

# PETERSHAUSER Stadtteilzeitung

EINE PUBLIKATION DER BÜRGERGEMEINSCHAFT PETERSHAUSEN

## Nr.1

NOVEMBER 1995

### Vision für den ÖPNV und Petershausen – Seehas-Haltepunkt Sternenplatz

Eindeutiges Votum hierfür von  
Bürgergemeinschaft Petershausen  
Bürgervereinigung Allmannsdorf-Staad  
und Bürgergemeinschaft Paradies  
sowie von den Verbänden  
VCD, ADFC und BUND



Die bürgernahe Drehscheibe des Konstanzer ÖPNV

**Seehas-  
Haltepunkt**

**Seite 3-6**

**Wir zum  
VEP**

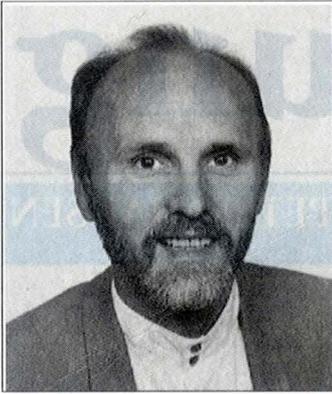
**Seite 8-11**

**Wissenschaft  
und VEP**

**Seite 14/15**

**Treffpunkt  
Petershausen**

**Seite 18/19**



## Eine Zeitung für Petershausen

**L**iebe Mitglieder der Bürgergemeinschaft Petershausen, liebe PetershauserInnen, liebe MandatsträgerInnen in Gemeinderat und Landkreis, unsere Vertreter im Land- und Bundestag und Verantwortlichen in der Verwaltung in Konstanz und im Landkreis!

Die Anfänge der Bürgergemeinschaft Petershausen reichen zwar knapp ein Jahr zurück – gegründet wurde unser Verein aber erst am 1. März diesen Jahres. Wir freuen uns, daß unser Engagement nicht wirkungslos geblieben ist, hoffen aber bei unserem zentralen Anliegen – Erhaltung oder Verbesserung der Lebensqualität in unserem Stadtteil – noch deutliche Fortschritte zu machen.

Dies geht nicht ohne eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit. Das Ergebnis ist die erste Ausgabe der Petershauser Stadtteilzeitung. Sie soll als Multiplikator der Anliegen dienen, die uns beschäftigen. Soll informieren und zum Nachdenken anregen, unsere Arbeit transparent machen und zum Engagement animieren oder die in unserem Stadtteil vorhandene Lebensqualität bewußt machen.

Eine regelrechte Initialzündung für die Herausgabe unserer Zeitung war aber das fast zwanghafte Bemühen der Stadtverwaltung und ihrer Spitzenorgane für eine jetzt und in Zukunft völlig unnötige Bahnunterführung an der Petershauser-/Jahnstraße zu kämpfen und sich die entsprechende Mehrheit im Gemeinderat dafür aufzu

bauen. Bürgermeister Ralf Joachim Fischer, als Macher bekannt, scheint dafür jeder Preis recht zu sein. Sogar die für fast jeden in Konstanz nachvollziehbare Drehscheibe des ÖPNV, der »Sternenplatz«, soll diesem Ziel geopfert werden. Die Entscheidung des TUA für einen Seehaltpunkt »Polizeidirektion« und die über einen Ideenwettbewerb herzustellende Verknüpfung mit einer Bahnunterführung, geht stark auf seine Initiative zurück. Zu vermutendes Ziel dieser Entscheidung ist, die dann populistisch besser zu verargumentierende Notwendigkeit einer Bahnunterführung an dieser Stelle.

Daß auch die SPD-VertreterInnen im TUA geschlossen der Vorstellung ihres Parteifreundes Fischer gefolgt sind, steht zum Beispiel kraß im Widerspruch zu dem ansonsten sehr fortschrittlichen Positionspapier, das jüngst zum Verkehrsentwicklungsplan von der Mitgliederversammlung der SPD verabschiedet wurde. An diesem Punkt wird klar, welchen Balanceakt die SPD vollführt. Zum Teil noch sternplatzorientiert – aber im Abstimmungsverhalten schon abrückend Richtung Bahnübergang. Die FDP und FWG übrigens auch.

Bei der anstehenden Entscheidung des Gemeinderates zum Seehaltpunkt gibt es noch die Möglichkeit, Vernunft einkehren zu lassen. Eine Entscheidung für den Sternenplatz würde man auch in Petershausen als Signal verstehen, daß man wirklich sachorientiert entscheidet. Eine vertrauensbildende Maß-

nahme zum rechten Zeitpunkt und hochwillkommen.

Herzlichen Dank allen Mitwirkenden an der Petershauser Stadtteilzeitung, den Spendern und Inserenten.

Grüße und Dank auch an die anderen Bürgervereinigungen. In Übereinstimmung mit ihnen haben wir bereits gemeinsam Positionen in so wichtigen Fragen wie Zollhof, Sternenplatz und Fähre-LKW-Verkehr in der Öffentlichkeit vertreten. Diese positive Zusammenarbeit, über Stadtteile und politische Standpunkte hinweg, darf durchaus als eine neue Qualität des außerparteilichen Bürgerwillens in unserer Stadt gesehen werden. Erfreulich daher: Versuche uns auf Konfrontationskurs gegeneinander zu bringen erreichten ihr Ziel nicht. Wie gut Zusammenarbeit im Detail geht und allen nützt, zeigt der nebenstehende Artikel von Walter Krautwald, Vorstandsmitglied der Bürgergemeinschaft Paradies, dem wir an dieser Stelle ganz besonderen Dank aussprechen.

Zum Schluß möchten wir an alle LeserInnen appellieren, wo immer möglich, auf die politischen Entscheidungsprozesse im Sinne von Petershausen einzuwirken. Nicht im Sinne des St.-Florians-Prinzips – aber Petershausen braucht gerade heute eine Lobby. Hilfreich dabei sicher: Messen Sie unsere GemeinderäteInnen nicht nur an deren Versprechungen und Äußerungen sondern vielmehr an ihrem Abstimmungsverhalten. ■

Redaktion  
Petershauser Stadtteilzeitung  
Gerhard Hoffmann

## Impressum

Herausgeber:  
Bürgergemeinschaft  
Petershausen e.V.,  
Pauline-Gutjahr-Weg 1,  
78467 Konstanz

Verantwortlich für den Inhalt  
i.S.d.BW-PressG:  
Hannes Schaeben

Redaktion: Gerhard Hoffmann,  
Hannes Schaeben

Redaktionstelefon: 5 60 78

Autoren: Raimund Blödt, Eva Eisenbarth, Alexander Gebauer, Claudia Hildenbrandt, Petra Hinderer, Gerhard Hoffmann, Rainer Hohnschildt, Walter Krautwald, Hannes Schaeben, Hans Schölch, Jutta Weißgerber, Gabi Zimmermann, Peter Zimmermann

Satz und Layout: Claudia Wild

Titelgestaltung: Walter Kaiser

Scans und Bildbearbeitung:  
Fa. MONTHI, Zogelmannstr. 10,  
78462 Konstanz

Druck:  
Maus Druck & Medien GmbH,  
Labhardsweg 6, 78462 Konstanz

Papier:  
Bioart chlorfrei gebleicht

Erscheinungsweise:  
nach Erfordernissen

Bezug der Petershauser Stadtteilzeitung ohne Mitgliedschaft gegen kostendeckende Spende möglich:  
Commerzbank Konstanz,  
BLZ 690 500 45, Nr. 270 10 43  
Die Petershauser Stadtteilzeitung ist erhältlich im:  
COPY-Shop, Zähringerplatz 6-8;  
Tintenfassle, Moltkestraße 3

# Vorteile eines Seehas- Halte- punktes direkt am Sternen- platz

- ◆ Beste Nahverbindungen mit dem Bus: etwa Dreiminuten-takt Richtung Laube und Zähringerplatz
- ◆ Bus- und Fußwegverbindung zu drei Gymnasien und zwei Realschulen;
- ◆ kurze Fußwege zum Archäologischen Landesmuseum, zum Landratsamt und zum Fernmeldeamt
- ◆ Busverkehr von morgens bis nach Mitternacht, kaum Taktunterbrechungen
- ◆ Bus- und Bahnverkehr von Montag bis Sonntag
- ◆ Anschluß zur Universität auch samstags und täglich bis Mitternacht (im Gegensatz zum Hp Wollmatingen)
- ◆ Nur eine Minute Fußweg zu den wichtigsten Buslinien der Stadt (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9A/B, 10, 12, 13, 14) mit 95% Fahrgastanteil
- ◆ Diese Linien fahren zwar auch zum Hbf (oder zur Post), aber z.T. mit erheblichen Umwegen
- ◆ Der Übergang zwischen Post und Hbf ist ein Hindernislauf durch den Straßenverkehr, falls man den Umwegen über Ampel oder Unterführung ausweicht
- ◆ Sogar beim Umsteigen aus dem Pkw ergeben sich gegenüber dem Hbf Zeitvorteile für die Ortsteile Allmannsdorf, Staad, Egg, Litzelstetten, Dingelsdorf, Wallhausen, Dettingen und das Musikerviertel
- ◆ Die Zeitgewinne betragen für die jetzt gültigen Fahrpläne bei den Buslinien 1, 5 und 9 je 15 Minuten, bei der Linie 4 sogar 30 Minuten
- ◆ Anschluß an die beiden Schnellbuslinien nach Ravensburg und Friedrichshafen
- ◆ Aufwertung des Sternenplatzes auch beim Umsteigen von Bus zu Bus durch die behindertengerechten Rampen über die Brücke
- ◆ Die Anlage des Bahnsteigs ist prinzipiell auch direkt neben der Brücke möglich und war vom VCD aus Kostengründen ursprünglich auch in dieser Weise vorgeschlagen worden
- ◆ Die von der Stadtverwaltung favorisierte Lösung mit zwei Bahnsteigen an der Jahnstraße

würde ein Vielfaches kosten und rechtfertigt die Mehrkosten der Brückenlösung

- ◆ Eine Einbeziehung der Brücke in den Bahnsteig ist ohne größere Eingriffe in die Brückenkonstruktion möglich
- ◆ Der Bahnsteig müßte etwa 35 cm höher liegen als der heutige Brückenrand (Abb. 2, S. 5)
- ◆ Eine Realisierung ist durch eine aufgelegte Stahlkonstruktion von etwa 2,5m Breite möglich (zum Vergleich: am Hbf beträgt die Breite des Mittenbahnsteigs beim Treppenaufgang auf eine Länge von 12m nur 1,39m)
- ◆ Derzeit 85% Zuschuß aus GVFG-Mitteln (städtischer Anteil in der Größenordnung von zwei bis drei Tiefgaragenplätzen)
- ◆ Ein Haltepunkt Sternenplatz ist bereits in den jetzigen Fahrplan der Bahn eingearbeitet
- ◆ Nach DB-Auskunft ist ein Haltepunkt innerhalb der eingleisigen Strecke kein Hindernis
- ◆ Ein einziger Bahnsteig im Innenradius des Gleises ist sogar vorteilhaft für den Betrieb (im Gegensatz zu einem zweiten Bahnsteig auf dem Außenradius, der vom Lokführer nicht überschaubar ist)
- ◆ Die Schrankenschließzeiten an der Jahn-, Petershauser Straße werden gegenüber heute verkürzt
- ◆ Eine schnelle Verwirklichung am Sternenplatz wäre ein zusätzlicher Anschubeffekt für den Seehas und Stadtbus
- ◆ Eine Weiternutzung des Haltepunktes Petershausen ist wünschenswert
- ◆ Optimal wäre die Verlängerung des Petershauser Bahnsteigs bis zur Schneckenburgstraße mit Zugangsmöglichkeit von Westen und Osten

## **Nachteile eines Haltepunktes Petershauser/ Jahnstraße**

- ✗ Ein Fertigstellungstermin innerhalb der nächsten zehn Jahre ist dort kaum denkbar (Einsprüche von Anwohnern gegen die Unterführung)
- ✗ Die gewünschte Entkopplung des Haltepunktes mit dem Vorhaben einer Straßenunterführung ist dort nicht realisierbar (u.a. weil bei einem Fortbestand des beschränkten Bahnübergangs der Bahnsteig für stadtauswärts fahrende Züge westlich(!) der Straßenkreuzung liegen müßte)
- ✗ Es gibt dort z.Zt. keine einzige Bushaltestelle, Neueinrichtungen solcher Haltestellen bringen zusätzliche Kosten
- ✗ Der um mindestens 6 Minuten längere Fußweg zu den Bushaltestellen am Sternenplatz macht diesen Standort überhaupt undiskutabel
- ✗ Der zugeordnete andere Haltepunkt am Elberfeld liegt ungünstiger als ein zur Schneckenburgstraße ausgehender Bahnhof Petershausen. Dort existiert nicht nur ein größerer Einzugsbereich (Gottmannplatz mit abgehenden Straßen), sondern es besteht auch Busanbindung.
- ✗ Eine Festlegung des (weniger wichtigen) vierten Haltepunktes im Elberfeld ist strikt abzulehnen, weil sie nach Aufhebung des Bahnhofs Petershausen der Verwaltung das (offensichtlich gewünschte) einzige, ernsthafte Argument für den HP Jahnstraße und gegen den Sternenplatz liefert.

Walter Krautwald

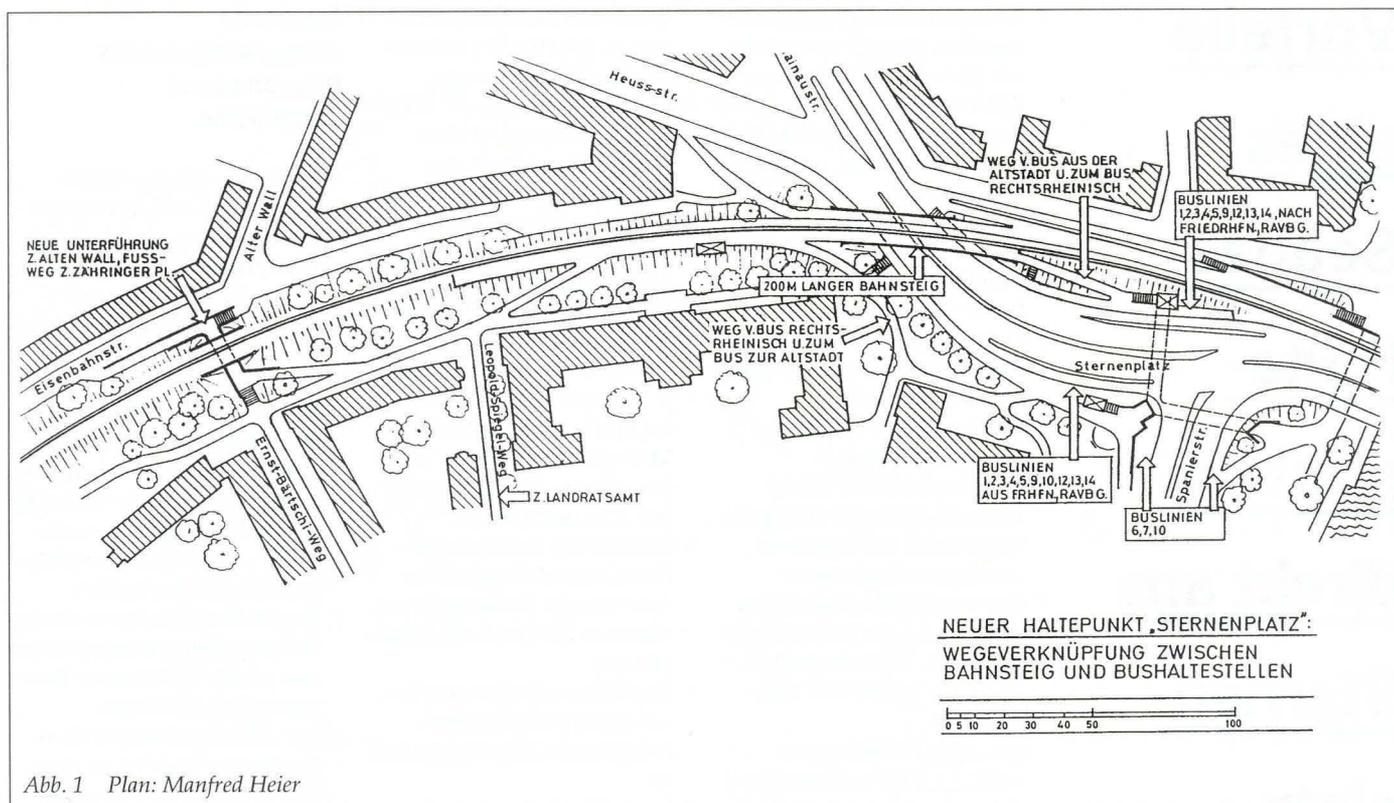


Abb. 1 Plan: Manfred Heier

## Zur Argumentation der Sternenplatzgegner

von Walter Krautwald

**Hauptgegner eines Haltepunktes direkt am Sternenplatz ist die Verwaltung, insbesondere ihre Spitze, Herr Bürgermeister Fischer. Die ausgearbeiteten Sitzungsvorlagen bevorzugen eindeutig eine Alternative an der Petershauser-/Jahnstraße. Eine wünschenswerte sachlich-neutrale Information für den Stadtrat wird daher tunlichst vermieden. Stattdessen werden Scheinargumente gegen den Sternenplatz zusammengetragen.**

### Beispiele aus der TUA-Vorlage

Im Folgenden seien einige dieser windigen Verwaltungs-Argumente rekapituliert und anschließend widerlegt:

**1. Die Verwaltung behauptet: Der Sternenplatz ist ungeeignet, weil in einem Kreis um sein Zentrum mit Radius 600 Meter nur 4000 Menschen, in einem entsprechenden Kreis um den alternativen Haltepunkt Petershauser-/Jahnstraße aber 9000 Menschen wohnen.**

**Einspruch:** Die Anwohner nicht nur dieser Straßen werden auf den näheren Haltepunkt gern verzichten, weil sie gleichzeitig als »Geschenk« die Straßenunterführung der Bahnlinie und in der Folge mehr Autoverkehr hinnehmen sollen.

Eine Zählung von 1987 ergab für Konstanz täglich 8500 Einpendler und 3200 Auspendler (Vorlage TUA 95/216).

Es ist also der Verwaltung bekannt, daß der Haltepunkt für Auspendler (Anwohner) eine geringere Bedeutung haben wird als für Einpendler, die an ihren Arbeitsplatz, in die Schule oder in eine Behörde wollen. In einem in der Weglänge vergleichbaren Kreis um die Bushaltestelle der Universität wohnt trotz übervoller Busse kein Mensch. Ein entsprechender Vergleich wurde in der Vorlage vorsorglich unterlassen.

**2. Die Verwaltung behauptet: Die Weglänge für Umsteiger zwischen Bus und Bahn bei der Jahnstraßenlösung beträgt »ca. 200« Meter (während der Sitzung unterboten sich die Vertreter gegenseitig; Herr Schöner nannte ca. 150 Meter).**

**Richtigstellung:** Nimmt man den von der Verwaltung unter 1. gewählten Mittelpunkt des Kreises als Startpunkt, so beträgt der Fußweg zum stadtauswärts fahrenden Bus (durch den Sternenplatztunnel) 600 Meter!

**3. Vorlagenzitat: »Vom Haltepunkt Sternenplatz sind nicht so viele Arbeitsstätten zu erreichen.«**

**Einspruch:** Die Zahl der erreichbaren Arbeitsstätten ist fußläufig etwa gleich. Sie erhöht sich am Sternenplatz aber eher auf den doppelten Wert, weil die Entfernung zum Bus nicht 7 Minuten (Jahnstraße), sondern nur 1 Minute beträgt. Bei einem Bustakt von etwa drei Minuten vergrößert sich der Einzugsbereich bei gleichem Zeitaufwand bis weit in die Laube (Paradies, Niederburg), und sogar der Zähringerplatz wird von dort mit dem Bus bequemer und schneller erreicht als zu Fuß von der Jahnstraße!

