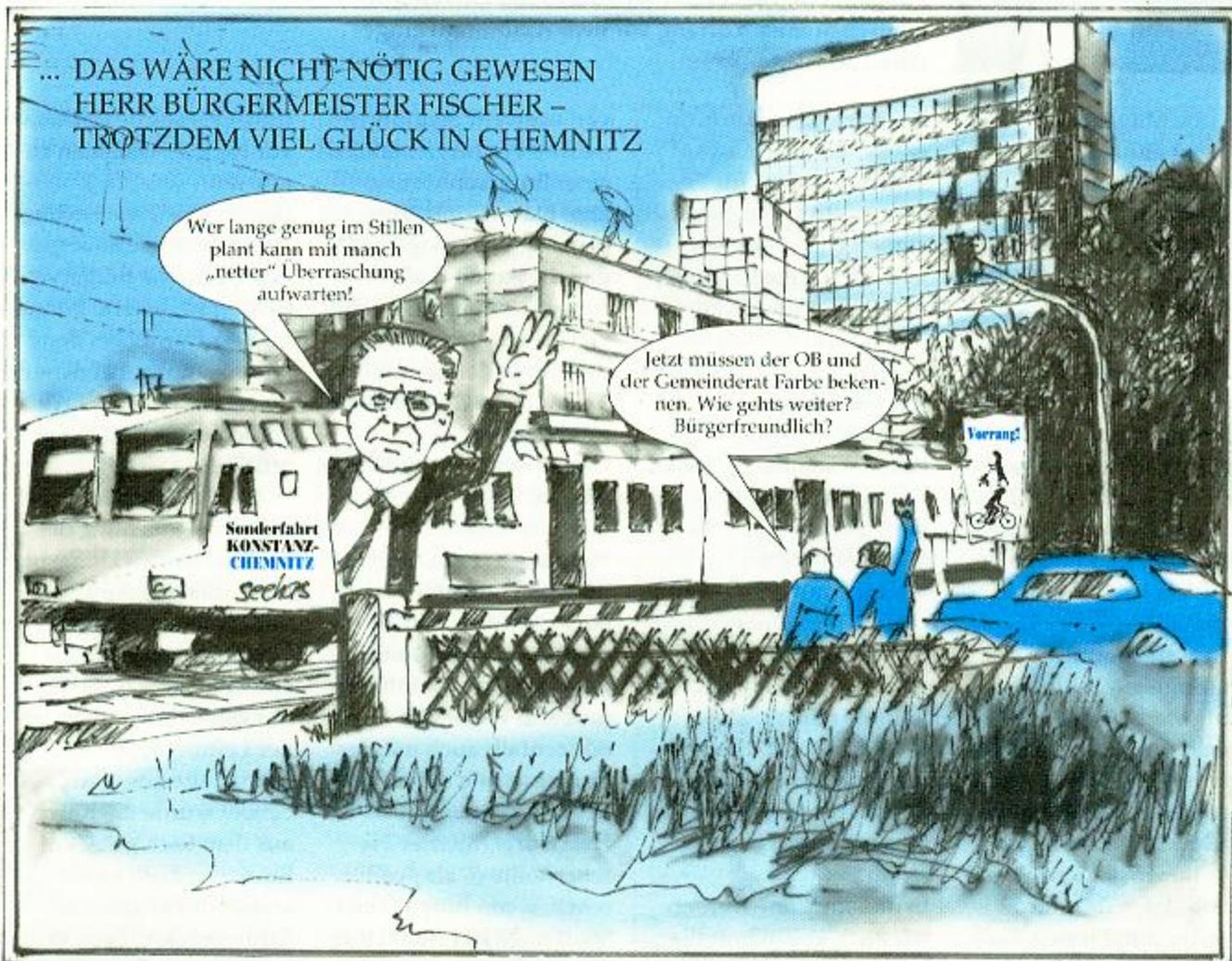


PETERSHAUSER Stadtteilzeitung

EINE PUBLIKATION DER BÜRGERGEMEINSCHAFT PETERSHAUSEN

Nr. 3

JULI 1997



Wir wollen kein Betonmonster und eine Umlenkung der Verkehrsströme
auf die Achse Petershauser-/Jahn-/Allmansdorfer Straße!

Wir fordern aber nachhaltige Verbesserungen für Kinder, Fußgänger und Radfahrer!!!

**Der Petershauser
Bahnübergang
Seite 8**

**Herosé –
wie geht es
weiter?**

**Verkehrspolitik
Petershausen:
Fraktionen
antworten**

**»Schleichwege«
durch Petershausen
Seite 20**

**Unfallschwerpunkt
Jahn-/Steinstraße
Seite 16**

Seite 4

Seite 10

Zugvogel

Seite 18



Bald wird wieder Bewegung in die Verkehrsplanung für Petershausen kommen. Die Bürgergemeinschaft Petershausen erwartet dann von den gewählten Vertretern im Gemeinderat eine endgültige Absage für eine menschenfeindliche Unterführung in der Petershauser-/Jahnstraße. Anwohnern und ihren Kindern, Fußgängern, Fahrradfahrern und auch älteren Mitmenschen muß Vorrang vor dem Automobil eingeräumt werden.

Liebe Mitglieder der Bürgergemeinschaft Petershausen, liebe Bewohner des Stadtteils Petershausen, liebe Leser und Leserinnen unserer 3. Ausgabe der Stadtteilzeitung Petershausen.

Knapp mehr als 12 Monate sind seit dem letzten Erscheinen der Petershauser Stadtteilzeitung vergangen. Sie war, natürlich, von dem sich gerade in seiner »heißen Phase« befindlichen OB-Wahlkampf geprägt.

Insgesamt bewährte sich die Strategie der Bürgergemeinschaft, sich nicht direkt für einen Kandidaten auszusprechen, sondern dazu beizutragen, daß Sachfragen und die Positionen der einzelnen Kandidaten dazu in den Vordergrund traten. Dies geschah über unsere Zeitung und auch bei vielen Wahlveranstaltungen. Wir hoffen, hier einen wertvollen Beitrag für die politische Meinungsbildung unter den Bürgern und Bürgerinnen der Stadt Konstanz und insbesondere für die aus dem Stadtteil Petershausen geleistet zu haben.

Die meisten Themen aus der Ausgabe vom Juni letzten Jahres beschäftigen

uns auch heute noch. So ist z.B. das Thema Verkehrsentlastung für Petershausen heute genauso aktuell wie vor einem Jahr. Der Appell an unsere Politiker und Stadtplaner, den unser Mitglied und Autor, der Architekt Raimund Blödt, wie folgt formulierte: »In Petershausen liegt der Schlüssel für eine fußgänger- und fahrradfreundliche Verkehrsplanung und in Verbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr für eine umweltfreundliche Stadtplanung mit Zukunft für die gesamte Stadt Konstanz« steht immer noch als einfachste Formel für die Positionen unserer Bürgergemeinschaft.

In diesem Sinne werden wir auch in Zukunft die Interessen unserer Mitglieder und der vieler Bewohner von Petershausen gegenüber den Fraktionen des Gemeinderates und der Stadtverwaltung vertreten. Auch wenn dies von mancher Seite als un bequem angesehen wird.

Wir haben allerdings von kaum jemanden eine so spitze Formulierung ins Stammbuch geschrieben bekommen, wie letzthin

von unserem Baubürgermeister Fischer. Anlässlich einer Bürgeranhörung zum Flächennutzungsplan sagte er sinngemäß, daß die Arbeit und Forderungen der Bürgerinitiativen bis zur Behinderung der Arbeit der gewählten Vertreter im Gemeinderat führen würde.

Das ist natürlich nicht unser Ziel, doch wenn an Bürgerinteressen vorbei Planungen und Entscheidungen vorangetrieben oder gar Tatsachen geschaffen werden, muß man auch in Zukunft mit unserem Widerstand und nötigenfalls auch mit der Mobilisierung der Öffentlichkeit rechnen. Auch Herr Bürgermeister Fischer sollte es als positiv sehen, wenn Bürger einer Stadt nicht nur durch ihre Stimme bei Gemeinderatswahlen und der noch selteneren OB-Wahl, sondern auch ganz allgemein ihr Interesse an ihrer Stadt und den Herausforderungen und Veränderungen in ihrem eigenen Wohnquartier kundtun. In Zeiten, wo vielerorts von »Politikverdrossenheit« gesprochen wird, ist es geradezu beschämend von einem so hohen Vertreter der Stadtverwal-

tung eine solche Position zur Kenntnis nehmen zu müssen.

Das Beispiel, wie wichtig eine wachsame außerparlamentarische Bürgervertretung ist, lieferte Bürgermeister Fischer bei der Veranstaltung, bei der er den obengenannten Ausspruch tat, selbst. In einer offiziellen Darstellung (Karte), die primär nicht der Verdeutlichung der Verkehrsentwicklungsplanung diente, konnte die völlig nichtinformierte Öffentlichkeit erstmals entnehmen, was die Planungsbehörden unter seiner Leitung sich ausgedacht hatten. So ganz nebenbei wurde die Katze aus dem Sack gelassen: Ein Seehashaltepunkt wurde direkt auf dem Bahnübergang Petershauser-/Jahnstraße eingezeichnet, als wenn es keinen Gemeinderatsbeschuß für einen Haltepunkt Polizeidirektion gäbe und als ob sich nicht starke Gruppierungen aus der Bevölkerung und auch eine knappe Minderheit im Technischen- und Umweltausschuß für einen Seehas-Haltepunkt Sternenplatz stark gemacht hätten. Doch ein möglichst sternplatzna-

her Haltepunkt scheint für BM Fischer nicht diskussionsfähig zu sein, wohl wegen der von ihm in der Vergangenheit immer angestrebten Verknüpfung mit einer Autounterführung am Bahnübergang. So werden wir weiter die Bemühungen der Stadtverwaltung verfolgen, unsere gewählten Vertreter für ihre Positionen zu vereinnahmen und andererseits nach außen hin den Schein einer echten Bürgerbeteiligung zu wahren.

Oberbürgermeister Horst Frank, der im Wahlkampf einen »Runden Tisch« zu den Fragen der Verkehrsplanung mit allen Interessengruppen versprochen hatte, um zu einem möglichst breiten Konsens bei der Bevölkerung zu kommen (wann wird er realisiert?), ist noch immer ein Hoffnungsträger für eine offene Politik.

Mit dem bald neu zu bestimmenden Nachfolger von Bürgermeister Fischer hält hoffentlich eine Persönlichkeit Einzug in das Technische Rathaus, die neben den unbestritten hohen fachlichen Qualifikationen, die Bürgermeister Fischer hat, auch im Umgang mit Bürgeranlie-

gen (auch wenn sie »unbequem« sind) weitaus offener und damit weniger konfliktträchtig umgehen wird.

Unserem scheidenden Bürgermeister Ralf-Joachim Fischer wünschen wir in seinem neuen Amt in Chemnitz viel Geschick und Erfolg und widmen ihm zum Abschied gerne die Titelseite dieser Ausgabe der Petershauser Stadtteilzeitung. Dies allerdings nicht ohne die Anmerkung: »Achtung Satire« – um heftigen Reaktionen vorzubeugen.

Ihnen lieber Leser, liebe Leserin, soll die aktuelle Ausgabe unseres Vereinsorgans, das wir mit einer Auflage von 2000 Exemplaren direkt verteilen, Informationen für die kommenden Diskussionen an die Hand geben.

