltungskonzept		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☒ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Gemeinde Münsterlingen		
Zielsetzung	- Steigerung der Attraktivität des Ortszentrums als Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen und Aufwertung des Ortsbildes. - Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer. - Reduktion der Trennwirkung der Strasse und Verstetigung des Verkehrsflusses.		
Beschrieb	- Aufwertung Ortsdurchfahrt und Strassenraumgestaltung unter Beachtung der folgenden Grundsätze: - Priorität bei der Aufteilung des Strassenraums haben die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen (Aussenraumnutzungen für Läden, Restaurants, öffentliche Bauten etc.), der Fussgänger und der Radfahrer; - auf das erforderliche Minimum reduzierte Fahrbahnbreiten; - auf das Ortsbild abgestimmte Gestaltungselemente und Materialisierung (Belagsflächen, Beleuchtung, Möblierung usw.), Bepflanzung mit Bäumen usw. - Aufzuwertende Abschnitt: Seestrasse zwischen Hafenfeldstrasse und Bahnhof (ca. 300 m).		
Zweckmässigkeit	Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept wird ein belasteter Strassenabschnitt saniert, der Strassenraum und die LV-Achsen aufgewertet und der Verkehr siedlungsverträglicher abgewickelt.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Verträglichkeit zwischen LV und MIV und des Gesamtsystems. Optimierung und Entflechtung des Verkehrsflusses. WK 3: Verkehrssicherheit Durch die Verstetigung des Verkehrs und die Reduktion der Geschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Erhöhung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität sowie der öffentlichen Räume. Verminderung der Trennwirkung und Verbesserung der Verträglichkeit des MIV. WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch die Verstetigung des Verkehrsflusses.	
Machbarkeit	Betriebs- und Gestaltungskonzept technisch umsetzbar.		
Quantitative Angaben	DTV 13'600		
Koordinationsbedarf	LV-1.16 Fuss- und Radwegzugang zum See, Münsterlingen MIV-1.4 Kreisel Scheidwegkreuzung, Münsterlingen MIV-1.8 Oberlandstrasse (OLS)		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] --	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: TBA Kanton Thurgau, Gemeinde Münsterlingen		
Grundlagen			

Grundlagen | Situation



Orthophoto Mst 1:5'000 mit Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzingen (Grundlage Thurgis)



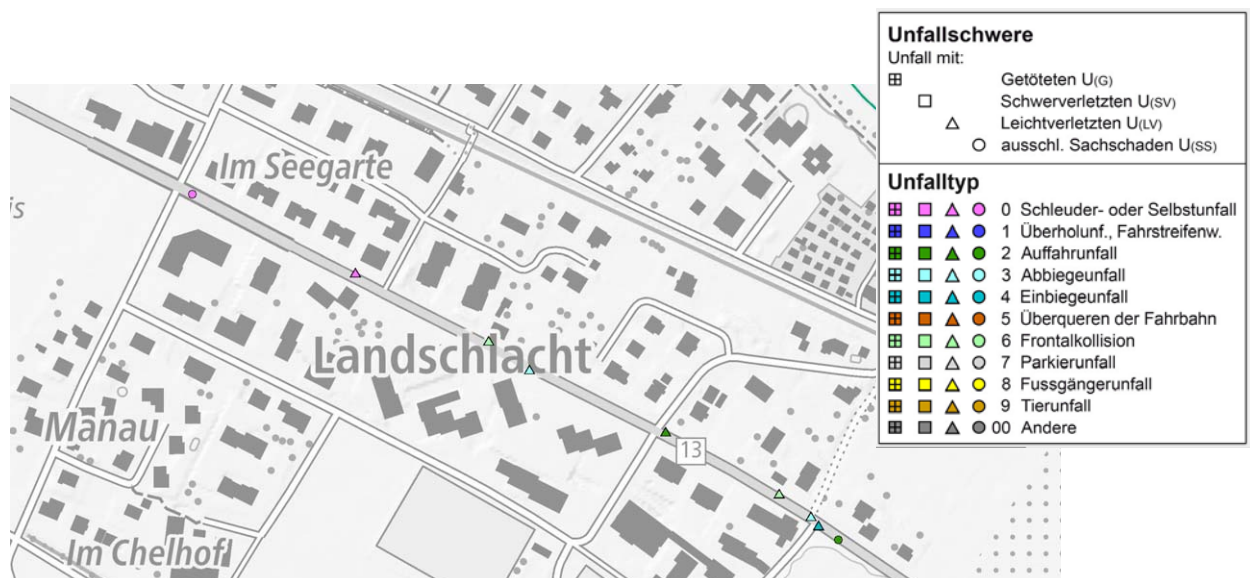
Polizeilich registrierte Unfälle 1. Januar 2011 – 31. Dezember 2015

Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-2.5
		ARE-Code	4671.2.099
Massnahme	Betriebs- und Gestaltungskonzept Landschlacht		
Massnahmenpaket	Betriebs- und Gestaltungskonzept		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☒ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Gemeinde Münsterlingen		
Zielsetzung	- Steigerung der Attraktivität des Ortszentrums als Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen und Aufwertung des Ortsbildes. - Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer. - Reduktion der Trennwirkung der Strasse und Verstetigung des Verkehrsflusses.		
Beschrieb	- Aufwertung Ortsdurchfahrt und Strassenraumgestaltung unter Beachtung der folgenden Grundsätze: - Priorität bei der Aufteilung des Strassenraums haben die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen (Aussenraumnutzungen für Läden, Restaurants, öffentliche Bauten etc.), der Fussgänger und der Radfahrer; - auf das erforderliche Minimum reduzierte Fahrbahnbreiten; - auf das Ortsbild abgestimmte Gestaltungselemente und Materialisierung (Belagsflächen, Beleuchtung, Möblierung usw.), Bepflanzung mit Bäumen usw.		
Zweckmässigkeit	Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept wird ein belasteter Strassenabschnitt saniert, der Strassenraum und die LV-Achsen aufgewertet und der Verkehr siedlungsverträglicher abgewickelt.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Verträglichkeit zwischen LV und MIV und des Gesamtsystems. Optimierung und Entflechtung des Verkehrsflusses. WK 3: Verkehrssicherheit Durch die Verstetigung des Verkehrs und die Reduktion der Geschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Erhöhung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität sowie der öffentlichen Räume. Verminderung der Trennwirkung und Verbesserung der Verträglichkeit des MIV. WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch die Verstetigung des Verkehrsflusses.	
Machbarkeit	Betriebs- und Gestaltungskonzept technisch umsetzbar.		
Quantitative Angaben	DTV 13'600		
Koordinationsbedarf	LV-1.16 Fuss- und Radwegzugang zum See, Münsterlingen MIV-1.8 Oberlandstrasse (OLS)		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] --	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] --
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: TBA Kanton Thurgau, Gemeinde Münsterlingen		
Grundlagen			

Grundlagen | Situation



Orthophoto Mst 1:5'000 mit Betriebs- und Gestaltungskonzept Landschlacht (Grundlage Thurgis)



Polizeilich registrierte Unfälle 1. Januar 2011 – 31. Dezember 2015

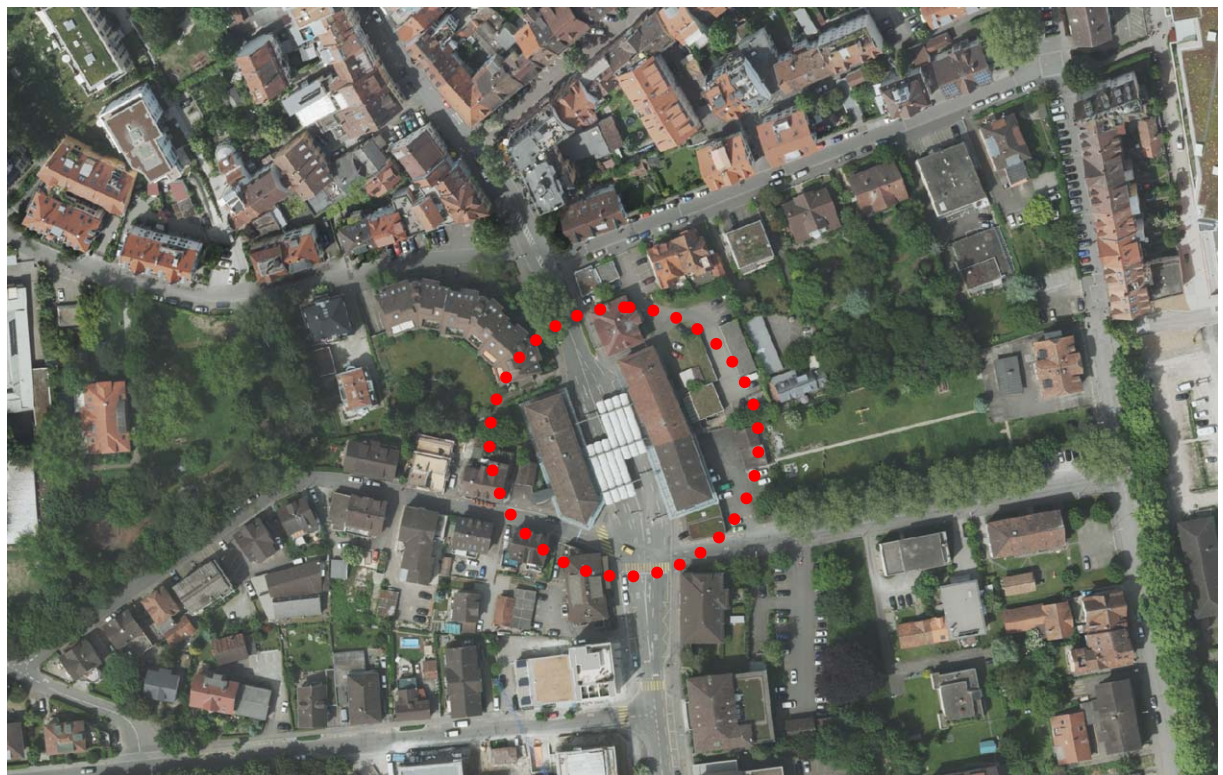
Themenbereich	Landschaft	Massnahmen-Nr.	L-0.4
		ARE-Code	neu AP3
Massnahme	Aufwertung Übergänge Siedlung – offene Landschaft		
Massnahmenpaket	Strategische Massnahme		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☐ nein ☒		
Verortung Lage	Gemeinden schweizerischer Agglomerationsteil		
Zielsetzung	- Die Qualität der Naherholungsgebiete ist ein zentraler Standortfaktor. Ein bedeutendes Potenzial dafür stellen die Übergänge zwischen der Siedlung und der offenen Landschaft dar. - Aufwertung der Siedlungsränder gemäss den Grundsätzen des RPG und der kantonalen Richtplanung. - Die Gemeinden haben im Rahmen der kommunalen Richtplanung Strategien zur gestalterischen und ökologischen Aufwertung der Siedlungsränder zu entwickeln. - Bei Bauvorhaben am Siedlungsrand sind die ökologischen und gestalterischen Anliegen entsprechend zu berücksichtigen.		
Beschrieb	- Mit der Siedlungsentwicklung nach innen und der Siedlungserneuerung wird eine hohe Siedlungsqualität angestrebt. Dies hat durch den Erhalt und die Weiterentwicklung orts- und quartierspezifischer Qualitäten und die ansprechende Gestaltung von Siedlungsrändern sowie die Berücksichtigung der Siedlungsökologie zu erfolgen. - Die Übergänge zwischen den Baugebieten und der Landschaft sind vielfach unklar definiert mit entsprechendem Aufwertungs- und Gestaltungspotential. Für eine gute Eingliederung der Siedlung in die Landschaft kommt dem unmittelbaren Übergangsbereich, dem Siedlungsrand, eine besondere Bedeutung zu. Dort wo der Siedlungsrand längerfristig abgeschlossen werden soll, ist die Siedlungsbegrenzung gestalterisch zu markieren. - Klare Grenzen beugen einer schleichenden Ausdehnung der Siedlung vor und mildern Nutzungskonflikte, die beim Zusammenstossen von offenen Landschaften und Bebauungen auftreten. - Nebst der gestalterischen Aufgabe leistet ein ausgebildeter Siedlungsrand auch einen ökologischen Beitrag für das angrenzende Siedlungsgebiet und die Landschaft. - Besonders bei Baugebietserweiterungen am Siedlungsrand ist der Aspekt der klaren Definition des Siedlungsrandes frühzeitig mit geeigneten planungsrechtlichen und gestalterischen Massnahmen festzulegen.		
Zweckmässigkeit	Aufwertung Siedlungsrand und Förderung Naherholung.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Durch attraktive Erholungsmöglichkeiten in den Siedlungen und dessen Nahbereiche wird der Freizeitverkehr reduziert.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Die Steigerung der Siedlungsqualität fördert die Siedlungsentwicklung nach innen.	
	WK 3: Verkehrssicherheit --	WK 4: Umwelt und Ressourcen Förderung der Biodiversität in den Siedlungen und am Siedlungsrand.	
Machbarkeit	Kantonale Richtplanung, kommunale Richt- und Rahmennutzungsplanung		
Quantitative Angaben	--		
Koordinationsbedarf	--		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: -- Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: laufend Einreichung Vorprojekt ARE: -- Geschätzter Baubeginn: -- Geschätzte Inbetriebnahme: --		
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☒ Weitere Federführung: Städte und Gemeinden		
Grundlagen	CH: Kantonale Richtplanung sowie kommunaler Richt- und Rahmennutzungsplanung		

