

Inhalt

1. Präambel
2. Fußgänger
 - 2.1. Verbesserung der Verbindung zwischen Niederburg und Petershausen
 - 2.2. Querungshilfen von Hauptverkehrsstraßen
 - 2.3. Temporeduzierung des MIV in Bereichen mit Fußgängerverkehr
 - 2.4. Fußgänger- und Radverkehr
3. Radverkehr
 - 3.1. Radwegenetz
 - 3.1.1. Süd-Nord-Achse
 - 3.1.2. Ost-West-Achse
 - 3.1.3. Altstadtumfahrung
 - 3.1.4. Rad-/Fußweg von Allmannsdorf nach Egg
 - 3.1.5. Absenkungen von Bordsteinen
 - 3.2. Sicherheit
 - 3.2.1. Verkehrsschilder
 - 3.2.2. Anbringen von Spiegeln
 - 3.2.3. Roter Fahrbahnbelag
 - 3.2.4. Straßen mit Tempo 50
 - 3.2.5. Fahrradauf- und -abfahrten
 - 3.3. Verkehrsregelungen
 - 3.3.1. Fußgänger-Rad-Mischzonen
 - 3.3.2. Fußgängerzone ab 22 Uhr
 - 3.3.3. Einbahnstraßen
 - 3.4. Infrastruktur
 - 3.4.1. Abstellplätze für Fahrräder
 - 3.4.2. Radplätze in Bahnwaggons
 - 3.4.3. Ausschilderungen mit Zielangaben (Radweg-Leitsystem)
 - 3.4.4. Öffentlichkeitsarbeit
 - 3.4.5. Ideen, die über das Alltägliche hinausgehen.
4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
 - 4.1. Busnetzergänzungen
 - 4.1.1. Reichenau und Meersburg einbeziehen
 - 4.1.2. *Linie 7* erweitern
 - 4.1.3. Verlängerung der *Linie 5*
 - 4.1.4. Auf der *Linie 4* Nachtbus
 - 4.2. Maßnahmen zur Busbeschleunigung
 - 4.2.1. Kreuzung Allmannsdorferstraße-Mainaustraße
 - 4.2.2. Kreuzung Schneckenburgstraße-Wollmatingerstraße
 - 4.2.3. Busspuren auf der *Laube* und auf der *Mainaustraße*
 - 4.2.4. Eine Pfortnerampel vor Allmannsdorf mit Bus-Vorrangschaltung
 - 4.3. Neue Bahnhaltdepunkte
 - 4.3.1. "Sternenplatz"
 - 4.3.2. "Elberfeldbahnhof"

- 4.4. Tarifsysteme
 - 4.4.1. Schülerticket
 - 4.4.2. Familienumweltticket
 - 4.2.3. Studiticket
 - 4.4.4. Jobticket
 - 4.4.5. Kombiticket "Busfahren und Parken"
 - 4.4.6. Tageskarten
 - 4.4.7. Fähretarife
 - 4.4.8. Verkehrsverbund-Tarife
- 4.5. Werbekonzepte
 - 4.5.1. Marketing
 - 4.5.2. Beleuchtete Busfahrpläne
 - 4.5.3. Bushaltestellen als Infozentren
 - 4.5.4. Kioske und Schließfächer
- 4.6. Sonstiges
 - 4.6.1. Ökologie
 - 4.6.2. Haltestellenanhebung für Niederflurbusse
 - 4.6.3. Sammeltaxis
- 5. Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - 5.1. Bahnunterführung Petershauserstraße-Jahnstraße
 - 5.2. Spanierstraße
 - 5.3. Sternenplatz
 - 5.4. Wollmatingen
 - 5.4.1. Nordumfahrung und Westtangente
 - 5.4.2. Kennerweg als Einbahnstraße
 - 5.5. Car-Sharing
 - 5.6. Verkehrsregelungen
 - 5.6.1. Nachfahrverbot für LKWs
 - 5.6.2. Auf der Fähre Tonnagebeschränkung für LKW
 - 5.6.3. Güterverkehr vom LKW auf die Schiene
 - 5.7. Ruhender Verkehr
 - 5.7.1. Anwohnerparken
 - 5.7.2. Errichtung ortsteilbezogener Parkdecks
 - 5.7.3. Parkplatz-Bilanz
- 6. Überregionale Verkehrsaspekte
 - 6.1. Verkehrsverbund
 - 6.2. Bahn
 - 6.3. Zollhof Tägermoos
- 7. Übergreifende integrierende Maßnahmen
 - 7.1. Mobilitätsberatung
 - 7.2. Mehr Öffentlichkeitsbeteiligung
 - 7.3. Integrative Werbekonzepte