Es würde uns freuen, wenn Sie unsere Bürgergemeinschaft aktiv, oder auch durch eine Mitgliedschaft, in der Zukunft unterstützen würden. Ein Antrag liegt dieser Ausgabe bei oder kann bei nebenstehenden Anschriften angefordert werden. ■

Gerhard Hoffmann

Impressum

Herausgeber:
Bürgergemeinschaft
Petershausen e.V.

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

Redaktion:
Gerhard Hoffmann
Hannes Schaeben

Redaktionsadresse:
Stadtteilzeitung Petershausen,
c/o Gerhard Hoffmann,
Petershauser Str. 32, 78467
Konstanz, Telefon 5 60 78,
E-mail: ghf@ghf.lake.de

Autoren:
Raimund Blödt, Johannes
Griedel, Gerhard Hoffmann,
Hannes Schaeben, Peter
Zimmermann, Henrich Tiessen

Satz und Layout:
Claudia Wild

Titelbild: Walter Kaiser

Fotos: siehe dort

Scanns und Bildbearbeitung:
Fa. Monki, Konstanz

Druck:
Maus Druck & Medien GmbH,
Konstanz

Papier:
Chlorfrei gebleichtes Umwelt-
schutzpapier

Erscheinungsweise:
Nach Erfordernissen

**Bezug der Petershauser
Stadtteilzeitung:**
Kostenlose Verteilung.
Auflage: 2000 Exemplare.

Vereinsadresse:
Bürgergemeinschaft
Petershausen e.V.,
c/o Peter Zimmermann,
Pauline-Gutjahr-Weg 1,
78467 Konstanz,
Telefon 6 58 24
Fax 6 75 58

Inhalt

Herosé –
wie geht es weiter? 4

Der Petershauser
Bahnübergang 8

Konstanzer Verkehrspolitik
für Petershausen –
Die Bürgergemeinschaft
Petershausen fragte nach 10

Kommentar: Was nun? 14

Haltepunktbau in Zeiten
knapper Kassen 14

Unfallschwerpunkt
Jahnstraße/Steinstraße 16

BM Fischer schafft Fakten:
Seehas-Haltepunkt
für Petershausen 17

Pressemitteilung FGL 18

Zugvogel 18

»Schleichwege
durch Petershausen« 20

*Unser Beitrittsformular
finden Sie dieses Mal als
Beilage in dieser Zeitung.*

Herosé – wie geht es weiter?

Die Stadt Konstanz hat im Jahre 1995 das »Herosé-Heizwerkgelände« und den »Herosé-Park« von der gleichnamigen Firma erworben. Dies geschah zum einen um der sich damals in Liquiditätsproblemen befindlichen Firma zu helfen und zum anderen dabei die Gelegenheit zu nutzen zwei Schlüsselgrundstücke zu erwerben. In der Zwischenzeit liegen nun konkrete Pläne der Verwaltung sowie einige Beschlüsse des Gemeinderats vor.

Der Kauf des ehemaligen Herosé-Heizwerkgeländes war unbestritten, da eine Vermarktung problemlos erschien und die Stadt dadurch Einfluß auf die Gestaltung und Nutzung nehmen konnte. Herr Bürgermeister Fischer hat am 26. Mai 1997 in Form einer Abendveranstaltung zur Bürgerbeteiligung eingeladen. Dabei stellte er die Planung der Verwaltung vor, welche sich bereits aus den Verhandlungen mit dem Hauptinvestor des Vorhabens ergaben. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurden für den

Die Pläne der Stadt sind elf Jahre alt. Es müssen ca. 20 Bäume gefällt werden, die unter die Baumschutzverordnung fallen.

Herr Dienst (FGL)

Gemeinderat protokolliert.

Entlang der Reichenaustraße erfolgt eine Bebauung mit einer zweigeschossigen Gebäudezeile. Auf der Seite der Schneckenburgstraße ist diese fensterlos und soll Raum für einen Media-Markt bieten. Daran anschließen wird sich ein Bettenhaus und ein Kindermodengeschäft, beide mit Schaufensterfronten versehen. An der Ecke zur Hindenburgstraße ist ein islamisches Kulturzentrum mit Moschee vorgesehen. Im weiteren Verlauf entlang der Hindenburgstraße ist ein Wohn- und Geschäftshaus geplant, für das es angesichts der angespannten Wohnungsbau-situation noch keinen Interessenten gibt. Im nördlichen Teil wird der Ziegelhof erweitert. Im gleichen Zug wird die Anbindung der Schneckenburgstraße an die Hindenburgstraße südlich davon verlaufen. Damit soll eine Umgestaltung und Aufwertung des Gottmannplatzes erfolgen. Im Innenbereich entsteht ein ebenerdiger Parkplatz mit ca. 150 Stellplätzen, der für die Kundenparkplätze des Media-Marktes, des Bettenhauses und des Kindermodengeschäftes gedacht ist. Um den Parkplatz attraktiver zu gestalten, soll er mit möglichst vielen Bäumen begrünt werden.

Herr Bürgermeister Fischer stellte die Planung als erfolgreiches Ergebnis zäher Verhandlungen mit dem Investor dar. Außerdem sei dies ein weiterer Schritt in den Bemühungen die Qualitäten der Stadt Konstanz als Einkaufsstadt aufzuwerten. Im Vergleich hat die Stadt Singen etwa doppelt soviel Verkaufsfläche bezogen auf die Einwohnerzahl als Konstanz.

Von Seiten der anwesenden Bürger gab es ver-

Ich stimme der Tendenz zu, daß das es bessere städtebauliche Alternativen gibt, welche neu überdacht werden müssen. Es ist unattraktiv an der Reichenauerstraße zu bebauen.

Herr Müller-Neff (CDU)

schiedene Kritikpunkte zur vorgestellten Planung, aber auch Anregungen und Zustimmung. Breite Zustimmung fand die an-



Auch bei einer zurückhaltenden Randbebauung würden 20-30 Bäume, obwohl durch die Baumschutzsatzung geschützt, der Säge zum Opfer fallen. Foto: Monika Griedel

gestrebte Aufwertung des Gottmannplatzes. Bedenken wurden aber von der dort angesiedelten Bäckerei vorgebracht, da sie durch die südliche Anbindung der Hindenburgstraße an die Schneckenburgstraße vom Durchgangsverkehr und damit von ihrer Laufkundschaft abgeschnitten wird. Der Betreiber hat große Existenzsorgen und fürchtet um die Arbeitsplätze seiner Angestellten.

Ein zentraler Diskussionspunkt war der große ebenerdige Parkplatz im Innenbereich. Es wurden Bedenken darüber geäußert, daß soviel Fläche für Stellplätze versiegelt wird anstatt eine Grünfläche anzulegen. Auch leide die Attraktivität der Wohnbebauung an der Hindenburgstraße darunter, da sich diese in unmittelbarer Nähe zum Park-

platz befindet. Herr Bürgermeister Fischer und der ebenfalls anwesende Investor verteidigten aber die Notwendigkeit eines ebenerdigen Parkplatzes, da sich eine Tiefgarage bei dem schwierigen Bauuntergrund nicht profitabel rechnen würde. Eine überirdische Parkpalette sei ebenfalls zu teuer und außerdem städtebaulich nicht akzeptabel.

Seitens der Bürger wurden auch vor allem Verbesserungen in Bezug auf den Radverkehr gewünscht. So soll die Schneckenburgstraße einen Radweg erhalten und eine Querungsmöglichkeit der Reichenauerstraße in Höhe der Hindenburgstraße mittels Ampelanlage ermöglicht werden. Bürgermeister Fischer versprach beides zu prüfen

und wenn möglich einzurichten.

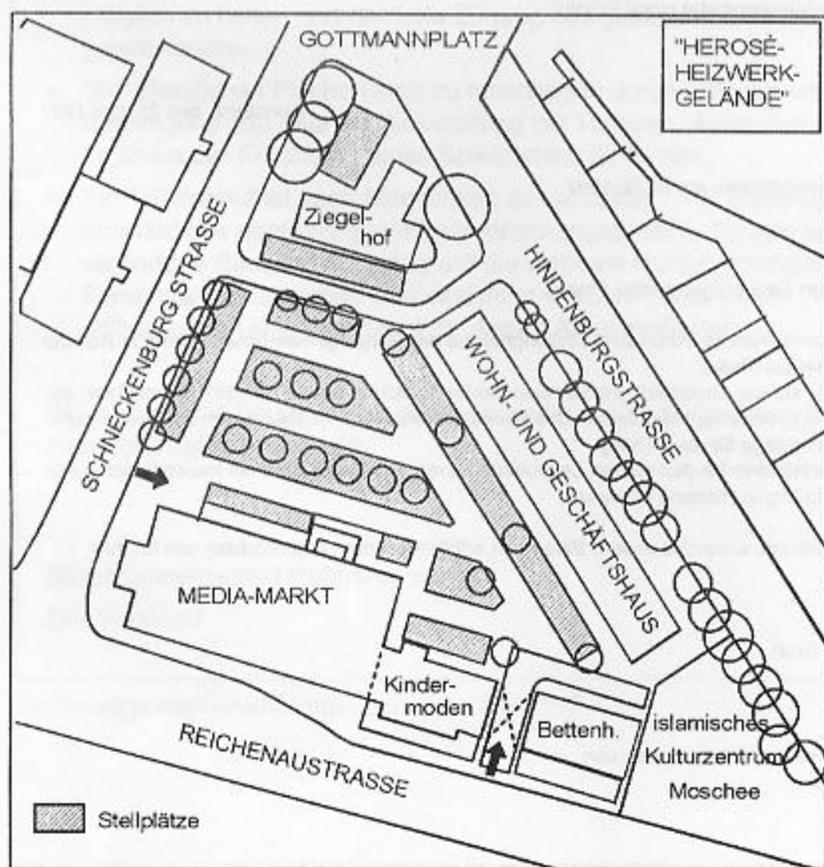
Es entstand der Eindruck, daß die ganze Planung stark nach den Bedürfnissen der Industrie ausgerichtet wurde. Die Argumente in Bezug auf die Rentabilität waren

Bäume können ja wieder gepflanzt werden. Die Finanzen sind wichtiger.
Herr Heiß (FWG)

nicht immer ganz schlüssig. So wird dem privaten Wohnungsbau und auch dem islamischen Kulturzentrum die höheren Kosten einer Tiefgarage zugemutet während der Investor mit Hinweis auf die Rentabilität davon ausgenommen wurde. Die höheren Kosten eines oberirdischen Parkdecks sind nicht zwingend,

wenn die Verwaltung die Grundstücksaufteilung zugunsten des Wohnungsbaus korrigiert und für den Investor dadurch geringere Erwerbskosten entstünden. Für die erfolgreiche Veräußerung der Wohnbaufläche wäre es sicher förderlich, wenn diese nicht direkt an einem Parkplatz angrenzt sondern an eine begrünte Fläche. Auch ließe sich ein Parkdeck durch Nadelbäume ganzjährig »verschönern«. Angesichts der angespannten Wohnungsbau-situation müßte man mehr Wert auf die Attraktivität eines solchen Grundstücks legen und nicht auf die »schnelle Mark«. Aber vielleicht liegt die Stadt Konstanz da ja voll im Trend.