Themenbereich	Siedlung	Massnahmen-Nr. ARE-Code	S-1.17 neu AP3
Massnahme	Entwicklungsschwerpunkt Hauptzoll		
Massnahmenpaket	Siedlungsentwicklung an gut geeigneten Lagen		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☐ nein ☒		
Verortung Lage	Städte Kreuzlingen und Konstanz		
Zielsetzung	- Der Hauptzoll bildet eine wichtige Schnittstelle zwischen den beiden Städten Kreuzlingen und Konstanz. - Umgestaltung des Hauptzolls zu einem Ort der Begegnung und einem Raum für grenzüberschreitende Projekte.		
Beschrieb	- Nach der Schliessung des Hauptzolls für den motorisierten Individualverkehr verfügt der zentrale Standort auf der Landegrenze über ein grosses Entwicklungspotenzial. - Hiermit verbunden ergeben sich grosse Chancen und Potenziale zur Aufwertung der zentralen innerstädtischen Verbindungsachse Schnetztor – Helvetiaplatz für den Fuss- und Radverkehr und für den allgemeinen Aufenthalt. - Mittelfristig soll der Standort eine bauliche Entwicklung im Kontext mit einer Umnutzung der Bestandsgebäude erfahren, z.B. als Treffpunkt für Baukultur.		
Zweckmässigkeit	Der Entwicklungsstandort stärkt die zentrale Bedeutung des Agglomerationszentrums Konstanz-Kreuzlingen.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Die Konzentration und Intensivierung der Nutzung an einem gut erschlossenen Standort fördert das Potenzial für den LV und ÖV und minimiert die Infrastrukturkosten.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Die Nutzungsverdichtung und Konzentration fördert die Innenentwicklung und verringert den Druck auf Neueinzonungen.	
	WK 3: Verkehrssicherheit --	WK 4: Umwelt und Ressourcen Die Siedlungsentwicklung und Nutzungsintensivierung im weitgehend überbauten Siedlungsgebiet minimiert den Bodenverbrauch. Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung der Mobilität.	
Machbarkeit	Kommunale Nutzungsplanung, Flächennutzungsplan		
Quantitative Angaben	--		
Koordinationsbedarf	MIV-2.10 BGK Grenzübergreifende innerstädtische Verbindung Schnetztor – Helvetiaplatz		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: -- Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: -- Einreichung Vorprojekt ARE: -- Geschätzter Baubeginn: -- Geschätzte Inbetriebnahme: --		
Beteiligte	☐ Bund ☐ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☒ Weitere Federführung: Städte Kreuzlingen und Konstanz		
Grundlagen			

Grundlagen | Situation



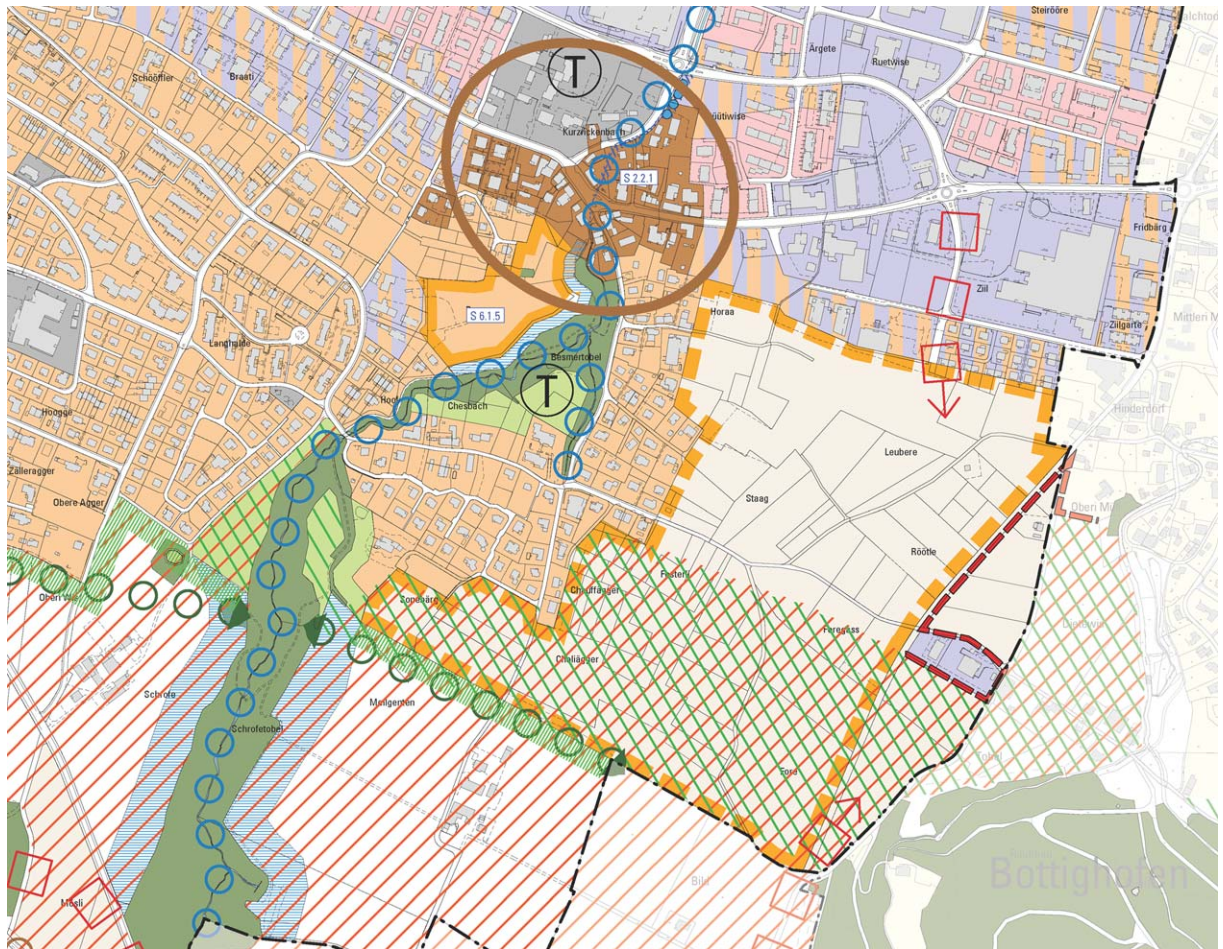
Situation Mst 1:10'000 mit Entwicklungsschwerpunkt Hauptzoll (Grundlage Thurgis)



Orthophoto, Mst. 1:2'500 mit Areal Entwicklungsschwerpunkt Hauptzoll (Grundlage Thurgis)

Themenbereich	Siedlung	Massnahmen-Nr. ARE-Code	S-1.18 neu AP3
Massnahme	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen, Leubere		
Massnahmenpaket	Siedlungsentwicklung an gut geeigneten Lagen		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☐ nein ☒		
Verortung Lage	Stadt Kreuzlingen		
Zielsetzung	• Bedarfsgerechtes Siedlungserweiterungsgebiet, abgestützt auf die kantonale Richtplanung und den regionalen Bedarf. • Erst nach weitgehender Ausschöpfung der inneren Reserven ist die im kommunalen Richtplan der Stadt Kreuzlingen ausgewiesene Baugebietserweiterungen Leubere in den Zonenplan aufzunehmen.		
Beschrieb	• Das Gebiet Leubere ist längerfristig für eine Wohnbauentwicklung vorgesehen (kantonale und kommunale Richtplanung). • Der Hang- und Aussichtslage ist durch eine sorgfältige und differenzierte Erschliessungs- und Bebauungsplanung Rechnung zu tragen. • Die neue Verbindungsstrasse gemäss kantonalem Richtplan ist in die Bebauungs- und Erschliessungsplanung einzubeziehen. • Die Zonierung ist sorgfältig zu prüfen, wobei eine Wohnzone mittlerer Baudichte im Vordergrund steht. • Eine Bedingung für die Einzonung ist eine hinreichende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (Bus).		
Zweckmässigkeit	Gebiet für längerfristige Aussenentwicklung direkt an das heutige Siedlungsgebiet von Kreuzlingen angrenzend.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Die Konzentration und Intensivierung der Nutzung an einem gut erschlossenen Standort fördert das Potenzial für den LV und ÖV und minimiert die Infrastrukturkosten.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Die Nutzungsverdichtung und Konzentration fördert die Innenentwicklung und verringert den Druck auf Neueinzonungen.	
	WK 3: Verkehrssicherheit --	WK 4: Umwelt und Ressourcen Die Siedlungsentwicklung und Nutzungsintensivierung im weitgehend überbauten Siedlungsgebiet minimiert den Bodenverbrauch. Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung der Mobilität.	
Machbarkeit	Kantonale und kommunale Richtplanung		
Quantitative Angaben	--		
Koordinationsbedarf	MIV-1.8 Oberlandstrasse (OLS)		
Koordination Richtplan	☐ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: -- Kantonale Richtplanung: ja Arbeiten bis Vorprojekt: -- Einreichung Vorprojekt ARE: -- Geschätzter Baubeginn: -- Geschätzte Inbetriebnahme: --		
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☒ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: Stadt Kreuzlingen		
Grundlagen	Kantonale Richtplanung, Richt- und Rahmennutzungsplanung der Stadt Kreuzlingen		

Grundlagen | Situation



Ausschnitt Richtplan Stadt Kreuzlingen, Mst 1:10'000 mit Richtplangebiet Leubere



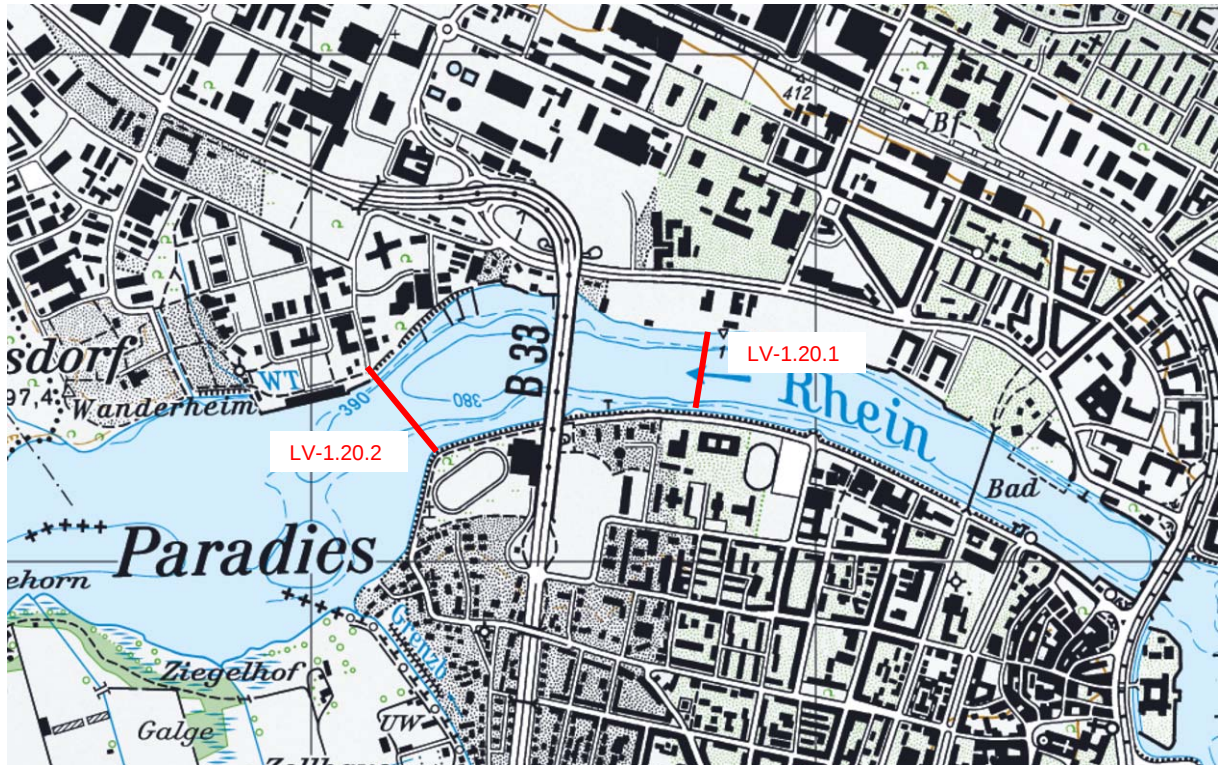
Orthophoto, Mst. 1:10'000 mit Richtplangebiet Leubere