Die Verwaltungsvorlage erwähnt nirgends, daß der geplante Tarifverbund für Bus und Bahn eine spürbare Preissteigerung für den Seehasbenutzer zur Folge haben wird. Es ist daher eine Unverschämtheit, dem ÖPNV-Fahrgast diese Preiserhöhung mit dem Hinweis auf

Umsteigemöglichkeit zuzumuten, ihm aber gleichzeitig den einzig idealen Umsteigepunkt in dieser Stadt vozenthalten.

4. Nach Meinung der Verwaltung sind bei einem Bahnsteig am Sternenplatz wegen des Bahndamms Treppen unbedingt erforderlich. Eine Anlage weiter westlich sei dagegen ebenerdig möglich.

**Richtigstellung:** Die Bushaltestellen am Sternenplatz liegen nur wenig unter Gleisniveau. Die von Manfred Heier in der Skizze vorgeschlagenen Wege zum Bahnsteig sind behinderungsfreundliche Rampen (zusätzliche Treppen neben den Brückenköpfen sind nützlich). Dagegen muß ein Pendler bei den vorgesehenen zwei Bahnsteigen an der Jahnstraße täglich einmal die Unterführung benutzen, kommt also auf einen größeren Höhenunterschied als am Sternenplatz.

5. Am Sternenplatz gibt es gemäß Vorlage keine Möglichkeit für Park & Ride, ja nicht einmal eine Haltemöglichkeit für Taxis.

**Richtigstellung:** Am Haltepunkt in Wollmatingen sind für Park & Ride noch immer Plätze frei, weitere können am vierten für Konstanz vorgesehenen Haltepunkt eingerichtet werden. Für Taxen könnten Plätze sowohl an der Westseite der Theodor-Heuss-Straße als auch an der Conrad-Gröber-Straße geschaffen werden.

Gegenfrage: Warum eigentlich ist ein Taxihalt in einer Entfernung von 6 Gehminuten ungeeignet? Verwaltung und die Mehrheit des TUA halten diese Zeit in ihrem Plädoyer gegen den Sternenplatz nämlich ganz und gar für zumutbar – allerdings für Busbenutzer. Diese gibt es zwar in höherer Zahl, aber für das Gremium geht es (in diesem Fall!) nicht um Quantität.

6. Vorlagenzitat: »Aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse am Sternenplatz ist dort eine Bike & Ride Anlage kaum zu realisieren.«

**Richtigstellung:** Zwischen Polizei und Bahndamm ist beliebig

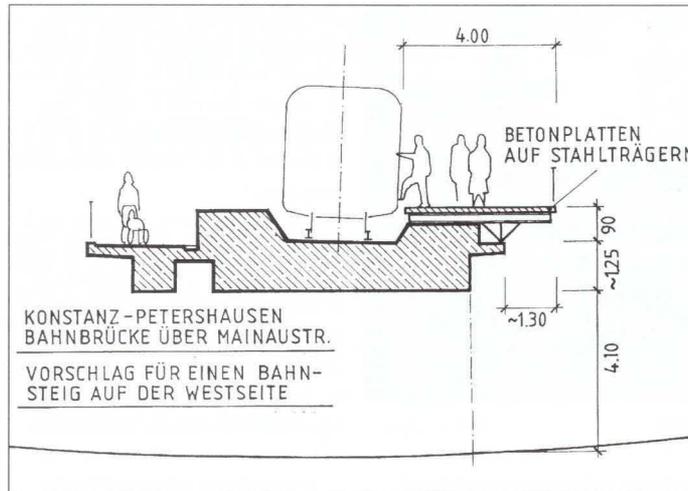
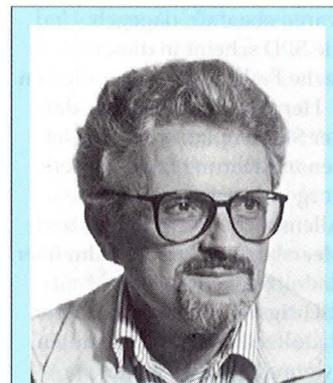


Abb. 2 Plan: Manfred Heier

viel Platz für diebstahlsichere Abstellplätze. Die Stellplätze sind hier bequem vom Bahnsteig aus zu erreichen, während an der Jahnstraße mit zwei Bahnsteigen das Rad entweder bei der Abfahrt oder der Ankunft auf der falschen Seite steht.

7. Als »Umsteigeanlagen Bahn/Bus« preist die Vorlage den Hp Wollmatingen und den Hauptbahnhof. Der Sternenplatz sei ungeeignet, weil »Busse nicht auf die S-Bahn-Ankunft warten können. Sie werden durch die nachfolgenden Busse aus der Haltestelle gedrängt.«

**Richtigstellung:** Eine Verknüpfung mit dem Seehas ist am Sternenplatz wichtiger und wirkungsvoller als an den beiden anderen Bahnhöfen zusammen (vgl. S. 3). Die Busse warten am Hauptbahnhof keineswegs, dagegen wäre es ihnen am Sternenplatz wegen der Sichtverbindung zum Seehas sogar leicht möglich (wenn die Inseln zwischen Fahrbahn und Busbuch beseitigt würden, damit ein nachfolgender Bus vorbei kann). Tagsüber ist für die meisten Linien wegen der Taktichte ein Warten gar nicht erforderlich.



Dr. rer. nat. Walter Krautwald lebt seit 1970 mit seiner Familie in Konstanz und ist als Akademischer Oberrat an der Fakultät für Mathematik der Universität beschäftigt. Schon in den 70er Jahren engagierte er sich in der Bürgergemeinschaft Paradies, und etwa seit zehn Jahren ist er dort Mitglied des Vorstands. Von 1987 bis 1989 war er als Nachrücker der FGL im Stadtrat. Größere Teile des jetzt gültigen Konstanzer Busfahrplans gehen auf seine Entwürfe zurück.

### Ortstermin am falschen Ort

Eine gezielte Beeinflussung der TUA-Mitglieder konnte man vor der Sitzung beim sog. Ortstermin erleben:

Gewünscht war eine vergleichende Besichtigung des Haltepunktes an der Jahnstraße und

dem alternativen zwischen Polizei und Bahn (vgl. Abb. 1).

Diesem alternativen Platz ging man vorsichtshalber aus dem Wege (weil ein Vergleich der Verwaltung gefährlich geworden wäre?) und wählte den Fußweg auf der gegenüberliegenden Seite der Bahn. Das Gremium wurde zum Hochhaus an der Theodor-Heuss-Straße geführt, und ihm wurde die Unmöglichkeit eines Bahnsteigs an dieser Stelle beschrieben, der mit seiner Betonrampe dicht an die Pfeiler des Hauses reichen würde.

Dort aber, vor dem Hochhaus, hat niemals jemand eine Alternative gesehen, nur die Verwaltung hat sie konstruiert, um es in eigener Sache (an der Jahnstraße) leichter zu haben.

### 8 zu 5 gegen den Sternenplatz

Zur Sitzung im TUA am 12.10.95 waren zwei Gutachter geladen, der Nahverkehrsberater Ulrich Grosse (Tübingen) und Herr Huber vom Unternehmen PTV (Karlsruhe). Die PTV steht seit Jahren in treuen Diensten der Stadt (Auftragsvolumen ca. 2 Mio. DM).

Herr Huber bemühte sich dennoch um Neutralität. Seine tabellarische Gegenüberstellung von Vor- und Nachteilen enthielt häufig das Urteil »neutral«, bei der Einwohnerzahl gab es einen »leichten Vorteil« für Jahnstraße. Zwar tauchte oft das kaum erkennbare Kürzel »+6 Min.« (Gehweg) auf, aber die Folgerung eines Vorteils für den Sternenplatz wurde vermieden.

Herr Grosse, der seit Jahren in zahlreichen Landkreisen Baden-Württembergs als Hauptberater für ÖPNV-Fragen tätig ist, trat eindeutig für den Sternenplatz ein, und zwar wegen der vorhandenen qualitativ hochwertigen Busverknüpfungen. Er empfahl als optimale Lösung einen einzigen, etwa 2,5 Meter breiten Bahnsteig im Innenradius der eingleisigen Strecke direkt auf der Brücke.



Berlin: Bahnhof Friedrichsstraße um 1930

## Diskussion im TUA

Die anschließende Diskussion im TUA verlief von seiten der Sternplatzbefürworter (**Müller-Neff, Fecker, Grüne und Neue Linie**) auf hohem Niveau. Die Gegner ließ dies allerdings unbeeindruckt. Hier einige Redesplitter:

Es wurde für die Brückenlösung die nochmalige Verkürzung der Wege zum Bus und die allgemeine Sicherheit aufgrund der guten Überschaubarkeit gelobt, die Werbewirksamkeit für den Seehas bei einem Halt auf dem belebten Platz erwähnt und ein Vergleich mit den vielen hochliegenden Bahnhöfen Berlins gezogen.

Frau **Jauss-Meyer** verwahrte sich als gebürtige Berlinerin gegen die letzte Behauptung; sie kenne keine Bahnhöfe auf Brücken über Straßen – Müller-Neff: »Fahr'n Sie mal hin!« Außer den bekannten Bahnhöfen Zoo und Friedrichstraße gibt es allein zwischen West- und Ostkreuz acht weitere ähnliche S-Bahn-Stationen.

Herr **Blum** sagte einen einzigen Satz: er habe gegenüber seinem Sternplatzbekenntnis im Wahlkampf hinzulernt.

Herr **Scheideck** hat das Problem angedacht und will es am Hbf lösen, indem er die Linie 1 in umgekehrter Richtung die Innenstadt umrunden läßt – würde er weiter denken oder wirklich mit dem ÖPNV fahren, dann würde er die Folgen bei der Rückkehr merken.

Herr **Ellegast** stimmte ohne Wortmeldung dagegen. Frau **Preisendanz** und Frau **Ritzmann** (Vertreterinnen der Orts-

teile Litzelstetten und Allmannsdorf, die vom Sternplatz deutliche Vorteile hätten) waren ebenfalls dagegen. Und die SPD scheint in dieser Chefsache Fraktionszwang zu haben.

Herr **Fischer** bemerkte, daß der Sternplatz zum Umsteigen in Richtung Fähre/Meersburg uninteressant sei. Ein Allensbacher etwa würde nach Meersburg besser die Bahn über Radolfzell benutzen.

**Richtigstellung:** Fahrzeit über Radolfzell 62 oder 82 Minuten, zweimaliges Umsteigen (Bahn/Bus), ca. Stundentakt, Fahrpreis etwa DM 16.50; da lohnt sich sogar der Umweg über den Konstanzer Hbf, insbesondere finanziell: Preis höchstens DM 8,80. Fahrzeit etwa eine Stunde, Seehas-Halbstundentakt, zusätzlich zweistündlich Regionalexpreß.

Wenn Herr Bürgermeister **Fischer**, der im allgemeinen sehr wohl zu begründen weiß, was er will, solch hilflose Argumente benutzt, dann hält er die wahren Beweggründe zurück.

## Schräger Bahnsteig?

Das Größte aber kam, unwidersprochen, zum Schluß, als Tiefbauamtsleiter Harcke allen laienhaften Rätinnen und Räten klarmachte, warum ein Haltepunkt am Sternplatz wirklich unmöglich sei:

Erstens sei ein Bahnsteig von zweieinhalb Metern für Konstanz zu schmal; es müßten vier Meter sein. Zweitens sei bekanntlich wegen der engen Kurve der Brücke der Gleiskörper stark geneigt. Ein Bahnsteig in

der Innenkurve würde dann diese Neigung nach unten fortsetzen, und bei vier Metern Breite würde damit das Profil der ohnehin zu niedrigen Durchfahrthöhe der Straße zusätzlich eingengt!

Ich fragte Herrn Harcke nach der Sitzung, woher er die Gründe für seinen schräg liegenden Bahnsteig nähme; ob die Neigung etwa die Fliehkraft stehender Fahrgäste beeinflussen könne (wie beim fahrenden Zug)... Herr Harcke schien zumindest verduzt.

Vor einigen Jahren schrieb DER SPIEGEL über den von Herrn Müller-Neff vorgeschlagenen Gutachter: »Herr Grosse versetzt zwar keine Berge, aber Bahnhöfe.«

Ob dies Herr Harcke in Konstanz verhindert?

## Schlußbemerkung:

Mit Problemen des ÖV und ÖPNV beschäftige ich mich seit über 20 Jahren. Ich habe an einigen Projekten mitgewirkt und manchmal sogar ein Erfolgserlebnis gehabt. Trostloseres als in meinem mehrjährigen Werben für den Sternplatz ist mir bisher noch nicht widerfahren.

Es geht bei der bevorstehenden Entscheidung nicht um einige Omnibuslinien und nicht um einen Jahres- oder Zehnjahresfahrplan. Solche Entscheidungen sind ja revidierbar, und manche revidieren sich gar von selbst. Es geht hier auch weniger um Stadtbaupolitik, nicht um eine architektonisch wirkungsvolle Bahnanlage, sondern um einen kleinen Bahnsteig, der durch seine richtige oder falsche Wahl im nächsten Jahrhundert den bedeutendsten Einfluß auf den Verkehr in dieser Stadt haben wird – oder eben nicht.

Einen falsch gebauten Haltepunkt wird man in der Regel nie mehr los (Beispiel KN Hbf), und leider verhindert seine Existenz dann einen besseren.

Möge diese Stadt vor einem (weiteren) Jahrhundert-Bockstreich bewahrt bleiben! ■

Labhardsweg 6  
D-78462 Konstanz  
Tel. 0 75 31 / 90 64-0  
Fax 90 64-28

**WMAUS**  
DRUCK & MEDIEN GMBH



Seit Oktober letzten Jahres häufen sich in der Presse Meldungen über die Inhalte des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt. Aufgeschreckt durch Artikel, wie »Vorrang für Petershauser Bahnübergang« (SÜDKURIER; 11.10.1994) begannen sich in unserem Stadtteil immer mehr BürgerInnen Gedanken darüber zu machen, wie die geplanten Maßnahmen den Stadtteil zukünftig verändern werden und welche Konsequenzen eine stufenweise Realisierung der städtischen Vorstellungen auf Jahre hinaus haben werden. Insbesondere der zunächst propagierte extrem kurze Planungs- und Realisierungshorizont der Bahnun-

der Bürgerinnen und Bürger in ganz Petershausen gegenüber der Stadt vorzubringen und so der weiteren Verschlechterung der Lebensqualität in diesem Stadtteil entgegenzuwirken.

Für uns heißt dies, daß die Straßenbereiche wieder als Lebensraum begriffen werden müssen, innerhalb dessen sich das nachbarschaftliche Zusammenleben intensivieren kann. Wir fordern daher die konsequente Verkehrsberuhigung von Wohngebieten anstatt eines weiteren Straßenausbaus, den Ausbau und die Erhaltung von Grünanlagen, den Schutz der Bewohner vor Lärm und Abgasen sowie die Einrichtung und den Ausbau von Spielplät-

Erste Aktivitäten der neuen Bürgergemeinschaft (damals noch in Gründung) waren eine Flugblattaktion verbunden mit einer Einladung zu einer Bürgerversammlung im Februar, um uns einer größeren Öffentlichkeit vorzustellen. Durch die kontroverse Diskussion von uns aufgestellter Forderungen und Artikel in der Lokalpresse gelang es uns rasch, auch über den Stadtteil hinaus bekannt zu werden.

An diese Aktionen schlossen sich eine Reihe von Gesprächen mit der Verwaltung, den Fraktionen des Gemeinderates und anderen Interessenvertretungen an, soweit diese unser Angebot zur Diskussion und Zusammenarbeit annahm. Durch die

Stadt bisher geplanten Dimensionen. Intensiv setzten wir uns mit dem von der Stadt Konstanz vorgelegten Verkehrsentwicklungsplan auseinander und erstellten dazu eine eigene umfangreiche Stellungnahme. Aktuell verfolgen wir tatkräftig die Diskussion um den ÖPNV und, damit verbunden, die Errichtung eines zusätzlichen Seehas-Haltespunktes für Petershausen.

Durch das bisher Erreichte ermutigt, möchten wir den Kreis der Themen erweitern, mit denen sich die Bürgergemeinschaft in nächster Zeit auseinandersetzen wird, und verstärkt den Dialog mit anderen Bürgergemeinschaften suchen. Unsere

# Eine Gemeinschaft für Petershausen



## BÜRGERGEMEINSCHAFT PETERSHAUSEN

terführung Petershauserstraße/Jahnstraße ließ Befürchtungen wachsen, daß hier im Schnellschußverfahren über die Köpfe der Betroffenen hinweg geplant werden soll. Der Gedanke, daß der Einzelne doch nichts gegen die Verwaltung ausrichten könne, und die Vorbilder der Bürgergemeinschaften in anderen Stadtteilen ließen rasch die Vorstellungen über die Gründung einer eigenen Gemeinschaft für den Stadtteil Petershausen reifen.

Im November letzten Jahres trafen sich daher eine Reihe PetershauserInnen, mit dem Ziel eine Gruppe zu bilden, die ein Instrument sein soll, die Meinungen, Wünsche und Ängste

zen. Der Motorisierte Individualverkehr soll auf ein sinnvolles Maß beschränkt werden und alternative Verkehrsmittel durch den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs und sicherer Fuß- und Fahrradwege gefördert werden. Dort, wo Fußgänger und Fahrradfahrer auf den motorisierten Verkehr treffen, sind sichere Straßenübergänge zu schaffen.

Um diese Anliegen besser vertreten zu können, haben wir einen Verein gegründet, der Mitte April in das Vereinsregister eingetragen wurde, und durch den uns eine vorläufige Bescheinigung der Gemeinnützigkeit vorliegt.

ständige Informationsarbeit unserer Bürgergemeinschaft, wie zuletzt durch den Informationsstand Anfang Mai direkt am Bahnübergang Petershauserstraße/Jahnstraße, entwickelt sich die Mitgliederzahl sehr erfreulich und auch die Bereitschaft der Verwaltung sowie der Vertreter der Fraktionen und anderer Gemeinschaften mit uns zusammenzuarbeiten und Informationen auszutauschen wächst.

Hauptschwerpunkte unserer Arbeit war und ist die Auseinandersetzung mit der Verkehrssituation in Petershausen und der Notwendigkeit einer Bahnunterführung in der Petershauser/Jahnstraße in den von der

noch recht kurzen Erfahrungen zeigen uns die Wichtigkeit der Existenz von Bürgergemeinschaften in den einzelnen Stadtteilen nicht nur in ihrer Eigenschaft als Interessenvertretung, sondern auch dadurch, daß in der Gemeinschaft Nachbarn besser kennengelernt werden und verschiedene Generationen zusammenarbeiten, die mehr Gemeinsamkeiten in ihren Interessen besitzen als vorher angenommen. So hoffen wir, daß unser Verein möglichst viele anspricht mitzumachen das nachbarschaftliche Zusammenleben in Petershausen aktiver zu gestalten. ■

Gabriela Zimmermann

# Auszüge aus der Stellungnahme der Bürgergemeinschaft Petershausen zum Verkehrsentwicklungsplan

Verkehrsplanung ist mithin ein Prozeß, d.h. ein dynamisches Element der Gestaltung unserer Umwelt. Was früher richtig war, muß heute nicht mehr richtig sein. Der Grundsatz, »Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen einzelnen Verkehrsarten und städtebaulichen Gegebenheiten und Ziel gleichwertig in die Planung« einzubeziehen, wird im gesamten vorliegenden VEP leider nicht erfüllt. Die Verwaltung (zumindest in Teilen) geht von der Vorrangstellung des Kfz-Verkehrs aus. Diese Dominanz erklärt alle anderen Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer, Fußgänger etc. für nachrangig.