Bei dem Grundstück »Herose-Park« ist die Problematik weitaus komplizierter. Einerseits möchte die Stadt den Park für die Öffentlichkeit zugänglich machen, andererseits ist sie aber aus finanziellen Gründen gezwungen eine oder zwei Teilflächen zu veräußern. Um einen Verkauf überhaupt zu ermöglichen und dabei auch einen rentablen Betrag zu erzielen, müssen diese als Baufläche ausgewiesen werden. Durch eine Bauvoranfrage zum Zeitpunkt des Erwerbs wurde dies bereits abgeklärt und positiv beschieden. Aufgrund städtebaulicher Erwägungen soll eine Bebauung im nördlichen Teil, entlang der Reichenauerstraße, erfolgen. Aber gerade hier befindet sich ein großer Baumbestand mit ca. 20 alten



Laub- und Nadelbäumen, welche unter die Baumschutzverordnung fallen.

Am 26. Juni 1997 wurde in einer öffentlichen Gemeinderatsitzung dieser Punkt behandelt. Dabei machte die FGL-Fraktion einen Alternativvorschlag,

Was reden wir lange rum. Stimmen wir endlich ab.
Herr Göpfrieh (FWG)

welcher dem finanziellen Gesichtspunkt wie auch dem Wunsch, den Baumbestand zu erhalten, gerecht wurde. Die Bürgergemeinschaft Petershausen hat gegenüber dem Gemeinderat ebenfalls zum Ausdruck gebracht, daß die BürgerInnen von Petershausen auf eine umweltverträgliche Lösung Wert legen. Dies geschah in schriftlicher Form und hat den Mitgliedern des Gremiums als Tischvorlage vorgelegen. An dieser Stelle noch einen herzlichen Dank an unseren Oberbürgermeister Horst Frank, da er dies noch so kurzfristig ermöglicht hat.

Nach lebhafter Diskussion hat der Gemeinderat jedoch mehrheitlich an seiner ersten Planung festgehalten und eine Bebauung des nördlichen Teils beschlossen. Nur die FGL-Fraktion, Herr Müller-Neff und Herr Spät (beide CDU) haben diesem Antrag nicht zugestimmt.

Es erfolgt also eine Bebauung entlang der Reichenaustraße und der Baumbestand muß dieser weichen. Für verschiedene Ratsmitglieder war es

wichtiger, daß diese Variante städtebaulich attraktiver ist (was immer das heißen mag). Es ist aber sicher unattraktiv an einer so vielbefahrenen Straße zu bauen und dies dürfte auch noch einige Schwierigkeiten bei der Veräußerung bereiten (man darf also noch hoffen). Auch wurde es für wichtig erachtet die »Villa« (ist aber nur ein schlichtes Haus), welche auf dem Grundstück steht, als Solitär zu erhalten. Auch hätte eine andere Bebauung zu nahe an das Ufer herangereicht,

wobei der Unterschied nur ca. 20m betragen würde, also noch genug Abstand zum Ufer gewesen wäre. Als ein wichtiger Punkt wurde die Lärmschutzwirkung, welche sich für den Park durch eine Bebauung entlang der Reichenauerstraße ergibt, erachtet. Laut Bauvoranfrage und Planung der Verwaltung sollen aber mehrere Gebäude entstehen, wodurch eine Lärmschutzwirkung nicht gegeben ist. Abschließend kann festgestellt werden, daß bei der Mehrheit der

Ratsmitglieder keine Bereitschaft vorhanden war, über die neuen Lösungsansätze nachzudenken. ■

Johannes Griedel



c/o P. Zimmermann Pauline-Guljahr-Weg 1 78467 Konstanz Tel. 65824 Fax 67558

Rathaus, Dezernat I
z.Hd. Herrn Oberbürgermeister Horst Frank
Kanzleistr. 15
78462 Konstanz

Konstanz, den 25. Juni 1997

Sitzung des Gemeinderates am 26.06.1997

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Frank,

in der Anlage überreichen wir Ihnen eine Stellungnahme der Bürgergemeinschaft Petershausen zur Bebauung des Herosé-Parks.

Da dies ein Punkt auf der Tagesordnung der Gemeinderatssitzung am 26.06.1997 ist, möchten wir Sie bitten unser Schreiben den Mitgliedern des Gremiums noch vorher zukommen zu lassen, zum Beispiel als Tischvorlage für die Sitzung.

Wir bitten um Verständnis für den späten Zeitpunkt unseres Anliegens, aber wir haben leider etwas spät von der endgültigen Planung erfahren.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Bitte noch erfüllen könnten und möchten uns für Ihre Mühe bedanken.

Mit freundlichen Grüßen.

für die Bürgergemeinschaft Petershausen
Johannes Griedel



An : Gemeinderatsmitglieder
Von : Bürgergemeinschaft Petershausen
Betr. : Stellungnahme zur Bebauung des Herosé-Parks

Es steht die Entscheidung an, inwieweit ein Teil des Herosé-Parks zum Zwecke der Wohnbebauung veräußert werden soll. Die Bürgergemeinschaft Petershausen begrüßte seinerzeit das Vorgehen der Stadt mittels einer formellen Bauvoranfrage zu prüfen, ob der Herosé-Park bebaubar ist um somit ein Schlüsselgrundstück zu erwerben.

Leider ist die derzeitige Planung nicht im Sinne der BewohnerInnen von Petershausen. Wir sind in keinem Fall damit einverstanden, daß ein so großer alter Baumbestand mitten in einem Stadtteil einer Bebauung weichen soll. Ein Naherholungsgebiet von solch großem Wert darf nicht zerstört werden.

Wir möchten die Mitglieder des Gemeinderates darum bitten im Interesse der BürgerInnen zu entscheiden. Insbesondere unter Berücksichtigung folgender Punkte:

- Die Erhaltung des Baumbestandes an der Reichenauer Straße ist zu gewährleisten und eine Bebauung in diesem Bereich muß unterbleiben.
- Die lufthygienische Wirkung solcher Flächen für Petershausen ist wichtig und sollte nicht weiter vermindert werden.
- Die verbleibende, der Öffentlichkeit zugänglichen Fläche, ist so groß wie möglich zu halten und der freie Zugang des gesamten Uferbereichs ist zu gewährleisten.
- Die öffentlichen Flächen sind zu erschließen durch Anlegen von Wegen, Beseitigung von Zäunen, Ausstattung mit Toiletten, Aufstellen diverser Bänke sowie der Errichtung eines Spielplatzes für Kinder.
- Ein Teilverkauf ist nach Möglichkeit zu vermeiden. Vor allem vor dem Hintergrund des derzeit gesättigten Wohnungsbedarfs. Zudem sollte auch die veränderte Situation in Bezug auf die weiteren Nutzungsmöglichkeiten des Firmengeländes Herosé berücksichtigt werden. Diese neuen Perspektiven sollten in ein Gesamtkonzept für dieses Areal einfließen.

Wir würden uns freuen, wenn der Gemeinderat eine bürgerfreundliche Lösung zum Vorteil aller beschließt.

Bürgergemeinschaft Petershausen
 Der Vorstand

Tischvorlage zur Gemeinderatssitzung am 26.6.1997

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

MAUS
DRUCK & MEDIEN GMBH

Der Petershauser Bahnübergang

Warum nicht sofort eine schnelle und vernünftige Abhilfe?

Gerne hört man es: Die Unterführung wird nicht gebaut! Dies hat Baubürgermeister Fischer im Interview mit dem »INFO« des Treffpunkt Petershausen (Ausgabe Mai – August 1997) gesagt. Die Bürgergemeinschaft Petershausen glaubt das auch, denn wo Vernunft siegt, hat dieses monströse Bauwerk keine Berechtigung. Gemäß den Antworten der Gemeinderatsfraktionen auf eine entsprechende Frage der Bürgergemeinschaft ist auch in den nächsten Jahren kein Geld für ein solches Großprojekt vorhanden. Deswegen heute aber zu sagen, wir legen die Hände in den Schoß und warten, bis wir Geld haben, würde heißen, die Unterführung zu wollen, bzw. den immer noch vorhandenen Unterführungsbeifürwortern (nicht Anliegern) weitere Argumentationsmöglichkeiten für den Bau dieses stadtteilerstörenden Molochs in die Hände zu geben. Was heute noch als gesamtstädtische Planung und Untersuchungsvariante im Raum steht, kann schon morgen das Projekt neu aufleben lassen. Weite Teile der Politik haben dies in der Vergangenheit schon vorexerziert, und ohne den nachhaltigen Widerstand der Bürgergemeinschaft Petershausen wären wohl bereits Tatsachen geschaffen worden.

Unserem scheidenden Baubürgermeister Fischer wäre es sicher auch noch eine Erfüllung, wenn er das Projekt Unterführung/Seehashaltepunkt Petershauser-/Jahnstraße, das er in der Vergangenheit mit größter Zähigkeit verfolgte, doch noch auf den Weg bringen könnte. Statt Aussitzen einer unbequemen Sachlage ist aber eine schnelle und zukunftsweisende Entscheidung im Interesse der Bürger gefragt. Was wir jetzt brauchen, ist ein Konzept, wie die prekäre Situation an dieser Kreuzung für alle Verkehrsteilnehmer verbessert wird. Dabei gibt es durchaus Lösungsansätze, wenn man nicht im Hintergrund andere Interessen verfolgt.

Ein entscheidender Schritt wäre zweifellos die Sperrung der Moltkestraße für Autos am Bahnübergang (Sackgasse in Richtung Petershauser-/Jahn-/Gustav-Schwabstraße). Auch

die Zufahrtsregelung zur Gustav-Schwab-Straße für Autos müßte an dieser Stelle neu überdacht werden. Eine Sperrung hätte keine großen negativen Auswirkungen, da sie so wieso wegen einer Einbahnstraßenregelung nicht vollständig von dieser Seite erschlossen ist. Alleine durch die Realisierung der Vorschläge zur Moltkestraße

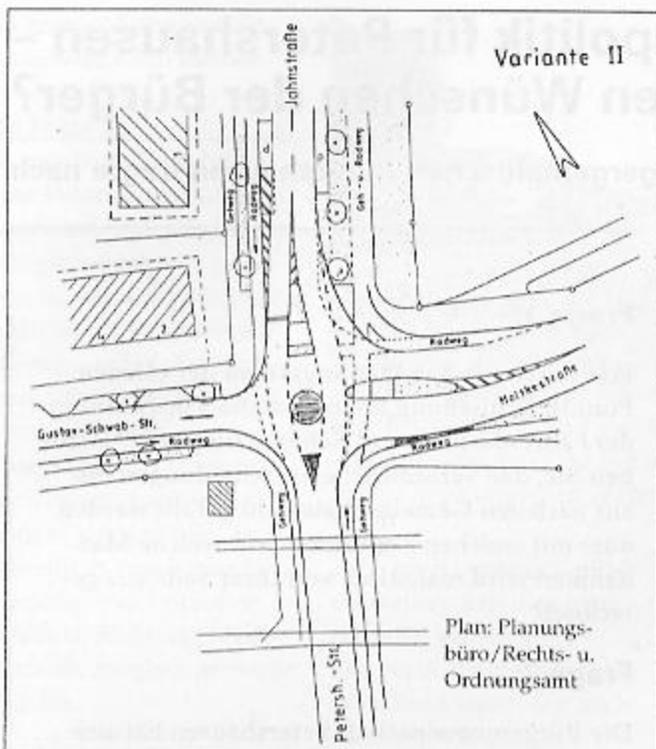
- entfällt das gefährliche Rechtsabbiegen nach dem Öffnen der Schranke in die Moltkestraße, das regelmäßig zu gefährlichen Situationen und Chaos (auch Rückstau) führt.
- erhalten Radfahrer und Fußgänger durch diese einfache und kostengünstig zu realisierende Maßnahme mehr Schutz. Diese Sicherungsmaßnahme würde auch der Bedeutung der Fahrradachse Schottenstraße – Radfahrbrücke – Petershauser-/Jahnstraße gerecht.