Themenbereich	Siedlung	Massnahmen-Nr.	S-1.19
Massnahme	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen, Geissbärg Süd		
Massnahmenpaket	Siedlungsentwicklung an gut geeigneten Lagen		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☒ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☐ nein ☒		
Verortung Lage	Stadt Kreuzlingen		
Zielsetzung	- Längerfristiges bedarfsgerechtes Siedlungserweiterungsgebiet, abgestützt auf die kantonale Richtplanung und den regionalen Bedarf. - Erst nach weitgehender Ausschöpfung der inneren Reserven ist die im kommunalen Richtplan der Stadt Kreuzlingen ausgewiesene Baugebietserweiterungen Geissbärg Süd in den Zonenplan aufzunehmen.		
Beschrieb	- Das Gebiet Geissbärg Süd ist längerfristig für eine Wohnbauentwicklung vorgesehen (kantonale und kommunale Richtplanung). - Der Hang- und Aussichtslage ist durch eine sorgfältige und differenzierte Erschliessungs- und Bebauungsplanung zu berücksichtigen. - Die Zonierung ist sorgfältig zu prüfen, wobei eine Wohnzone mittlerer Baudichte im Vordergrund steht. - Eine Bedingung für die Einzonung ist eine hinreichende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (Bus).		
Zweckmässigkeit	Gebiet für längerfristige Aussenentwicklung direkt an das heutige Siedlungsgebiet von Kreuzlingen angrenzend.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Die Konzentration und Intensivierung der Nutzung an einem gut erschlossenen Standort fördert das Potenzial für den LV und ÖV und minimiert die Infrastrukturkosten.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Die Nutzungsverdichtung und Konzentration fördert die Innenentwicklung und verringert den Druck auf Neueinzonungen.	
	WK 3: Verkehrssicherheit --	WK 4: Umwelt und Ressourcen Die Siedlungsentwicklung und Nutzungsintensivierung im weitgehend überbauten Siedlungsgebiet minimiert den Bodenverbrauch. Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung der Mobilität.	
Machbarkeit	Kantonale und kommunale Richtplanung		
Quantitative Angaben	--		
Koordinationsbedarf	MIV-1.8 Oberlandstrasse (OLS)		
Koordination Richtplan	☐ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: -- Kantonale Richtplanung: ja Arbeiten bis Vorprojekt: -- Einreichung Vorprojekt ARE: -- Geschätzter Baubeginn: -- Geschätzte Inbetriebnahme: --		
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☒ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: Stadt Kreuzlingen		
Grundlagen	Kantonale Richtplanung, Richt- und Rahmennutzungsplanung der Stadt Kreuzlingen		

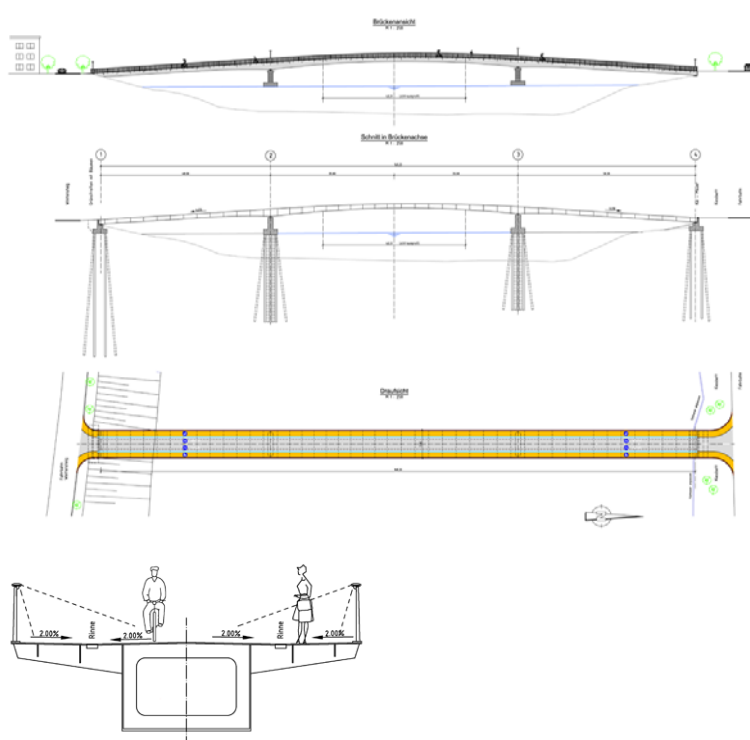
Orthophoto, Mst. 1:10'000 mit Richtplangebiet Geissbärg Süd

Themenbereich	Mobilität LV	Massnahmen-Nr.	LV-1.20																								
Massnahme	Rheinquerungen, Ergänzung zentrale LV-Achsen	ARE-Code	neu AP3																								
Massnahmenpaket	Verbesserung grenzüberschreitende LV-Achsen																										
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☒ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐																										
Verortung Lage	Stadt Konstanz																										
Zielsetzung	• Neue Rheinquerungen für Fussgänger und Radfahrer zur Steigerung der Attraktivität des LV. • Ergänzung und Ausdehnung des in Konstanz bestehenden Netzes an hochrangigen Fuss- und Radwegverbindungen, welche sich durch besonders hohe Qualität und Attraktivität auszeichnen.																										
Beschrieb	1. Rad- und Fussgängerbrücke Wessenbergschule – Bodenseeforum ⇒ B-Massnahme 2. Rad- und Fussgängerbrücke Schänzle – Stromeyersdorf ⇒ C-Massnahmen																										
Zweckmässigkeit	Förderung des LV durch ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes LV-Netz und Verbesserung der grenzüberschreitenden Radwegführung.																										
Nutzen	<table border="1"> <tr> <td> WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Attraktivität des LV durch sichere und zusammenhängende Netze. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV. </td> <td> WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Sichere und zusammenhängende LV-Netze erhöhen die Attraktivität des Siedlungsraums. </td> </tr> <tr> <td> WK 3: Verkehrssicherheit Projektbezogene Überprüfung der Verkehrssicherheit. </td> <td> WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV. </td> </tr> </table>			WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Attraktivität des LV durch sichere und zusammenhängende Netze. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Sichere und zusammenhängende LV-Netze erhöhen die Attraktivität des Siedlungsraums.	WK 3: Verkehrssicherheit Projektbezogene Überprüfung der Verkehrssicherheit.	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV.																				
WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Attraktivität des LV durch sichere und zusammenhängende Netze. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Sichere und zusammenhängende LV-Netze erhöhen die Attraktivität des Siedlungsraums.																										
WK 3: Verkehrssicherheit Projektbezogene Überprüfung der Verkehrssicherheit.	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV.																										
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.																										
Quantitative Angaben	Verbesserung des Modal-Splits zugunsten LV.																										
Koordinationsbedarf	--																										
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung																										
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:																										
Kosten	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Infrastruktur</th> <th>Betrieb</th> </tr> <tr> <th></th> <th>[%]</th> <th>[Mio. CHF]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kosten Total</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Weitere</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Infrastruktur	Betrieb		[%]	[Mio. CHF]	Kosten Total						Anteil Bund			Anteil Kanton			Anteil Gemeinde			Anteil Weitere		
	Infrastruktur	Betrieb																									
	[%]	[Mio. CHF]																									
Kosten Total																											
Anteil Bund																											
Anteil Kanton																											
Anteil Gemeinde																											
Anteil Weitere																											
Beteiligte	☐ Bund ☐ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: Stadt Konstanz																										
Grundlagen	Stadt Konstanz, Masterplan Mobilität, Handlungsprogramm Radverkehr																										

Grundlagen | Situation



Situation Mst 1:15'000 mit grenzüberschreitenden zentrale LV-Achsen Kreuzlingen-Konstanz (Grundlage Thurgis)

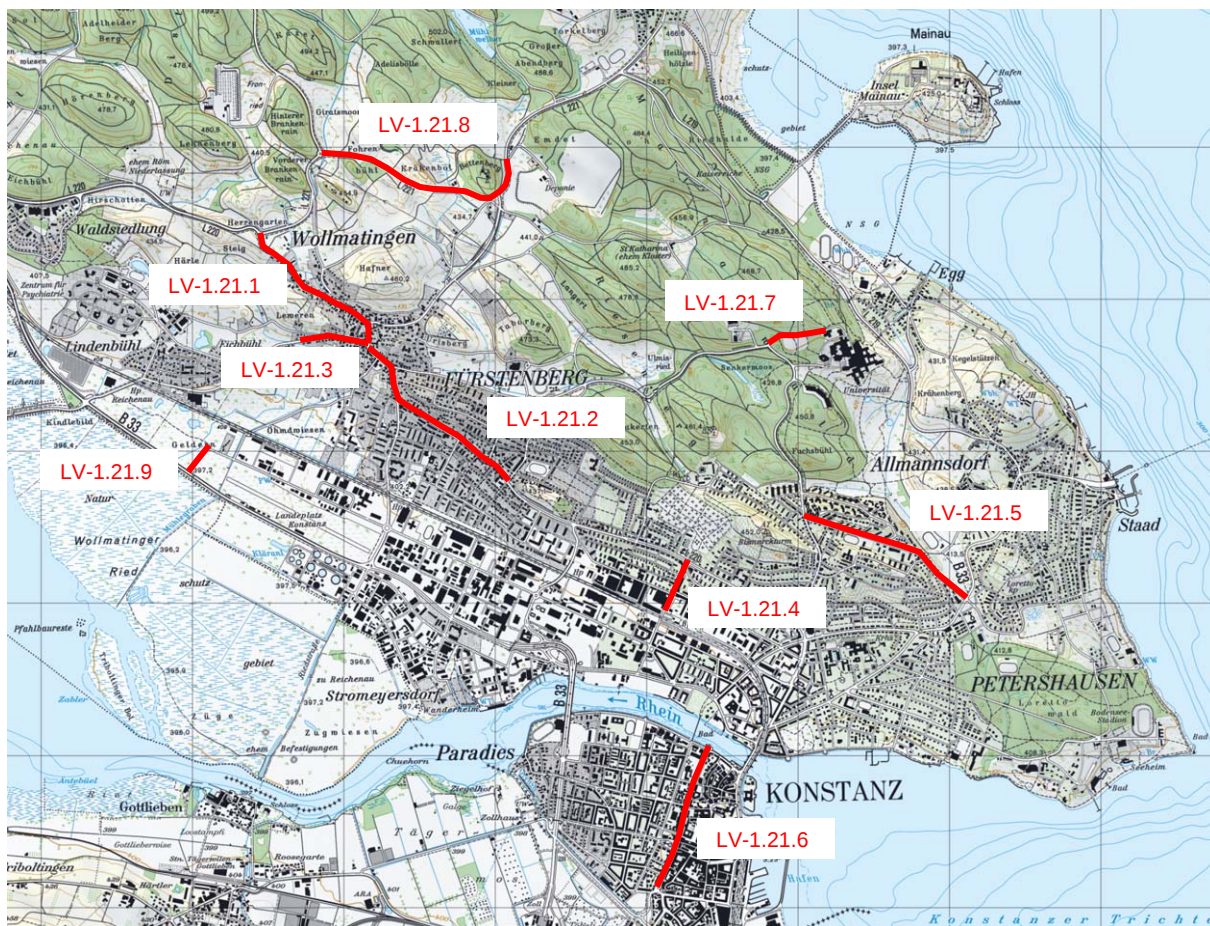


Entwurf Situation und Schnitte mögliche Rad- und Fussgängerbrücke Wessen-
bergschule – Bodenseeforum

Themenbereich	Mobilität LV	Massnahmen-Nr.	LV-1.21																																		
Massnahme	Radverkehr: Schliessung Netzlücken und Sanierung ungesicherte Führung im Agglomerationszentrum und Entwicklungsraum																																				
Massnahmenpaket	Ergänzung und Optimierung LV-Netz																																				
Priorität	☒ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐																																				
Verortung Lage	Stadt Konstanz																																				
Zielsetzung	- Schaffung eines durchgängigen Radwegenetzes für den Freizeit- und Alltagsverkehr. - Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit des Radverkehrs.																																				
Beschrieb	- Ausbau Schutzstreifen, Anbau Radweg - Radolfzellerstrasse zwischen L221 und Schwaketenstrasse ⇒ Eigenleistung - Radolfzellerstrasse/Fürstenbergstrasse zwischen Schwaketenstrasse und Buhlenweg ⇒ Eigenleistung - Kindlebildstrasse zwischen Radolfzellerstrasse und OE Wollmatingen ⇒ Eigenleistung - Schneckenburgstrasse zwischen Bahntrassenradweg und Wollmatinger Strasse ⇒ Eigenleistung - Sonnenbühlstrasse zwischen Friedrichstrasse und Mainastrasse ⇒ Eigenleistung - Untere Laube/Obere Laube zwischen Bodanstrasse und Rheinsteig ⇒ A-Massnahme - Universitätsstrasse zwischen Schwaketenstrasse und Parkplatz Universität ⇒ A-Massnahme - L 221 zwischen Giratsmoosweg und OE Wollmatingen ⇒ A-Massnahme - L 221 zwischen Byk-Gulden Strasse und Reichenastrasse ⇒ A-Massnahme																																				
Zweckmässigkeit	Förderung des LV durch ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes LV-Netz.																																				
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Attraktivität des LV durch sichere und zusammenhängende Netze. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Sichere und zusammenhängende LV-Netze erhöhen die Attraktivität des Siedlungsraums.																																			
	WK 3: Verkehrssicherheit Projektbezogene Überprüfung der Verkehrssicherheit.	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV.																																			
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.																																				
Quantitative Angaben	Verbesserung des Modal-Splits zugunsten LV.																																				
Koordinationsbedarf	MIV-2.6 Betriebs- und Gestaltungskonzept Laube und Bahnhofplatz Konstanz																																				
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung																																				
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 1 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:																																				
Kosten	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Infrastruktur</th><th>Betrieb</th></tr> <tr> <th></th><th>[%]</th><th>[Mio. CHF]</th><th>[%]</th><th>[Mio. CHF/Jahr]</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kosten Total</td><td></td><td>0.12 (E) 0.65 (A)</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Anteil Bund</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Anteil Weitere</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>		Infrastruktur	Betrieb		[%]	[Mio. CHF]	[%]	[Mio. CHF/Jahr]	Kosten Total		0.12 (E) 0.65 (A)			Anteil Bund					Anteil Kanton					Anteil Gemeinde					Anteil Weitere							
	Infrastruktur	Betrieb																																			
	[%]	[Mio. CHF]	[%]	[Mio. CHF/Jahr]																																	
Kosten Total		0.12 (E) 0.65 (A)																																			
Anteil Bund																																					
Anteil Kanton																																					
Anteil Gemeinde																																					
Anteil Weitere																																					