Der linksrheinische Stadtteil wird als Innenstadt und Zentrum bezeichnet. Dies zieht sich wie ein roter Faden durch den gesamten VEP. Diese eingeschränkte Sicht sollte unbedingt überdacht werden. Nur weil die Altstadt städtebaulich am attraktivsten ist, bedingt dies noch lange keine Bevorzugung. Die Stadt ist in erster Linie für ihre Bewohner da und erst dann für den Fremdenverkehr und die damit verbundenen wirtschaftlichen Interessen. Es leben und arbeiten rechtsrheinisch wesentlich mehr Menschen und diesem Umstand sollte auch Rechnung getragen werden. Petershausen übernimmt in gewissen Bereichen zunehmend Innenstadtfunktionen. Von der Siedlungsdichte, insbesondere im südlichen Petershausen, unterscheidet sich dieser Stadtteil in keinsten Weise vom linksrheinischen Teil der Stadt.

Um das gegenwärtige Verkehrsaufkommen in der Stadt überhaupt zu bewältigen, fließt jetzt schon ein großer Teil über die Achse Petershauser-/Jahn- und Allmannsdorferstraße, obwohl diese Achse z.B. auf der Seite 11 in Abb.1.2 (Hauptverkehrswege) nicht als solche ausgewiesen und als dichtbesiedeltes Wohngebiet auch gar nicht dazu in der Lage ist. Da das Verkehrseinzugsgebiet für den Regionalverkehr besonders auf der Schweizer Seite, siehe Seite 10 Abb. 1.1 dicht besiedelt und stark industrialisiert ist, existiert dort eine ausgeklügelte Logistik mit einem hohen Speditionsanteil. Dies führt u.a. auf der

Achse Petershauser-/Jahn- und Allmannsdorferstraße zu »quartierfremden Verkehr«:

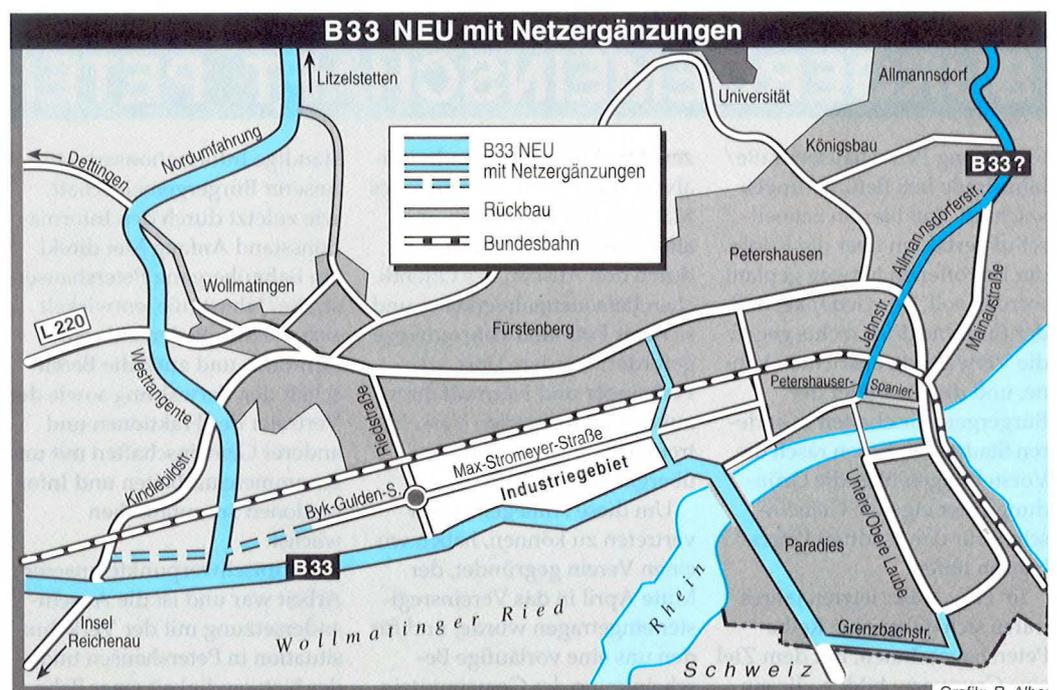
- »Speditions- und sonstiger LKW-Verkehr«
- Verkehr aus den Umlandgemeinden zu den Arbeitsstätten im Industriegebiet.
- Verkehr zum Nebenzentrum »Seerhein-Center«
- Fähre- und Reiseverkehr
- LKW-Verkehr aus der Schweiz (wegen des Kostenfaktors »Fähre Romanshorn« oder wegen der Kontingentverluste auf Österreichischem Gebiet.

## Motorisierter Individualverkehr

Mit seinem »Verkehrspolitischen Leitbild« hat sich der Gemeinderat bereits am 2. 9. 93 in die Pflicht genommen. Gelänge eine konsequente Verfolgung und Durchsetzung dieses Leitziels nicht nur für Teilbereiche in Konstanz (z.B. 30km/h-Zonen, Entlastung Wollmatingen, Entlastung Altstadt), sondern auch für ganz Petershausen und speziell für die Achse Petershauser-/Jahn- und Allmannsdorferstraße, gingen immerhin 26% der Konstanzer Bevölkerung (ca. 20 000 Menschen) verkehrsbewussteren Rad-, Fuß- und kinderfreundlichen Zeiten entgegen.

Eine Unterführung am Bahnübergang Petershauser Straße wird als notwendig erachtet, da durch eine geschlossene Schranke der MIV für 3,5 bis 4 Stunden je Tag unterbrochen wird. Die Rotphasen an den verschiedenen Ampeln in diesem Bereich liegen bei jeweils über 7 Stunden pro Tag. Werden deshalb hier auch Über- oder Unterführungen geplant?

Die oftgenannten Staus am Bahnübergang Petershauser-/Jahnstraße – ob bereits 10 Autos einen Stau bilden, ist fraglich – finden, wenn überhaupt, nur in sehr kleinen Zeitfenstern statt, oder wenn z.B. die Schranken für zwei Züge 15 Minuten geschlossen bleiben. Kollabiert



Sehen Planer den künftigen Verlauf der Bundesstraße über die Achse Petershauser Straße/Jahnstraße/Allmannsdorfer Straße? – Durch reines Wohngebiet!

jedoch in der gesamten Stadt der Verkehr, findet dies natürlich auch im Verkehrsfluß auf der Achse Petershauser-/Jahn- und Allmannsdorferstraße seinen Niederschlag.

Die Achse Reichenauerstraße (Ebertplatz), Petershauser-/Jahn- und Allmannsdorferstraße wurde mit der offiziellen Beschilderung zur Zufahrt zur Fähre und zur Insel Mainau erhoben, obwohl durch diese einseitige Maßnahme, wie im VEP zugegeben, die Verkehrsmengen in Verkehrsspitzenzeiten, die als relativ kurz eingestuft werden können, nicht bewältigt werden können. Dieser Verkehr stellt aber im wesentlichen Bundesstraßenverkehr dar, für den die Spanierstraße und die Mainaustraße, bis auf die Schnittstelle Sternenplatz schon vorbereitet sind. Seite 25 (Abs. 2) nennt darüber hinaus die Allmannsdorfer Straße bis zur Kreuzung Mainaustraße nicht als staugefährdet, obwohl die Anwohner dort täglich eine übermäßige Überlastungssituation erleben.

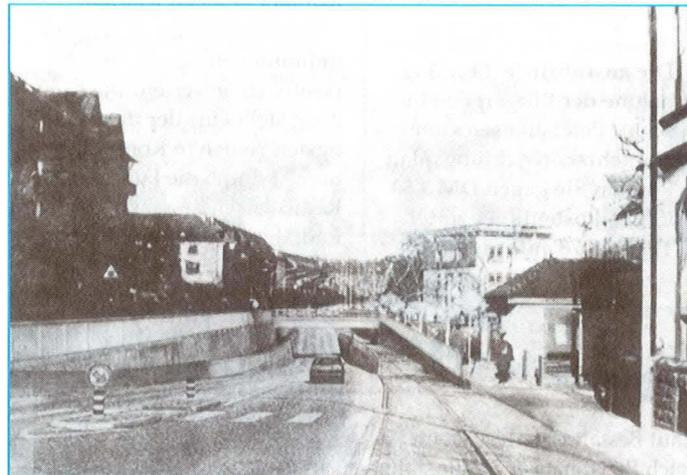
Wir wollen uns nochmals die maßgeblichen Kriterien für die Empfindlichkeit des Straßenraumes gegenüber dem Kfz-Verkehr ansehen:

- »Dichte Wohnnutzung«:  
Z.B. in der Achse Petershauser-/Jahn- und Allmannsdorferstraße voll erfüllt, werden dort gerade in jüngster Vergangenheit bestehende Baulücken aufgefüllt.
- »Geschlossene Bebauung mit geringen Pufferzonen, wie Vorgärten«:  
Die teilweise vorhandenen Vorgärten an der Petershauser-/Jahnstraße werden gerade durch die geplante Unterführung entfallen und somit zusätzliche Bereiche ohne Pufferzonen schaffen. Eine Abschirmung des Autoverkehrs mit Hilfe von Betonwänden zerstört den Straßenraum völlig.

Als besonders gefahrenträchtig für Fußgänger und Radfahrer kristallisieren sich Zähringerplatz, die Einmündung Steinstraße, Luisenstraße und Beyerlestraße, sowie die schmalen

Radwege und die Druckampeln entlang der Achse Petershauser-/Jahn- und Allmannsdorferstraße heraus. Nicht ohne Grund liegen 41% der Unfallschwerpunkte mit Radfahrern (vgl. Nummern 2/6/8/9/12/13/17 weiter unten) in Petershausen. Die vorhandene Verkehrsfläche ist daher deutlich zu Gunsten des rad- und fußläufigen Verkehrs auszubauen. Die Beschilderung dieser Trassen als Vorfahrtstraßen ist zu entfernen.

Eine Bündelung des Verkehrs auf den echten Hauptstraßen, d.h. den Umfahrungen außerhalb der Stadt und der innerstädtischen B33 kann toleriert werden. Die innerstädtische B33, und damit letztlich die einzig »notwendige« Transitachse



Eine Betonschlucht quer durch das Wohngebiet vernichtet Lebensqualität und wird von der Bürgergemeinschaft Petershausen nicht akzeptiert.

bilden Reichenaustraße, Spanierstraße, Sternenplatz, Mainaustraße.

Damit die B33 ihre volle Funktion bekommt und ihre Aufgabe als Transitachse für den gesamten Fährverkehr erfüllt, solange kein anderer Zubringer existiert, ist es dringend notwendig, am Sternenplatz aus Richtung Spanierstraße eine Linksabbiegespur einzurichten. Eine wesentlich effizientere Maßnahme wäre die Einrichtung eines Kreisverkehrs am Sternenplatz. Daß diese Variante der Verkehrskreuzung funktioniert und auch große Verkehrsmengen bewältigt, zeigen die vielfältigen Beispiele bei unserem Nachbarn Frankreich

oder, im Kleinen, die Rebstockkreuzung in Kreuzlingen, bei der sich nach deutscher Notation immerhin zwei Bundesstraßen treffen.

Durch die Sperrung der Spanierstraße soll die Verlagerung des Verkehrs von der alten auf die neue Rheinbrücke verstärkt werden. Es verbleibt jedoch der dann noch sehr gut ausgebaute Schleichweg über die Petershauser Straße, den Zähringerplatz, die Theodor-Heuss-Straße und den Sternenplatz, der sich schon heute (ohne Unterführung) großer Beliebtheit erfreut, wenn in der abendlichen rush-hour im Sommer sich der Linksabbiegerverkehr Richtung Singen von der Rheinbrücke über den Rheinsteig auf die Laube staut.



Die Redaktion nimmt auch Ihre Themenvorschläge unter die Lupe

blick ist wohl auch nicht mit dem 50 Meter breiten Rheinuferabschnitt an der Spanierstraße mit Blick auf das Feuerlöschboot (mehr läßt sich in diesem Bereich sowieso nicht gewinnen) zu vergleichen. Rheinterrasse oder unser Petershauser-»Bädle« sind auch ohne Sperrung der Spanierstraße erreichbar.

### Wir fordern die Gleichbehandlung aller Stadtteile.

Das Gutachten von Schaechterle/Siebrand (1992) sagt ganz deutlich, daß sich der Verkehr nach Sperrung der Spanierstraße u.a. in Richtung Petershauser Straße verlagern wird. Während jedoch für das Paradies und den dort auch entstehenden Schleichverkehr Maßnahmen vorgeschlagen werden (Rheingut- und Gartenstraße), ist an dieser Stelle im Gutachten nichts über Maßnahmen für Petershausen zu lesen. Waren diese Herren einmal in Petershausen oder kennen sie nur den Weg vom Rathaus auf die Fähre?

Die Achse Petershauser Straße, Jahnstraße und Allmannsdorferstraße werden als Hauptverkehrsachsen für den Verkehr Petershausen/Allmannsdorf in Richtung Gewerbegebiet und zur B33 gesehen. Die Bedeutung dieser Straßen für den Fußgänger- und Radverkehr nach Inbetriebnahme der neuen Rheinbrücke wird hervorgehoben, ohne die tatsächlichen Fakten und Probleme zu nennen.

Gerade wegen der neuerbauten Fuß- und Fahrradbrücke

### Kein Verkehr kreuz und quer durch Petershausen!

Es muß die durch die Sperrung der Spanierstraße tatsächlich zu gewinnende Lebensqualität (wenige Meter Rheinzugang) mit den dadurch erkaufte Verschlechterung der Lebensqualität für die Anwohner der Achse Petershauser-/Jahn- und Allmannsdorferstraße im Zusammenhang gesehen werden. Ist doch die Seestraße, immerhin auch eine Straße in Petershausen, nur ca. 200 Meter weiter, ohne Straßenüberquerung für jeden leicht zu erreichen. Die dortige Seenähe und der Aus-

und der einzigartigen Fahrradstraße auf der linken Rheinseite kommt der Petershauser Straße, der Jahnstraße und der Allmannsdorferstraße eine zentrale Bedeutung zu.

## Öffentlicher Personennahverkehr – ÖPNV

Die auch nach der Erweiterung für uns vergleichsweise geringe Anzahl der Park- und Ride-Plätze in Wollmatingen ist ein Indiz dafür, daß die Stadt ihr Ziel, den Ziel- und Quellverkehr innerhalb der Stadt zu verringern, nicht in ausreichendem Umfang verfolgt. Darüber hinaus sollte die Schaffung entsprechender Plätze verstärkt an der Quelle des Berufsverkehrs, nämlich in Allensbach, Hegne, Radolfzell, etc. erfolgen.

Die Schaffung von Park- und Ride-Plätzen innerhalb der Stadt (Bahnhof Petershausen und Hauptbahnhof) ist nicht nachvollziehbar, da sie nur zusätzlichen Parksuchverkehr im Bereich des Bahnhofs schafft, anstatt die Nutzer der Schienenverbindungen verstärkt zu veranlassen, mit alternativen Verkehrsmitteln zum Bahnhof zu gelangen. Eine qualitative Verbesserung der Fahrradabstellplätze für den Bahnhof Petershausen und den Hauptbahnhof (incl. Schweizerbahnhof) ist sofort anzustreben. Eine ähnliche Maßnahme für die Bahnhöfe in Kreuzlingen führt ebenfalls zu einer entsprechenden Verkehrsverlagerung in Konstanz (Grenzgänger!). Dies sollte an geeigneter Stelle angeregt werden.

**Man kann keine P&R-Plätze in Gebieten anlegen, aus denen man den Verkehr fernhalten will!**

Die in diesem Kapitel aufgeführte Abhängigkeit zwischen einem Haltepunkt Petershauser Straße und der dort geplanten Straßenunterführung ist nicht erkennbar. Zeigt nicht der Haltepunkt Wollmatingen, daß Haltepunkt und Bahnschranke sehr

gut koexistieren können, und hat nicht gerade dieser Haltepunkt gezeigt, daß sich die Schrankenschließzeiten beachtlich verkürzen lassen.

Firmen sollen dazu angehalten werden, ihre Parkplätze gebührenpflichtig zu machen und mit den Einnahmen das Jobticket zu finanzieren.

Auch wenn der Verlust der ÖPNV-Betriebe weiter ansteigt, ist der weitere Ausbau des ÖPNV unverzichtbar. Da man die Tarife kostengünstig wie nur möglich halten muß, sollten Nahverkehrsabgabe, Verzicht auf Straßenbaumaßnahmen u.ä. unbedingt als alternative Finanzierungsmöglichkeiten verstärkt ins Auge gefaßt und untersucht werden.

**Die ausführliche Stellungnahme der Bürgergemeinschaft Petershausen zum Verkehrsentwicklungsplan können Sie gegen DM 3,50 (Selbstkostenpreis) unter Tel. 5 60 78 anfordern**

## Radverkehr

Laut Bestandsanalyse ist im Bereich Petershauser Straße/Jahnstraße seit dem Bau der Fußgänger-/Fahrradfahrerbrücke eine »erhebliche Zunahme des Radverkehrs zu verzeichnen«. Maßnahmen, die dazu führen, daß dieses gesteigerte Aufkommen konfliktfrei abgewickelt werden kann, sind als positiv zu bewerten (Unterführung nur für Fahrradfahrer und Fußgänger im Bereich des heutigen Bahnübergangs).

Petershauser/Jahnstraße und Zähringerplatz weisen eine augenfällige Häufigkeit von Verkehrsunfällen mit Radfahren auf (insbesondere mit Kraftfahrzeugen als Unfallgegnern). Die Gründe liegen sicher in den engen Verhältnissen und dem ständig wachsenden Radverkehr.

## Wir fordern die Verlängerung der Fahrradachse bis Allmannsdorf

Generell sollten möglichst viele Straßen als Radfahrstraßen genutzt werden. Dazu ist die Einrichtung von Radvorrangachsen und die Entschärfung der Konfliktzonen mit anderen Verkehrsteilnehmern voranzutreiben. Dem Radverkehr sollte, wo immer machbar und sinnvoll, auch Vorfahrtsrecht gegenüber dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden, z.B. Schottenstraße – Garten-/Wallgutstraße. In diesem Zusammenhang muß auch der seit längerem, von verschiedenen Gruppen geforderte direkte Fahrradweg zum Hauptbahnhof gesehen werden.

Eine Umgestaltung der Einmündung Steinstraße ist als positiv zu bewerten. Die Kreuzung stellt eine der unfallträchtigsten Stellen in Konstanz dar und ist durch die Führung des Radweges in diesem Bereich für Radfahrer und Fußgänger sehr gefährlich.

## Sicherheit und Erleichterungen für Fußgänger wie Radfahrer müssen Vorrang haben

Die Fußgängersituation am Zähringerplatz ist bekanntermaßen äußerst unbefriedigend. Die Fußgänger überqueren die Fahrbahn nach Belieben, um beim Umsteigen ihren Anschlußbus zu bekommen oder ins Seerhein-Center zu gelangen. Die Achse Petershauser

Straße – Jahnstraße – Seerheinbrücke ist einer der Hauptfußwege vom Zentrum Petershausen in die Altstadt und die Schweiz

Wir fordern:

- Es sind ausreichende und geeignete Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu schaffen.
- Gemeinsame Fuß- und Radwege sind zu trennen.
- Schranken an Bahnübergängen sind für Fußgänger und Radfahrer vor denen des MIV zu öffnen.
- Vollschraken im gesamten Stadtbereich.

## Handlungskonzept

Die Einrichtung weiterer 30 km/h-Zonen in Petershausen ist zu begrüßen, da Verlangsamung des Verkehrs die Gefährdungen abnehmen läßt und die Emissionen verringert.

## Zusammenfassung und Forderungen

Wir begrüßen die grundlegenden verkehrspolitischen Ziele des Leitbildes des VEP:

- Verringerung bzw. Vermeidung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
- Gesamtverkehrsplanung mit Vorrang für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr
- konsequente Reduzierung des MIV
- Erhaltung und Weiterentwicklung der Lebens- und Wohnqualität

Ein Exemplar der Petershauser Stadtteilzeitung erhalten Sie auch im »Tintenfassle«, Moltkestraße 3, gegenüber dem Fernmeldeamt.



Mit dem im VEP vorgestellten Handlungskonzept können diese Ziele nicht erreicht werden. Vielmehr wird, wie wir aufgezeigt haben, der MIV einseitig gefördert.