Diese Vorschläge beziehen sich alleine auf ein störungsfreieres und sichereres Abwickeln der Verkehrsströme in der Längsachse der Petershauser/Jahnstraße. Ein gefahrenfreies Queren der Petershauser-/Jahnstraße ist auf einer langen Strecke nicht möglich (andere Straßen wurden hier besser ausgestattet), und so erscheint die Einrichtung einer sicheren Fußgängerquerung in der Jahnstraße im Bereich vor der Schranke (Jahnstraße/Moltkestraße/Gustav-Schwab-Straße) zwingend.

Der Leiter des Kinderhauses »Edith Stein«, Hans Schölch, weiß, wie schwierig und gefährlich es für »seine« Kinder ist, über die Straße zu kommen. Er forderte deshalb im Einklang mit der Grundschule St. Gebhard und der Petershauser Stadtteilkonferenz die Einrichtung einer Bedarfssampel für Fußgänger und hat dies mit der Einreichung von gesammelten Unterschriften auch unterstrichen. Der Gesamtzusammenhang ist im Interview des »INFO« Treffpunkt Petershausen nachzulesen.

Auch wenn man mit betroffenen Eltern spricht, muß man zur Kenntnis nehmen, wie hoch das Gefahrenpotential für Kinder





Diese Querungshilfe wurde vom Technischen- und Umweltausschuß in seiner Sitzung am 10. Juli beschlossen. Eine weitergehende Lösung scheiterte an den dafür geschätzten Kosten.

ist. Dabei ist zu bemerken, daß auch Fahrradfahrer durchaus eine Gefahr darstellen, wenn sie bei offener Schranke diese Stelle oft mit beträchtlichem Tempo passieren. Einen Eindruck über dieses Gefahrenpotential kann man sich bei der Fußgängerampel im unteren Bereich der Petershauser Straße

verschaffen, wo durch eine ungenügende Ampelregelung der Fußgänger, wenn er bei grün die Straße queren möchte, immer noch gefährdet ist. Schnelles Handeln, insbesondere im Bereich Johannstraße, ist also angesagt, denn auch ältere MitbürgerInnen tun sich bei der

heutigen Situation schwer.

Wie zu erwarten ist dem Antrag auf eine Fußgängerampel im Technischen- und Umweltausschuß in seiner Sitzung am 10. Juli eine Absage erteilt worden. Die von der Stadtverwaltung auf ca. 400.000 DM bezifferten Kosten waren dem Gremium zu hoch. Als Alternative wird nun eine Querungshilfe (Fahrbahnteiler) an dieser Stelle mit einem Kostenaufwand von ca. 25.000 DM gebaut.

Auf Anfrage der Petershauser Stadtteilzeitung erklärte Hans Schölch, daß der Weg über die Straße für die Kinder weiter eine reine Flucht wäre, förmlich wie ein Inselfspringen. Das kann man durchaus verstehen, und so stellt sich die Frage, ob es richtig ist, bei kürzeren Querungsstrecken sich damit zu beruhigen, daß so rein mathematisch das Risiko absinken muß. Kinder haben nun mal auch bei dieser Situation das Problem, daß sie die Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer nicht

richtig abschätzen können.

Eine Dauerlösung ist sicher eine bescheidene, doch funktionierende Fußgänger- und Fahrradunterführung am Bahnübergang. Ist man bereit, die gegenüber einer Autounterführung kleine und kostensparende Lösung zu realisieren, gewinnt auch der Autoverkehr an dieser Stelle durch die Entflechtung der Verkehrsarten. Es würden sich damit auch weitaus weniger Rückstaus bilden, Gefahrenpotentiale wären auf ein Minimum reduziert. Der Ruf nach einer Auto-Unterführung (die zudem kaum zu bezahlen wäre) würde sich wohl von selbst erledigen. Für die Bürger wäre ein Stück Lebensqualität dazu gewonnen. Ein Monstrum der Kategorie Neue Rheinbrücke, mitten in einem Wohngebiet, wäre wohl endgültig der Garaus gemacht. Ein Konsens wäre erreicht, der alle zufrieden machen müßte. ■

Gerhard Hoffmann
und Hannes Schaeben



Aufwachen! Mitmachen!
Werden Sie Mitglied
in der Bürgergemeinschaft Petershausen!
Anmeldeformular im Heft

Konstanzer Verkehrspolitik für Petershausen – Heute näher an den Wünschen der Bürger?

Die Bürgergemeinschaft Petershausen fragte nach

Mit der Vorlage der Verkehrsentwicklungsplanung wurden die Absichten und Ziele der Stadt Konstanz dargelegt. In Bereichen, welche den Ortsteil Petershausen betreffen, wurde wiederholt auf noch ausstehende Untersuchungen verwiesen. Laut Bürgermeister Ralf-Joachim Fischer sollten diese im Sommer 1996 abgeschlossen sein. Da in letzter Zeit das Thema der öffentlichen Diskussion entzogen wurde, möchten wir es wieder aufgreifen, um dem Informationsbedürfnis der interessierten BürgerInnen in Petershausen gerecht zu werden. Wir haben die im Gemeinderat vertretenen Parteien und Bürgermeister Fischer gebeten uns nachstehende Fragen zu beantworten. Wir glauben, daß dies neue Anhaltspunkte für eine Orientierung geben kann.



Für die CDU-Fraktion beantwortete unsere Fragen Alexander Fecker, Fraktionsvorsitzender

Zu Frage 1:

Die CDU-Fraktion ist der Meinung, daß innerhalb der nächsten 2 Jahre eine endgültige Entscheidung über die zusammenhängende Verkehrsführung Petershauser Straße/ Bahnübergang sowie evtl. Öffnung der Spanierstraße in Richtung Mainaustraße gefällt werden kann. Hierzu gehört aber, daß eine Gesamtplanung

erarbeitet wird, aus der auch die Anbindung des Klosters Petershausen an die Altstadt dargestellt wird. Ein städtebaulicher Wettbewerb wäre hier eine sinnvolle Vorgehensweise.

Zu Frage 2:

Eine endgültige Meinungsbildung über eine schienengleiche Bahnquerung oder einer Unterführung ist in der CDU-Fraktion noch nicht erfolgt. Hier sollten städtebauliche Gesamtlösungsansätze vorher vorliegen.

Zu Frage 3:

Die Vorrangstraße für den motorisierten Verkehr vom neuen Zollhof zur Fähre sollte über die B 33 neu Westtangente Nordumfahrung Wollmatingen vorrangig geführt werden. Da jedoch Engpässe in Allmannsdorf entstehen, wird eine Öffnung der Spanierstraße mit Verkehrsführung in

Frage 1:

Wie sehen Sie den Planungsstand der offenen Punkte: Schließung Spanierstraße, Fortführung der Fahrradachsen und Sehaashaltepunkt? Glauben Sie, daß verbindliche Entscheidungen bis zur nächsten Gemeinderatswahl gefällt werden oder mit welchen Zeiträumen für welche Maßnahmen wird realistisch von Ihrer Seite aus gerechnet?

Frage 2:

Die Bürgergemeinschaft Petershausen hat ausreichend dargelegt, daß eine Beseitigung der schienengleichen Bahnquerung in der Petershauser/Jahnstraße nicht notwendig ist. Wie ist Ihre derzeitige Position zu diesem Punkt und welche Lösungsansätze verfolgen Sie?

Frage 3:

Wie ist Ihre Position zum Verlauf der Vorrangstraße für den motorisierten Verkehr vom neuen Zollhof zur Fähre? Welche Möglichkeiten der Verkehrsführung gibt es Ihrer Ansicht nach und welche Lösung favorisieren Sie?

Frage 4:

Ist die Finanzierbarkeit der vorliegenden Planungen gegeben? Wenn nicht, welche Gründe veranlassen Sie gegebenenfalls trotzdem daran festzuhalten und nicht nach kurzfristigen und anwohnerfreundlichen Lösungen zu suchen?

Frage 5:

Wo und wie sehen Sie die aktive Bürgerbeteiligung in Entscheidungsprozessen realisiert und was ist nach Ihrer Meinung bereits unternommen worden um diese zu verwirklichen?

Frage 6:

Wie ist Ihre Haltung zum Thema »Runder Tisch«?

Richtung Mainaustraße unausweichlich bleiben.

Zu Frage 4:

In welchem Zeitrahmen eine Finanzierbarkeit von angedachten Verkehrslenkungsmaßnahmen gegeben ist, kann derzeit noch nicht abschließend beantwortet werden. Erstmals muß das Gesamtkonzept planerisch erarbeitet sein. Eine kurzfristige anwohnerfreundliche Lösung könnte mit geringen Mitteln durch eine Linksabbiegerspur der Spanierstraße in Richtung Mainaustraße möglich gemacht werden.

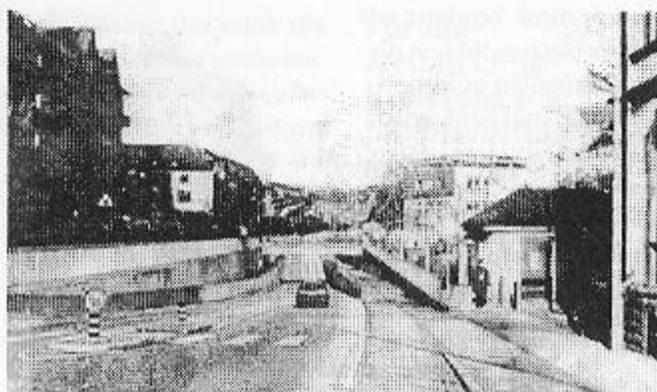
Zu Frage 5:

Bis jetzt wurde durch die Bürgerbeteiligung eindeutig darauf aufmerksam gemacht, in welchem Maß eine Verkehrszunahme im Bereich der Petershauser Straße erfolgt, so daß hier über andere Lösungsmöglichkeiten bereits nachgedacht wurde. Selbstverständlich werden im weiteren Planungsverfahren die Bürger mit beteiligt, denn dies entspräche auch die Beantwortung der Frage 6 und würde eine Meinungsbildung über den Runden Tisch herbeiführen. ■

Für die FWG beantwortete unsere Fragen Christoph Heiß, Fraktionsvorsitzender

Zu Frage 1:

Die Schließung der Spanierstraße wurde von unserer Fraktion nicht favorisiert, und wir können uns



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

auch im Augenblick nicht vorstellen, daß dies jemals realisiert wird.

Die Fortführung der Fahrradachsen sehen wir als vordringlich an. Doch ob eine baldige Finanzierung der Unterführung Klosterkasernen-Areal möglich ist, bezweifeln wir sehr. Den beschlossenen und geplanten Seehas-Haltepunkt Kloster Petershausen halten wir für einen guten Kompromiß.