Beteiligte	☐ Bund	☐ Kanton	☐ Region	☒ Gemeinde	☒ Weitere
Grundlagen	Stadt Konstanz, Masterplan Mobilität, Handlungsprogramm Radverkehr				

Grundlagen | Situation



Situation Mst 1:50'000 mit Schliessung Netzlücken im Agglomerationszentrum und Entwicklungsraum (Grundlage Thurgis)

Themenbereich	Mobilität LV	Massnahmen-Nr.	LV-1.22
Massnahme	Radverkehr: Schliessung Netzlücken und Sanierung ungesicherte Führung in Orten in ländlicher Umgebung und Landschaftsraum		
Massnahmenpaket	Ergänzung und Optimierung LV-Netz		
Priorität	☒ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☒ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Stadt Konstanz		
Zielsetzung	- Schaffung eines durchgängigen Radwegenetzes für den Freizeit- und Alltagsverkehr. - Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit des Radverkehrs.		
Beschrieb	- Ausbau Schutzstreifen, Anbau Radweg 1. Martin-Schleyer-Strasse zwischen Franz-Moser-Strasse und Torkelbergstrasse ⇒ Eigenleistung 2. Kapitän-Römer-Strasse zwischen Langenrain Strasse und Dingelsdorfer Strasse ⇒ Eigenleistung 3. Kronbohlstrasse / Martin -Schleyer -Strasse zwischen OE Dingelsdorf und OE Litzeltetten ⇒ Eigenleistung 4. Heinrich-von-Tettingen-Strasse zwischen Wittmoosstrasse und Uferstrasse ⇒ A-Massnahme 5. Langenrainer Strasse zwischen Kapitän-Römer-Strasse und OE Dettingen ⇒ A-Massnahme 6. Konstanzer Strasse zwischen Dingelsdorfer Strasse und OE Dettingen ⇒ A-Massnahme 7. Allensbacher Strasse (K6172) zwischen Stadtgrenze und Sportplatz Dettingen ⇒ A-Massnahme 8. Uferstrasse zwischen Strandbad Wallhausen und OE Dingelsdorf ⇒ B-Massnahme 9. L 220 zwischen Am Herrlebühl und Umspannwerk ⇒ B-Massnahme 10. Konstanzer Strasse (L220) zwischen OE Dettingen und Abzweigung Glockenbrunnenstrasse ⇒ B-Massnahme 11. L219 zwischen Im LOH und Mainaustrasse ⇒ C-Massnahme		
Zweckmässigkeit	Förderung des LV durch ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes LV-Netz.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Attraktivität des LV durch sichere und zusammenhängende Netze. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Sichere und zusammenhängende LV-Netze erhöhen die Attraktivität des Siedlungsraums.	
	WK 3: Verkehrssicherheit Projektbezogene Überprüfung der Verkehrssicherheit.	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV.	
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.		
Quantitative Angaben	Verbesserung des Modal-Splits zugunsten LV.		
Koordinationsbedarf			
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 1 / 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		

Kosten	Kosten Total	Infrastruktur		Betrieb	
		[%]	[Mio. CHF]	[%]	[Mio. CHF/Jahr]
			0.10 (E) 0.80 (A) 1.00 (B)		
	Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere				
Beteiligte	☐ Bund ☐ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☒ Weitere Federführung: Gemeinde Konstanz				
Grundlagen	Stadt Konstanz, Masterplan Mobilität, Handlungsprogramm Radverkehr				

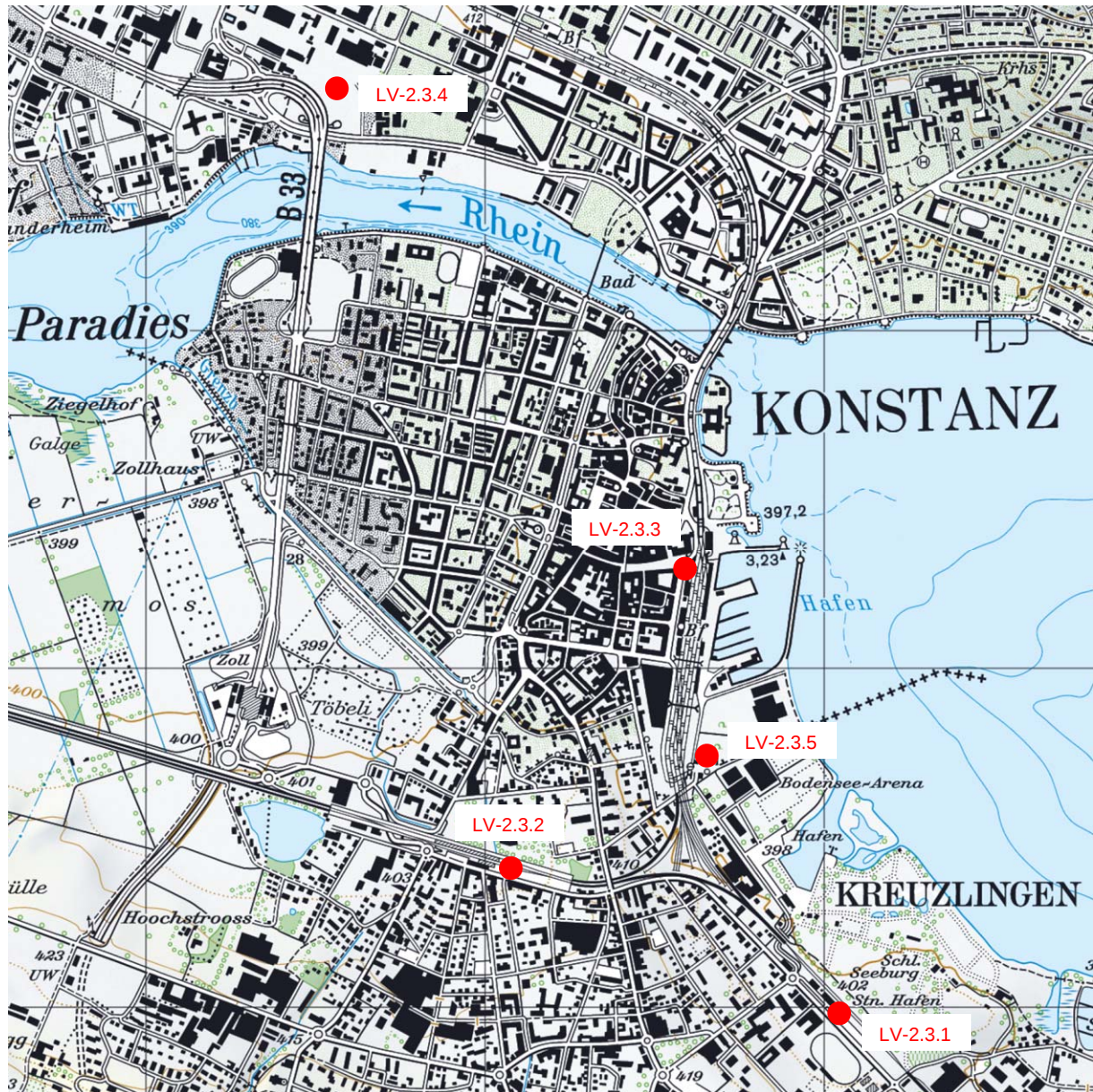
Grundlagen | Situation



Situation Mst 1:50'000 mit Netzlücken in Orten in ländlicher Umgebung und Landschaftsraum (Grundlage Thurgis)

Themenbereich	Mobilität LV	Massnahmen-Nr.	LV-2.3
		ARE-Code	neu AP3
Massnahme	Erstellung Fahrradparkhäuser in zentraler Lage		
Massnahmenpaket	Ergänzung und Optimierung LV-Netz		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Städte Kreuzlingen und Konstanz		
Zielsetzung	- Förderung Langsamverkehr zur Entlastung zentraler Lagen vom MIV. - An wichtigen Zielpunkten sind Fahrradparkhäuser zu erstellen.		
Beschrieb	- Standorte Kreuzlingen und Konstanz: - Velostation Hafenbahnhof, integriert in Neubau P+R-Anlage ⇒ A-Massnahme - Velostation Stadtbahnhof ⇒ B-Massnahme - Velostation Bahnhof Konstanz ⇒ A-Massnahme - Velostation Mobilpunkt Seerhein ⇒ A-Massnahme - Velostation Klein Venedig ⇒ B-Massnahme		
Zweckmässigkeit	Benutzerfreundliche und sichere öffentliche Veloabstellanlagen mit einem ausreichenden Angebot an ÖV- Haltestellen und weiteren zentralen Orten sind entscheidend für die Verbesserung der Intermodalität		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Attraktivität dank guter und sicherer Infrastruktur. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen	
	WK 3: Verkehrssicherheit Erhöhung der subjektiven Sicherheit	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV.	
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.		
Quantitative Angaben	Verbesserung des Modal-Splits zugunsten LV		
Koordinationsbedarf	MM-1.5 Förderung der kombinierten Mobilität		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 1 / 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten		Infrastruktur [%] [Mio. CHF]	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr]
	Kosten Total	LV-2.3.1 1.00 LV-2.3.2 1.00 LV-2.3.3 2.60 LV-2.3.4 1.30 LV-2.3.5 1.30	
	Anteil Bund		
	Anteil Kanton		
	Anteil Gemeinde		
	Anteil Weitere		
Beteiligte	☐ Bund ☐ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☒ Weitere Federführung: Städte Kreuzlingen und Konstanz		
Grundlagen	Stadt Kreuzlingen, Langsamverkehrsprogramm Stadt Konstanz, Masterplan Mobilität, Handlungsprogramm Radverkehr		

Grundlagen | Situation

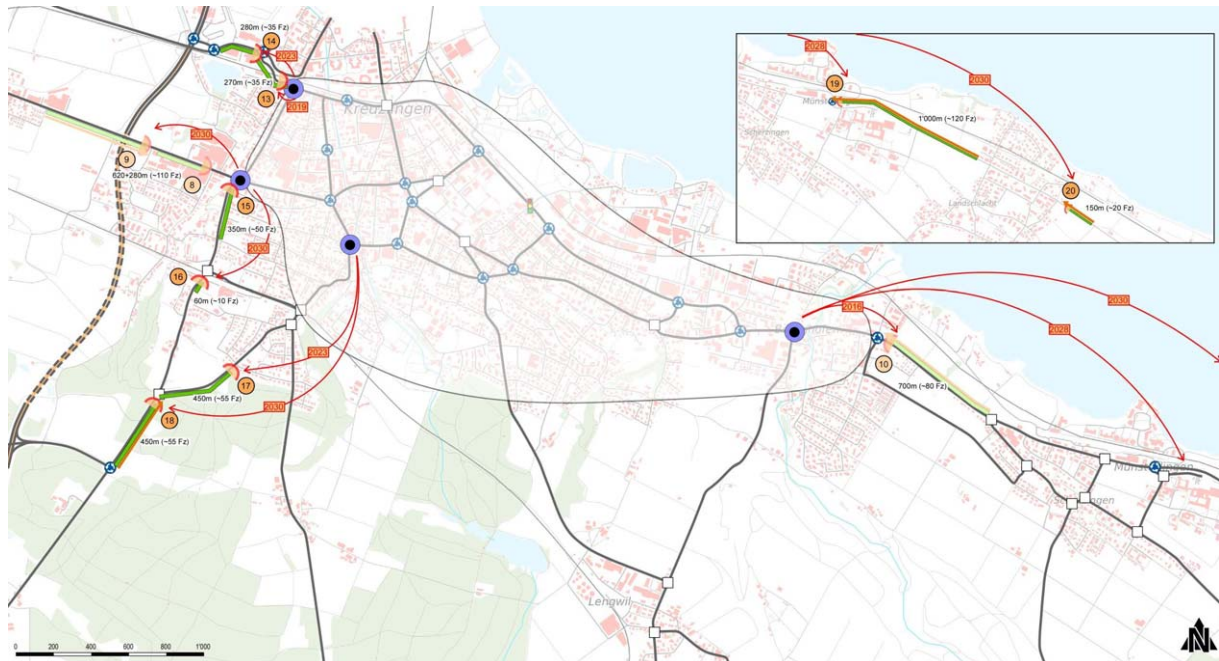


Situation Mst 1:20'000 mit Fahrradparkhäuser (Grundlage Thurgis)