Präambel

Nachdem im Frühjahr der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Stadt Konstanz zur Diskussion an die Öffentlichkeit gegeben wurde, konstituierte sich im April auf einer SPD-Mitgliederversammlung ein Arbeitskreis, der es sich zur Aufgabe machte, in den nächsten Monaten die hier vorliegende Stellungnahme zu erarbeiten.

Auf zahlreichen Sitzungen, Veranstaltungen vor Ort und öffentlichen Diskussionsrunden (Roter Tisch) wurden dabei Verbesserungsvorschläge, Anregungen aber auch Kritikpunkte zum vorliegenden Planungsentwurf gesammelt und ausgewertet. Dabei wurde im Kleinen schon vorweggenommen, was in den nächsten Monaten in Konstanz zu diesem Thema noch geschehen sollte und was der Arbeitskreis auch in diesem Papier unter Punkt 7 (Mobilitätsberatung und Öffentlichkeitsbeteiligung) fordert: die ständige Diskussion der Verkehrsplanung mit den betroffenen Bürgern, um deren großes Erfahrungspotential und ihre Wünsche frühzeitig in die Planungen mitaufnehmen zu können. Denn nur in Zusammenarbeit mit den Bürgern kann Verkehrspolitik am Ende auch erfolgreich umgesetzt werden.

Dieses Papier kann deshalb kein umfassendes Konzept oder gar endgültige Lösungen bieten, versteht sich aber als ein beispielhafter Baustein im Gemeindediskussionsprozeß.

Schon im kommunalpolitischen Programm der Konstanzer SPD für die Jahre 1994 - 1999, dem "Roten Faden", sind die Leitlinien der SPD für eine moderne Verkehrspolitik in Konstanz dargelegt. Einige der dort genannten zentralen Begriffe finden sich zwar auch in den Leitbildern des VEP-Entwurfs, werden jedoch dann in der konkreten Ausführung im Plan in ihrem Anspruch kaum eingelöst. Deutlich wird dies schon an der starken Betonung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Entwurf, sowohl was den Umfang als auch was die Platzierung an vorderster Stelle betrifft. Dabei ergibt sich schon aus dem Auftrag zum VEP der Anspruch, den MIV durch Verlagerung zu reduzieren (Gemeinderatsbeschluß vom 22.09.1993). Dafür sind aber die Teile des VEP, in welchen beschrieben werden sollte, wohin und wie eine Verlagerung erfolgen könnte, viel zu knapp ausgefallen. Wir haben uns deshalb entschlossen, eine andere Reihung vorzunehmen. Wir gehen aus von den schwächsten Verkehrsteilnehmern, den Fußgängern, und kommen erst später zum Autoverkehr, den es einzuschränken gilt.

In einer modernen Gesellschaft - wie der unseren - kann auf eine hohe Mobilität kaum mehr verzichtet werden. Für die unterschiedlichsten gesellschaftlichen Bereiche von der Berufsausübung über die Freizeitgestaltung bis hin zu gemeinsamen politischen Aktivitäten ist Mobilität zu einer wesentlichen Voraussetzung, für viele sogar zu einem

Bedürfnis geworden. Dabei bedeutet Mobilität keineswegs nur "Autoverkehr", sondern umfaßt alle Formen der Fortbewegung. Durch die Begrenztheit der Flächen-, der Rohstoff-, der Energie- und der Umweltressourcen, sowie gerade durch die einseitige Förderung des PKW-Verkehrs in der Vergangenheit bis heute ist die Mobilität für alle jedoch gefährdet (angefangen bei immer stärkeren Verkehrsstauungen, die auch die Nutzer von Bussen behindern, bis hin zur Nichtmehrbezahlbarkeit der notwendigen Energie in einer nicht mehr allzu fernen Zukunft). Zudem sind die durch die bisherige Verkehrspolitik entstandenen Belastungen der Bürger an ihren Wohn- und Arbeitsstätten kaum mehr zu ertragen. Es gilt also, umzusteuern und dabei neue Schwerpunkte zuungunsten des Autoverkehrs zu setzen. Ziel muß es sein, die in einer modernen Gesellschaft notwendige Mobilität für alle ohne soziale Diskriminierung zu sichern und dabei zugleich eine lebenswerte Umwelt zu erhalten.