Zu Frage 2:

Die Unterführung Petershausen, d.h. die Beseitigung der schienengleichen Bahnquerung, erachten wir als dringend notwendig:

- a) Die Frequentierung der S-Bahn wird sich deutlich erhöhen
- b) Das Problem der Rettungsdienste
- c) Erhöhter Rückstau in der Petershauser-/Jahnstraße. Allerdings bezweifeln wir, ob in den nächsten 10/15 Jahren eine Finanzierung für dieses Projekt möglich ist. Vielleicht kann als Zwischenlösung eine bessere Intervallregelung zwischen der Ried-, Schneckenburg- und Pe-

tershauser-Straße gefunden werden.

Selbstverständlich steht diese Unterführung im Zusammenhang mit der Gesamtverkehrs-Planung, d.h. Nordwesttangente, Anbindung der neuen Rheinbrücke über den Cherissy-Knoten an die Wollmatinger Straße usw.

Zu Frage 3:

Vorbemerkung: Unsere Fraktion hat bekanntlicherweise mehrheitlich die Ulmisried-Trasse befürwortet, die ohne Zweifel den Stadtteil Petershausen – aber auch Allmannsdorf – deutlich vom Verkehr entlastet hätte. Nach den vorliegenden Gutachten wird durch die beschlossene Verkehrsführung B 33 Nordwest-Tangente etc. der Verkehr auf der Strecke alte Rheinbrücke – Petershauser Straße – zur Fähre – deutlich entlastet. Wir haben an dieser gutachterlichen Aussage immer Zweifel geäußert. Es müssen deshalb alle Möglichkeiten untersucht werden, wenn der Verkehr zunehmen wird. Sicherlich wird ein Großteil des

Durchgangsverkehrs in der Zukunft auf der Schiene abgewickelt werden; allerdings wird der Ziel- und Quellverkehr bleiben.

Zu Frage 4:

Diese Frage haben wir bereits unter Punkt 2 beantwortet.

Zu Frage 5:

Unsere Fraktion führt bekanntlicherweise eine offene Fraktionsarbeit und wir sind gerne bereit, jeden Montag im NEPTUN-Nebenzimmer Gäste zu begrüßen. Wir freuen uns über jeden Bürger, der an der schwierigen Arbeit des Gemeinderates aktiv teilnimmt.

Zu Frage 6:

Diese Frage kann nur in größeren Zusammenhängen diskutiert werden. Wir glauben aber, daß der vom Bürger gewählte Gemeinderat den »Runden Tisch« durchaus ersetzt. ■



Für die SPD beantwortete unsere Fragen Jürgen Leipold, Fraktionsvorsitzender

Zu Frage 1:

Die Ergebnisse der nicht zuletzt auf Drängen der

Bürgergemeinschaft Petershausen veranlaßten zusätzlichen Untersuchungen liegen noch nicht vor. Bedenkt man, daß die vollständige Inbetriebnahme der Schänzlebrücke und der Bau einiger Entlastungsstraßen noch Jahre werden auf sich warten lassen, halte ich wenig davon, auf die Schnelle Entscheidungen ohne gesicherte Grundlagen zu treffen. Das gilt auch für die Spanierstraße, die ich gerne in einem größeren Planungszusammenhang, nämlich für das ganze Gebiet zwischen Rheinbrücke und Herosé, eingebunden sehen möchte.

Wenn dies vor 1999 nicht zu schaffen ist, gut; wenn nicht, dann will gut Ding eben Weile haben. Fahrradachsen und Entscheidung über Seehas-Haltepunkt sollten bis 1999 zu schaffen sein.

Zu Frage 2:

Ich habe vor zwei Jahren die Herausnahme des Projekts Bahnunterführung aus der mittelfristigen Finanzplanung gefordert und durchgesetzt, weil es so wenig überzeugend war wie irgendeine der diskutierten Alternativen. Daran hat sich nichts geändert. Vorrangig scheint mir jetzt die Sicherung der Fußgänger.

Zu Frage 3:

Die Fragestellung überschätzt die Bedeutung des Verkehrs zwischen Landesgrenze und Fähre. Die Transportleistungen der Fähre gehen heute schon nachweisbar bei PKWs wie beim Schwerverkehr

zurück; diese Tendenz wird sich fortsetzen. So wie die Gegebenheiten in Konstanz nun mal sind, wird die Verteilung der Lasten das kleinere Übel gegenüber der hoffentlich auch von Ihnen nicht gewünschten »Vorrangstraße« sein.

Zu Frage 4:

Aus den gegebenen Antworten ergibt sich für mich keine Notwendigkeit, mir über die Finanzierbarkeit von Großplanungen Gedanken zu machen. Bei der Suche nach kurzfristigen Lösungen bin ich dabei.

Zu Frage 5:

Mit der Stadtteilkonferenz ist in Petershausen ein wichtiger und effektiver Beitrag zur aktiven Bürgerbeteiligung gelungen. Wir haben in den 70er und 80er Jahren sehr gute Erfahrungen mit stadtteilbezogenen Bürgerversammlungen gemacht. Ich erst kürzlich den OB aufgefordert, an diese Traditionslinie anzuknüpfen.

Zu Frage 6:

Ein Jahr nach der OB-Wahl ist von dieser ein immer noch neuer OB und der Begriff »Runder Tisch« übriggeblieben, aber eben nur der Begriff. Ich sehe meine Skepsis gegenüber diesem gutgemeinten, aber wenig praktikablen Vorschlag also nicht als erschüttert an. ■



Für die Freie Grüne Liste beantwortete unsere Fragen Michl Dienst

Zu Frage 1:

Für die Schließung der Spanierstraße sehen wir keinerlei Notwendigkeit. Die Verlängerung der Fahrradachse zur Petershauser-/Jahnstraße und deren Weiterführung nach Westen (Markgrafenstraße oder entlang Bahnlinie) sowie der Seehaltestelle Polizeidirektion/Sternenplatz sollten bald verwirklicht werden. Bei den letzten Haushaltsberatungen hatten wir entsprechende Anträge gestellt.

Zu Frage 2:

Eine Bahnunterführung in der Petershauser/Jahnstraße wird von uns aus verkehrstechnischen und städtebaulichen Gründen abgelehnt.

Zu Frage 3:

Wir befürworten die Kanalisierung des Verkehrs über die Spanier- und Mainaustraße. Am Sternenplatz müßte eine Linksabbiegespur geschaffen werden; besser noch wäre die Errichtung eines Kreisels.

Zu Frage 4:

Die Finanzierbarkeit einer Unterführung ist angesichts der allgemeinen Finanzknappheit fraglich. Mögliche Investitionen dürfen aus unserer Sicht nur für den ÖPNV (Seehaltestelle) oder den nichtmotorisierten Individualverkehr (Rad- und Fußverkehr) verwendet werden.

Zu Frage 5:

Besonders bei stadtteilbezogenen Planungen müssen die betroffenen Bürger und Bürgerinnen stärker beteiligt werden. Die Beteiligung muß auch frühzeitig erfolgen, nicht erst wenn die Verwaltung und der Gemeinderat bereits eine fertige Planung vorgelegt haben.

Zu Frage 6:

Ein Runder Tisch wäre gerade zum Thema Verkehr im Vorfeld der eigentlichen Planungen sinnvoll gewesen. Aber auch nach Fertigstellung des Verkehrsentwicklungsplanes kann ein Runder Tisch für die Realisierungsphase sinnvoll sein. Deshalb haben wir den Antrag gestellt, einen Runden Tisch für die weitere Planung in Sachen Radverkehr einzurichten. Denn es ist wichtig zu wissen, wie die im Haushalt veranschlagten 200.000,- DM am sinnvollsten einzusetzen sind. ■

Die Bürgergemeinschaft Petershausen bat auch die Planungsbehörden um Stellungnahme zu unserem Fragenkatalog. Nachstehend gibt Baubürgermeister Fischer die Positionen der Stadtverwaltung wieder.



Für die Neuen Linie Konstanz e.V. beantwortete unsere Fragen Christian Tweer, Pressesprecher



Die neue Linie ist gegen eine vorgegriffene Planung im Bereich Petershausen. Wir sind der Meinung, daß zunächst die Grundparameter der Verkehrsplanung (Grenzbachtrasse, Ausbau der B33, West-

tangente usw.) erfüllt werden müssen. Entsprechend muß dann, auf das sich daraus ergebende Verkehrsaufkommen, eine vernünftige und zukunftsorientierte Verkehrsplanung aufgesetzt werden. Mit der Fertigstellung der vorgenannten Grundparameter wird bis zum Jahr 2000 gerechnet. Verbindliche Entscheidungen können dann, aufgrund der veränderten Verkehrssituation getroffen werden. Vorgezogen werden sollte die Realisierung des Seehaltespunktes. Eine Verkehrsbündelung halten wir für unsinnig, dies wird keine reale Verkehrsverlagerung zu Lasten anderer Anwohner bringen. Aufgrund des zeitlich vorgegebenen Rahmens ist die Frage zur Finanzierbarkeit derzeit kein Thema., wobei aus unser Sicht für die Realisierung ehrgeiziger Großprojekte, wie z. B. die geplante Bundesbahnunterführung, auch in Zukunft keine städtischen Gelder zur Verfügung stehen werden. Eine aktive Bürgerbeteiligung, besonders in der Einrichtung als »Runder Tisch« erhält unsere ungeteilte Zustimmung. ■

Verkehrsentwicklungsplanung im Stadtteil Petershausen

Ihr Schreiben vom 07.05.1997

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr o.g. Schreiben, das auch an die Fraktionen des Konstanzer Gemeinderats ging, habe ich erhalten und will es in Anlehnung an Ihre Reihenfolge der Fragen beantworten.

Alle drei genannten Themen und noch mehr (z. B. die Vorbereitung eines Bauwettbewerbs für die Erweiterung des Archäologischen Landesmuseums) sind noch in Bearbeitung. Es ist vorgesehen, kurz nach der Sommerpause 1997 neue Varianten über Verkehrsmengenverteilungen in Petershausen dem Technischen und Umweltausschuß und dem Gemeinderat vorzulegen.

Die Zeitpunkte von Wahlen dürfen dabei keine Abschnittsvorgabe für unsere Arbeit sein, die im übrigen Verkehrsentwicklungsplanung und nicht -plan heißt und damit zeigt, daß es sich um einen dynamischen Prozeß handelt. Der ständige Wandel im Mobilitätsverhalten unserer Gesellschaft verbietet von selbst endgültige und unveränderliche Verkehrspläne.

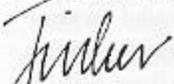
Dies gilt auch für die schienengleichen Bahnquerungen. Ihre Vorfestlegung in diesem Punkt wird einem sorgfältigen Abwägungsvorgang nicht gerecht, wozu der Gemeinderat ausdrücklich in der Lage sein muß.

Mit der Benennung einer Vorrangstraße vom neuen Zollhof zur Fähre verfolgen Sie, so nehme ich an, die Suche nach der Hauptverkehrsstraße, die in Petershausen gleichzeitig eine der höchsten verkehrlichen Belastungen haben soll. Dem muß nicht so sein. Der reine Durchgangsverkehr Zollhof - Fähre ist gegenüber dem hausgemachten Verkehr aller Stadtbezirke an dieser Route entlang von untergeordneter Bedeutung.