Darum fordern wir die konsequente Umsetzung des verkehrspolitischen Leitbildes des VEP. Alle Planungen und Realisierungsmaßnahmen, die diesem Leitbild widersprechen, sind umgehend zu revidieren.

Für uns bedeutet dies:

- ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sind vorrangig zu fördern.
- Der MIV mit allen daraus resultierenden Belastungen und Beeinträchtigungen für die Bewohner unserer Stadt ist zu reduzieren und nicht zu verlagern.
- Für besonders MIV-intensive Institutionen, z.B. Mainau, sind alternative Erschließungskonzepte zu entwickeln. Das Verursacherprinzip ist konsequent anzuwenden (siehe Universität: Studiticket)
- Verbesserung der Lebensqualität, z.B. durch Nachtfahrverbote, flächendeckend 30 km/h, Ozonwarnsystem, etc.
- Erhaltung der Spanierstraße als Verkehrsachse
- Kreisverkehr am Sternenplatz
- Direkte Fahrradverbindung von Petershausen an den Hauptbahnhof und weiter Richtung Schweiz über die Konzilstraße
- Verlängerung der Fahrradachse Schottenstraße bis zum Salzberg
- Sofortiger Bau des Haltepunktes Sternenplatz, damit optimale Verknüpfung der Bahn mit dem Busnetz. ■

*Peter Zimmermann  
Johannes Griedel, Ingrid Gastler  
Claudia Hildenbrand  
Gabriela Zimmermann  
Raimund Blödt, Gebhard Hipp  
Gerhard Hoffmann  
Reimer Hohnschild*

# Zahlen, die nicht im VEP stehen

In der Stellungnahme der Bürgergemeinschaft Petershausen e.V. zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Konstanz (VEP) wird mehrfach auf die Empfindlichkeit des Straßenraumes eingegangen. Der VEP selbst nennt hier unter anderem »Dichte Wohnnutzung«, »Geschlossene Bebauung mit geringen Pufferzonen, wie Vorgärten« und eine »Hohe städtebauliche und stadtgestalterische Bedeutung für den Stadtteil« als wesentliche Kriterien für Straßenräume, deren Verkehrsbelastung zu reduzieren ist.



## Petershauserstraße: 10200 Fahrzeuge täglich

Für das Klosterareal, wie auch für andere Wohngegenden des Stadtteils Petershausen treffen diese Zuordnungskriterien ohne Frage zu. Mit durchschnittlich 10200 Fahrzeugen am Tag, das sind etwa so viele Fahrzeuge wie in der Kreuzlingerstraße, gehört die Petershauserstraße, im Bereich Markgrafenstraße bis Bahnübergang, zu den stark befahrenen Straßenabschnitten in Petershausen. Ein vernünftiges Verkehrskonzept, das sein eigenes Leitbild (»flächendeckende Verkehrsberuhigung«) befolgt, sollte genau in solchen Straßenzügen beginnen, den Verkehr zu beruhigen.

Die zunehmende Nutzung der Petershauserstraße als integraler Bestandteil der Radverkehrsachse Döbele – Allmannsdorf/Uni müßte auch den letzten Zauderer umstimmen.

Schauen wir uns jedoch den VEP an, wird durch ungeeignete Maßnahmen das Verkehrsaufkommen drastisch erhöht (Sperrung der Spanierstraße) und der dadurch drohende völlige Verkehrskollaps, durch eine vermeintliche Verflüssigungsmaßnahme (Unterführung) kaschiert. Die zu erwartenden Verkehrszahlen für den o.a. Straßenabschnitt fehlen teilweise im VEP.

Grundlage für die Zahlen im VEP sind verschiedene Gutachten der Herren Schaechterle und Siebrand. In diesen Gutachten werden u.a. die Auswirkungen verschiedener Planungsvarianten auf die Verkehrsaufkommen einzelner Straßen untersucht. In diesen Gutachten zeigt sich, daß die Schließung der Spanierstraße die weitreichendsten Auswirkungen für den Verkehr in der Petershauserstraße hat.

## Schließung Spanierstraße: Verdoppelung des Verkehrsaufkommens bis ins Jahr 2010

Das Fahrzeugaufkommen wird sich hierbei von 10200 im Jahr 1990 auf 19000 Fahrzeuge pro Tag im Jahr 2010 annähernd verdoppeln. Die Herren schreiben dazu in ihrem Gutachten »... und die bisher in Ostwest-Richtung im Zuge der Spanierstraße verlaufenden Verkehrsbeziehungen werden sich größtenteils über die Petershauserstraße umorientieren«. Weder diese Zahlen, noch die Einschätzung der Gutachter ist im VEP zu finden, obwohl die entsprechenden Grafiken dort abgebildet sind.

## Moltkestraße: 3500 Fahrzeuge pro Tag mehr im Jahr 2010!

Wer nun denkt, die Petershauserstraße hätte die Spitzenposition in der Verkehrssteigerung ergattert, muß sich eines Besseren belehren lassen. Die Gutachter prognostizieren in der Moltkestraße eine Verkehrssteigerung von 1500 Fahrzeugen im Jahr 1990 auf 5000 Fahrzeuge pro Tag im Jahr 2010. Wer die dortige Situation kennt, kann sich nur noch an den Kopf fassen.

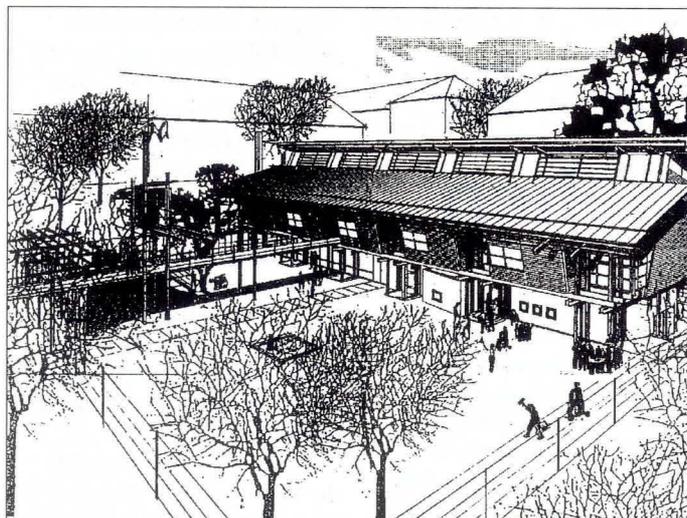
Im letzten Gutachten (1993), das den heutigen Planungsstand darstellt, werden für die obere Petershauserstraße 18 300 vorausgesagt, die Moltkestraße bleibt bei 5000. Die restlichen 700 Fahrzeuge verschwinden im Nichts, denn der Verkehr auf der Jahnstraße sinkt ebenfalls leicht.

Übrigens: Wenn Sie diese Zahlen in den Gutachten suchen, sollten sie dies in den Grafiken für die Altstadt tun. In den Grafiken für die rechtsrheinische Seite fehlen sie. Im VEP (Abb.2.1.12) fehlen diese Zahlen gleichfalls in der entsprechenden Grafik (Tipp-Ex?). ■

# Kinderhaus – Spielhaus – Kindertagesstätte

Es sind noch keine 2 Monate her, da hatte ich zusammen mit einer Kollegin ein Elterngespräch. Der Vater sagte zu Beginn des Gesprächs zwei Sätze, die mich bis heute nicht losgelassen haben und mir immer wieder durch den Kopf gehen: »Wenn ich bedenke, wieviel Stunden mein Kind bei Euch im Haus ist und wie lange ich es am Tag erlebe, dann müßte ich eigentlich viel mehr mit Euch in Kontakt treten, um gemeinsam an einem Strang zu ziehen. Schließlich sollten wir jederzeit wissen, was unsere Kinder bei Euch erleben, wie sie im Zusammenspiel mit anderen wachsen und sich entfalten.«

Kindertagesstätte bedeutet heute nicht nur eine zeitliche Unterbringung von Kindern, sondern beinhaltet einen viel weitreichenderen Erziehungsauftrag. Die Zeiten, in denen der Kindergarten nur den Zweck erfüllte, die Sozialerziehung außerhalb des Elternhauses im Kontakt mit anderen Kindern zu gewährleisten oder wie in der Schweiz eigentlich nur der Schulreife-Schulvorbereitungsdienste, sind längst vorbei. Gut 80% unserer Mütter sind heute berufstätig, mehr oder weniger intensiv. Die Gründe dieser Berufstätigkeit sind unterschiedlicher Art. Auf der einen Seite steigt die finanzielle Belastung durch die hohen Lebenshal-



tungskosten, auf der anderen Seite der Wunsch und die berechnete Forderung vieler Frauen, sich in ihrem Beruf zu verwirklichen und nicht durch eine längere Pause den Anschluß an die Berufspraxis zu verlieren. Frauen gehören nicht an den Herd sondern haben die gleiche Berechtigung wie der Mann ihren Beruf auszuüben.

Tagesstättenpädagogik ist nicht eine stundenweise Aufbewahrung und Kaltstellung von Kindern, sondern die erzieherische Auseinandersetzung mit dem Kind. Tagesstätten wie die unseres Kinderhauses sind eine Reaktion auf gesellschaftliche Veränderungen, sie sind schlichtweg erforderlich.

Das Kinderhaus »Edith Stein« gibt es nun seit einem Jahr. 95 Kindern bietet es auf einer Fläche von rund 1200 qm Platz zum Spielen, Lernen und Freundschaften schließen.

## Die Idee des Kinderhauses

Das Kinderhaus möchte die Trennung von Kleinst- und Kleinkindern, sowie Schulkindern aufheben und umfaßt die Altersstufen von 2–10 Jahren. Dadurch wird eine familienähnliche Lebensform geschaffen. Das Haus ist eine offene Einrichtung nach innen und außen. Es ist ein Ort, an dem sich Kindern, Eltern und Interessierte treffen

zum Gespräch, Spiel und zur Freizeitgestaltung. Die Kinder können mittags Besuch von Freunden bekommen und mit ihnen gemeinsam die Freizeit verbringen oder sich bei den Schulaufgaben helfen.

95 Kinder in 5 Gruppen finden im Kinderhaus Platz. Sie werden von 2,75 Fachkräften pro Gruppe betreut. Je nach Notwendigkeit bietet das Haus Ganztagesplätze von 7.00–17.00 Uhr und verlängerte Halbtagesplätze von 7.00–14.00 Uhr. Kindergartenkinder im Alter von 3–6 Jahren finden ebenso Aufnahme in der altersgemischten Gruppe in der Zeit von 8.00–12.00 und 14.00–16.30 Uhr.

Die räumliche Konzeption bietet viele Möglichkeiten der Förderung: Musikraum, Werkräume, eine Rampe als Spielstraße, ein Bistro als Elterntreff und vieles mehr. Kinderhaus bedeutet ein »Ort für Kinder«.

Hans Schölch

Anzeige

Hier könnte **IHRE ANZEIGE**  
zur Förderung der Aktivitäten  
der  
Bürgergemeinschaft Petershausen  
stehen.

Informationen:  
Telefon 0 75 31/5 60 78

Fotokopien A5 - A0 · Farbkopien bis A3  
Schnelldruck · Buchbinden · Faxen  
farbiger Textildruck

der **copy-shop**  
78464 Konstanz

Zähringerplatz 6-8, Tel. 0 75 31/5 75 45, Fax 5 58 31

Ein Exemplar der  
Petershauser Stadtteilzeitung  
erhalten Sie auch im:

# Resolution der Bürgergemeinschaften

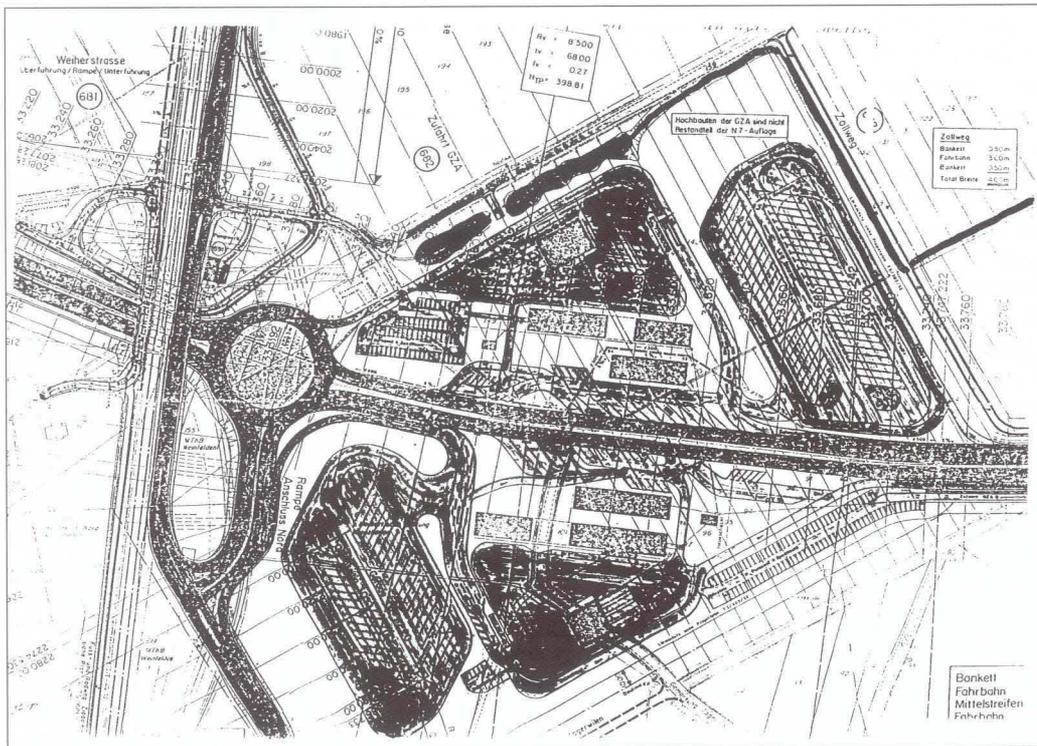
- Paradies
- Petershausen
- Allmannsdorf-Staad und
- Wollmatingen

zöglich eine umfassende Unterrichtung der Öffentlichkeit und eine verantwortungsbewusste Auseinandersetzung mit den Planungsinstanzen erfolgen muß.

Wir appellieren an die Fraktionen und die Verwaltung der Stadt Konstanz, mit allen Mitteln und auf allen Wegen eine Rückführung der Zollhofplanung auf eine regional vernünftige Größe durchzusetzen. Wir appellieren an die Konstanzer Bevölkerung, die Täuschungs-, Verschleierungs- und Verharmlosungstaktik der Planungsbehörden nicht mehr hinzunehmen und sich der drohenden Verpestung, Verlärmung und Erschütterung der Schlafzimmer und Wohnstuben zu erwehren, ehe es zu spät ist.

Konstanz, 27.7.95

- Für die Bürgergemeinschaft Paradies:  
*Dr. Krautwald, Müller-Neff, Prof. Dr. Oettinger.*
- Für die Bürgergemeinschaft Petershausen:  
*Hoffmann, Zimmermann.*
- Für die Bürgervereinigung Allmannsdorf-Staad:  
*Kugel, Gebauer.*
- Für die Bürgergemeinschaft Wollmatingen:  
*Stadelhofer.*



## Ein Eurozollhof

In der vergangenen Woche sind im Rahmen einer Versammlung der Bürgergemeinschaft Paradies zum ersten Mal den Bürgern der Stadt Konstanz die von der Schweizer Zollbehörde ausgearbeiteten Pläne zum Bau des neuen Zollhofs bekannt gemacht worden. Mit Bestürzung stellen wir fest, daß alle Diskussionen der letzten 25 Jahre über eine umweltverträgliche und den regionalen Erfordernissen angemessene Regulierung des grenzüberschreitenden Verkehrs bei den Planern völlig unberücksichtigt geblieben sind. Die Größe der Baufläche (über 80.000 Quadratmeter) und die Größe des Bauvolumens läßt keinen Zweifel, daß ein Projekt von europäischen Dimensionen

geplant ist. Die vor einem Vierteljahrhundert in der sechspurigen Autobahn manifest gewordenen Visionen drohen nun in einer entsprechend dimensionierten Zollanlage realisiert zu werden.

So sind für den PKW-Verkehr mindestens zwanzig Abfertigungsspuren vorgesehen, womit ein Vielfaches des heutigen Verkehrsaufkommens bewältigt werden soll. Für den LKW-Verkehr soll eine Abfertigungsqualität ermöglicht werden, die erwarten läßt, daß Großlastverkehrsströme weit aus dem Norden, Osten und Süden Europas über Konstanz gelenkt werden sollen. Bestätigt werden solche Perspektiven durch die aufs großzügigste vorgesehenen Bauten für die internationalen Speditionshäuser auf dem Zoll-

hofgelände. Allein für das Personal sind 146 Parkplätze (plus Reservefläche) eingeplant.

Es gibt allen Anlaß zur Befürchtung, daß den vorliegenden Zollplanungen eine großräumige Verkehrspolitik ohne Rücksicht auf die ruinösen Folgen für die gesamte Bodenseeregion zugrundeliegt. Wer bisher geglaubt haben sollte, daß der neue Zollhof nur ein Kleingärtnerproblem des fernen Konstanzer Westens irgendwo im Tägermoos sein wird, muß nun erkennen, daß in Zukunft kein Teil der Stadt und des Umlandes verschont bleiben wird.

In der Sorge um die Zukunft der gesamten Stadt und der Region sind sich die Bürgergemeinschaften Paradies, Petershausen, Allmannsdorf und Wollmatingen einig, daß unver-

## ■ Achtung: Termin

Die nächste Versammlung der BAS im Gasthaus Adler, 20.00 Uhr wird am Mittwoch, den **13. Dezember** als Schwerpunktthema

**Die Auswirkung des geplanten Zollhofes im Tägermoos auf die Konstanzer Wohngebiete**

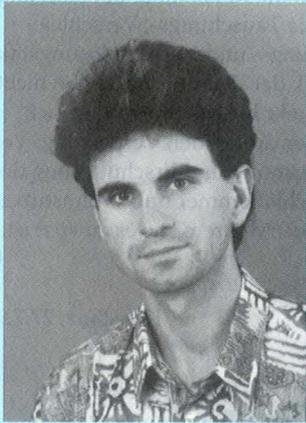
haben.

Als Gastreferent wird der Kreuzlinger Gemeinderat Jost Rüegg, anerkannter Fachmann dieser Planung, die unverantwortlich überdimensionierten Vorstellungen der Zollbehörde darstellen.

Wie immer sind alle interessierten Bürgerinnen und Bürger, egal ob Mitglied oder

# Was sagt die zum Verkehrsentwicklung

## Dipl.Verw.Wiss. Joachim



Diplom Verwaltungs-Wissenschaftler Joachim Blatter profilierte sich als Verkehrsexperte vor allem durch seine Diplomarbeit aus dem Jahre 1993: »Möglichkeiten und Restriktionen für umweltorientierte Maßnahmen im Personennahverkehr. Analyse der Freiburger Verkehrspolitik unter besonderer Betrachtung der Parkraumpolitik und der regionalen Zusammenarbeit im ÖPNV« (herausgegeben vom EURES-Institut in Freiburg). Für dieses Werk wurde er mit der Prämie für hervorragende Arbeiten aus dem Bereich der Kommunalwissenschaften des Jahres 1993 von der »Stiftung der deutschen Städte, Gemeinden und Kreise zur Förderung der Kommunalwissenschaften« durch OB Eickmeyer ausgezeichnet. Heute arbeitet er als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Außenwirtschaft, Strukturpolitik und Regionalforschung an der Hochschule St. Gallen.

Berechner« Schaechterle/Holdschuer mit reinen MIV(motorisierter Individualverkehr)-Daten-Modellierungen zu beauftragen, moderne Planungsbüros zu wählen, die Verkehrszusammenhänge umfassend betrachten und die ständige Auseinandersetzung mit den örtlichen Akteuren suchen.