Eine Verkehrspolitik, die dies leisten soll, muß alle verfügbaren Verkehrsträger und -systeme in sinnvoller Weise integrieren und dabei die bürger- und umweltfreundlicheren zu bevorzugen. Am Ende steht nicht mehr *der Autofahrer* oder *der Radfahrer* oder *der Busfahrer*, sondern der *mobile Bürger*. Es zeichnet sich heute schon ab, daß dann nicht mehr für die Nutzung eines bestimmten Verkehrsträgers bezahlt werden wird, sondern für die Dienstleistung Mobilität. Dies ergibt sich folgerichtig daraus, daß diejenigen, die mit dem Rad oder dem Bus fahren, zugleich die Straßen und Parkplätze für PKW-Fahrer entlasten. Diese sollten für ihren Vorteil daraus wiederum auch einen finanziellen Beitrag leisten. Es gilt also, Tarif- und Gebührensysteme zu schaffen, die den Verkehr bzw. die Mobilität als Ganzes erfassen. Da solche Systeme letzten Endes auf einem solidarischen Grundprinzip basieren, nennen wir eine Verkehrspolitik, die dahin führt, "solidarische Verkehrspolitik".

Obwohl sich aus diesen Grundlinien eine starke Vernetzung und Überschneidung der verschiedenen Verkehrsbereiche ergibt, müssen auch wir hier kapitelweise vorgehen, werden aber auf Wechselwirkungen an den entsprechenden Stellen hinweisen.

Den motorisierten Verkehr verringern, Mobilität erhalten!

Fußgängerverkehr

Jeder Verkehrsteilnehmer ist immer zunächst Fußgänger und erst in der Folge Nutzer eines Verkehrsmittels. Deshalb muß dem Fußgängerverkehr bei allen Verkehrsplanungen ein höherer Stellenwert als bisher eingeräumt werden, unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und Behinderten. Im Grunde sind alle Wegstrecken zwischen den und innerhalb der Stadtteile Petershausen, Altstadt und Paradies zu Fuß zu bewältigen. Bei der Verbesserung des bisherigen Fußwegenetzes bzw. bei der Gestaltung von Neubaugebieten ist auf eine strikte Zielorientierung zu achten. Nicht allein die schon vorhandenen Verkehrswege, sondern die jeweils kürzesten Fußwege zu wichtigen Zielpunkten wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Behörden, Ärzten, Bushalte- und Umsteigestellen etc. sind dabei als Maßstab zu nehmen. Fußwegepläne sollte es nicht nur für Schüler, sondern für alle Verkehrsteilnehmer (z. B. für Gehbehinderte) geben. Eine Beschilderung, die jeweils den kürzesten und sichersten Weg zu wichtigen Zielen weist, sollte eingeführt werden.

2.1. Verbesserung der Verbindung zwischen Niederburg und Petershausen

Unbefriedigend ist die Verbindung zwischen der Altstadt und dem Stadtteil Petershausen über die Alte Rheinbrücke für Fußgänger. Bei der möglichst schnellen Verlegung der B33 von der Konzilstraße in die Laube sollten die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger über die Konzilstraße deutlich verbessert werden.

2.2. Querungshilfen von Hauptverkehrsstraßen

Als Querungshilfen in der Mitte von Hauptverkehrsstraßen angebrachte Verkehrsinseln haben sich bewährt. Sie reduzieren die Geschwindigkeit des Autoverkehrs und erhöhen die Sicherheit von Fußgängern, insbesondere von Kindern, älteren und gehbehinderten Menschen. An Kreuzungen und Fußüberwegen mit Ampeln sollten nach holländischem Modell Fußgängervorrangschaltungen eingeführt werden, so daß ein Überqueren der Straßen in einem Zug möglich ist (z. B. in der Laube). Technisch sollte dies mit dem Einsatz eines Verkehrsrechners durchführbar sein.