Es wird in den kommenden Beratungen darum gehen, die Verkehrsbelastungen im zentral gelegenen Stadtteil Petershausen über die Straßenzüge Spanierstraße, Mainaustraße, Theodor-Heuss-Straße, Zähringerplatz, Almannsdorfer Straße, Jehnstraße, Petershauser Straße, Reichenaustraße, Schneckenburgstraße und Wollmatinger Straße zu verteilen. Denn alle diese Straßen sind dadurch gekennzeichnet, daß sie eine Vielzahl von Wohnungen, Geschäften und anderen Einrichtungen aufweisen, die im Grunde genommen alle entlastet sein möchten. In dieser Planung schon jetzt eine Lösung zu favorisieren, wäre nicht richtig, bevor dieser schwierige Abwägungsprozeß vor allem im Gemeinderat gelaufen ist. Unser knappes Finanzpolster wird dabei einer der Abwägungsgesichtspunkte unter mehreren sein.

Bürgerbeteiligung und offene Planung ist für den Gemeinderat und die Stadtverwaltung stets oberstes Ziel gewesen und wird es weiterhin sein. Ihre fünfte Frage kann ich daher nur so beantworten, daß wir bemüht sein werden, die Betroffenen aller Hauptverkehrsstraßen in Petershausen in unsere Öffentlichkeitsarbeit einzubeziehen. »Runde Tische« sind dafür eine unter vielen anderen Möglichkeiten. Betont sei aber, daß der gewählte Gemeinderat die Entscheidungen fällt und diese ggf. gerichtlicher Überprüfung standhalten müssen.

Mit freundlichen Grüßen



Fischer
Bürgermeister

Was nun?

Nach der Sommerpause 1997 sollen die neuesten Verkehrszahlen vorliegen. Zu hoffen bleibt, daß die Verzögerung von einem Jahr zu einer Qualitätsverbesserung gegenüber der ersten Version vom Frühjahr 1996 geführt hat. Man darf gespannt sein, welche Schlüsse die Verwaltung aus den vorliegenden Zahlen gezogen hat und welche Planungsvarianten dem TUA und

dem Gemeinderat präsentiert werden. Nur die frühe Einbeziehung der betroffenen BürgerInnen in diese Entscheidungsprozesse kann zu tragfähigen Lösungen führen. Diese Einsicht scheint sich allgemein durchgesetzt zu haben, auch wenn einige Äußerungen aus den Reihen der Gemeinderäte ein merkwürdiges Gefühl zurücklassen. Zumindest manche Aussagen in den Antworten auf unsere Umfrage stimmen zuversichtlich. Damit die notwendigen Diskussionen in einer

sachlichen und emotionslosen Atmosphäre, auch im Gemeinderat, geführt werden können und die anstehenden Entscheidungen rational getroffen werden, ist zu hoffen, daß die Planung insgesamt vor den nächsten Gemeinderatswahlen abgeschlossen ist. Trotz aller Notwendigkeit, die für die mittel- und langfristige Planung erforderlichen »sorgfältigen Abwägungen«¹ zu treffen, bleiben doch die akuten Probleme im Stadtteil Petershausen. Hier sind kurzfristige Lösungen gefragt, wie z.B.

die Sperrung der Moltkestraße von und zur Jahnstraße, um die kritische Situation am Bahnübergang zumindest zu entspannen, neue sichere Fußgängerübergänge auf der Jahnstraße in Höhe der Steinstraße und vor dem Bahnübergang, um den Schulkinder eine sichere Überquerung der Straße zu ermöglichen. Solche Maßnahmen bedürfen lediglich schneller Entscheidungen. ■

Peter Zimmermann

¹ O-Ton Fischer

Haltepunktbau in Zeiten knapper Kassen

Wir Petershausener sind offenbar sehr langmütig. Dies denke ich immer wieder, wenn ich meine Bahnfahrten an dem Bahnhof beginne, der den Namen unseres Stadtteils trägt. Schon der Anmarsch vom Alten Wall her zeigt, worauf ich mich einlasse: Bis zur Gustav-Schwab-Straße scheint die Stadtreinigung selten vorzudringen, denn meistens ist jene schmutzig und ungefegt. Vielleicht ist die Straßenbeleuchtung bei Dunkelheit deswegen so schlecht, damit man die Ungepflegtheit nicht sieht. Gelangt man an Schrebergärten vorbei schließlich auf den Vorplatz des Bahnhofs, so fällt der

Blick auf das immer mehr verwahrloste ehemalige Empfangsgebäude. Bei Regenwetter durch Pfützen watend erreicht man schließlich an Fahrrad-

wracks vorbei die verschmierte Unterführung; überall zeigen sich Spuren von Vandalismus. Dabei wird der Bahnhof von Zügen sehr gut bedient und

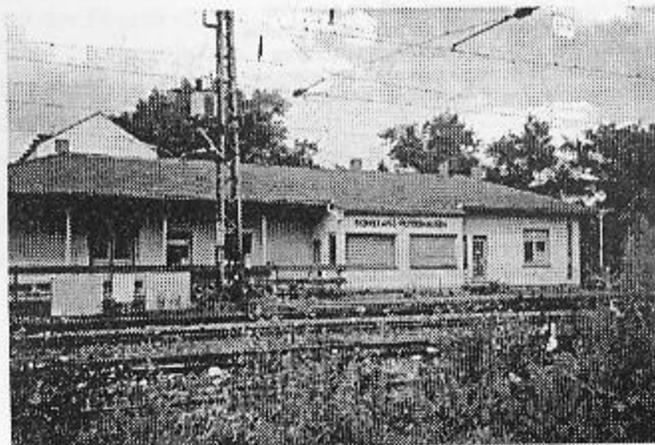
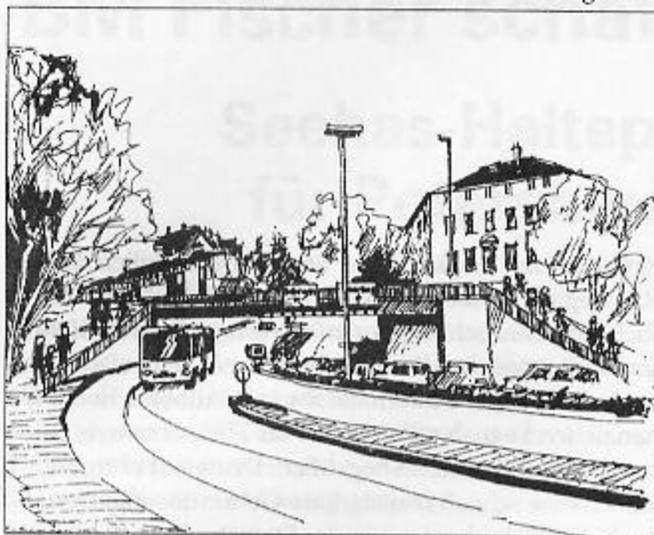


Foto: Schaabben

auch von vielen Fahrgästen genutzt. Hier müßte dringend etwas zur Verbesserung getan werden. Was tut die Stadt Konstanz? Sie plant in unwirtschaftlicher Gegend den Haltepunkt Elberfeld mit fahrgastunfreundlichen langen Rampen. Schließlich müssen sechs Höhenmeter überwunden werden. Elberfeld soll ermöglichen, den Bf. Petershausen zu schließen, denn Elberfeld liegt viel zu nah an Petershausen. Wenn man Petershausen schließt, dann kann man gut argumentieren, daß ein Seehas-Haltepunkt am Sternenplatz viel zu weit weg sei. Plaziert man dagegen am jetzigen Bahnübergang Petershauser-/

Titelbild: Petershauser Stadtteilzeitung Nr. 1



Die Vernunftlösung: Seehas-Haltepunkt sternplatznah.

Jahnstraße einen neuen Bahnhof, dann kann man das Projekt »Bahnunterführung« wunderbar als Jahrhunderttat für den öffentlichen Verkehr propagieren. So ganz nebenbei würde man dann die neue Individualverkehrsschneise Neue Rheinbrücke – Petershauser Straße – Jahnstraße – Allmannsdorfer Straße geschlagen haben.

In Zeiten knapper öffentlicher Mittel sollte neu diskutiert werden: Sollte man den jetzigen Bf. Petershausen und seine Infrastruktur wirklich aufgeben? Seine Lage ist nicht schlecht. Verlängerte man die Unterführung Richtung Bruder-Klaus-Straße, würde das ganze Viertel zwischen Bahn und Rhein wesentlich angeschlossen werden. Führte man den Bahnsteig nach Westen an den Bahnübergang Schneckenburgstraße, dann läge die Unterführung etwa in der Mitte des Bahnsteigs und damit viel bequemer als jetzt. Konstanz – Polizei-

direktion ließe sich preisgünstig und publikumsfreundlich bauen: An der Westseite der eingleisigen Strecke gegenüber der Polizeidirektion (also in der Innenkurve) bräuchte man nur einen Bahnsteig; sein Nordausgang würde etwa dort liegen, wo ohnehin dringend eine

Fußgänger- und Radfahrerunterführung vom Klosterkasernenareal zum Alten Wall nötig wäre. Sein Südausgang läge am Sternplatz; die Busse stadteinwärts wären gut zu erreichen, für die Busse stadtauswärts wäre ein Fußgängersteg auf der Westseite der Bahnüberführung zu bauen. Endlich hätte man die natürliche Verknüpfung zwischen Bahn- und Busnetz in Konstanz. Statt dessen will Bürgermeister Fischer die Fahrgäste erst mit dem Zug nach Konstanz einfahren und dort ihren Bus finden oder sie zum Zähringerplatz laufen lassen.

Ich habe erlebt, wie der Baubürgermeister und sein treuer Adlatus Harcke die Gemeinderäte bei einem sogenannten Ortstermin desinformierten: Man befand sich auf

der Ostseite der Bahnlinie am nördlichen Brückenkopf der Überführung über die Mainaustraße: Harcke führte den Gemeinderäten vor, daß ein Bahnsteig bis auf die Höhe des ersten Stocks des Hochhauses gebaut werden müßte (ein Vorschlag, den bisher niemand unterbreitet hat). Damit sollte die Unmöglichkeit des HP Polizeidirektion nachgewiesen werden. Diesen Scheinbeweis braucht man für die geplante Straßenunterführung in der Petershauser-/Jahnstraße, die man als ÖPNV-Maßnahme bemänteln will. Den eigentlich vorgeschlagenen Standort für den HP Polizeidirektion hat man sich überhaupt nicht angesehen. Hätte ich doch bloß Schüler dabei gehabt: Sie hätten in Minuten erkennen können, was man in Schulstunden sonst nur schwer vermitteln kann: wie nämlich eine parteiische Verwaltung mit Falschinformationen den demokratisch gewählten Gemeinderäten den klaren Kopf vernebelt, anstatt diese objektiv und unvoreingenommen zu informieren. Sollte man sich nicht angesichts knapper Finanzmittel darauf besinnen, Petershausen zu renovieren und zu verbessern und den billigen Bahnsteig an der Polizeidirektion zu bauen? Man sparte dann auch das Geld für die Unterführung Petershauser-/Jahnstraße, die ohnehin kein Petershauser will. ■



Foto: Schaeben

Henrich Tiessen

Unfallsschwerpunkt Jahnstraße/Steinstraße

**Wie lange wird es noch dauern,
bis die Mittel für einen Kreisverkehr
vom Gemeinderat gebilligt werden?**

Laut Polizeibericht birgt die Kreuzung Jahnstraße/Petershauser Straße ein erhebliches Unfallpotential. Die Bürgergemeinschaft hat deshalb in der Vergangenheit auch immer wieder darauf hingewiesen. Ein kleiner Kreis und zusätzliche Querungshilfen für Fußgänger könnten das Unfallrisiko effizient verringern. Die Stadt hat das Problem ebenfalls erkannt und entsprechende Planungen im Technischen- und Umweltausschuß dem Gemeinderat empfohlen. Doch leider stellte dieser infolge des kommunalen Kostendruckes die finanziellen Mittel für den Bau des Kreisels nicht bereit.