Blatter kritisiert am Konstanzer VEP, daß den politischen Entscheidern nur ein »bester« Vorschlag gemacht wurde und als einzige Alternative eine »simple« Nullvariante als Buhmann dargestellt wird. Aufgabe von Experten ist es hingegen, mehrere Planungsszenarien mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen (Auto, für den ÖPNV, Fußgänger, Radler) durchzurechnen und den Politikern die Richtungsentscheidung zu überlassen.

Der VEP – so Blatter – ist in weiten Zügen von der klassischen Vorstellung geprägt, daß das ständig steigende Verkehrsaufkommen als gottgegeben hinzunehmen ist und daß es Aufgabe der Stadt sei, die nötige Infrastruktur für dieses (Auto-) Verkehrsaufkommen bereitzustellen.

Es gilt als wissenschaftlich belegt, daß Verkehrsinfrastruktur neuen Verkehr produziert. Wer als Ziel die Reduzierung des MIV proklamiert und gleichzeitig Straßenkapazitäten erhöht, handelt – so Blatter in seinem Gutachten – »extrem schizophren«.

Eine rationale Verkehrsplanung müßte also anders vorgehen: Zuerst werden die Ziele festgelegt. Hierbei ist die Bevölkerung nach ihren Präferenzen zu befragen. Beispiele aus anderen Städten gibt es inzwischen genug, wo in Umfragen eindeutige Präferenzen der Bevölkerung zum Vorschein kamen

Im Zuge der Diskussion um den VEP (Verkehrsentwicklungsplan) mit Bürgern und Verbänden sind der FREIEN GRÜNEN LISTE zunehmend Zweifel an der Methodik der Erarbeitung des VEP gekommen. Sie haben daraufhin den Dipl. Verw. Wissenschaftler Joachim Blatter (zu seiner Person siehe Kasten) um eine wissenschaftliche Expertise gebeten. J. Blatter meint darin, daß der Entwurf zum VEP »nicht als geeignete Grundlage für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik in Konstanz angesehen werden kann«. Er – der VEP – sei planerisch und methodisch nicht »auf der Höhe der Zeit« und »erstaunt insbesondere dadurch, daß zwischen den aufgestellten Zielen und den vorgeschlagenen Maßnahmen kaum ein Zusammenhang zu erkennen ist«.

Konstanz betreibt seine Verkehrsplanung nach völlig veralteten Mustern im abgeschlossenen Kämmerlein. Blatter nennt ein Beispiel der Stadt Heidelberg, die von Anfang an die Zusammenarbeit vor allem auch mit der Bevölkerung suchte (siehe Abb. 1).

Es ist dringend nötig, statt immer wieder die »Autobahn-

### Aufgaben und Zusammensetzung der Projektgruppe Verkehr

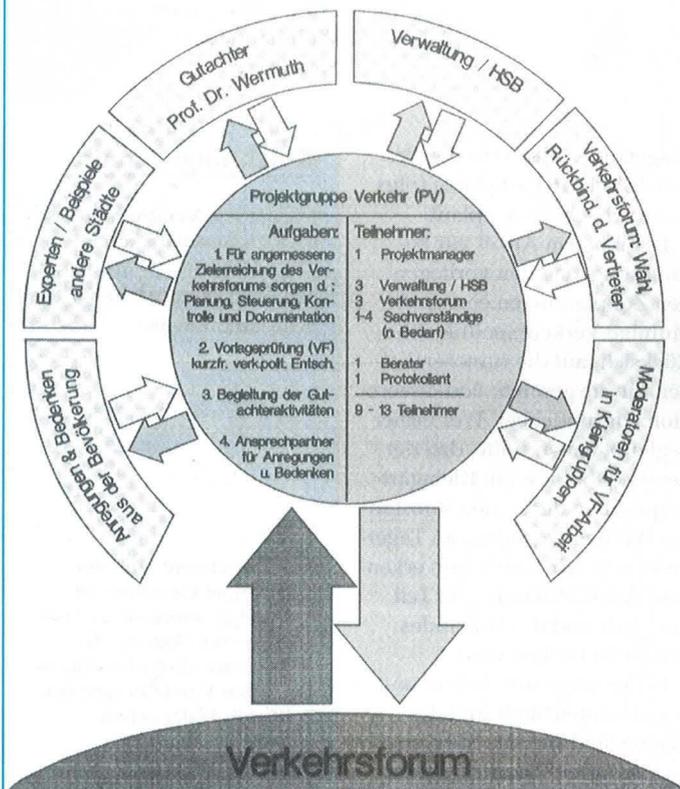


Abb. 1: Verkehrsforum Heidelberg, Stadt Heidelberg 1992

# Wissenschaftsplan der Stadt Konstanz

## Blatter legt Expertise vor

(siehe Abb. 2). Mit dieser direktdemokratischen Legitimation können die Politiker und Planer dann auch gestalten und Weichen stellen.

Hier gilt es auch mit einem weitverbreiteten Fehlschluß aufzuräumen: Argumentiert wird, daß die Bevölkerung durch die überwiegende Wahl des Autos ihre Präferenzen doch deutlich signalisiert. Dies ist ein Fehlschluß: Die Wahl des Autos ist für viele Menschen heute unter den gegebenen Umständen rational (bzw. Gewohnheit). Bei alleinigem Umsteigen wäre man gegenüber den anderen doppelt benachteiligt: Mit dem eigenen Verzicht auf das privilegierte Verkehrsmittel und der Inkaufnahme von gewissen Nachteilen ermöglicht man den anderen wieder mehr freie Fahrt auf den Straßen. Die rational überlegenden Menschen befinden sich also in einem Dilemma und dieses Dilemma kann nicht durch Appelle an den einzelnen sondern nur durch kollektive Entscheidungen gelöst werden, indem die Rahmenbedingungen so verändert werden, daß die individuell rationale Entscheidung sich wieder mit dem Gemeinwohlinteresse deckt. Hier haben wir es also mit einer klassischen Kollektivgut-Problematik zu tun, wo politische Eingriffe und Weichenstellungen gefordert sind.

Blatter kritisiert die Datenbasis, mit der im VEP gearbeitet wird. Sie sei ungenügend und diskriminiere die schwachen Verkehrsteilnehmer. Für den MIV liegen umfangreiche Zahlengerüste vor, mit denen erhebliche Straßenneubauten gerechtfertigt werden, während quantitative Aussagen zum Fahrrad- und Fußgängerverkehr völlig fehlen.

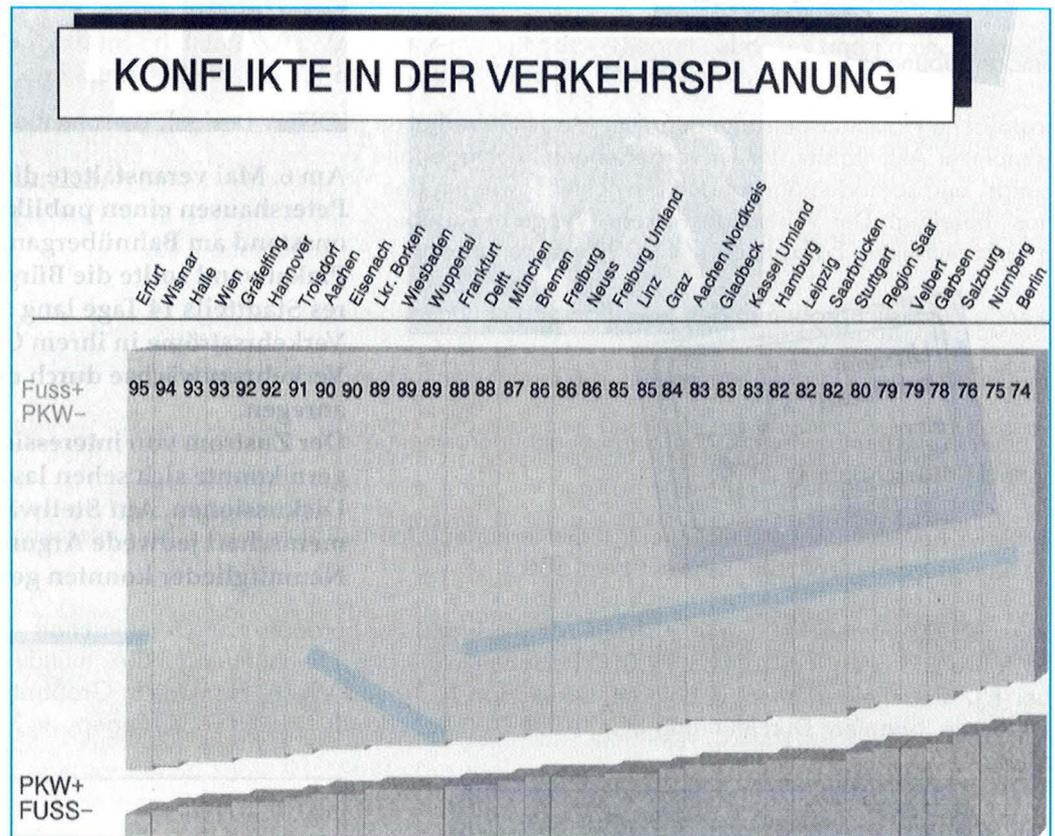


Abb. 2: Kleine Fibel vom Zufußgehen und anderen Merkwürdigkeiten, S. 25. Socialdata München. Der Wunsch, die schwachen Verkehrsteilnehmer und die umweltschonenden Verkehrsmittel zu bevorzugen, ist in Städten noch etwas stärker ausgeprägt.

Das Fundament für moderne Verkehrsplanung dürfe nicht die aktuelle Belastung der Straßen, sondern der Außer-Haus-Aktivitäten der einzelnen Menschen darstellen. Im Konstanzer VEP existieren die Bedürfnisse der Bürger gar nicht.

Das Problem wird im VEP oftmals als die »Überlastung der Straßen« definiert. Das Problem liegt jedoch wirklich in erster Linie in der Belastung der Anwohner und der Umwelt. Angesichts des Treibhauseffektes kann auch nicht von einer nur örtlichen Belastung gesprochen werden, die durch die »Umgehungsstraße« verschoben wer-

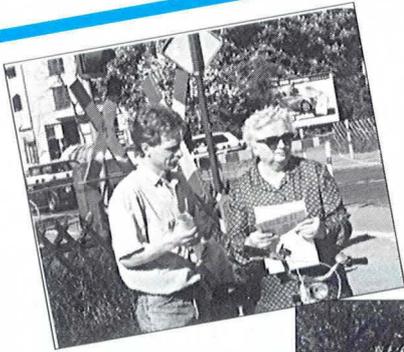
den kann. Die »Überlastung« der Straßen ist nicht als Problem sondern als Problemlösung zu begreifen: Da sich Autoverkehr explosionsartig ausdehnt und für den Gesamtorganismus Mensch und Umwelt verhängnisvoll wird, ist die Eindämmung durch Grenzsetzungen die einzige Chance, diese Entwicklung zu stoppen.

Nicht der »Stau« ist die Gefahr, sondern das Unterbleiben dieser »negativen Rückkopplung« führt zu einem Aufschaukeln zwischen immer neuen Straßen und immer mehr Auto-Verkehr und immer höheren Kosten für Mensch und

Umwelt. Ohne Verhältnisänderungen geht es nicht und diese sind nicht ohne Einschränkung des Auto möglich

Wir Bürger und auch unsere Politiker sollten einem Wissenschaftler wie Blatter dankbar für seine Anregungen sein. Es bedarf heutzutage dringend bürgernaher Verkehrsperspektiven. Das Ziel einer Veränderung darf nicht die Straße sein, sondern der Mensch und seine Umgebung in der er lebt. Da gehen uns Städte wie Münster, Heidelberg oder Zürich Riesenschritte voraus.

Hannes Schaeben



Am 6. Mai veranstaltete die Bürgergemeinschaft Petershausen einen publikumswirksamen Informationsstand am Bahnübergang Petershauser Straße. Die Plakatwand sollte die Bürgerinnen und Bürger unseres Stadtteils 14 Tage lang zum Nachdenken über die Verkehrsströme in ihrem Quartier und über mögliche Verkehrszuwächse durch den Bau einer Unterführung anregen.

Der Zustrom von interessierten Bürgerinnen und Bürgern konnte sich sehen lassen. Es entstanden rege Diskussionen. Auf Stellwänden lieferte die Bürgergemeinschaft jedwede Argumentationshilfe. Zahlreiche Neumitglieder konnten gewonnen werden.

**GARTENFORUM**



*Was eben noch  
bunt leuchtete,  
wird bald schon  
herbstlich braun...*

Planung und Anlage von Gärten  
Rheingasse 15 · 78462 Konstanz  
Telefon 07531-18470

**OTTO WEIBEZAHL** Tel. 075 31/5 1037

IMMOBILIEN Petershauser Str. 30

VERSICHERUNGEN 78467 Konstanz

*Tintenfässerle*

IHR FACHGESCHÄFT FÜR  
SCHREIBWAREN UND GESCHENKE

B. WEBER  
MOLTKESTRASSE 3  
78467 KONSTANZ  
TELEFON 0 75 31/5 48 85  
FAX 0 75 31/5 48 88

# Gibt es die grüne innerstädtische Oase?

## Freiflächen für Kinder

Die Erlebniswelt von Kindern hat sich im Vergleich schon alleine zur Generation der heute um die 30jährigen eklatant verändert. Kindsein bedeutet heutzutage für viele, einem Dauerstreß zu unterliegen. Bereits im Kindergartenalter hechten die Kleinen von Termin zu Termin, gefördert werden sollen sie rund um die Uhr, Musikschule und Reitunterricht, Schwimmkurs und Töpfern, ein wahrhaft lückenloses Management läßt keine Zeit mehr für »unproduktives« Trödeln. Doch gerade dieses Trödeln ist Meilenstein für eine zufriedenes Dasein, für die spätere Fähigkeit, Dinge in Angriff nehmen und begreifen zu wollen, ohne sich ständig fremddenken zu lassen oder die Verantwortung auf andere abzuschieben.

Beobachten wir Kinder beim Spielen: Selbstvergessen können sie mit so einfachen Mitteln wie Steinen und Kastanien ganze Dörfer entstehen lassen, in denen sie als Hauptakteure ihre eigenen Spielregeln aufstellen. In diesem »Wir täten jetzt so, als wenn ein Eindringling kommen täte, der uns unsere Kühe stehlen will« definieren sie sich im Umgang mit Ihren Spielgefährten, erfahren Gemeinsamkeit oder auch Abneigung. Beim Umgang mit Materialien wie

z.B. Kies, Sand, Wasser und Blättern entdecken sie deren unterschiedliche Formen, Farben und Gerüche und kommen so der Natur Schritt für Schritt näher. Fehlen diese Erfahrungen, so werden natürliche Zusammenhänge immer schwerer begreifbar. Voraussetzung für kindergerechtes Spielen ist allerdings auch die nötige Umgebung und die ist in dichtbesiedelten Stadtteilen nicht immer vorhanden. Bei einem Stadtpaziergang im Stadtteil



Paradies anfang 1992 wurden Kinder und Jugendliche befragt, wie sie ihre unmittelbare Umgebung sehen und welche Veränderungen sie sich wünschen würden. Gar nicht überraschend war das Ergebnis dieser Umfrage. Ein großer Kritikpunkt war der steigende Autoverkehr, der tagtäglich durch die Stadt rollt. Über zugesperrte Gehwege waren die Kinder ebenso verä-



gert wie über unpassierbare Straßen. Hauptwunsch war, mehr Freiflächen zur Verfügung gestellt zu bekommen. Dabei verlangten die Kinder keine teuren Multifunktions-Spielplätze, sondern einfache Grünflächen, wo sie nach Lust und Laune spielen können, ohne auf ein Ergebnis fixiert sein zu müssen.

Auch im Stadtteil Petershausen sind größere Grünflächen



nicht an der Tagesordnung. Natürlich wissen wir, daß wir ja den See haben, den Lorettowald, das Hörnle, die Schmugglerbucht etc.. Nur sind diese Plätze eben nur mit einem gewissen Aufwand zu erreichen und vor allem nur in Begleitung Erwachsener, jedenfalls solange die Kinder nicht groß genug sind.

Eine Ausnahme ist das neue Wohnareal in der Klosterkaserne, wo ein zentraler Bereich doch einiges an Attraktivität nicht nur für Kinder zu bieten hat. Auf einer freien Rasenfläche kann Fußball gespielt werden, zwei Tischtennisplatten und ein Basketballkorb sind verstreut über das Gelände aufgestellt. Entlang der Kastanienallee hinter der Musikschule hat sich eine Boulebahn etabliert, fast täglich finden dort privat initiierte Spiele statt.

Im zentralen Bereich des Klosterareals befindet sich ein ausgedehnter Spielplatz mit den unterschiedlichsten Spielgeräten und einer großen Sandfläche sowohl für die ganz Kleinen bis hin zu den älteren Kindern. Als Hauptattraktion im Sommer hat sich eine Wasserpumpe entwickelt, mit der die Kinder selber Wasser fördern können. Anpflanzungen mit Gehölzen bieten die Möglichkeiten zum Versteckspielen, nach anfänglichen Wachsstumsschwierigkeiten haben sich heute Weiden durchgesetzt, die sehr wuchskräftig und stabil sind und die die starke Beanspruchung tolerieren. Insgesamt wird die Gemeinschaftsfläche intensiv und gerne genutzt. Ein Zeichen, wie wichtig solche innerstädtischen Grünflächen für die angrenzenden Bewohner sind.

Etwas trauriger sieht es da in manchem Innenhof des Neubaugebietes aus. Als gäbe es nicht den weitverbreiteten Wunsch nach Grün vor der eigenen Haustüre, wird mit trostlosem Abstandsgrün und akuraten Wegeführungen die Möglichkeit vertan, grüne



Oasen zu schaffen. Natürlich ist es nicht einfach, vielen Menschen gerecht zu werden, die Bedürfnisse sind verschieden und die Geschmäcker auch. Aber daß in Wohnanlagen immer nur die Seite zum Zuge kommt, die auf Pflegeleichtigkeit wert legt, kann länger kein Naturgesetz mehr sein. Unsere Grünflächen sind innerstädtisch



so beschränkt, daß es Anliegen der Bewohner sein muß, die eigenen abwechslungsreich zu gestalten. Je intensiver die Bewohner miteinbezogen sind in die Gestaltung der Außenbereiche, desto eher fühlen sie die Verantwortung, die die spätere Pflege mit sich bringt.

Eva Eisenbarth



**I**m Zuge der Überbauung des Klosterareals in den 80er Jahren konzipierte die Stadt Konstanz ein Stadtteilzentrum, um einerseits die Entstehung von Nachbarschaft in dem neuen Quartier zu fördern, andererseits aber auch dem gesamten Stadtteil Petershausen ein soziales Zentrum zu verschaffen, in dem Begegnung ohne Konsumzwang oder Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe möglich ist.

Im Sommer 1993 wurde der Treffpunkt Petershausen (TP) offiziell eröffnet. Das Gebäude beherbergt außer dem Stadtteilzentrum mehrere Wohnungen für kinderreiche Familien und 18 betreute Seniorenwohnungen, sowie eine sozialpädagogische Tageseinrichtung für Kinder. Vor dem Haus befindet sich ein Spielplatz mit einer großen Rasenfläche.

Der Treffpunkt verfügt über mehrere Räume, die an PetershauserInnen vermietet werden. Nach langem personellen Engpaß, sind im TP jetzt zwei Teilzeit-Sozialpädagoginnen und ein Zivildienstleistender beschäftigt.

Die Arbeit im TP umfaßt mehrere Bereiche: Einen offenen Bereich, Angebote und Veranstaltungen, Eigeninitiativen, die private Nutzung durch die AnwohnerInnen und die Vernetzungsarbeit zwischen den Institutionen.

### Der offene Bereich

Der TP unterhält ein Café mit täglichem Frühstücksbüffet und Kuchen am Nachmittag (Montag und Mittwoch). Von Anfang an mischten sich dort Alt und Jung, zwanglose Begegnungen und – sehr



# Stadtteilzentrum Treffpunkt Petershausen

wichtig – das Mitbringen von Kleinkindern ist möglich.