2.3. Temporeduzierung des MIV in Bereichen mit starkem Fußgängerverkehr

In Bereichen mit großem Fußgängerverkehr sollte eine Temporeduzierung des MIV auf Tempo 30 oder 40 eingeführt werden, um die Attraktivität und Sicherheit für die Fußgänger zu erhöhen. Dies betrifft die Durchgangsstraßen im Bereich der Vororte Allmannsdorf, Dettingen, Dingelsdorf, Litzelstetten, Wallhausen und Wollmatingen, im Bereich der Altstadt die Bodanstraße und Konzilstraße sowie den Zähringerplatz und die Theodor-Heuss Straße. Mit diesen Maßnahmen ist außerdem schnell und kostengünstig eine Entlastung der Anwohner zu erreichen.

2.4. Fußgänger- und Radverkehr

Auf Strecken, auf welchen der 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 Petershauserstraße, Jahnstraße und Zähringerplatz.

Die Fußgängerzonen im Altstadtbereich sind auszuweiten. Mischverkehrszonen mit Radfahrern und Fußgängern und einer entsprechenden Markierung nach dem Vorbild Erlangen sollten dabei z. B. im Bereich des Münsterplatzes kein Tabu sein und entsprechend ausgeschildert und gestaltet werden, so daß ein rücksichtsvolles Nebeneinander der Verkehrsteilnehmer ermöglicht wird.

Wir alle sind an erster Stelle Fußgänger. Von dieser Grundtatsache muß jede Verkehrspolitik ausgehen.

Radverkehr

Ein Schwerpunkt der Konstanzer Verkehrspolitik muß die Förderung des Radverkehrs als einem schnellen und zugleich äußerst umweltfreundlichen Verkehrsmittel sein. In der Vergangenheit wurde dafür - oft auf Anregung immer aber mit Unterstützung der SPD - schon einiges getan. Im bundesweiten Vergleich mit Städten ähnlicher Größenordnung liegt Konstanz ganz gut. Dennoch sind viele Verbesserungen möglich und auch nötig. Dabei ist zu beachten, daß eine höhere Attraktivität des Radverkehrs nur durch kurze (Zielorientierung der Radwege) und sichere (Fahrradstraßen mit einer Trennung von Radfahrern, Fußgängern und Autofahrern) Verbindungen erreicht werden kann. Erst wenn durch eine aktive Angebotspolitik gewisse Schwellenwerte überschritten sind, wird ein Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad zur echten Alternative. Die starke Zunahme des Radverkehrs durch die neue Rad- und Fußgängerbrücke sowie die Ausweisung der Schotten- und Schützenstraße als Fahrradstraßen belegen dies. Allgemeine Initiativen, die den Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr bevorzugen, sind deshalb zu begrüßen (z. B. die jüngst vom Bundesverkehrsministerium vorgeschlagene Möglichkeit für Radfahrer, Einbahnstraßen in beiden Richtungen befahren zu dürfen) und durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen (z. B. durch Fahrbahnmarkierungen und eine Beschilderung in Einbahnstraßen die Sicherheit der Radfahrer gegenüber den Autofahrern erhöhen).

3.1. Radwegenetz

Ein attraktives Radwegenetz muß möglichst dicht und geschlossen sein. Bisher ist dieses Ziel trotz guter Ansätze noch nicht erreicht; viele Lücken müssen noch geschlossen werden.

Durch eine Bündelung auf Radtrassen kann der Radverkehr bei größerer Sicherheit durch breitere und von Fußwegen getrennte Fahrbahnen konfliktfreier und zügiger werden.

Wir brauchen ein gut ausgebautes Radwegenetz mit zwei zentralen Achsen, die sich am Bahnübergang Petershauserstraße treffen und durch einen Zugang zu einem Bahnhofspunkt Sternplatz eine bequeme Umsteigemöglichkeit (Bike and Ride) auf die Bahn bieten.

3.1.1. Süd-Nord-Achse

Eine Süd-Nord-Achse existiert bisher nur fragmentarisch. Vorbildlich gestaltet ist ein Abschnitt in der Schottenstraße (der Fußweg ist vom Radweg getrennt) und die Radbrücke mit Kreisel. Beim weiteren Ausbau vom Döbele bis zur Universität bzw. zur Fähre sollte diesem Vorbild gefolgt werden. Der Fahrbahnbelag sollte nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen auf allen Abschnitten auf eine dem Radbrückenbelag vergleichbare Qualität gebracht werden.