Themenbereich	Mobilität LV	Massnahmen-Nr.	LV-2.4
		ARE-Code	neu AP3
Massnahme	Sanierung Fussgängerübergänge		
Massnahmenpaket	Ergänzung und Optimierung LV-Netz		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Gemeinden schweizerischer Agglomerationsteil		
Zielsetzung	Verbesserung der Sicherheit an 40 Fussgängerübergängen im schweizerischen Agglomerationsteil.		
Beschrieb	Durch die Sanierung der Fussgängerübergänge soll die Verkehrssicherheit erhöht werden.		
Zweckmässigkeit	- Die Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerübergängen ist ein wichtiger Bestandteil der Förderung des Langsamverkehrs. Die Massnahme umfasst viele, teils kleinere Einzelmassnahmen, die insgesamt zu einem sicheren und attraktiven Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr beitragen. Durch die Massnahme können teils direkte Verbindungen angeboten werden. - Die Massnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der Zugänglichkeit und der Sicherheit der ÖV-Haltestellen. Durch die Massnahme werden Unfallschwerpunkte beseitigt.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Sicherheit für Fussgänger. Attraktives Netz für den Langsamverkehr. Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des LV. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Sichere und zusammenhängende LV-Netze erhöhen die Attraktivität des Siedlungsraums. WK 3: Verkehrssicherheit Flächendeckende Erhöhung der Verkehrssicherheit. WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des LV.		
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.		
Quantitative Angaben	Verbesserung von 40 Fussgängerübergänge		
Koordinationsbedarf	--		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 1 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: laufende Realisierung Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] Ø 0.15 pro FGÜ 6.00	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr]
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☒ Weitere Federführung: TBA Kanton Thurgau		
Grundlagen	Unfallstatistik		

Themenbereich	Mobilität MM	Massnahmen-Nr.	ÖV-2.13																																	
		ARE-Code	neu AP3																																	
Massnahme	Verkehrsmanagement ÖV-Bevorzugung																																			
Massnahmenpaket	Mobilitätsmanagement																																			
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☒ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐																																			
Verortung Lage	Stadt Kreuzlingen, Gemeinde Münsterlingen																																			
Zielsetzung	- Vermeidung von Verkehrsstau im Siedlungsgebiet. - Gewährleistung eines zuverlässigen Busbetriebes. - Dosierung des Verkehrsaufkommens im Zentrum von Kreuzlingen und in Münsterlingen bei Netzüberlastungen und Bevorzugung des ÖV. - Reduktion der Luftschadstoff-Emissionen im Siedlungsgebiet.																																			
Beschrieb	- Mit vier Dosierstellen im Zentrum von Kreuzlingen und in Münsterlingen soll bei Netzüberlastung des MIV dosiert und der ÖV bevorzugt werden. Dosierstellen: - Konstanzerstrasse/Tägerwilerstrasse ⇒ B-Massnahme - Bernrainstrasse ⇒ B-Massnahme - Brunnenstrasse/Bernrainstrasse, elektronisch oder baulich (Busspur) ⇒ B-Massnahme - Seestrasse Münsterlingen, elektronisch oder baulich (Busspur) ⇒ C-Massnahme																																			
Zweckmässigkeit	Die Massnahme ist zweckmässig zur Steuerung und Dossierung des Verkehrs im Zentrum von Kreuzlingen und zur Bevorzugung des ÖV.																																			
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Entlastung der Verkehrssysteme. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Entlastung der Siedlungsgebiete durch Reduktion des Verkehrsaufkommens. WK 3: Verkehrssicherheit Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Reduktion des Verkehrsaufkommens. WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verminderung des Verkehrsaufkommens.																																			
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.																																			
Quantitative Angaben	--																																			
Koordinationsbedarf	ÖV-2.9 Busspuren 1. Priorität ÖV-2.10 Busspuren 2. Priorität ÖV-2.11 Busbevorzugung an Verkehrsknoten																																			
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung																																			
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:																																			
Kosten	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Infrastruktur</th><th>Betrieb</th></tr> <tr> <th></th><th>[%]</th><th>[Mio. CHF]</th><th>[%]</th><th>[Mio. CHF/Jahr]</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kosten Total</td><td></td><td> ÖV-2.13.1 0.20 ÖV-2.13.2 0.20 ÖV-2.13.3 0.20 ÖV-2.13.4 0.25 </td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Anteil Bund</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Anteil Weitere</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>				Infrastruktur	Betrieb		[%]	[Mio. CHF]	[%]	[Mio. CHF/Jahr]	Kosten Total		ÖV-2.13.1 0.20 ÖV-2.13.2 0.20 ÖV-2.13.3 0.20 ÖV-2.13.4 0.25			Anteil Bund					Anteil Kanton					Anteil Gemeinde					Anteil Weitere				
	Infrastruktur	Betrieb																																		
	[%]	[Mio. CHF]	[%]	[Mio. CHF/Jahr]																																
Kosten Total		ÖV-2.13.1 0.20 ÖV-2.13.2 0.20 ÖV-2.13.3 0.20 ÖV-2.13.4 0.25																																		
Anteil Bund																																				
Anteil Kanton																																				
Anteil Gemeinde																																				
Anteil Weitere																																				
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☒ Weitere Federführung: TBA Kanton Thurgau, Stadt Kreuzlingen																																			
Bemerkungen																																				
Grundlagen	Verkehrsmanagement / Konzept ÖV-Bevorzugung Stadt Kreuzlingen; SNZ; 29. Juli 2016																																			

Grundlagen | Situation



Situation Standorte der Dosierstellen



Ziel: Abschnitt staufrei zu halten



Busbevorzugung



massgebende Knoten



LSA mit Dosierungsfunktion



neue Busschleuse



Bus als Pulkführer



geplanter Kreislauf



Stauraum



bestehender Rückstau



Massnahmen im Zentrum



Massnahmen auf Einfallsachsen



Kreislauf



LSA



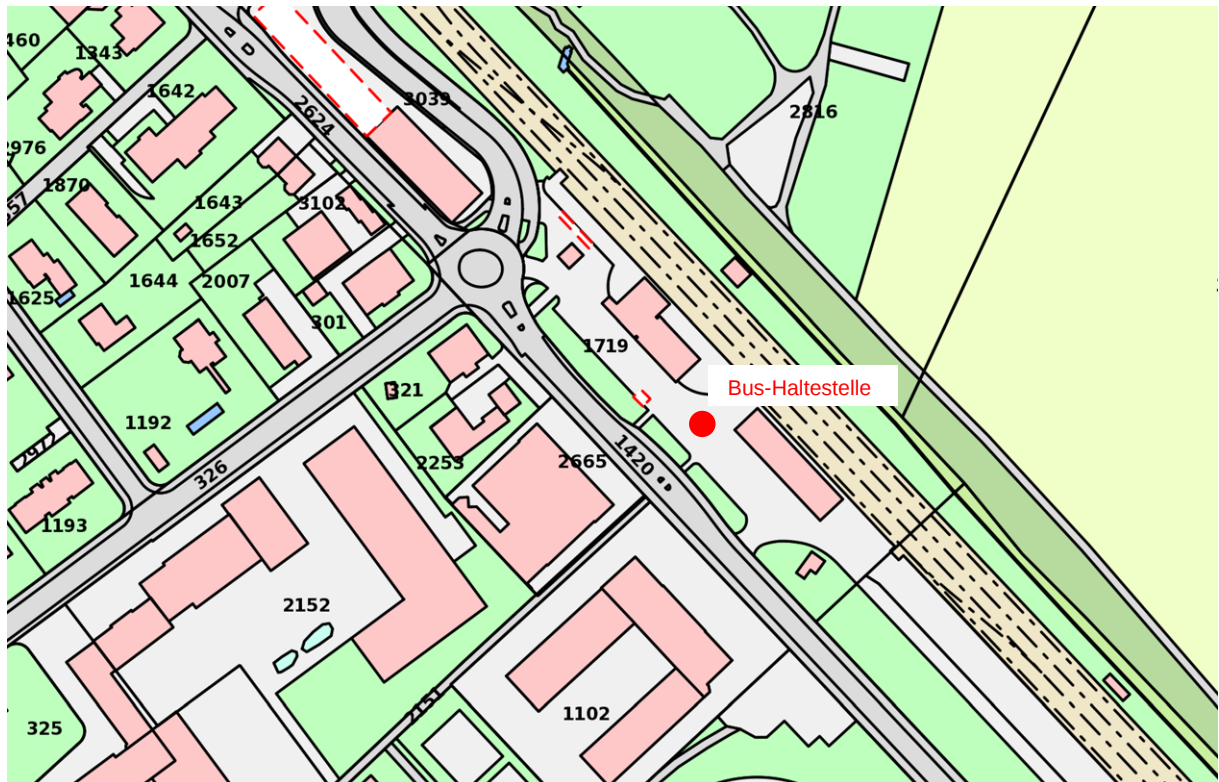
ungesteuerter Knoten



Stauraum voll

Themenbereich	Mobilität ÖV	Massnahmen-Nr.	ÖV-2.14
		ARE-Code	neu AP3
Massnahme	Bauliche Massnahmen Bahnhof Kreuzlingen Hafen		
Massnahmenpaket	Ausbau und Attraktivitätssteigerung ÖV		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Stadt Kreuzlingen		
Zielsetzung	Aufgrund von geänderten Linienführungen im Bussystem ist beim Bahnhof Kreuzlingen Hafen eine Bus-Wendemöglichkeit zu schaffen.		
Beschrieb	- Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ist geplant, die beiden regionalen Buslinien von Weinfelden (924 und 921) neu bis zum Hafenbahnhof Kreuzlingen zu führen, damit der Anschluss an den Schnellzug Konstanz-St.Gallen sichergestellt wird. Diesbezüglich ist eine Bushaltestelle/haltekannte auf dem Bahnhofplatz zu realisieren. - Ebenfalls ist eine Buswendemöglichkeit im Projekt zu integrieren, diesbezüglich ist ggf. eine LSA auf der Hafenstrasse notwendig, da die Anschlusszeiten in Weinfelden sowie in Kreuzlingen äusserst knapp sind, ist der Bus zu bevorzugen.		
Zweckmässigkeit	Diese Massnahme ist zwingend erforderlich, damit Buse beim Bahnhof Kreuzlingen-Hafen wenden können.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Informations- und Qualitätssteigerung an den Haltestellen. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Der Ausbau des ÖV-Angebots verbessert die Erschliessung des Siedlungsgebiets und erhöht die Attraktivität. WK 3: Verkehrssicherheit -- WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verbesserung des Modal-Splits zu gunsten des ÖV.		
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.		
Quantitative Angaben			
Koordinationsbedarf			
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 1 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] 0.30	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr]
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☒ Weitere Federführung: Abteilung Öffentlicher Verkehr/Tourismus Kanton Thurgau		
Grundlagen			

Grundlagen | Situation



Situation Mst 1:2'500 mit Bauliche Massnahmen Bahnhof Hafen, Stadt Kreuzlingen (Grundlage Thurgis)