An den anderen beiden Tagen der Woche finden die offenen Schulkindernachmittage statt. Ca. 80 Kinder zwischen 6 und 14 Jahren nehmen dieses Angebot von Spielmöglichkeiten, Bastelangeboten, AnsprechpartnerInnen, gemeinsamen Teetinken usw. regelmäßig an.

Wie aus dem offenen Bereich für Erwachsene, entstehen auch aus den Kindernachmittagen weitere Aktionen wie Kurse, Hausaufgabenbetreuung, Kulturveranstaltungen, Fußballturniere mit dem ansässigen Verein, Spielmobilaktionen zusammen mit dem Städtischen Kinderkulturzentrum oder die Beteiligung des TP am städtischen Ferienprogramm.

Ein weiteres Angebot für alle Erwachsenen ist der monatlich stattfindende Tanzabend, an dem 20- bis 70jährige zu Hits aus alten und neuen Zeiten von Fox bis Rock'n Roll das

Tanzbein schwingen. Ereignisse wie Spielenachmittage oder Sonntagsfrühstück für alle finden in regelmäßigen Abständen statt.

### Angebot und Veranstaltungen

Neben dem offenen Bereich bietet der TP eigene Kurse und Veranstaltungen an. Da sind zum einen Angebote, die von BesucherInnen gewünscht werden, wie Seidenmalen, Feldenkrais oder ähnliches. Dabei achten wir möglichst darauf, daß Angebote von allen Altersgruppen genutzt werden können und bleiben auch bei den Preisen auf einem für alle erreichbaren Niveau. Gruppen, die spezielle Angebote (Kinder) oder einen »geschützten Raum« brauchen (Seniorengymnastik), versuchen wir soweit wie möglich gerecht zu werden.

Zusätzlich zu den eher freizeitorientierten Kursen bietet der TP – meist in Zusammenarbeit mit anderen Institutionen – verschiedene Kurse an, in denen Informationen, Beratung und gegenseitiger Austausch mög-

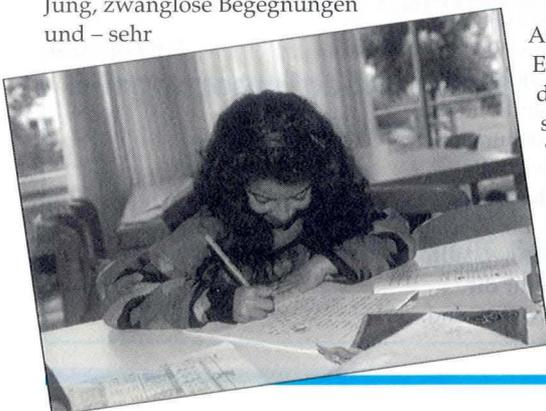
lich ist, so z.B. einen Gesprächskreis für Eltern in Zusammenarbeit mit der Uni Konstanz, Gruppen für Demenzerkrankte, für pflegende Angehörige in Zusammenarbeit mit der Städtischen IAV-Stelle, Stillberatung und mehr. Darüber hinaus gibt es noch Angebote die der Entlastung der AnwohnerInnen dienen sollen, z.B. unsere Kleinkinderbetreuung oder die Hausaufgabenbetreuung.

Schließlich finden im TP eine Menge Veranstaltungen statt, die wir teilweise selbst organisieren, teilweise in Zusammenarbeit mit anderen anbieten. Dazu gehören Vorträge, Seminare, Ausstellungen oder Filmabende.

Ganz wichtig für das Zusammenwachsen der Menschen im Stadtteil sind große Feste. So organisiert der TP jährlich einen Kinderball an Fastnacht, den Tanz in den Mai, ein großes Herbstfest mit Kultur, Bewirtung, Musik und einen Flohmarkt.

### Eigeninitiativen

Wichtig für uns ist, herauszubekommen, ob die AnwohnerInnen selber Fertigkeiten haben, die sie anderen anbieten können. Es war ein kleiner Lernprozeß, bis die Leute verstanden haben, daß der TP eine Einrichtung ist, in der eigene Initiative gefragt ist und nicht hauptsächlich Konsumangebote gemacht werden. Auch für uns MitarbeiterInnen erforderte es anfangs Mut, das Haus eher mal leer stehen zu lassen, als es mit lauter Kursangeboten zu füllen. Die dazu erforderliche Geduld war nicht lange nötig und hat sich sehr gelohnt. Es sind eine Vielzahl von Eigeninitiativen entstanden. So gibt es bei uns von Mutter-Kind-Turnen bis Seniorentanz, von Bastelabenden über Meditationsangebote, von französischen Kinderliedern bis Backkursen – alle möglichen selbst initiierten Angebote von Petershausern an Petershauser. Besonders hervorzuheben sind die 10 selbst organisierten Krabbelgruppen und der Patengroßelterndienst.



**Private Nutzung des TP durch die AnwohnerInnen:**

Eine unserer organisatorischen Aufgaben ist die Vermietung der Räume des TP an Petershauser AnwohnerInnen. Das Haus ist auch am Wochenende und am Abend ausgebucht. Hochzeiten, Geburtstage, Diplomfeiern, etc. werden zelebriert; Vereine des Stadtteils treffen sich, Parteien tagen, Yoga wird geübt und Fotos werden entwickelt.

**Vernetzung im Stadtteil auf institutioneller Ebene**

Daß der TP mit Vereinen, Kirchen, Schulen, Uni und den verschiedenen Abteilungen des Sozial- und Jugendamtes zusammenarbeitet, ist ein Grund warum wir so viele und verschiedene Menschen erreichen.

Da auch inhaltlich die sozialräumliche Vernetzung notwendig ist, wurde im TP die Stadt-

teilkonferenz Petershausen eingerichtet. Fachleute fast aller sozialer und kultureller Einrichtungen wie Schulen, Kirchen, ElternvertreterInnen, SJA, Kindergarten, Musikschule, Museum, VHS, Vereine usw. sitzen an einem Tisch. Themen sind die spezifischen Probleme des Stadtteils, die aufgezeigt und auf fachlicher Ebene angegangen werden. Eines der Themen der Stadtteilkonferenz war z.B. die Gestaltung einiger Spielplätze. Weitere Themen sind: Der Verkehr der unseren Stadtteil teilt, oder die Freizeitangebote für Jugendliche im Alter von 10 bis 15 Jahren in Petershausen.

Im Laufe der vergangenen 2 Jahre ist der TP tatsächlich zum Herzstück des neuen Wohngebietes und ein nicht mehr wegzudenkendes Zentrum für Petershausen geworden. Für viele der AnwohnerInnen ist das Haus ein alltäglicher Anlaufpunkt. Der TP ist an 7 Tagen

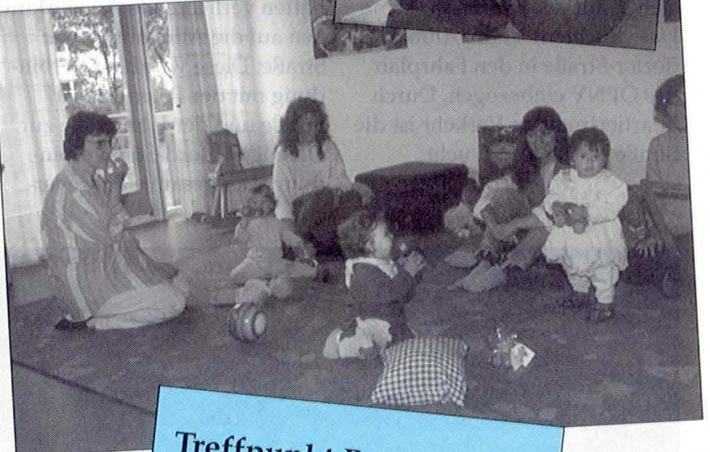
der Woche von morgens bis nachts belegt. Tagsüber tummeln sich Kleinkinder, Frauen und Senioren, abends Erwachsene allen Alters und aller Interessen, am Wochenende feiern Familien und Vereine. Alle möglichen ausländischen Gruppen haben einen Treffpunkt gefunden.

Es ist eine Einrichtung geschaffen worden, die das Kennenlernen und Zusammenwachsen von Menschen ermöglicht, die sich nicht über Interessen oder Altersgruppen definieren, sondern als gemeinsamen Nenner ihr Wohngebiet haben, mit dem sie sich identifizieren und an dessen Mitgestaltung sie hoffentlich zunehmend teilhaben können. Durch offene und bedürfnisorientierte Angebote sowie durch integrative und intergenera-

tive Arbeit wird der sozialen Vereinsamung ein Stück weit entgegengewirkt. Wichtig scheint mir noch, daß wir nicht defizitorientiert arbeiten, d. h. wir schauen nicht, wo es fehlt, wo Hilfe, Betreuung oder Animation notwendig ist, sondern wir richten unser Augenmerk auf das positive Potential der AnwohnerInnen und Institutionen im Stadtteil.

*Petra Hinderer*

**Die Redaktion bedankt sich bei Petra Hinderer, Mitarbeiterin des Treffpunkt, für Ihre Ausarbeitung. In der nächsten Ausgabe der Petershauser Stadtteilzeitung ist ein weiterer Beitrag aus dem Umfeld des Treffpunkt Petershausen geplant. Wir denken dabei an einen Beitrag über die Stadtteilkonferenz Petershausen.**



**Treffpunkt Petershausen  
Georg-Elser Platz 1  
78467 Konstanz  
Telefon 5 10 69, 6 85 17**

# Die Allmannsdorfer Straße – und die zunehmende Verkehrsbelastung nach dem St. Floriansprinzip?

Im Zuge der Sanierung der Allmannsdorfer Straße 1983 wurde der Baumbestand, eine seltene Mostbirnenart, die der Straße den Charme einer Allee gab, gerodet. Die Fahrbahnbreite wurde auf 6,50 m Breite rückgebaut. Die Einmündung in die Mainastraße neu konzipiert und dort eine Ampelanlage installiert. Anwohner der Allmannsdorfer Straße, z.B. Herr Egger haben schon damals erfolgreich gegen eine überdimensionierte Planung gekämpft. PKW-Parkbuchten, Radwege und ein paar neu gepflanzte Birnbäume gaben der Straße einen völlig neuen, funktionalen Charakter, nicht schöner, aber für den Autofahrer wesentlich attraktiver: **Und das animiert zum Schnellfahren!**

Die Allmannsdorfer Straße führt jedoch durch »reines Wohngebiet«. Sie hat Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion. Entsprechend der Straßenverkehrsordnung ist hier eine 30 km-Zone zulässig.

Mit inzwischen 5 Buslinien in beide Richtungen und 6 Stopstellen auf der Fahrbahn (keine Haltebuchten) ist die Allmannsdorfer-Straße in den Fahrplan des ÖPNV einbezogen. Durch quartierfremden Verkehr ist die Straße stark beansprucht:

Außerdem ist die Allmannsdorfer Straße durch quartierfremden Verkehr überbelastet. Dies ist:

- Speditions- und Schwerlastverkehr
- Verkehr zu Arbeitsstätten im Industriegebiet
- Fähre- und Reiseverkehr
- LKW- und Schwerlastverkehr aus der und in die Schweiz wegen des Kostenfaktors »Fähre Romanshorn« und/oder wegen der Kontingentverluste auf österreichischem Gebiet (Fähre Romanshorn 128,- DM Fähre Konstanz 35,- DM !)

**Statt konsequenter Abkehr von der jetzigen Verkehrspolitik stehen alle Zeichen auf zunehmender Belastung für Mensch und Umwelt!**

Bestrebungen wie: Sperren der Spanierstraße, Unterführung der Bahnlinie in Petershausen, Fertigstellung der N 7, B 33 neu, Gemeinschaftszollanlage hätten verheerende Auswirkungen auf die Allmannsdorfer Straße. Diese würde in Verbindung mit der Petershauser Straße und der Jahnstraße zur alleinigen Nord-Süd-Verbindung. Der gesamte Fährver-

kehr würde über diese Achse rollen.

**Eine durchgehende Rennstrecke von Staad bis ins Paradies, von der Fähre bis an den Zoll!**

Für weiteren Zündstoff sorgt die Berichterstattung der Presse:

- Südkurier, 21.7.95 Rheintal: 4 Brücken für LKW gesperrt
- Südkurier, 26.7.95 Massive Einwände gegen Zollhofgröße
- Südkurier, 28.7.95 Immobilienanzeige: »Erlen TG/Schweiz Industrieland im Baurecht innerhalb der 40-Tonnen-Grenzzone. Ideal für Speditions- und Transportunternehmen.«

## Verkehrspolitik aus einer anderen Perspektive !

Tatsache ist, die geographische Lage der Stadt Konstanz bietet keine Möglichkeiten, den Verkehr im Allgemeinen, besonders aber den Straßengüter- und Durchgangsverkehr ringförmig um Konstanz zu führen. Die bereits enormen Verkehrsströme fließen und werden zwangsläufig immer und überall durch

reine Wohngebiete fließen, wenn es nicht gelingt, Verkehr großräumig um Konstanz zu leiten.

Das ist die außergewöhnliche Tragik an der jetzigen Situation!

## Unabänderlich?

Es gibt bis jetzt keine Lösungen, nur Verlagerungen der Verkehrsströme auf wenige innerstädtische Straßen.

## Das ist die Herausforderung an Politiker und Experten.

Fragen wir, wozu dieser Straßengüter- und Durchgangsverkehr der Stadt Konstanz und ihren Bürgern überhaupt dienlich ist! Müssen die Konstanzer die starken Belastungen jetzt, in naher und ferner Zukunft hinnehmen?

**Kein Schwerlastverkehr durch Konstanzer Wohngebiete! Konsequente innerstädtische Verkehrsreduktion!**

Fortsetzung Seite 21



Außergewöhnliche Situationen erfordern besondere Maßnahmen!

1. Wiederherstellung der STVO auf der Laube (Kein Abstellen von LKW's im absoluten Halteverbot und vor Ampeln, während der Fahrer Zollangelegenheiten erledigt).
2. Rückbau des LKW-Vorstauraums auf der Max-Stromeyer-Str., stattdessen Ausbau zum Radwegnetz ins Industriegebiet.
3. Rückbau des Döbele-LKW-Parkplatzes als Vorstauraum,

- sukzessive bis zur endgültigen Schließung.
4. Drastische Erhöhung der Fährtarife für auswärtige LKW's
  5. Kein Ausbau der Fährekapazität.
  6. Konsequente Umstellung des Berufspendlerverkehrs und des Tourismus (Mainau) auf P+R.
  7. Bau eines Kreisels am Sternplatz

Solche Maßnahmen erübrigen von selbst einen monströsen

Zollhof und eine Bahnunterführung in Petershausen! Außerdem sparen sie enorme Summen an Steuergeldern.

Selbst bei Verwirklichung dieses Konzepts gibt es ausreichende Möglichkeiten, Struktur und Flexibilität der heimischen Industrie und Wirtschaft und vor allem der Konstanzer Verkehrsbetriebe zu garantieren!

Außergewöhnliche Situationen erfordern eben besondere Maßnahmen! ■

Raimer Hohnschildt

### Raimer Hohnschildt

wohnhaft Allmannsdorfer Straße, gelernter Buchdrucker, ca. 20 Jahre auf Straßen am Bodensee und in -Nähe und Städten unterwegs. Seine Devise: Sachliche Kritik ist gesunde Grundlage für offene Diskussionen zur Behebung von Streitfragen und Problemen und zur Verbesserung angestrebter Ziele.

Julian (7):

## Befund Neurodermitis – Kein Einzelfall in Petershausen

Allergieerkrankungen haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Bereits ungefähr jedes fünfte Kind leidet unter einer Allergie. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um Heuschnupfen, Ekzeme/Neurodermitis und Asthma.

Eine Allergie zu haben bedeutet eine Überempfindlichkeit zu besitzen, aufgrund der eine überschießende Reaktion des Immunsystems eintritt. Dadurch werden die Betroffenen in ihren Verhaltensmöglichkeiten und Reaktionsweisen stark beeinflusst. Die Neigung zu allergischen Reaktionen wird überwiegend vererbt, kann sich aber auch unter ungünstigen Umwelteinflüssen, wie erhöhten Abgasbelastungen durch Verkehr und Industrie, entwickeln.

Früher nahm ich solche Meldungen und Informationen zur Kenntnis, vielleicht machten sie mich betroffen, aber sie betrafen mich nicht. Dies änderte sich, als wir nach Petershausen zogen – unser Sohn Julian war damals gerade drei Jahre alt. Relativ kurze Zeit nach unserem Umzug ins Klosterkasernen-

real fingen Julians Beschwerden massiv an. Seine Haut rötete sich großflächig, blühte richtiggehend auf, juckte, platzte stellenweise und entzündete sich. Ein Zusammenhang dieser Symptome mit Abgasen durch Verkehr und Industrie sind möglich. Die behandelnden Ärzte stellten die Diagnose Neurodermitis.

Die Krankheit unseres Sohnes zwang uns zur Auseinandersetzung mit dem Thema »Allergie« und veränderte unser Leben radikal. Dabei fühlten wir uns oft alleine gelassen und hatten das große Bedürfnis, mit anderen über unsere Probleme zu sprechen und Erfahrungen auszutauschen. Weil es zu dieser Zeit in Konstanz noch keine Selbsthilfegruppe gab, gründete ich die Selbsthilfegruppe Neurodermitiserkrankter in Konstanz. Die Resonanz war groß. Es meldeten sich viele Betroffene und Angehörige, wobei eine Häufung von Anrufen aus dem Stadtteil Petershausen, insbesondere aus dem Areal Klosterkasernen auffiel und bis heute auffällt.

Für mich besteht ein Zusammenhang zwischen Neurodermitis, Abgasen (besonders bei Inversionswetterlagen und während der Sommermonate, wenn der Verkehr in Konstanz zunimmt und die Ozonbelastung steigt), Bodenbelastung und Elektrosmog (z.B. Dioxine).

Aufgrund der Häufung von Fällen im Bereich Klosterkasernen und der vorigen Nutzung dieses Bereichs (Militär, der damit verbundene Fuhrpark sowie Baustoffhandlung) beabsichtigt die Selbsthilfegruppe, eine Untersuchung des Bodens in diesem Wohngebiet durchführen zu lassen. Darüberhinaus sollte unserer Ansicht nach die Belastung durch das Fernmeldehochhaus hinsichtlich des Elektrosmogs (ein relativ neues Gebiet in der Allergieforschung) und ihre relativen Auswirkungen für den Bereich Petershausen Ost genauer erforscht werden.

Die große Resonanz in Konstanz und Umgebung ermutigt uns, die Öffentlichkeit noch stärker über unser Anliegen zu informieren und durch gezielte Aufklärung und den Austausch

von Erfahrungen das Leben mit dieser Krankheit nach Möglichkeit zu erleichtern. Interessierte und Betroffene sind herzlich dazu eingeladen, Kontakt mit uns aufzunehmen und mitzuarbeiten. ■

Jutta Weißgerber

### Selbsthilfegruppe Neurodermitiserkrankter in Konstanz

Jutta Weißgerber  
Telefon 0 75 31/6 77 93  
Gisela Eickhoff  
Telefon 0 75 31/2 99 46

# »Opferstrecke« Allmannsdorf-Staad?

## Die BAS zum Verkehrsentwicklungsplan 1995 der Stadt Konstanz (Stand 5/95)

Den positiven Vorstellungen des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Konstanz steht, was den Stadtteil Allmannsdorf/Staad angeht, eine sehr enttäuschende Konzeptlosigkeit gegenüber. Statt entlastender Maßnahmen sind weitere Belastungen geplant, wie z.B. den Schwerlastverkehr von und zur Fähre durch den ohnehin überbelasteten Allmannsdorfer Kreuzungsbereich und die schmale Ortsdurchfahrt des alten Dorfkernes zu pressen. Dies den Bürgern des Stadtteils als »Zukunftsperspektive« anzubieten, ist schon ein starkes Stück. Die notwendige Minderung und Ablenkung der Verkehrsströme (von und zur Fähre – von und zur Mainau – von und zu den Bodanrückgemeinden), die sich in diesem Stadtteil stauen, wird nicht angegangen, geradezu, wegen der lieb gewordenen Fähre-Einnahmen, tabuisiert.