Im Süden sollte die Radachse bis zum Emmishofer Zoll weitergeführt und über die Bodanstraße mit dem Bahnhof und Klein-Venedig verbunden werden.

Vorfahrt für Radfahrer ist an den Kreuzungen mit der Gartenstraße und der Gottlieberstraße (hier wäre eine Bedarfsampel für Autofahrer mit tageszeitabhängiger Grünphasendauer-Regelung denkbar) zu gewähren.

Die *Petershauserstraße* und die *Jahnstraße* sind 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 Petershauserstraße sehr geringe Abstand zwischen den Häuserfronten läßt eine 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 verbreiterten Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer könnte die Situation am Bahnübergang schnell und kostengünstig verbessern. Zur Bahnunterführungsdiskussion siehe Punkt 5.1..

Der Kreuzungsbereich Zähringerplatz muß so umgebaut werden, daß eine verkehrssichere Aufspaltung der Radachse zu Universität und Fähre (über Allmannsdorferstraße, Mainaustr., Herrmann v. Vicary-Straße, Lindauerstraße, Felchengang, Schiffstraße) deutlich erkennbar wird. Entsprechende Beschilderungen und Fahrbahnmarkierungen sind anzubringen. Im unteren Bereich Alte Friedrichstraße müssen aus Kapazitäts- und Sicherheitsgründen dringend zwei Radspuren eingerichtet werden.

Die Kreuzung Friedrichstraße-Sierenmoosstraße sollte baldmöglichst mit einer Abbiegespur für von der Universität kommende Radfahrer versehen und entsprechende Vorschicht-Schilder für Autofahrer angebracht werden (bisher hohe Unfallgefahr und -häufigkeit). Diese Lösung ist dem im VEP zu dieser Situation gemachten Vorschlag

vorzuziehen.

3.1.2. 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. Entsprechende Verhandlungen sind mit den Grundstückseignern (z. B. Spitalstiftung und Bundesbahn AG) zu führen. Dadurch entstünde eine gute Verbindung ins Industriegebiet und für Fahrradtouristen zur Reichenau und nach Allensbach, die auch die geplanten Radwege entlang der neuen B33 ersetzen könnte. Die Radstraße sollte beleuchtet sein. Die Verbindung mit der Süd-Nord-Achse sollte vom Ebert-Platz aus über die St. Gebhard Straße und von der Jahnstraße aus über die Bruder-Klaus-Straße, die entsprechend ausgebaut und ausgewiesen werden müssen, erfolgen. Ein gut ausgebauter Fahrradabstellplatz in der Nähe der Bahnquerung Petershauserstraße (zugleich Kreuzungspunkt beider Haupt-Radachsen) sollte so mit einem Zugang zum zukünftigen Bahnhofsteil zwischen Sternenplatz und Petershauserstraße versehen werden, daß eine optimale Verbindung zwischen Fahrrad- und Bahnverkehr entsteht (Bike & Ride).

3.1.3. Altstadtumfahrung

Durch eine baldige Verlegung der B33 von der Konzilstraße in die Laube mit dem Ziel, auf der Konzilstraße zwei gegenläufige Radspuren anzulegen, kann eine vollständige Umfahrung der Altstadt und so deren Zugänglichkeit von allen Seiten mit dem Fahrrad ermöglicht werden. Der Radweg in der Konzilstraße mit Anbindung an den Zollübergang am Gelände Klein Venedig würde zugleich die Lücke im Bodenseerundweg auf Konstanzer Stadtgebiet schließen. Ergänzt werden muß die Altstadtumfahrung noch durch Radwege vom Emmishofer Zoll über die Schwedenschanze und die Raggenbass-Straße bis zum Bahnhof sowie mit Radwegen in der Bodanstraße vom Döbele zum Bahnhof mit einer entsprechenden Ausschilderung. Vor allem von der schon ausgewiesenen Radstraße aus sollten mehrere direkte Zugänge zur Altstadt ausgeschildert und auf der Fahrbahn markiert werden.

3.1.4. Rad-/Fußweg von Allmannsdorf nach Egg

Der Rad-/Fußweg von Allmannsdorf sollte vollständig bis direkt nach Egg verlängert werden. Er ist Teil des Bodenseerundwanderweges und an der Ortseinfahrt nach Egg zur Zeit unterbrochen.