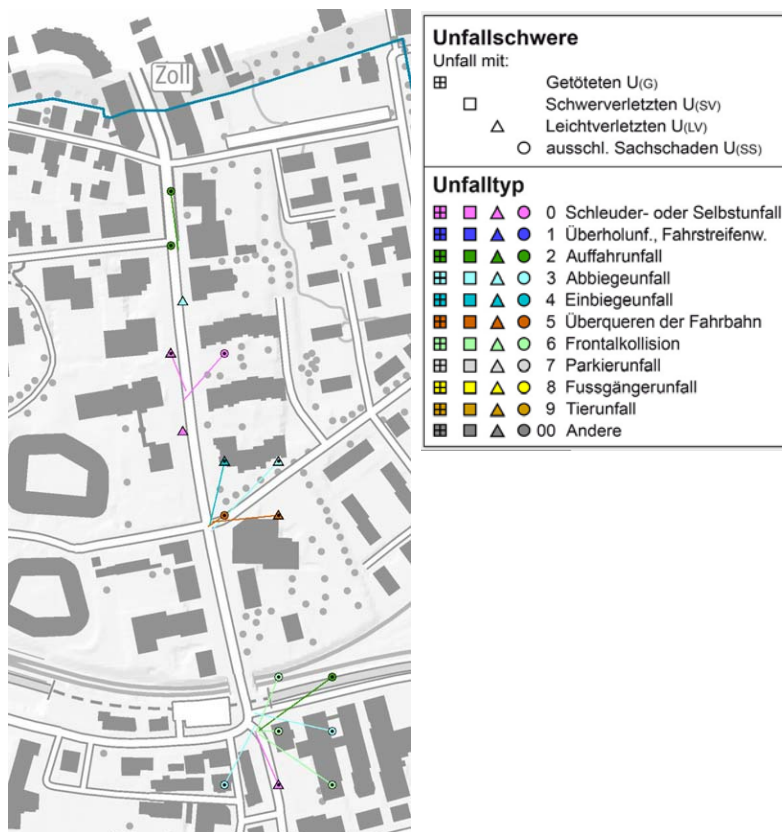
Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-2.10
		ARE-Code	4671.2.015 4671.2.016
Massnahme	BGK Grenzübergreifende innerstädtische Verbindung Schnetztor - Helvetiaplatz		
Massnahmenpaket	Betriebs- und Gestaltungskonzept		
Priorität	☒ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Städte Kreuzlingen und Konstanz		
Zielsetzung	- Aufwertung der wichtigen grenzüberschreitenden Langsamverkehrsachse zwischen dem Schnetztor (Stadt Konstanz) via Hauptzoll bis Helvetiaplatz (Stadt Kreuzlingen). - Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Reduktion der Trennwirkung der Strasse. - Aufwertung des Strassenbildes und Schaffung hochwertiger Aufenthaltsräume für die gemeinsame Begegnung. - Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.		
Beschrieb	- Aufwertung Strassenraum und Strassenraumgestaltung unter Beachtung der folgenden Grundsätze: - Priorität bei der Aufteilung des Strassenraums haben die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen (Aussenraumnutzungen für Läden, Restaurants, öffentliche Bauten etc.), der Fussgänger und der Radfahrer; - auf das erforderliche Minimum reduzierte Fahrbahnbreiten; - auf das Ortsbild abgestimmte Gestaltungselemente und Materialisierung (Belagsflächen, Beleuchtung, Möblierung usw.), Bepflanzung mit Bäumen usw. 1. ARE-Code 4671.2.015: Kreuzlingerstrasse, Abschnitt Schnetztor bis Hauptzoll, Stadt Konstanz. 2. ARE-Code 4671.2.016: Hauptstrasse. Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz, Stadt Kreuzlingen.		
Zweckmässigkeit	Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept wird ein belasteter Strassenabschnitt saniert, der Strassenraum und die LV-Achsen aufgewertet und der Verkehr siedlungsverträglicher abgewickelt.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Verträglichkeit zwischen LV und MIV und des Gesamtsystems. Optimierung und Entflechtung des Verkehrsflusses. WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Erhöhung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität sowie der öffentlichen Räume. Verminderung der Trennwirkung und Verbesserung der Verträglichkeit des MIV. WK 3: Verkehrssicherheit Durch die Verstetigung des Verkehrs und die Reduktion der Geschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht. WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch die Verstetigung des Verkehrsflusses.		
Machbarkeit	Betriebs- und Gestaltungskonzept technisch umsetzbar.		
Quantitative Angaben			
Koordinationsbedarf	S-2.17 Entwicklungsschwerpunkt Hauptzoll		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 1 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten		Infrastruktur [%] [Mio. CHF] Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr] MIV-2.10.1 1.50 MIV-2.10.2 3.90

	Anteil Gemeinde				
	Anteil Weitere				
Beteiligte	☐ Bund	☐ Kanton	☐ Region	☒ Gemeinde	☒ Weitere
Grundlagen	Federführung: Städte Kreuzlingen und Konstanz				

Grundlagen | Situation



Orthophoto Mst 1:5'000 mit Betriebs- und Gestaltungskonzept Fussgängerpromenade Schnetztor – Helvetiaplatz (Grundlage Thurgis)



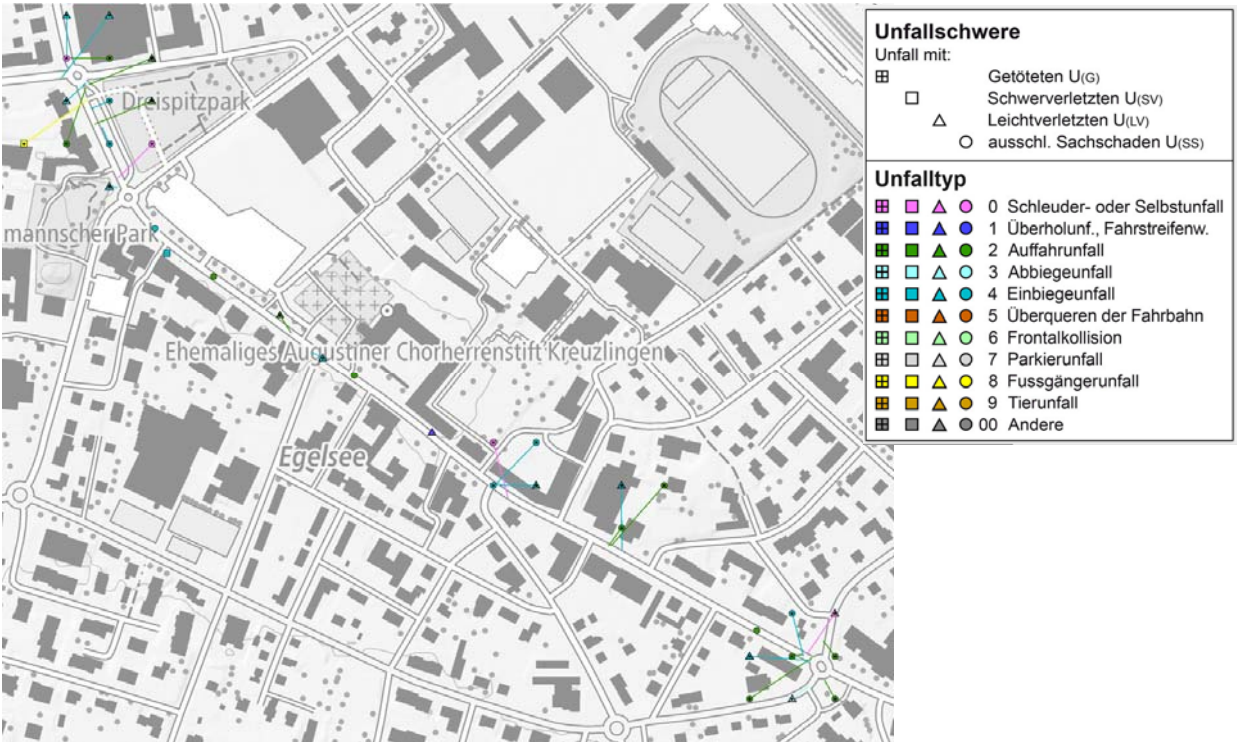
Polizeilich registrierte Unfälle 1. Januar 2011 – 31. Dezember 2015

Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-2.11
		ARE-Code	neu AP3
Massnahme	Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse		
Massnahmenpaket	Betriebs- und Gestaltungskonzept		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Stadt Kreuzlingen		
Zielsetzung	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Reduktion der Trennwirkung der Strasse. - Aufwertung des Strassenbildes. - Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. - Tempo-30-Regime.		
Beschrieb	- Aufwertung Strassenraum und Strassenraumgestaltung unter Beachtung der folgenden Grundsätze: - Priorität bei der Aufteilung des Strassenraums haben die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen (Aussenraumnutzungen für Läden, Restaurants, öffentliche Bauten etc.), der Fussgänger und der Radfahrer; - auf das erforderliche Minimum reduzierte Fahrbahnbreiten; - auf das Ortsbild abgestimmte Gestaltungselemente und Materialisierung (Belagsflächen, Beleuchtung, Möblierung usw.), Bepflanzung mit Bäumen usw.; - Aufzuwertender Abschnitt zwischen Kreisel Löwenstrasse und Kreisel Blauhausplatz (ca. 850 m).		
Zweckmässigkeit	Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept wird ein belasteter Strassenabschnitt saniert, der Strassenraum und die LV-Achsen aufgewertet und der Verkehr siedlungsverträglicher abgewickelt.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Verträglichkeit zwischen LV und MIV und des Gesamtsystems. Optimierung und Entflechtung des Verkehrsflusses.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Erhöhung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität sowie der öffentlichen Räume. Verminderung der Trennwirkung und Verbesserung der Verträglichkeit des MIV.	
	WK 3: Verkehrssicherheit Durch die Verstetigung des Verkehrs und die Reduktion der Geschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht.	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch die Verstetigung des Verkehrsflusses.	
Machbarkeit	Betriebs- und Gestaltungskonzept technisch umsetzbar.		
Quantitative Angaben			
Koordinationsbedarf	--		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] 2.50	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr]
Beteiligte	☐ Bund ☐ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung: Stadt Kreuzlingen		
Grundlagen			

Grundlagen | Situation



Orthophoto Mst 1:5'000 mit Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse (Grundlage Thurgis)



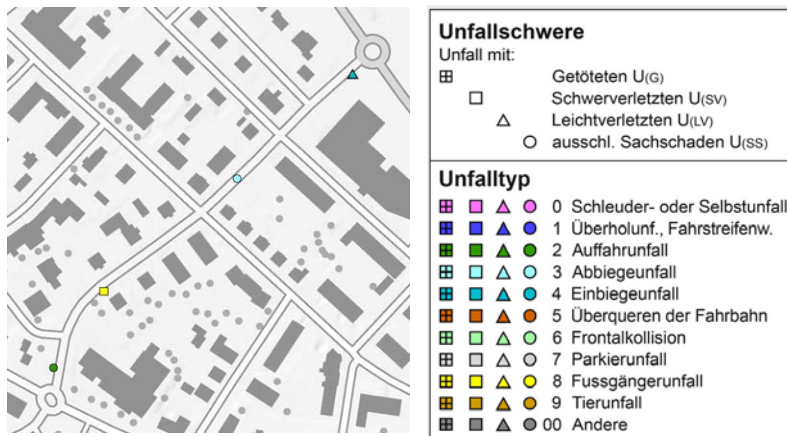
Polizeilich registrierte Unfälle 1. Januar 2011 – 31. Dezember 2015

Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-2.12
		ARE-Code	neu
Massnahme	Betriebs- und Gestaltungskonzept Paulistrasse		
Massnahmenpaket	Betriebs- und Gestaltungskonzept		
Priorität	☒ Eigenleistungen ☐ A 2019 - 2022 ☒ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Stadt Kreuzlingen		
Zielsetzung	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Reduktion der Trennwirkung der Strasse. - Aufwertung des Strassenbildes. - Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.		
Beschrieb	- Aufwertung Strassenraum und Strassenraumgestaltung unter Beachtung der folgenden Grundsätze: - Priorität bei der Aufteilung des Strassenraums haben die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen (Aussenraumnutzungen für Läden, Restaurants, öffentliche Bauten etc.), der Fussgänger und der Radfahrer; - auf das erforderliche Minimum reduzierte Fahrbahnbreiten; - auf das Ortsbild abgestimmte Gestaltungselemente und Materialisierung (Belagsflächen, Beleuchtung, Möblierung usw.), Bepflanzung mit Bäumen usw. - Aufzuwertende Abschnitt: Paulistrasse zwischen Hauptstrasse und Seetalstrasse (ca. 300 m).		
Zweckmässigkeit	Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept wird ein belasteter Strassenabschnitt saniert, der Strassenraum und die LV-Achsen aufgewertet und der Verkehr siedlungsverträglicher abgewickelt.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Verbesserung der Verträglichkeit zwischen LV und MIV und des Gesamtsystems. Optimierung und Entflechtung des Verkehrsflusses.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Erhöhung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität sowie der öffentlichen Räume. Verminderung der Trennwirkung und Verbesserung der Verträglichkeit des MIV.	
	WK 3: Verkehrssicherheit Durch die Verstetigung des Verkehrs und die Reduktion der Geschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht.	WK 4: Umwelt und Ressourcen Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch die Verstetigung des Verkehrsflusses.	
Machbarkeit	Betriebs- und Gestaltungskonzept technisch umsetzbar.		
Quantitative Angaben			
Koordinationsbedarf	--		
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 2 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: Geschätzte Inbetriebnahme:		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] 2.50	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr]
Beteiligte	☐ Bund ☒ Kanton ☐ Region ☒ Gemeinde ☐ Weitere Federführung TBA Kanton Thurgau		
Grundlagen			

Grundlagen | Situation



Orthophoto Mst 1:5'000 mit Betriebs- und Gestaltungskonzept Paulistrasse (Grundlage Thurgis)