Wir erwarten, daß diese Probleme benannt und zukunftsweisend bearbeitet werden. Die Bürger dieses Stadtteiles dürfen nicht im Stich gelassen werden. Ihre Anliegen müssen in die Gesamtplanung eingehen.

### Sinnvolle Stadtteilentwicklung

1) Der hausgemachte Ziel- und Quellverkehr im Stadtteil muß durch sinnvolle Stadtteilentwicklung wie z.B. eine angemessene Strukturplanung beim Wohnungsbau, wie u.a. die Vermeidung weiterer familienfeindlicher Rendite-Klein-Wohneinheiten, ein überzeugendes Parkraumkonzept ohne »Parkverkehr-Magneten« wie z.B. ein Parkhaus in Staad, ein differenziertes Dienstleistungsangebot in der Ortsmitte und zumutbare Distanzen zu den Bushaltestellen reduziert werden. Die Angebote des ÖPNV sollten entsprechend weiter-

entwickelt werden. Fuß und Radwege im Stadtteil, in Richtung Innenstadt und in das Industriegebiet sind weiter so auszugestalten, daß sie abseits des Gefahrenpotentials des Motorverkehrs eine attraktive Alternative darstellen.

### Überregionaler Verkehr

2) Der überregionale Verkehr, insb. auch der Schwerlastverkehr, muß aus den Stadträumen herausgehalten und gebündelt auf die zu vervollständigenden Autobahnringe um den Bodenseeraum geleitet werden. Daher sollte die Fähre Konstanz-Meersburg von diesen überregionalen Aufgaben entbunden und auf eine regionale Brückenfunktion für den unumgänglichen Verkehr zwischen den Seeufern und deren Hinterland beschränkt werden. So ist, unterstützt von entsprechender Tarifgestaltung und sinnvoller Ausweitung des LKW-Nachfahrverbotes, eine solche Verkehrslenkung möglich. Der dringend notwendige regionale Tarifverbund der ÖPNV-Systeme begrenzt zukünftig ohnehin die »Dukateneselfunktion« der Fähre für die Stadt Konstanz. Traditionelles Pfründendenken und das Verschieben weitsichtiger Entscheidungen sind, mit welchen Begründungen auch immer, nicht zu verantworten. Nur gemeinsam können die Verkehrsbelastungen gerade der Bodenseeanlieger-Gemeinden bewältigt werden.

### Park&Ride Parkplätze

Pendler und Touristen sollten auf Parkplätze vor die »Stadtto-re« geleitet und von einem leistungsfähigen ÖPNV-Angebot zu ihren innerstädtischen Zielen gebracht werden. Konkrete

Konzepte, wie z.B. der Parkplatz Sabaknoten bei Meersburg mit Zubringerbussen zur Fähre und entsprechenden Verbundtarifen für Bus, Fähre und ggf. Freizeit- und Kultureinrichtungen sind längst in der Diskussion, werden aber bisher von vordergründigen Interessen verhindert. Die Frage, ob in der Zukunft eine bescheidenere Aufgabe der Fähre die riesigen Investitionen in ein überdimensionales Fährebetriebsgebäude noch rechtfertigt, muß in diesem Zusammenhang gestellt werden. Dies ganz abgesehen davon, daß nach einer angemessenen Reduzierung dieser Anlagen sinnvollere Maßnahmen finanziert und schwerwiegende Eingriffe in die unersetzbare Flachwasserzone begrenzt werden könnten.

### Verkehrslenkung

3) Als eine weitere Maßnahme der Verkehrslenkung ist u.a. auch eine Pfortnerampel an der L219, die den Verkehr vom Bodanrück über die Mainau in die Ortseinfahrt von Allmannsdorf steuert, dringend notwendig, um die häufigen Blockaden in der Ortsmitte, im Kreuzungsbereich Mainausstraße/Schiffstrasse, zu vermeiden. Der Ast der B33 vom Sternenplatz über Mainausstraße und Schiffstraße sollte zur L219 abgestuft werden; das Ende der B33 wäre dann die N7 in der Schweiz. Der neue Zollhof überschreitet den regionalen Bedarf deutlich; eine »direkte Achse« B33 von dort wird zweifellos Fernlastverkehr auf die Route durch Petershausen über die Allmannsdorferstrasse, die Mainausstrasse und die Schiffstrasse zur Fähre über den See führen. Dies wird von der Straßenverwaltung angestrebt, sollte aber unbedingt verhindert werden. Auch elektronisch regelbare

Hinweistafeln an der B33 im Stadtbereich, die auf längere Wartezeiten an der Fähre hinweisen, sind vorstellbar.

Daß die dörflich-enge Ortsdurchfahrt von Allmannsdorf weiteren Verkehr aufnehmen kann, ist ohnehin unvorstellbar. Ein Durchfahrtsverbot für schwere LKW ist hier notwendig und zumindest mittelfristig durchzusetzen. ■

Für den Vorstand der BAS:

*Alexander Gebauer*

**Anmerkung der Redaktion:** Der Artikel ist um den Punkt Mainau-Parkplätze gekürzt. Ihm folgt eine Sammelliste konkreter Vorschläge der BAS zum VEP. Auf einen Abdruck müssen wir aus Platzgründen verzichten.

### Verbündete in gleicher Sache

Wie sehr sich die Probleme, die Ihre Wurzel zu einem großen Teil im motorisierten Individual- und LKW-Verkehr haben, doch gleichen. Im Ansatz sind auch die gleichen Probleme mit den Lösungskonzepten der Verwaltung vorhanden. Dies zeigt nebenstehender Artikel aus dem Informationsorgan der Bürgervereinigung Allmannsdorf-Staad. S'BLÄTTLE widmet in seiner Ausgabe Nr. 21 vom Juli 95 seinen Leitartikel dem Thema Verkehrsentwicklungsplan.

Wir PetershauserInnen hoffen, daß aufgrund der momentanen Tendenzen in der Verkehrspolitik nicht eines Tages mit der Überschrift »Opferstrecke Petershausen – Allmannsdorf-Staad?« getitelt werden muß.

Wir danken der BAS an dieser Stelle für die Überlassung dieses Beitrages.

*Gerhard Hoffmann*

# Kreisverkehrsplätze für Petershausen

Kreisverkehre haben wieder Konjunktur. 700 solche Plätze existieren in Deutschland mit wieder wachsender Tendenz, nachdem viele in den 60er Jahren ampelgesteuerten Kreuzungen weichen mußten. Manche der übriggebliebenen sind bekannt wie der »Große Stern« in Berlin, der Schattenring in Stuttgart oder die Stadteinfahrt am Autobahnende in München-Pasing.

Vorgemacht hat's uns das Ausland: 11.000 in Frankreich, 8.000 in England, aber auch Dänemark, die Niederlande, die Schweiz, sie alle haben die Vorzüge dieser Verkehrsbauwerke rechtzeitig erkannt: sie sind nicht nur leistungsfähig, sondern auch ästhetisch. Und sie senken die Unfallzahlen mit Personenschaden um ca. 50 %, wie die Ruhr-Universität Bochum in einer Vergleichsuntersuchung vorher-nachher festgestellt hat.

Neu ist die Idee also nicht. Neu ist jedoch die Anlage von sogenannten »Kleinen Kreiseln« mit Durchmessern zwischen 26 und 40 m. Sie haben folgende Vorteile:

- Sie verstetigen den Verkehrsfluß. Wartezeiten sind geringer als an Ampelkreuzungen.
- Sie reduzieren die Geschwindigkeit im Kreuzungsbereich auf ca. 20-30 km/h.
- Die Umweltbelastungen sinken durch die geringen Wartezeiten.
- Der Spritverbrauch reduziert sich nach Schweizer Untersuchungen um 16%.
- Der Lärmpegel sinkt - für Anwohner eine Wohltat.
- Sie helfen, Unfälle um ca. 50% zu reduzieren.
- Ein 2 m breiter gepflasterter »Innenring« gestattet das Überfahren durch Lastzüge und Gelenkbusse.
- Die Gemeinde spart Wartungs- und Energiekosten von pro Jahr 10.000 bis 20.000 DM.
- Sie führen zu einer Aufwertung des Ortsbildes.

Dabei ist folgendes zu beachten:

- Eine Trenninsel zwischen Zufahrt und Ausfahrt erhöht die Verkehrssicherheit der Fußgänger.

- Radwege sollten innerorts vor dem Kreisel auf die Fahrbahn geführt werden.
- Es darf nur eine Richtungsfahrbahn geben. Große Kreisverkehre alter Bauart mit mehrspuriger Verkehrsführung sind im gemischten Verkehr unfallträchtig.

Die Stadtverwaltung plant kleine Kreisverkehrsplätze für den Gottmannplatz und die Kreuzung Schneckenburgstraße/Steinstraße/Bücklestraße.

Darüberhinaus sollten folgende Kreuzungsbereiche bezüglich der Anlage eines Kreisverkehrs untersucht werden:

- Kreuzung Steinstraße/Jahnstraße:  
Hier besteht ein besonderer Unfallschwerpunkt, der so entschärft werden könnte.
- Einmündung Allmannsdorferstraße/Mainaustraße:  
Die Rückstaus in der All-

mannsdorferstraße könnten reduziert werden.

- Sternplatz:  
Hier ist eine Verstetigung des Verkehrsflusses möglich, da die Verkehrsbelastungen der einzelnen Zufahrten sehr unterschiedlich sind. Gleichzeitig entsteht für die Spanierstraße eine Linksabbiegemöglichkeit. Die Bushaltestelle könnte auf der gewonnenen Fläche angelegt werden.
- Zähringerplatz:  
Auch für die Kreuzungen mit der Moltkestraße/Gebhardtplatz und mit der Jahnstraße/Allmannsdorferstraße sind Kreisel denkbar.
- Mainaustraße:  
Die Einmündung der Eichhornstraße und der Beethovenstraße kann zusammengefaßt werden.

Die Kosten für einen Kreisel sind vergleichbar mit der An-

lage einer ampelgesteuerten Kreuzung mit Abbiegespuren. Ampelanlagen müssen jedoch im Schnitt alle 15 Jahre erneuert werden.

Kreisel amortisieren sich innerhalb von 7 bis 12 Jahren. Rechnet man die ersparten Unfallkosten hinzu, sind Kreisverkehre ausgesprochen preiswert.

Die Stadt Kreuzlingen hat eine ihrer verkehrsreichsten Kreuzungen im Verlauf der Konstanzer/Bernrainstraße und Unterseestraße zum kleinen Kreisel umgebaut, mit bestem Erfolg. Vor Inangriffnahme der Bauarbeiten für die anstehende Umgestaltung des Sternplatzes drängt sich die planerische Überprüfung einer Kreisverkehrsanlage an dieser Stelle geradezu auf.

Raimund Blödt

Quellen:

aktiv Radfahren ADFC 5/93  
ADAC motorwelt 8/95

Durchaus möglich:

Kreisverkehr am Sternplatz



# Konkretes und Unverbindliches zu Petershausen Parteien zum VEP

## FGL

### 1. Lage des geplanten Seehas-Haltepunktes

Die FREIE GRÜNE LISTE kritisiert das bisherige Konzept der Stadtverwaltung, denn darin wird extrem einseitig zugunsten des Standorts Petershauser Straße argumentiert. Das wichtigste Kriterium des Verkehrsverbundes – die gute Umsteigemöglichkeit zwischen Bahn und Bus – wird bewußt heruntergespielt, um die Verkopplung der Bahnunterführung und Haltepunkt an der Petershauser Straße plausibel zu machen. Wir nennen deshalb hier nochmals die Vorzüge des Umsteigepunktes Sternenplatz:

- Halteplatz der Buslinien 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9a, 9b, 10, 11, 12, 13, 14, und nach Friedrichshafen und Ravensburg
- dadurch beste Verbindungen von der Bahn in Richtung Allmannsdorf/Staad, Salzberg, Musikerviertel/Sportanlagen Hörnle, Königsbau Sonnenbühl, Pfeiferhölzle; in die Altstadt und das östliche Paradies sogar im 3-Minuten-Takt
- Busverkehr von morgens bis Mitternacht, kaum Taktunterbrechungen

Wir fordern deshalb:

Der Haltepunkt sollte so weit als möglich an den Sternenplatz gerückt werden. Wenn technisch möglich, könnte der Bahnsteig bis auf die Überführung Mainaustraße gelegt werden.

### 2. Geplante Straßenunterführung Petershauser Straße/ Jahnstraße

Die FREIE GRÜNE LISTE steht der Straßenunterführung sehr kritisch gegenüber. Für die Verflüssigung des KFZ-Verkehrs

wird hier zum Nachteil der Anwohner und Nichtmotorisierten eine umfängliche Asphaltlandschaft erzeugt:

Die Unterführungsstrecke wird 12–14 m breit und – trotz extrem steiler Rampen mit 10 % (vgl. Behindertenrampen nicht steiler als 6%!) – ca. 150–160 m lang.

Neben der Bahnbrücke werden nötig:

- Straßenbrücke zwischen Moltke- und Gustav-Schwab-Straße
- Parallelschließung der V. Emmich und Gerwigstraße
- Zufahrt zu den Häusern der Jahnstraße auf der Westseite
- Abfahrtsrampen oder -rampen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zum Anschluß des Querverkehrs.

Am Straßenzug Petershauser, Jahn- und Allmannsdorfer Straße befinden sich auf der ganzen Länge fast ausschließlich Wohnhäuser. Deshalb lohnt es sich, folgende Alternativen weiter zu untersuchen.

1. Auf die Bahnunterführung Petershauser Straße wird verzichtet. Der Straßenzug vom Ebertplatz bis zum Salzberg wird nur noch mit Tempo 30 befahren, Bus- und Radverkehr haben Vorrang.
2. Die Spanierstraße wird nicht verkehrsberuhigt, der Verkehrsstrom zwischen Reichenaustraße und Allmannsdorf wird über den Sternenplatz und die Mainaustraße geführt.
3. Wenn die Schänzlebrücke 50 % des Verkehrs übernimmt, wird die alte Rheinbrücke soweit entlastet, daß Linksabbiegeverkehr zwischen Spanierstraße am Sternenplatz zu bewältigen sein wird. Dort wäre dann auch ein Verkehrskreislauf möglich.

## CDU

Die Stellungnahme der CDU zum Verkehrsentwicklungsplan ist ebenfalls kürzlich fertiggestellt worden. Sie enthält, obwohl Sie sich zu den Zielen des vorgestellten Planes bekennt, bemerkenswerte Akzente. Seit Frühjahr sucht die Bürgergemeinschaft Petershausen das Gespräch mit der CDU-Fraktion – bisher vergeblich. Wir hoffen, daß nunmehr die Voraussetzungen bei der CDU für einen Dialog mit uns gegeben sind. Bisher mußten wir die Bahnunterführung betreffende Positionen via Flugblatt, das auf dem Wochenmarkt in Petershausen verteilt wurde (nicht mal an die betroffenen Anwohner) zur Kenntnis nehmen. Wir zitieren in Auszügen aus der Stellungnahme zum VEP die uns leider nicht vollständig vorliegt.

Daß eine solche Planung nicht abgeschlossen, sondern ständig neu an den Grundbedürfnissen der Bürger ausgerichtet werden muß, wird verdeutlicht. Daß der Erhalt der humanen Qualität unseres städtischen Lebensraumes »den bewußten Verzicht der Bürger auf die freie Verkehrsmittelwahl« erfordert ist vermerkt. So ist konsequenter Weise der Fußgänger in seiner Stadt das Leitbild. Nur so ist die »Lebensqualität in den Siedlungsbereichen zu fördern.« »Dazu ist eine Reduzierung und Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs notwendig. Wir alle müssen als Entwicklungsziel den Weg hin zum Fußgänger-Verkehr, ÖPNV und Fahrrad-Verkehr als einzige Zukunftschance erkennen.« »Der Fußgänger bedarf des uneingeschränkten Schutzes so hat z. B. auch die Mobilität der Fahrradfahrer ihre Grenzen.« »Eine Gleichrangigkeit der Verkehrsarten ist nicht akzeptabel.«

Aus dieser Sicht ist die Forderung verständlich, daß die Verzahnung der Verkehrsarten an den augenfälligen, erlebbaren Schnittstellen, so am »Sternenplatz«, organisiert werden muß. Die energische Förderung des Busverkehrs wird mit verschiedenen Verbesserungsvorschlägen, angereichert, gefordert. Bleiben auch aus der Sicht des Stadtteiles Petershausen, wichtige Hinweise die die gefährliche Schwerverkehrachse durch unseren Stadtteil von der Schweizer Grenze zur Fähre in Staad betreffen.

»Der unqualifizierte Schwerlastverkehr ist aus den Wohngebieten fernzuhalten.« »Fähretarife gegen den Transit-LKW-Verkehr gestalten.« »Die Fähre hat keine Ersatzfunktion für die Folgen der restriktiven Schweizer Verkehrspolitik (kein Schleichweg der 40-Tonner entlang des Bodenseeufer).«

Zu den Planungen in der Petershauser Str. findet sich die folgende Bemerkung:

»Verfolgung des Wettbewerbs Unterführung Petershauser Straße und weitere Unterführungen (Schneckenburgstraße) – Alternativen untersuchen!« Allerdings enthält die Kommentierung auch, daß der verbleibende MIV mit Augenmaß geleitet werden müßte. Dabei ist zwar an eine Entlastungen z.B. der Theodor-Heuss-Straße gedacht, aber konsequenter Weise müßte dies auch für andere Straßen, z.B. die Achse

Petershauser-, Jahn/Allmannsdorfer Str. gelten. Zu hoffen ist, daß diesen zitierten Leitbild- und Zielvorstellungen auch die versprochene Umsetzung im Detail folgt. Dabei fordern wir ein, daß die schützenswerten Belange unseres Gebietes ebenfalls respektiert werden.

## SPD

Die SPD-Mitgliederversammlung am 24. Oktober verabschiedete den »Leitfaden der SPD für eine moderne Verkehrspolitik in Konstanz«. Die Stellungnahme, erarbeitet vom Arbeitskreis Verkehr der Konstanzer SPD enthält

wichtige Aussagen die unseren Stadtteil betreffen.

### Fußgängerverkehr

»Auf Stecken, auf welchen Radverkehr gebündelt werden soll (Radachsen), sind Fußgänger und Radfahrer räumlich zu trennen. Dies erhöht die Sicherheit der Fußgänger und vermeidet Konfliktsituationen. Vordringlich ist dies in den Bereichen Petershauser Straße, Jahnstraße und Zähringerplatz.«

### Radwegenetz

Die Stellungnahme fordert ein, daß die Förderung des Radverkehrs ein Schwerpunkt der Konstanzer Verkehrspolitik sein müsse. Eine Bündelung auf Radtrassen wird als sinnvoll erachtet, Lücken im Radwegenetz müßten noch geschlossen werden.

### Süd-Nord-Achse

Vorbildlich sei bisher die Schottenstraße und die Radbrücke mit Kreiseln. Beim weiteren Ausbau vom Döbele bzw. Universität solle diesem Vorbild gefolgt werden.

### Zur Petershauser- /Jahnstraße

Diese Straßen wären auch optisch gut erkennbar als Radachse auszubauen. »Die Breite der bisherigen Radwege sowie die ungenügende Trennung von Rad- und Fußwegen macht schon jetzt – bei erfreulicherweise steigender Anzahl von Radfahrern auf der Strecke – eine konfliktfreie Abwicklung des Rad- und Fußgängerverkehrs unmöglich. Der vor allem im südlichen Bereich der Petershauser Straße sehr geringe Abstand zwischen den Häuserfronten läßt die Doppelfunktion als Radtrasse und Hauptverkehrsstraße für den motorisierten Durchgangsverkehr an dieser Stelle nicht zu. Eine bessere Bahnschranken-Regelung durch getrennte Schranken für Auto-, Rad- und Fußgängerverkehr mit verkürzten Schrankenphasen und einem verbreitertem Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer könnte die Situation am Bahnübergang schnell und kostengünstig verbessern.«

### Ost-West-Achse

»Im Unterschied zu den dazu im VEP aufgeführten Maßnahmen soll die zentrale Ost-West-Radachse auf Konstanzer Stadtgebiet entlang der Bahnlinie auf südlicher Seite bis zum Bahnhof Reichenau verlaufen.« »Ein gut ausgebauter Fahrradstellplatz in der Nähe der Bahnquerung Petershauser Str. (zugleich Kreuzungspunkt beider Haupt-Radachsen) sollte so mit einem zukünftigen Bahnhaltelpunkt zwischen Sternenplatz und Petershauser Straße versehen werden, daß eine optimale Verbindung zwischen Fahrrad- und Bahnverkehr entsteht (Bike & Ride).