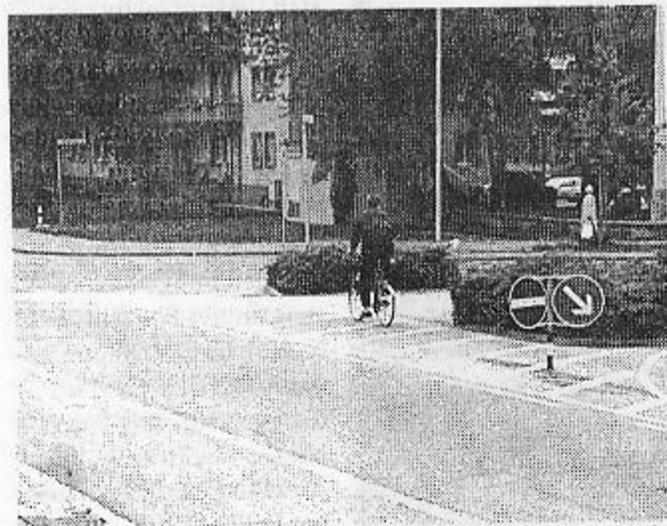
Deshalb dürfen Verkehrsteilnehmer nicht denken, bei den momentanen Baumaßnahmen im Kreuzungsbereich handele es sich um den Bau des gewünschten

Kreisels. Laut Auskunft der Stadt wird lediglich der Radweg im direkten Kreuzungsbereich (auf der Seite in Richtung Bahnschranke) zurückverlegt. Weil Radfahrer und Fußgänger an dieser Stelle am meisten gefährdet sind, darf man die Baumaßnahme in Anbetracht der finanziellen Lage der Stadt zwar als Flickschusterei betrachten und trotzdem begrüßen. Dringend nötig ist jedoch eine schnell realisierbare Gesamtlösung. Denn auch die Flickschusterei in der Steinstraße (auf der Seite der Feuerwehr) mit einer Sperrfläche in Richtung Geradeaus und einer Nur-Rechtsabbiegespur in Richtung Zähringerplatz geht am Bedarf der Verkehrsteilnehmer vorbei. Autos fahren trotzdem nach Links und Fahrradfahrer und sogar Busse rollen hemmungslos über die Sperrfläche.

Die Frage stellt sich, wie teuer eine funktionierende Kreisellösung sein darf. Mit 300 000 bis 600 000 Mark ist die Herstellung nicht teurer als Bau und Unterhalt einer mit Ampeln und Abbiegespuren aufgemotzten Straßenkreuzung. Es entfallen Wartungskosten in Höhe von 10 000 bis 20 000 Mark p.a. In einem Expertenbericht der ADAC-MOTORWELT 8/95 heißt es: »Rechnet man noch die gesparten Unfallkosten ein, dann ist ein Kreisverkehr zwar nicht billig, aber ausgesprochen preiswert.«

Die Bürgergemeinschaft möchte deshalb an dieser Stelle anregen, daß in Zeiten knapper Haushaltskassen auch städtische Planer versuchen kostengünstige Gesamtkonzepte vorzulegen, ansonsten sie sich nicht wundern dürfen, wenn der Gemeinderat sie verwirft. ■

Hannes Schaeben



Fotos: Monika Griedel



Die Redaktion
nimmt auch Ihre
Themenvorschläge
unter die Lupe

BM Fischer schafft Fakten

Seehas-Haltepunkt für Petershausen

Ende 1995 beschloß der Gemeinderat über den Standort eines Seehas-Haltepunktes im Bereich Polizeikaserne. In einer späteren Vorstellung der städtischen Planungen an die Petershauser BürgerInnen wurde der genaue Standort des Haltepunktes von weiteren Gutachten und einem Ideenwettbewerb abhängig gemacht.

Was sagt der mündige Bürger nun dazu, daß die Stadt Konstanz in ihrer großformatigen 4farb-Publikation »Kurzinformation zur Fortschreibung der Flächennutzungsplanung...«, die anlässlich der z.Zt. in allen Stadtteilen stattfindenden BürgerInnenbeteiligung ausliegt, den Haltepunkt für unseren Stadtteil bereits festgelegt hat?

Die ergänzenden Gutachten liegen nicht vor,

ein Ideenwettbewerb wurde noch nicht ausgelobt und einen definitiven Beschluß über die exakte Lage des Seehas-Haltepunktes gibt es bis heute auch noch nicht.

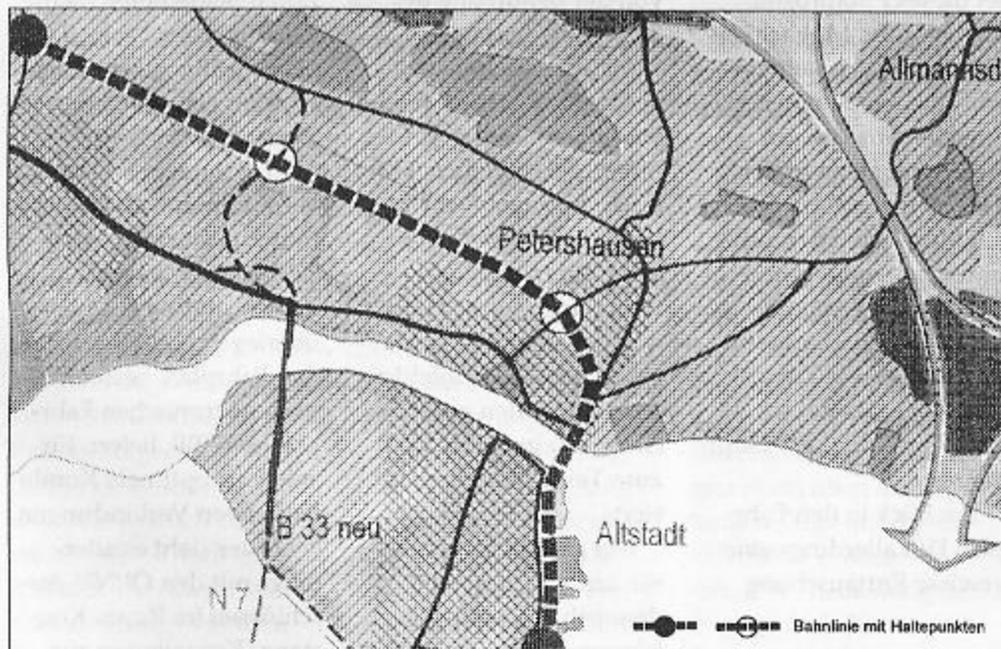
Wie kommt es also, daß der Haltepunkt genau im Kreuzungsbereich Petershauser Straße/Bahnlinie als »Bahnlinie mit Haltepunkt« eingezeichnet ist? Ist das die Taktik, mit der man vollendete Fakten schaffen will, nach dem

Motto: Den Grundstein früh genug legen!? Unser Noch-Baubürgermeister H.S. Fischer favorisiert den Hauptbahnhof als Umsteigebahnhof. Der Sternplatz schien ihm als zusätzliche Umsteigemöglichkeit noch nie geeignet, obwohl hier die Nutzer des städtischen Busnetzes den Sternplatz als wichtigen Knotenpunkt des ÖPNV erleben, wie die Bürgergemeinschaft in ihrer Petershauser Stadtteilzeitung Nr. 1 ausführlich darlegte. Auf die voreilige Haltepunkt-Veröffentlichung angesprochen, versprach Herr Fischer neue Aspekte zur Planung dem TUA und dann den BürgerIn-

nen vorzustellen. Man/Frau darf also gespannt sein.

Ein Seehas-Haltepunkt direkt (wie im Plan) oder neben der Bahnquerung Petershauser Straße funktioniert nur mit einer Straßenunterführung. Soll hier frühzeitig eine Vorentscheidung über die Köpfe des Gemeinderates hinweg gefällt werden? Oder ist der Haltepunkt an der Petershauser Straße das Abschiedsgeschenk unseres Baubürgermeisters an die Petershauser Bürger? Ein Kuckucksei in Form einer von den Anwohnern nicht gewollten Straßenunterführung!

Hannes Schaeben



Aus:
Kurzinformation
zur Fortschreibung der
Flächennutzungsplanung
Konstanz

Arbeitskreis Verkehr

17.7.1997

FREIE GRÜNE LISTE - Untere Laube 24 - D-78462 Konstanz

FREIE GRÜNE LISTE

Pressemitteilung zu den geplanten Seehas-Haltestellen Fürstenberg und Petershausen

Der Gemeinderat fällt am 25.1.1997 die Entscheidung, daß die beiden neuen Haltestellen des Seehas' (bei Aufgabe des derzeitigen Petershausener Bahnhofs) bei der Chérisy-Kaserne (Fürstenberg) und bei der Polizeidirektion (Petershausen) realisiert werden sollen.

Am 16.7.1997 traf sich der Arbeitskreis Verkehr der Freien Grünen Liste (Anwesende siehe unten), um über den Stand der Planungen zu beraten und ist dazu zu folgendem Ergebnis gekommen.

Die Freie Grüne Liste respektiert die Entscheidung des Gemeinderats, auch wenn sie sich damals für ein weiteres Heranrücken an die Brücke (Variante »Sternenplatz«) eingesetzt hat. Sie stellt an die jetzige Planung jedoch folgende Forderungen:

1. Haltestelle Fürstenberg:

Die Planung darf deshalb nicht mit dem Bau der Querspange gekoppelt werden, weil die Realisierung dieser Straßenverbindung kurzfristig nicht möglich erscheint. Anstelle einer Überführung soll eine Unterführung geplant werden. Hierfür müssen nur höchstens halb so viele Höhenmeter überwunden werden. Bei gleicher

Neigung können die Rampen entsprechend kürzer ausfallen.

2. Haltestelle Polizeidirektion:

Diese Haltestelle muß, wie der Name sagt, auf Höhe der Polizeidirektion erstellt werden. Alarmierend ist, daß auf verschiedenen neuen Plänen (z.B. Flächennutzungsplan und PTV-Untersuchung) diese Haltestelle von der Verwaltung wieder in Richtung Petershauser Straße gerückt wird. Diese Tatsache legt den Verdacht nahe, daß der Beschluß »Polizeidirektion« anstelle »Sternenplatz« von Dezernent Fischer als Ansatzpunkt benutzt wird, letztlich doch zu seinem ursprünglichen Entwurf »Petershauser Str.« zurück zu kommen. Diese Variante hat dann auch wieder die Planung der Bahnunterführung im Schlepptau.