3.1.5. Absenkungen von Bordsteinen

Absenkungen von Bordsteinen bei Übergängen von Radwegen auf Straßen sind noch nicht in allen Fällen ausgeführt (z.B. Einmündung Elberfeldstraße oder bei der Radwegquerung der Litzelstetterstraße Richtung Wollmatingen). Dadurch sind die betreffenden Radwege von Durchschnittsradfahrern nur unter erhöhter Sturzgefahr zu benutzen. Eine Überprüfung des gesamten Radwegnetzes hinsichtlich dieses Problems sollte durchgeführt werden.

3.2. Sicherheit

3.2.1. Verkehrsschilder, die vor allem Autofahrer auf den Radverkehr beispielsweise in Einbahnstraßen aufmerksam machen, erhöhen die Sicherheit von Radfahrern und sollten deshalb verstärkt eingesetzt werden.

3.2.2. Durch Anbringung von Spiegeln an unübersichtlichen Stellen sollte auch für Radfahrer der Einblick in nahenden Auto- oder Radverkehr verbessert werden (z. B. an der Kreuzung Flurweg-Mainaustraße-Bachgasse in Egg).

3.2.3. Roter Fahrbahnbelag an Kreuzungsbereichen erhöht die Aufmerksamkeit von Autofahrern und damit die Sicherheit der Radfahrer. Die schon begonnene Aufbringung eines solchen Belags an Hauptverkehrsstraßen sollte deshalb auf möglichst alle Gefahrenbereiche ausgeweitet werden.

3.2.4. In Straßen mit Tempo 50 ohne Radwege dürfen Radfahrer nicht zu lebenden Geschwindigkeitsbegrenzern degradiert werden. Dies ist z. B. in der Sonnenbühlstraße durch die dortigen Fahrbahnverengungen geschehen. Würden zwischen den Hindernissen und dem Gehweg jeweils schmale Durchfahrmöglichkeiten geschaffen, wäre die Situation entschärft. Bei zukünftigen ähnlichen Maßnahmen sollte von vornherein darauf geachtet werden.

3.2.5. Die Fahrradauf- und -abfahrten an der alten Rheinbrücke sind vor allem - aber nicht nur - von älteren Radfahrern und solchen mit Radanhängern nur mit Schwierigkeiten sicher zu befahren; die Wendel ist zu eng. Die Situation sollte verbessert werden und das Problem bei der Auffahrt zur Schänzlebrücke schon bei der Planung berücksichtigt werden. Die Gesamthöhenunterschiede sind so gering wie möglich zu halten, d. h. keine B33-Unterquerung wie im VEP vorgesehen.

3.3. Verkehrsregelungen

Fußgänger-Rad-Mischzonen sollten auch in Konstanz kein Tabu sein. Am Münsterplatz wäre eine solche Zone nach Erlanger Vorbild denkbar.

Eine Aufhebung des Radfahrverbotes in der Fußgängerzone ab 22 Uhr bei gleichzeitiger Beschränkung auf Schritttempo gefährdet niemanden, erhöht aber die Attraktivität des Fahrrades.

Einbahnstraßen sollten für den Radverkehr grundsätzlich in beiden Richtungen freigegeben werden. Dies ist schon gängige (wenn auch illegale) Praxis und würde durch entsprechende Beschilderungsmaßnahmen und Fahrbahnmarkierungen nicht nur legalisiert, sondern für alle Beteiligten (Radfahrer, Autofahrer, aber auch Fußgänger) erheblich sicherer gemacht.

3.4. Infrastruktur

3.4.1. Abstellplätze für Fahrräder (vorbildliche Ständer stehen auf der Marktstätte vor der Commerzbank) sollten - wo möglich überdacht - vor allem an wichtigen Zielorten und Knotenpunkten (Bahnhof, Fähre, Stephansplatz, Bushaltestellen, etc.) stark ausgebaut werden (mit Inanspruchnahme von Landesmitteln; "Ride&Bike"-Programm GVFG, s. VEP S. 120). Wegen der hohen Fahrraddiebstahlsrate ist auf eine gute Einsehbarkeit und Beleuchtung der Abstellplätze zu achten. Auch vollständig vergitterte Abstellbereiche an wichtigen Punkten, für deren Tore gegen eine Pfandgebühr bei der Stadtverwaltung Schlüssel ausgegeben werden (Beispiel Bahnhof Helmsted/Niedersachsen), sind als Sicherheitsmaßnahmen denkbar.