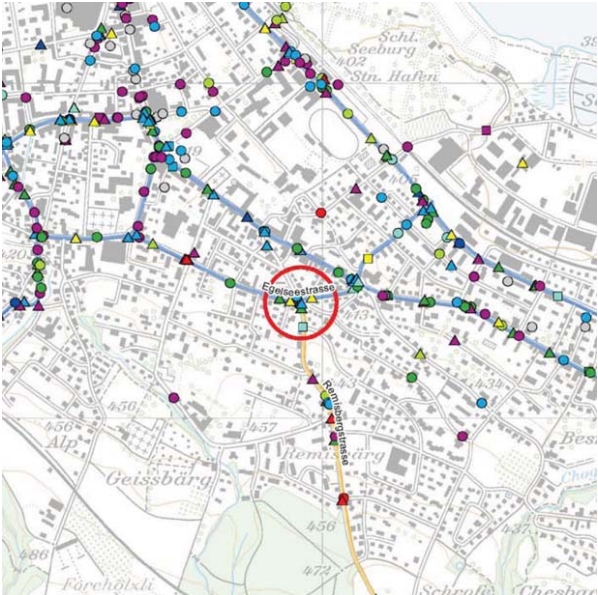


Polizeilich registrierte Unfälle 1. Januar 2011 – 31. Dezember 2015

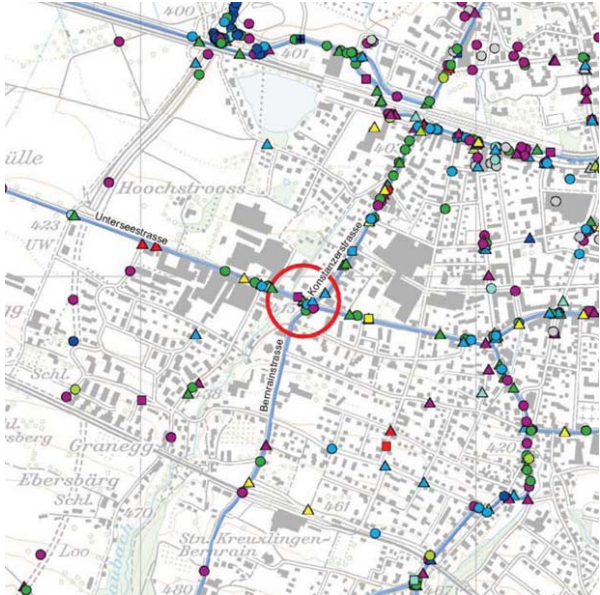
Themenbereich	Mobilität MIV	Massnahmen-Nr.	MIV-4.1
Massnahme	Verkehrssicherheit Sanierung Unfallschwerpunkte		
Massnahmenpaket	Verkehrssicherheit		
Priorität	☐ Eigenleistungen ☒ A 2019 - 2022 ☐ B 2023 - 2026 ☐ C 2027 - 2030 Infrastrukturmassnahme ja ☒ nein ☐		
Verortung Lage	Gemeinden schweizerischer Agglomerationsteil.		
Zielsetzung	- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf allen Strassen in der Agglomeration durch Sanierung von Unfallschwerpunkten. - Sämtliche identifizierten Unfallhäufungsstellen auf Kantons- und Gemeindestrassen sollen mittelfristig behoben werden. Für die kritischen Unfallhäufungsstellen wurden das Unfallgeschehen analysiert, mögliche Lösungsansätze definiert und Kostenschätzungen vorgenommen.		
Beschrieb	- Das Unfallgeschehen wurde über den gesamten schweizerischen Agglomerationsteil untersucht. Dabei wurden zusätzlich zu den Unfallschwerpunkten (USP) gemäss VSS Normen auch detailliertere Untersuchungen zu Unfallhäufungsstellen (UHS) vorgenommen. Im Agglomerationsteil sind vier USP und UHS zu finden. Einige UHS und USP sind weniger dringlich zu sanieren bzw. müssen mit aufwendigeren baulichen Massnahmen umgebaut werden. - Folgende UHS und USP sollen als A-Massnahme saniert werden: - Stadt Kreuzlingen: Kreisel "Remisbergplatz" Remisbergstrasse – Egelseestrasse - Stadt Kreuzlingen: Kreisel "Rebstockplatz" Konstanzerstrasse – Unterseestrasse - Stadt Kreuzlingen: Kreisel Bahnhofstrasse – Konstanzerstrasse - Gemeinde Bottighofen: Strecke Lengwilerstrasse bei Rüti		
Zweckmässigkeit	Das Zukunftsbild zielt auf eine sichere und verträgliche Abwicklung des MIV ab. Dazu trägt die Sanierung von UHS und USP einen grossen Beitrag zur Verbesserung der objektiven Sicherheit bei.		
Nutzen	WK 1: Qualität Verkehrssystem Die Sanierung der Unfallhäufungsstellen bringt Verbesserungen im Strassenverkehr sowie im Fuss- und Veloverkehr durch den einheitlichen hohen Sicherheitsstandard.	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen --	WK 3: Verkehrssicherheit Durch die Sanierung der Unfallhäufungsstellen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.
			WK 4: Umwelt und Ressourcen Die Erhöhung der Sicherheit von Fuss- und Veloverkehr führt zu einer Steigerung der Attraktivität dieser Verkehrsträger und hat damit positive Effekte auf Ressourcen und Umwelt.
Machbarkeit	Die Massnahme ist technisch realisierbar.		
Quantitative Angaben	--		
Koordinationsbedarf			
Koordination Richtplan	☒ nicht relevant ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung		
Stand Umsetzung und Planung	Reifegrad: 1 Kantonale Richtplanung: nein Arbeiten bis Vorprojekt: laufende Realisierung Einreichung Vorprojekt ARE: Geschätzter Baubeginn: 2019 bis 2022 Geschätzte Inbetriebnahme: 2019 bis 2022		
Kosten	Kosten Total Anteil Bund Anteil Kanton Anteil Gemeinde Anteil Weitere	Infrastruktur [%] [Mio. CHF] 5.20	Betrieb [%] [Mio. CHF/Jahr]

Beteiligte	☐ Bund	☒ Kanton	☐ Region	☒ Gemeinde	☐ Weitere
	Federführung: TBA Kanton Thurgau				
Grundlagen	Unfallstatistik				

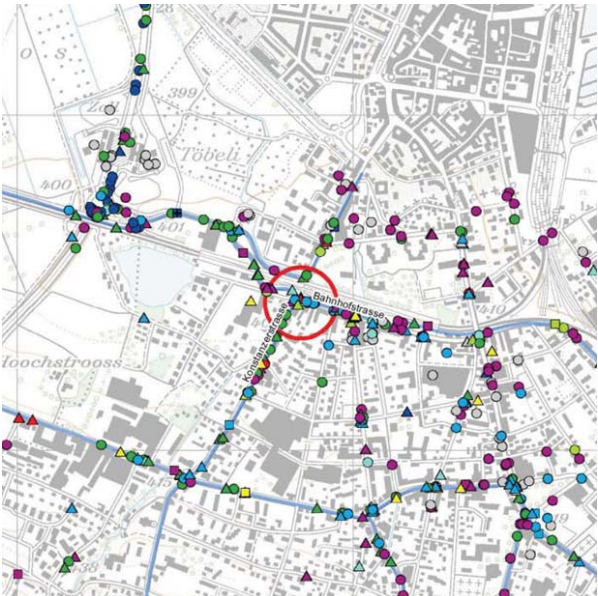
Grundlagen | Situation



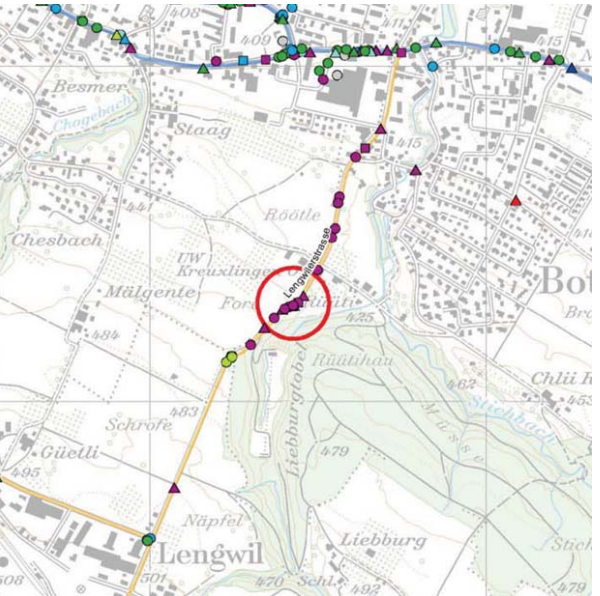
Stadt Kreuzlingen
USP Kreisel "Remisbergplatz" Remisbergstrasse – Egelsee-strasse



Stadt Kreuzlingen
USP Kreisel "Rebstockplatz" Konstanzerstrasse – Untersee-strasse



Stadt Kreuzlingen
USP Kreisel Bahnhofstrasse – Konstanzerstrasse



Gemeinde Bottighofen
USP Strecke Lengwilerstrasse bei Rütli

Anhang

Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz

Massnahmen AP2 ⇒ Massnahmen AP3

	Massnahme aus AP2, die im AP3 nicht mehr geführt werden ⇒ Reporting
	Massnahme aus AP2, die im AP3 weiter belassen werden (B- und C-Massnahmen aus dem AP2 sowie geänderte Massnahmen)
	neue Massnahme im AP3

Massnahmenpaket			Bemerkungen
Nr.	ARE-Code	Massnahme	
Strategische Massnahmen			
S-0.1	4671.2.120	Siedlungsentwicklung	⇒ Reporting
S-0.9	4671.2.128	Entwicklung ländlicher Raum	⇒ Reporting
L-0.1	4671.2.145	Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft	⇒ Reporting
L-0.2	4671.2.146	Landschafts- und Grünraumkonzept	⇒ Reporting
L-0.3	4671.2.147	Aufwertung Seeufer	⇒ Reporting
L-0.4	neu	Aufwertung Übergänge Siedlung – offene Landschaft	neue Massnahme AP3
LV-0.1	4671.2.001	Förderung LV	⇒ Reporting
ÖV-0.1	4671.2.046	Förderung ÖV	⇒ Reporting
ÖV-0.2	4671.2.047	Grenzüberschreitender Tarifverbund	⇒ Reporting
MIV-0.1	4671.2.085	Strategie MIV	Massnahme AP2 ⇒ AP3
Siedlungsentwicklung nach innen			
S-0.2	4671.2.121	Förderung der Innenentwicklung und Nutzung wichtiger Potentialflächen	⇒ Reporting
S-0.3	4671.2.122	Aufwertung Ortszentren Stadtteilzentren	⇒ Reporting
S-0.7	4671.2.126	Siedlungsbegrenzung Siedlungstrennung	Massnahme AP2 ⇒ AP3
Siedlungsentwicklung an gut geeigneten Lagen			
S-0.4	4671.2.123	ÖV-Erschliessungsanforderungen an neue Bauzonen	⇒ Reporting
S-0.5	4671.2.124	Koordination und Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen	⇒ Reporting
S-0.6	4671.2.125	Freizeiteinrichtungen und Veranstaltungsschwerpunkte	⇒ Reporting
S-0.8	4671.2.127	Touristische Orte und Naherholungseinrichtungen	⇒ Reporting
S-1.1	4671.2.129	Kernstadt	Massnahme AP2 ⇒ AP3
S-1.2	4671.2.130	Entwicklungsraum Verdichtungsgebiete	Massnahme AP2 ⇒ AP3
S-1.3	4671.2.131	Entwicklungsareal Umnutzung Seefeld Kreuzlingen	⇒ Reporting
S-1.4	4671.2.132	Entwicklungsareal Gesundheit Klinik Münsterlingen	⇒ Reporting
S-1.5	4671.2.133	Entwicklungsareal Bildung Hochschule Paradies Konstanz	⇒ Reporting
S-1.6	4671.2.134	Entwicklungsareal Industriebrache Great Lakes / Brückenkopf Schänzle	⇒ Reporting
S-1.7	4671.2.135	Entwicklungsareal Gesundheit Klinikum Konstanz	⇒ Reporting
S-1.8	4671.2.136	Entwicklungsareal Gerstäcker, Wollmatingen	⇒ Reporting
S-1.9	4671.2.137	Entwicklungsareal Gewerbegebiet Göldern, Reichenau	⇒ Reporting
S-1.10		Entwicklungsschwerpunkt Kehlhofwiese, Tägerwilen	⇒ Reporting
S-1.11	4671.2.139	Entwicklungsschwerpunkt Umnutzung Bahnhof Petershausen, Konstanz	⇒ Reporting
S-1.12	4671.2.140	Entwicklungsschwerpunkt Verkehrslandeplatz, Konstanz	⇒ Reporting
S-1.13	4671.2.141	Entwicklungsschwerpunkt Bildung Universität Konstanz	⇒ Reporting
S-1.14	4671.2.142	Entwicklungsschwerpunkt Klein Venedig, Kreuzlingen und Konstanz	⇒ Reporting
S-1.15	4671.2.143	Entwicklungsschwerpunkt Döbeli, Kreuzlingen	⇒ Reporting
S-1.16		Entwicklungsschwerpunkt Hafner, Wollmatingen	Massnahme AP2 ⇒ AP3
S-1.17	neu	Entwicklungsschwerpunkt Hauptzoll	neue Massnahme AP3
S-1.18	neu	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen Leubere, Stadt Kreuzlingen	neue Massnahme AP3
S-1.19	neu	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen Geissbärg Süd, Stadt Kreuzlingen	neue Massnahme AP3
Entlastung Kerngebiet Kreuzlingen und Konstanz			
ÖV-1.1	Diverse	Ausbau Regionalbus-Angebot	⇒ Reporting
ÖV-1.2	Diverse	Ausbau Stadtbuss-Angebot	⇒ Reporting
ÖV-1.3	4671.2.050	Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie Agglo-S-Bahn	⇒ Reporting
MIV-1.9	4671.2.094	Flankierende Massnahmen Bernrain- und Brunnenstrasse	⇒ Reporting