Aus Sicht der FGL ist es unbedingt notwendig, die Haltestelle nahe an den Sternenplatz zu bringen, um die Umsteigemöglichkeiten zu den Buslinien zu gewährleisten.

Beide Haltestellen müssen so bald wie möglich und zeitgleich geplant und gebaut werden.

Anwesende:

Sabine Seeliger, Manfred Heier, Walter Krautwald, Derek Ladewig, Michael Dienst u. Henrich Tiessen (VCD)

Im Rahmen des Projektes Bahn2000 wurde bereits für den Sommerfahrplan 1992 eine Intercity-Verbindung von Konstanz via Zürich nach Fribourg bzw. bis an den Lac Léman angekündigt, die zur Entlastung der bestehenden Verbindungen ab Romanshorn dienen sollte. Nach zahlreichen Verzögerungen ist sie da – vom Intercity zum Regio-Express verkümmert – heißt jetzt *Zugvogel* und soll im Pilotbetrieb für die nächsten ein bis zwei Jahre verkehren.

Als einem der über 750 *Züri-PendlerInnen*¹ aus dem Raum Konstanz bietet dieses Pilotprojekt auch mir die Möglichkeit die eigenen Verkehrsgewohnheiten dem neuen Angebot anzupassen. Das Auto bleibt jetzt in der Tiefgarage, ersetzt durch ein Monatsabo der SBB und eines »geposteten« Regenbogen-Abonnements (Monatskarte für das Stadtgebiet Zürich), denn wer arbeitet schon direkt am Zürcher Hauptbahnhof.

Ein Blick in den Fahrplan läßt allerdings eine gewisse Enttäuschung

aufkommen: Statt der bisherigen Reisezeit von 90 Minuten, die in der Regel von der Benutzung des Zuges von und nach Zürich abgehalten hat, benötigt die neue schnelle Städteverbindung 81 Minuten, d.h. lediglich 9 Minuten weniger. Der Vorteil der direkten Verbindung Kreuzlingen – Weinfelden (ohne Halt) und der Wegfall des Umsteigehalts in Weinfelden wird durch den zusätzlichen Stop in Oerlikon zum Teil wieder kompensiert.

Der geübte Fahrplanleser kann die Reisezeit dennoch angemessen verkürzen. Durch Umsteigen in Winterthur auf die S12

(hält vis-à-vis am gleichen Bahnsteig) ist man nach einer Viertelstunde in Zürich-Stadelhofen (Nähe Belevue) oder noch 10 Minuten früher als der *Zugvogel* im Hauptbahnhof Zürich.

Auch andere S-Bahnverbindungen ab Winterthur zu verschiedenen Zielen im Großraum Zürich sind dem *Zugvogel* überlegen. Ein Blick in den Fahrplan, besser in den elektronischen Fahrplan der SBB, liefern für jeden die optimale Kombination von Verbindungen.

Düster sieht es allerdings mit den ÖPNV-Anschlüssen im Raum Konstanz/Kreuzlingen aus. Wer zum Beispiel mor-

¹ Auch wenn im weiteren nur die männliche Form verwandt wird, sind damit jedoch Pendlerinnen und Pendler gemeint.

gens von Allensbach, Hegne oder Wollmattingen mit dem Regionalzug zum *Zugvogel* gelangen will, wartet am Bahnhof Konstanz ganze 13 Minuten auf die Weiterverbindung. Wer auf der Schweizerseite etwa aus Münsterlingen auf der Seelinie anfährt, wartet immerhin noch 9 Minuten auf den *Zugvogel*. Die städtischen Busverbindungen in Konstanz, z.B. die Linien 1 und 2, sind ebenfalls nicht auf die neue Verbindung abgestimmt, obwohl sich doch der Baudezernent für eine Stärkung der Bedeutung

Konstanz mehr gibt. So ist es abends in den seltensten Fällen möglich, den Interregio IR1439 nach Romanshorn, mit Anschluss nach Konstanz, zu erreichen, wenn man z.B. mit der Maschine um ca. 19:45 Uhr aus München ankommt. D.h. man wird frühestens um 22:41 Uhr am Bahnhof in Konstanz sein, statt um ca. 21:00, wenn man wie gewohnt das Auto benutzt.

Ein weiterer Schwachpunkt des derzeitigen Pilotversuchs, der vom Kanton Thurgau, den Städten Konstanz und Kreuzlingen und einem

Mancher bahnfahrende Pendler wird hier wahrscheinlich wieder zur klimatisierten Limousine zurückkehren. Ein Speise- oder Bistrowagen, zumindest eine Minibar mit frischem Kaffee und Gipfeli während der morgendlichen Fahrt, würde die Reise durchaus kurzweiliger gestalten und wäre für die Pendler eine willkommene Gelegenheit, das Frühstück in die Bahnfahrt zu integrieren. Bemerkenswerterweise wird dieser Service im gleichen Zug ab Zürich angeboten.

den. Hier besteht wohl noch ein großer Handlungsbedarf, insbesondere von Seiten der Stadt Konstanz, wenn tatsächlich ein Teil der 700 Pendler nach Zürich auf den *Zugvogel* umsteigen soll. Vielleicht sollte man einmal die anvisierten Pendler konkret nach ihrem Beförderungsbedarf und ihren Gewohnheiten befragen, anstatt sich an theoretischen Bedarfsanalysen zu orientieren, deren zugrundeliegenden Annahmen doch eher abstrakter Natur sind.

Sollte die Bedarfsanalyse für die Einführung der Schiffsschnellverbindung von Konstanz nach Friedrichshafen von ähnlicher Qualität wie beim *Zugvogel* sein, muß kein Wassersportler am Bodensee Angst haben, daß die Gefährdung durch die neuen CAT-Fähren länger als ein halbes Jahr anhält. Denn auch hier ist für den Erfolg des Projekts die Gesamtdauer des Arbeitsweges von Bedeutung. Liegen doch weder die Wohngebiete der Pendler in Konstanz noch die qualifizierten Arbeitsplätze in Friedrichshafen am Hafen.

Trotz allem – Jeder Pendler nach Zürich sollte den *Zugvogel* austesten, nicht nur ein- bis zweimal, sondern intensiv mit einer Monatskarte. Dabei sollte er eigene Erfahrungen sammeln und Verbesserungsvorschläge und Kritik den Verantwortlichen bei der SBB zukommen lassen. ■

Peter Zimmermann

Zugvogel

des Bahnhofs Konstanz einsetzt und die Busbetriebe letztendlich seinem Verantwortungsbereich unterstehen.

Das schnellste Transportmittel von der Wohnung zum *Zugvogel* ist derzeit das Fahrrad.

Eine der Zielgruppen für den *Zugvogel* sind die Geschäftsreisenden zum Flughafen Zürich-Kloten. Wer morgens nach Kloten auf den Flieger muß, hat zwar jetzt die Chance die Verbindungen nach München, Frankfurt oder Düsseldorf pünktlich zu erreichen. Aber nach der Ankunft am Abend steht man allerdings vor dem Problem, daß es keine Direktverbindung nach

Betrieb der Tourismusindustrie am Bodensee finanziell unterstützt und beworben wird, ist das eingesetzte Wagenmaterial, welches auch in der Schweiz nicht unbedingt als werbewirksam angesehen wird. Es ist zwar nicht ganz so heruntergekommen wie die Wagons, die uns jahrelang auf der Seetallinie zugemutet wurden, aber ohne die in der Schweiz bei Fernverbindungen gewohnte Klimatisierung erfordert die Benutzung zumindest im Sommer doch einigen Enthusiasmus für öffentliche Verkehrsmittel und ist kaum dazu angetan Pendler auf die Schiene zu holen.

Die Verbesserung der Zugverbindung von Konstanz nach Zürich war überfällig. Für Gelegenheitsfahrer und Städtebummler ist sie sicherlich schon jetzt ohne Alternative. Die Anbindung des Flughafens Kloten ist für den morgendlichen Hinweg ausreichend, aber läßt abends auf weitere Verbesserungen hoffen.

Ab Weinfelden bzw. Frauenfeld bis Zürich ist der *Zugvogel* voll besetzt, die Entlastung der bisherigen übervollen und überlangen Züge auf dieser Strecke ist erreicht worden. Die Auslastung des *Zugvogels* ab Konstanz/Kreuzlingen bis Weinfelden ist allerdings beschei-

»Schleichwege durch Petershausen« oder: zur ökologischen Erschliessung eines Stadtteils

Das Wohnumfeld aller Personen wird durch das vorhandene Verkehrsnetz geprägt. Es bestimmt wesentlich unsere Lebensgewohnheiten: der Bäcker um die Ecke, der Lebensmittelmarkt, der Kiosk, die Bankfiliale werden dann angenommen, wenn sie schnell und gefahrlos erreicht werden können. Sofern diese Wege auch angenehm zu benutzen sind, werden selbst Umwege in Kauf genommen. Somit haben alle ein eigenes Bild der Stadt, ihren persönlichen Stadtplan im Kopf, welcher durch diese tagtäglichen »Trampelpfade« bestimmt wird. Alte Verbindungswege sind neben den Strassen überall in der Stadt vorhanden, tragen zum Teil nicht einmal eigene Na-

men, sind jedoch erstaunlich frequentiert. Exemplarisch für viele seien hier der Weg zwischen Griesseggstrasse und Winterersteig im Paradies oder das sog. Seichgässle zwischen Marktstätte und Sigismundstrasse genannt.

Mit der Aufwertung des bestehenden »Schleichwegenetzes« könnte die Erschliessung von Petershausen für Fussgänger und Radfahrer attraktiver gemacht werden. Manche sind dadurch bereit, ihre Fahrzeuge stehen zu lassen zugunsten einer umweltverträglicheren Fortbewegung.

Für Fussgänger bedeutet dies z.B., dass entlang der Bahnlinie zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen werden müs-

sten. Am Sternenplatz könnte ein Durchbruch der Fussgängerunterführung zur Conrad-Gröber-Strasse mit geringem Aufwand hergestellt werden. Ampelschaltungen könnten fussgängerfreundlicher gesteuert werden.

Für Radfahrer könnten attraktive Verbindungen auf dem bestehenden Strassennetz parallel zu den unzumutbaren Radwegen entlang der Hauptstrassen mit geringstem Aufwand hergestellt werden. So könnte eine Verbindung von Wollmattingen zum Zähringerplatz über die Berchen-Cherisy-Au-Steinstrasse durch Aufhebung der Einbahnstrasse in der Austrasse für Radfahrer entstehen. Vom Gebiet Friedrich-

strasse nach Staad könnte eine Verbindung über Sierenmossstrasse-Egelseeweg-Hermann-von-Vicari-Strasse ausgeschildert werden.

Viele andere Verbindungen sind denkbar und müssten untersucht werden.

Damit könnte auch das Problem der Unfallschwerpunkte auf Radwegen an Kreuzungen und der nicht auf die Radfahrer abgestimmten Ampelschaltungen entlang der Hauptverkehrsstrassen gelöst werden.

Petershausen könnte von hausgemachtem Verkehr entlastet und ein Stück lebenswerter werden. ■

Raimund Blödt



Sternenplatzunterführung: Zwei von vielen gefahrenträchtigen Verkehrssituationen für Radfahrer und Fussgänger.



Foto: Monika Griedel