### Neue Bahnhaltelpunkte

#### Sternenplatz

»Der neue Bahnhaltelpunkt Sternenplatz ist so zu legen und zu gestalten, daß ein optimaler Zugang sowohl vom Sternenplatz (Busanbindung; eine Überdachung des Zugangs wäre wünschenswert) als auch von der Jahnstraße (Radumsteiger, Kunden Seerheincenter u.a. und Krankenhausbesucher) gewährleistet ist.«

#### Elberfeldbahnhof

Der geplante Haltepunkt Elberfeldstraße ist so zu legen, daß den bisherigen Nutzern des dann aufzulösenden Bahnhof Petershausen kein gravierender Nachteil dadurch entsteht. Ein- und Ausgänge müssen so liegen, daß die Pendler des Industriegebietes optimal angebunden werden. Auch für eine Busanbindung an dieser Stelle ist zu sorgen.

#### Fähretarife

»Die Tarife für LKWs sollten angehoben werden.«

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Bahnunterführung Petershauser/ Jahnstraße

»Bezüglich der Planungen zur Bahnunterführung Petershauser Straße – Jahnstraße teilt die SPD die Befürchtungen der Bürgerge-

meinschaft Petershausen, daß dies die Attraktivität dieser vor allem durch Wohngebiete führenden Straßen für den reinen Durchgangsverkehr erhöhen würde. Zudem würde eine solche Attraktivitätssteigerung mit der Funktion dieser Straßen als Radachsen kollidieren. Es bieten sich drei Alternativen zur Gestaltung des Gesamtbereiches an: a) keine Unterführung, sondern eine optimierte Schrankenlösung; b) eine Unterführung nur für Fußgänger und Radfahrer; c) eine kleindimensionierte Unterführung, die keine Durchfahrsmöglichkeit für LKWs bietet, bei gleichzeitiger starker Verengung der Fahrbahnen. Jede Lösung hängt eng mit der zukünftigen Funktion der Spanierstraße sowie mit den Planungen für den Bahnhaltelpunkt »Sternenplatz« zusammen. Zur endgültigen Ausfertigung der Bahnquerung unter Einschuß der Anlage des neuen Bahnhaltelpunktes sollte ein breit angelegter Ideenwettbewerb ausgelobt werden.«

#### Spanierstraße

»Ziel muß es sein, den Verkehrsfluß über die alte Rheinbrücke in die Altstadt zu verringern und die Petershauser Straße zu entlasten. Der bis zum vollständigen Ausbau der Straßennetzergänzungen sowie der Umfahrungsmöglichkeiten noch vorhandene Durchgangsverkehr sollte unter Ausschluß der LKWs auf die dafür vorgesehene B33 auf die Mainaustraße geführt werden. Dazu müßte die Spanierstraße geöffnet bleiben und eine Linksabbiegespur erhalten. Ob die Rechtsabbiegespur, die heute über die alte Rheinbrücke führt, abgehängt werden kann oder muß, sollte nach entsprechenden Verkehrszählungen entschieden werden. Ein vollständiges Abhängen der Spanierstraße ist zum heutigen Zeitpunkt nicht sinnvoll, da der Gewinn an städtischer Qualität durch eine Verlängerung des Seeuferweges in keinem Verhältnis zu den Nachteilen für die Wohnbevölkerung in Petershausen steht. Dieses entsprechend formulierte langfristige Ziel im SPD-Wahlprogramm kann erst verwirklicht

werden, wenn alle heute geplanten Straßennetzergänzungen vollzogen sind und eine starke Verringerung des Durchgangsverkehres in diesem Stadtteil auch tatsächlich erreicht ist.

### Sternenplatz

Ein Umbau ist nötig um seine Funktion als »Verkehrsumschlagplatz« zu optimieren (evtl. mit Kreisellösung). Dies gilt sowohl für die Anbindung des Bahnhaltelpunktes »Sternenplatz« als auch für die Umleitung der Spanierstraße.

### Verkehrsregelungen

»Ein Nachfahrverbot für LKWs sollte auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden, um Konstanz für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen.«

### Zollhof Tägermoos:

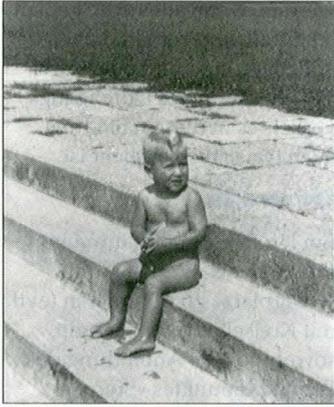
»Die Stadt Konstanz sollte sich weiter für eine möglichst weitgehend flächenreduzierten Ausbau des Zollhof einsetzen, sofern er sich nicht erübrigen sollte. Nachfahrverbote und Tonnagebeschränkungen auf der Fähre für LKWs könnten die Attraktivität für den in Konstanzer Wohngebieten befürchteten LKW-Durchgangsverkehr verringern.«

### Mobilitätsberatung

Eine bürgerfreundliche und unbürokratische Ansprechstelle in Fragen des ÖPNV und Fahrradverkehr sollte geschaffen werden. Über diese Stelle könne zugleich der reiche Erfahrungsschatz und die Kompetenz aller Bürger in Sachen Verkehr nutzbar gemacht werden.

### Mehr Öffentlichkeitsbeteiligung

»Ein anderer Weg, die Bürger besser in die Verkehrsplanung miteinzubeziehen, wäre, sie auch in die Entscheidungsphase zum Beispiel durch Fragestunden in entsprechenden Ausschüssen (z.B. TUA und Werksausschuß) zu Wort kommen zu lassen. ■



Schon 1942 war für den kleinen Nackedei (siehe Photo) das Rheinstrandbad eine Attraktion – und 50 Jahre sind hier wie dort nicht spurlos vorbeigezogen. Gelegentlich sollte es dem KuH (Kur- und Hallenbad) und Rheinstrandbad nämlich an den Krügen gehen, vor allem nachdem die Besucherzahlen des Rheinstrandbades zu Beginn der 80iger Jahre den absoluten Tiefpunkt erreichten: gerade 9000–10.000 Badegäste werden registriert. Man erwägt, die Arkaden zur Straße hin zu öffnen und die Rasenfläche der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen. Die Stadt kämpfte damals für den Erhalt des Bades und hat seither über 1 Million Mark dafür investiert – mit Erfolg, wie Herr Dr. Geiger vom Sport- und Bäderamt meint. Einige

## Bäder in Petershausen – eine lange Tradition?

Zahlen dazu: während stückweise saniert wird (zuerst die Duschen, die Umkleidekabinen...) steigen ab 1988 die Besucherzahlen wieder an, vor allem durch die optischen Verschönerung in den Jahren 92–94: von 1991 24.000 Besuchern auf in 1994 über 44.000 Besucher – ein absoluter Rekord. Vielleicht hat der früh einsetzende Herbst in diesem Jahr eine weitere Steigerung der Besucherzahlen verhindert. Als Freizeiteinrichtung inmitten eines dichtbesiedelten Stadtteils hat es einen idealen Standort und ist für alle leicht zu erreichen. Auch die neue Fußgänger- und Fahrradbrücke trägt dazu bei.

Während die Petershausener sich mit »ihrem« Rheinstrandbad voll und ganz identifizieren und es vor allem für Familien mit Kindern ein beliebter Treffpunkt ist, fristet das KuH ein eher unscheinbares Dasein, obwohl seine Angebote z.T. einzigartig in der Region sind:

- eine Schwimmhalle, die schwerpunktmäßig von den Schulen und Vereinen genutzt wird; daneben wird sie vor allem von Erwachsenen bevorzugt (im Gegensatz zum Schwaketenbad mit einem Anteil von 70% Jugendlichen)
- das römisch-irische Bad
- das Dampfbad
- diverse Massagemöglichkeiten.

Diese eher medizinischen Einrichtungen ziehen Kundschaft aus dem ganzen Stadtgebiet an, und auch hier verzeichnet die Verwaltung einen Aufwärtstrend. Das römisch-irische Bad erreicht beispielsweise mit 16.000 Besuchern seine Kapazitätsgrenze.

Der Leiter des Sport- und Bäderamtes, Herr Dr. Geiger, appelliert an uns Petershausener, das KuH als Gesamteinrichtung stärker anzunehmen. Wir sollten uns dies, glaube ich, durchaus zu Herzen nehmen, denn andere Planungen wie z.B. ein Bürgerhaus mit Seezugang könnte »unserem Bad« durchaus gefährlich werden. Angesichts der hohen Akzeptanz

gerade für Familien mit Kindern kann man sich überhaupt nicht mehr vorstellen, daß die Stadt vor Jahren die Schließung des Bades ernsthaft erwog.

P.S. Neuerdings ist die Schwimmhalle samstags nicht mehr am Vormittag, sondern nachmittags geöffnet. ■

*Claudia Hildenbrandt*



Rheinbad mit Vergnügen – die »Schiffahrt« trug zur Urlaubsstimmung bei.

Mit dem Bau und der Eröffnung der Radfahrer- und Fußgängerbrücke in Verlängerung der Petershauserstraße ist die kleine Rheinfähre leider verschwunden und Petershausen hat ein Stück Romantik verloren. Voll Nostalgie erinnern wir uns ans »Schiffle«, das zu unserem täglichen Leben gehörte und ihm ein bißchen Erholung von der leider immer mehr um sich greifenden Hektik brachte. ■

*Irene Suchy*

Mitte der 50er Jahre hieß die Rheinbrücke noch nicht die »Alte« Rheinbrücke, war sie doch die einzige Landverbindung zwischen den Stadtteilen.

Doch halt, da gab es noch eine beschauliche, etwas romantische Möglichkeit, den Weg von Petershausen zur Innenstadt zu nehmen: die kleine Rheinfähre, reserviert für Fußgänger und Kinderwagen! Vom Rheinufer in der Spanierstraße neben dem ehemaligen Offizierscasino setzte sie über den Rhein zum Rheintorturm oder umgekehrt – je nach Bedarf ohne Fahrplan für 10 Pfennig!

Mit einem herrlichen Blick rheinabwärts und den Seerheinfarn entlang genoß man die kurze Fahrt in Muße, betreut von dem kundigen »Kapitän«, der an- und ablegte, das Fahrgeld kassierte und beim Ein- und Aussteigen half und immer ein freundliches Wort für die Fahrgäste hatte. Auf der Petershauser Seite gab's manchmal

eine kleine Wartezeit, wenn der gute Mann mal schnell in die Kneipe gegenüber in der Spanierstraße mußte.

Nicht nur die Petershauser, Erwachsene und vor allem Kinder, hatten Spaß an dieser Möglichkeit der Überquerung des Rheins - Feriengäste nutzten diese kleine altmodische Rheinfähre zur Stadt oder auch zum

## Die alte Rheinfähre

# SATZUNG DER BÜRGERGEMEINSCHAFT PETERSHAUSEN e.V.

- §1 Name und Sitz des Vereins  
Der Verein führt den Namen »Bürgergemeinschaft Petershausen e.V.« und hat seinen Sitz in Konstanz. Er ist im Vereinsregister beim Amtsgericht Konstanz unter VR 578 eingetragen
- §2 Zweck des Vereins  
Die Bürgergemeinschaft Petershausen e.V. verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts »Steuerbegünstigte Zwecke« der Abgabenverordnung, und zwar insbesondere durch
- Förderung der Heimatpflege durch Erhaltung und Ausgestaltung der für das Wohngebiet typischen Substanz, der Sitten und Gebräuche sowie Organisation gemeinsamer Feste und Veranstaltungen im Wohnquartier, die den Zusammenhalt der Bewohner fördern und das Heimatgefühl stärken.
  - Pflege von lokalen Kulturwerten, z.B. die Erhaltung von Bauwerken.
  - Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner, insbesondere durch Eintreten für den Ausbau und die Erhaltung von Grünanlagen und für die Einrichtung von Spielplätzen, Schutz der Umwelt vor Lärm- und Abgaseinwirkungen, Schutz der Alten und Kinder durch Einrichtung von sicheren Fußwegen und Straßenübergängen.
- Rechtsberatung wird nicht betrieben.
- §3 Mitgliedschaft  
Mitglied kann jeder Bewohner des Stadtteils Petershausen werden. Natürliche oder juristische Personen, die nicht in diesem Gebiet wohnen, sowie Vereine können als fördernde Mitglieder aufgenommen werden. Die Mitgliedschaft wird durch schriftliche Beitrittserklärung und Aufnahme durch den Gesamtvorstand erworben.
- §4 Beendigung der Mitgliedschaft  
Die Mitgliedschaft ist durch schriftliche Anzeige beim Vorstand kündbar. Bei nachweislichem Verstoß gegen die Satzung oder die Interessen der Bürgergemeinschaft Petershausen e.V. kann die Mitgliedschaft durch den Gesamtvorstand im Rahmen eines Beschlusses aufgekündigt werden. Bei Einlegung eines Widerspruchs ist das Mitglied innerhalb einer Mitgliederversammlung zu hören. Diese kann danach durch einen 2/3 Mehrheit der anwesenden Mitglieder gefaßten Beschluß den Ausschluß bestätigen oder widerrufen.
- §5 Mittel des Vereins  
Zur Deckung der Unkosten dient der Mitgliederbeitrag, dessen Höhe von der Mitgliederversammlung auf Vorschlag des Gesamtvorstandes beschlossen wird. Der Beitrag wird jährlich erhoben.
- §6 Etwaige Gewinne sind ausschließlich für satzungsgemäße Zwecke zu verwenden. Es dürfen keine Gewinnanteile noch Zuwendungen an Mitglieder bezahlt werden. Es darf keine Person durch gemeinschaftsfremde Verwaltungsarbeiten oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden. Der Verein ist selbstlos tätig, er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.
- §7 Rückerstattungen bezahlter Beiträge werden bei Ausscheiden eines Mitglieds nicht gewährt.
- §8 Bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins oder bei Wegfall seines Zweckes fällt das Vermögen des Vereins an den VCD Kreisverband Konstanz, der es unmittelbar und ausschließlich für seine gemeinnützigen Zwecke zu verwenden hat.
- §9 Organe des Vereins  
Die Organe des Vereins Bürgergemeinschaft Petershausen e.V. sind:
- der Vorstand
  - der Gesamtvorstand
  - die Mitgliederversammlung
  - die Arbeitsausschüsse
- §10 Der Vorstand im Sinne des §26 BGB (§9, Buchstabe »a« der Satzung) wird von drei gleichberechtigten Vorstandsmitgliedern gebildet. Es sind jeweils zwei Vorstandsmitgliedervertretungsberechtigt.
- Der Vorstand leitet die Bürgergemeinschaft Petershausen e.V. und hat die von der Mitgliederversammlung gefaßten Beschlüsse auszuführen. Im Innenverhältnis ist er nicht berechtigt, im Namen der Bürgergemeinschaft Petershausen e.V. Verhandlungen zu führen über Angelegenheiten, die nicht zuvor beschlossen worden sind.
- §11 Dem Gesamtvorstand gehören mindestens sechs Mitglieder an, und zwar:
- Drei Vorstandsmitglieder (Vorstand nach §10)
  - der Schriftführer
  - der stellvertretende Schriftführer
  - der Kassenwart.
- Der Gesamtvorstand ist berechtigt zu seiner Unterstützung Sachbearbeiter oder Berater zu berufen. Diese haben für ihr Ressort beratendes Stimmrecht. Die Amtszeit des Gesamtvorstandes beträgt zwei Jahre. Der Gesamtvorstand wird anläßlich einer Mitgliederversammlung gewählt. Beschlüsse des Gesamtvorstandes bedürfen der einfachen Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Versammlungsleiters.
- §12 Der Gesamtvorstand kann Arbeitsausschüsse, bestehend aus Vertrauensleuten einzelner Straßenzüge berufen. Die Vertrauensleute werden von den betreffenden Mitgliedern gewählt oder benannt. Sie sollen den engeren Kontakt zwischen Mitgliedern und dem Gesamtvorstand herstellen, Anregungen entgegennehmen und Anliegen der Mitglieder im Gesamtvorstand vertreten.
- §13 Die Mitgliederversammlung wird vom Vorstand nach Beschluß des Gesamtvorstandes einberufen. Die Einladung muß schriftlich oder durch Veröffentlichung im »SÜDKURIER« (Ausgabe Konstanz) mit einer Einberufungszeit von einer Woche unter Angabe der Tagesordnung bekanntgemacht werden. Sie ist auch auf Antrag von mindestens 1/8 aller Mitglieder einzuberufen. Sie ist zuständig für:
- Wahl des Gesamtvorstandes
  - Wahl der Rechnungsprüfer
- c) die Entgegennahme des Rechenschaftsberichtes durch den Vorstand und Gesamtvorstand sowie für die Entlastung desselben
- d) die Beschlußfassung über Anträge
- e) Satzungsänderungen, Zweckänderungen und die Auflösung der Bürgergemeinschaft Petershausen e.V.
- Die Beschlüsse der Mitgliederversammlung bedürfen einer einfachen Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder, soweit in dieser Satzung nichts anderes bestimmt ist. Beschlüsse der Mitgliederversammlung sind schriftlich niederzulegen und vom Versammlungsleiter und dem Schriftführer zu unterzeichnen.
- §14 Rechnungsprüfer  
Die Mitgliederversammlung wählt zwei Rechnungsprüfer, die dem Gesamtvorstand nicht angehören dürfen. Ihre Amtszeit beträgt zwei Jahre. Sie prüfen die Jahresabrechnung, insbesondere auf Erfüllung der satzungsgemäßen Verwendung der Mittel und berichten der Mitgliederversammlung über das Ergebnis.
- §15 Auflösung  
Zur Auflösung oder Satzungsänderung (einschließlich Zweckänderung) bedarf es der einfachen Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder und der Zustimmung von 30% aller Mitglieder.
- Die Satzung der Bürgergemeinschaft Petershausen e.V. wurde beschlossen in der Gründungsversammlung vom 1.03.1995.

**Sie sind uns herzlich Willkommen!**  
**Ihre Mitgliedschaft stärkt unsere Gemeinschaft.**

## Beitrittsformular

<b>Name</b>	
<b>Vorname</b>	
<b>Beruf</b>	
<b>Geburtsdatum</b>	
<b>Straße</b>	
<b>PLZ / Wohnort</b>	
<b>Telefon/Fax</b>	

Die Daten werden nur für Zwecke Ihres Beitritts zur »Bürgergemeinschaft Petershausen e.V.« erhoben und gespeichert und nur für Zwecke, die sich aus der Satzung des Vereins ergeben.

Einwilligung nach §4 Landesdatenschutzgesetz Baden-Württemberg  
 Mit der oben angegebenen Verwendung und Speicherung meiner Daten bin ich einverstanden

Ort, Datum: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Mitgliedsbeiträge (z.Z. DM 20.– p.a.) bitte auf das Konto 270 10 43 bei der Commerzbank Konstanz (BLZ 690 400 45) oder in bar beim Vereins-Kassier.

Spenden an die Bürgergemeinschaft e.V. bitte auf das Konto 71886 bei der Sparkasse Konstanz (BLZ 690 500 01). Verwendungszweck: »Spende für Bürgergemeinschaft Petershausen e.V.«. Eine Spendenbescheinigung wird von der Stadtkasse Konstanz ausgestellt.