Massnahmenpaket			Bemerkungen
Nr.	ARE-Code	Massnahme	
MIV-3.2	Diverse	Parkplatzbewirtschaftung	⇒ Reporting
MIV-3.3	Diverse	Parkplatzbeschränkung	⇒ Reporting
MM-1.3	4671.2.116	Transit-Schwerverkehrsachsen in Kreuzlingen und Tägerwilen	⇒ Reporting
Verbesserung grenzüberschreitende LV-Achsen			
LV-1.4		Ergänzung Promenaden-Netz Kreuzlingen-Konstanz	
1	4671.2.006	Grenzüberschreitende Fussgänger-Allee im Gebiet Seeufer West, Kreuzlingen	⇒ Reporting
2	4671.2.007	Ausbau Promenadenstrasse Kreuzlingen	⇒ Reporting
3	4671.2.008	Ausbau Verbindung Schnetztor – Löwenstrasse über Alleestrasse	⇒ Reporting
4	4671.2.009	Ausbau der Verbindung Gottlieberstrasse (Konstanz) – Rheinweg (Tägerwilen)	⇒ Reporting
5		Fussweg-Verbindung zwischen Webersteig (Konstanz) und Rheinweg (Tägerwilen)	⇒ Reporting
6	4671.2.011	Fussgängersteg längs alter Rheinbrücke und Ausbau Radweg auf alter Rheinbrücke	⇒ Reporting
7	4671.2.012	Fussgängerfreundliche Umgestaltung und Aufwertung Rheinsteinig	⇒ Reporting
8	4671.2.013	Great Lakes Fortsetzung der Uferpromenade	⇒ Reporting
9	4671.2.014	Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zur neuen Fussgängerpromenade	⇒ Reporting
10	Diverse	Fussgängerpromenade Schnetztor – Helvetiaplatz	neuen Massnahme im AP3
11	4671.2.017	Verlängerung nördliche Rheinufer-Promenade in Konstanz Richtung Westen	⇒ Reporting
LV-1.5	4671.2.018	Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradies – Döbeli	⇒ Reporting
LV-1.6	4671.2.019	Verbesserte Radwegführung im Bereich Döbeli, Konstanz	⇒ Reporting
LV-1.20	neu	Rheinquerungen Ergänzung zentrale LV-Achsen	neue Massnahme AP3
Verringerung LV-Trennwirkung			
LV-1.7	4671.2.020	Unterführung Lago Süd, Konstanz	⇒ Reporting
LV-1.8	4671.2.021	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse	Massnahme AP2 ⇒ AP3
LV-1.9	4671.2.022	Fussgängerunterführung Bahnhof Kreuzlingen-Hafen	Massnahme AP2 ⇒ AP3
LV-1.10	4671.2.023	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse	Massnahme AP2 ⇒ AP3
LV-1.11	4671.2.024	Fuss- und Radweg Promenadenstrasse – Sonnenwiesenstrasse	⇒ Reporting
LV-1.13	4671.2.026	Fuss- und Radweg Zelgstrasse – Seeweg (Seezelg Kreuzlingen)	Massnahme AP2 ⇒ AP3
LV-1.16	4671.2.029	Fuss- und Radwegzugang zum See, Münsterlingen	⇒ Reporting
Ergänzung und Optimierung LV-Netz			
LV-1.1	4671.2.002	Langsamverkehrskonzept	⇒ Reporting
LV-1.2	4671.2.003	Radweg Gottlieberzoll – Tägerwilen	⇒ Reporting
LV-1.3	4671.2.004	Radweg Tägerwilen – Lengwil	⇒ Reporting
LV-1.12	4671.2.025	Ausbau Radweg Werftstrasse	⇒ Reporting
LV-1.14	4671.2.027	Fuss- und Radweg Seefeldstrasse, Kreuzlingen – Seestrasse, Bottighofen	⇒ Reporting
LV-1.15	4671.2.028	Fuss- und Radweg Bottighofen – Lengwil	Massnahme AP2 ⇒ AP3
LV-1.17	4671.2.030	Fussverbindung Bahn-Haltestelle – Klinikareal	⇒ Reporting
LV-1.18		Rad-Vorzugsachsen in Konstanz	
1	4671.2.032	Beschilderung Radwegpunkte	⇒ Reporting
2	4671.2.033	Schaffung Aufstellbereich Fährplatz	⇒ Reporting
3		Aufwertung von drei Knotenpunkten für Radverkehr	⇒ Reporting
4	4671.2.035	Umgestaltung Allensteiner Strasse-Breslauerstrasse	⇒ Reporting
5		Ausbau Fusswegverbindung Klinikum für Radverkehr	⇒ Reporting
6		Integration Routenkonzept ins Gestaltungskonzept Zähringerplatz	⇒ Reporting
7	4671.2.038	Umgestaltung Schützenstrasse mit Kreuzungen	⇒ Reporting
8	4671.2.039	Ausbau Fontainebleau Allee	⇒ Reporting
9		Einrichtung Velolift Friedrichshöhe	⇒ Reporting
LV-1.19		Radwegnetzergänzung Allensbach	
1	4671.2.042	Radweg Allensbach-Dettingen	⇒ Reporting
2	4671.2.043	Radweg Kaltbrunn-Wildpark	⇒ Reporting
LV-1.21	neu	Radverkehr: Schliessung Netzlücken im Agglomerationszentrum und Entwicklungsraum	neue Massnahme AP3
LV-1.22	neu	Radverkehr: Schliessung Netzlücken in Orten in ländlicher Umgebung und Landschaftsraum	neue Massnahme AP3
LV-2.1	4671.2.044	Fussgänger-Leitsystem	⇒ Reporting
LV-2.2	4671.2.045	Erstellung und Aufwertung Veloabstellanlagen	⇒ Reporting
LV-2.3	neu	Erstellung Fahrradparkhäuser in zentraler Lage	neue Massnahme AP3
LV-2.4	neu	Sanierung Fussgängerübergänge	neue Massnahme AP3

Massnahmenpaket			Bemerkungen
Nr.	ARE-Code	Massnahme	
Ausbau und Attraktivitätssteigerung ÖV			
ÖV-2.1		Ausbau Bahn-Haltestellen	
	4671.2.052	Ausbau Bahnhofstestelle Allensbach	⇒ Reporting
	4671.2.053	Ausbau Bahnhofstestelle Hegne	⇒ Reporting
	4671.2.054	Ausbau Bahnhofstestelle Reichenau	⇒ Reporting
		Ausbau Bahnhofstestelle Wollmatingen	⇒ Reporting
ÖV-2.2	4671.2.056	Ausbau Bahnhof Konstanz	⇒ Reporting
ÖV-2.3	4671.2.057	Ausbau Bahn-Haltestelle Petershausen	⇒ Reporting
ÖV-2.4	4671.2.058	Ausbau Bushaltestelle Bärenplatz	⇒ Reporting
ÖV-2.5	Diverse	Zentraler ÖV-Haltepunkt Sternenplatz	⇒ Reporting
ÖV-2.6		Neubau Bahn-Haltestelle Allensbach-West	⇒ Reporting
ÖV-2.7		Neubau Bahn-Haltestelle Reichenau-Waldsiedlung	⇒ Reporting
ÖV-2.8	4671.2.064	Umbau Grenzübergang Seestrassse Kreuzlingen / Hafenstrasse Konstanz	⇒ Reporting
ÖV-2.9		Busspuren 1. Priorität	
	4671.2.066	Wollmatingerstrasse zwischen Oberlohn- und Taborweg	⇒ Reporting
	4671.2.067	Schnetztor – Bodanplatz	⇒ Reporting
	4671.2.068	Seetalstrasse vor dem Ziikreisel	⇒ Reporting
	4671.2.069	Romanshornerstrasse zwischen Ziikreisel und Bärenkreisel Bottighofen	⇒ Reporting
ÖV-2.10		Busspuren 2. Priorität	
1	4671.2.074	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	Massnahme AP2 ⇒ AP3
2	4671.2.071	Emmishoferzoll	Massnahme AP2 ⇒ AP3
3	4671.2.072	Unterseestrassse, Bereich Mowag	Massnahme AP2 ⇒ AP3
4	4671.2.073	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	Massnahme AP2 ⇒ AP3
ÖV-2.11		Busbevorzugung an Verkehrsknoten	
1	4671.2.076	Verkehrskreisel Döbeli, Konstanz	⇒ Reporting
2	4671.2.077	Knoten Wollmatingerstrasse / Oberlohnstrasse, Konstanz	⇒ Reporting
3	4671.2.078	Verkehrskreisel Bärenplatz, Kreuzlingen	⇒ Reporting
4	4671.2.079	Verkehrskreisel Löwenplatz, Kreuzlingen	⇒ Reporting
5	4671.2.080	Verkehrskreisel Rebstockplatz, Kreuzlingen	⇒ Reporting
6	4671.2.081	Verkehrskreisel Kolosseumplatz, Kreuzlingen	⇒ Reporting
7	4671.2.082	Verkehrskreisel Sonnenplatz, Kreuzlingen	⇒ Reporting
8	4671.2.083	Verkehrskreisel Bärenplatz, Bottighofen	⇒ Reporting
ÖV-2.12	4671.2.084	Fahrgast-Informationssystem	⇒ Reporting
ÖV-2.13	neu	Verkehrsmanagement ÖV-Bevorzugung, Stadt Kreuzlingen	
1	neu	Konstanzerstrasse/Tägerwilerstrasse	neue Massnahme AP3
2	neu	Bernrainstrasse	neue Massnahme AP3
3	neu	Brunnenstrasse/Bernrainstrasse	neue Massnahme AP3
4	neu	Seestrassse Münsterlingen	neue Massnahme AP3
ÖV-2.14	neu	Bauliche Massnahmen Bahnhof Kreuzlingen Hafen	neue Massnahme AP3
Ergänzung und Optimierung MIV-Netz			
MIV-1.1	4671.2.086	Verkehrsverflüssigung Seetal- und Hafenstrasse	⇒ Reporting
MIV-1.2	4671.2.087	Knotensanierung Döbelikreisel	⇒ Reporting
MIV-1.3		Kreisel Klinik Münsterlingen	⇒ Reporting
MIV-1.4	4671.2.089	Kreisel Scheidwegkreuzung, Münsterlingen	⇒ Reporting
MIV-1.5	4671.2.090	Spange Bättershausen	Massnahme AP2 ⇒ AP3
MIV-1.6	4671.2.091	Umfahrung Bättershausen	Massnahme AP2 ⇒ AP3
MIV-1.7	4671.2.092	Umfahrung Siegershausen	Massnahme AP2 ⇒ AP3
MIV-1.8		Oberlandstrasse (OLS)	Massnahme AP2 ⇒ AP3
Betriebs- und Gestaltungskonzepte			
MIV-2.1	4671.2.095	Betriebs- und Gestaltungskonzept Tägerwilen	Massnahme AP2 ⇒ AP3
MIV-2.2	4671.2.096	Betriebs- und Gestaltungskonzept Romanshornerstrasse, Kreuzlingen	⇒ Reporting
MIV-2.3		Betriebs- und Gestaltungskonzept Bottighofen	Massnahme AP2 ⇒ AP3
MIV-2.4	4671.2.098	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzingen	Massnahme AP2 ⇒ AP3
MIV-2.5	4671.2.099	Betriebs- und Gestaltungskonzept Landschlacht	Massnahme AP2 ⇒ AP3

Massnahmenpaket			Bemerkungen
Nr.	ARE-Code	Massnahme	
MIV-2.6	4671.2.100	Betriebs- und Gestaltungskonzept Laube und Bahnhofplatz Konstanz	⇒ Reporting
MIV-2.7	4671.2.101	Betriebs- und Gestaltungskonzept Litzelstetten	⇒ Reporting
MIV-2.8	4671.2.102	Betriebs- und Gestaltungskonzept Wollmatingen / Fürstenberg	⇒ Reporting
MIV-2.9	Diverse	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortschaften ausserhalb Kerngebiet	⇒ Reporting
MIV-2.10	neu	BGK Grenzübergreifende innerstädtische Verbindung Schnetztor - Helvetiaplatz	
1	4671.2.015	Kreuzlingerstrasse, Abschnitt Schnetztor bis Hauptzoll, Stadt Konstanz	neue Massnahme AP3
2	4671.2.016	Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz, Stadt Kreuzlingen	neue Massnahme AP3
MIV-2.11	neu	Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse	neue Massnahme AP3
MIV-2.12	neu	Betriebs- und Gestaltungskonzept Paulistrasse	neue Massnahme AP3
Parkraum-Management			
MIV-3.1	4671.2.106	Parkleitsystem	⇒ Reporting
MIV-3.4		Neue Parkieranlagen	
1	4671.2.110	Parkhaus Seeufer West, Kreuzlingen	⇒ Reporting
2	4671.2.111	Parkhaus Festwiese, Kreuzlingen	⇒ Reporting
3	4671.2.112	Döbeli, Konstanz	⇒ Reporting
MIV-3.5	4671.2.113	Parkraum-Management Klinik Münsterlingen	⇒ Reporting
Verkehrssicherheit			
MIV-4.1	neu	Verkehrssicherheit Sanierung Unfallschwerpunkte	neue Massnahme AP3
Mobilitätsmanagement			
MM-1.1	4671.2.114	Verkehrsmanagement	⇒ Reporting
MM-1.2	4671.2.115	Verkehrssteuerung	⇒ Reporting
MM-1.4	4671.2.117	Mobilitätszentrale und Mobilitätsberatung	⇒ Reporting
MM-1.5		Förderung der kombinierten Mobilität	⇒ Reporting
MM-1.6	4671.2.119	Car Sharing-Angebot	⇒ Reporting