3.4.2. Auf ein größeres Angebot von Radplätzen in Bahnwaggons ist bei der Bahn-AG (Interregio) und bei der MTB (Seehas) hinzuwirken, so daß auch die kombinierte Nutzung von Rad und Bahn attraktiv wird. Für Radtouristen könnte dadurch und durch eine entsprechende Tarifgestaltung für Wochenenden auch der Seehas attraktiver werden. Auch für die Busse wäre zu überlegen, wie Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden könnten.

3.4.3. Ausschilderungen mit Zielangaben (Radweg-Leitsystem) ermöglichen nicht nur Touristen, den kürzesten und schnellsten Weg zum gewünschten Ziel zu finden. Vor allem im linksrheinischen Stadtgebiet fehlen solche Wegweiser fast vollständig. Bei der Verbesserung des Radwegenetzes bzw. bei Radwegneuanlagen ist wie auch beim Fußgängerverkehr auf eine strenge Zielorientierung zu achten. Vor allem im Industriegebiet liegt in dieser Hinsicht vieles im Argen, so daß für potentielle Radpendler kaum Anreize vorhanden sind.

3.4.4. Ein gutes Radwegenetz kann seine volle Wirkung erst entfalten, wenn durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit darauf aufmerksam gemacht wird. Dazu gehört neben der Einrichtung einer Mobilitätsberatung (siehe unten) auch die Erstellung und Ausgabe von Radwegeplänen an Neubürger und Touristen mit Angaben zu Fahrradläden, -Verleih, -Werkstätten, -Abstellplätzen, ADFC, VCD, etc.. Auch die Förderung rücksichtsvollen Verhaltens gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern durch die Propagierung entsprechender Verhaltensregeln sowie Sicherheitstips sollten Bestandteil einer guten Öffentlichkeitsarbeit sein.

3.4.5. Der Steigerung der Attraktivität des Fahrrads dienen auch Ideen, die über das Alltägliche hinausgehen. So werden z. B. gegenwärtig nach kalifornischem Vorbild in Regensburg sogenannte "Stadträder" eingeführt. Dies sind einfach gebaute preisgünstige Fahrräder mit auffälliger spezifischer Lackierung, von denen zunächst 20 Stück für jedermann zur freien Nutzung an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet verteilt werden.

Zum Kapitel Radverkehr wären noch viele Einzelanregungen Vorschläge und auch Kritikpunkte anzuführen; die vorangegangene Liste erhebt deshalb keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit, zeigt aber, daß dieser Abschnitt im VEP-Entwurf im Vergleich zum MIV viel zu wenig Platz einnimmt.

Für neuen Schwung beim Umsteigen aufs Rad brauchen wir eine mutige und vernetzt geplante Angebotspolitik !

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) Vorrang einzuräumen. Dies sollte nicht nur in politischen Willenserklärungen, sondern auch durch deren konkrete Umsetzung deutlich gemacht werden. Einige Vorschläge dazu haben wir im folgenden aufgelistet. Sie erheben keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit, sollen aber Anregungen bieten für umfassendere Konzepte. Wie dafür die Erfahrungen aller Bürgerinnen und Bürger in Konstanz besser genutzt werden könnten, ist weiter unten im Kapitel 7.1., "Mobilitätsberatung", kurz skizziert.

4.1. Busnetzergänzungen

4.1.1. Sowohl die Reichenau als auch Meersburg sollten besser an das Konstanzer ÖPNV-Konzept eingebunden werden. Entsprechende Verhandlungen sollten im Rahmen der Entwicklung des Verkehrsverbundes im Landkreis geführt werden.

4.1.2. Die *Linie 7* sollte bis nach Dingelsdorf erweitert und linksrheinisch durch das Paradies geführt werden. So könnten Pendler besser an das Industriegebiet, den Seehas und die Fachhochschule angebunden und zugleich die oft überfüllte Linie 4 entlastet werden.

4.1.3. Durch eine Verlängerung der *Linie 5* (evtl. nur Stundentakt) über die Autofähre Staad zu Universität, Mainau und nach Litzelstetten kann die *Linie 16* entfallen. Bei Erhalt der Linie 16 sollte diese auf jeden Fall ganzjährig betrieben werden.

4.1.4. Auf der *Linie 4* (für eine Anbindung an die Linie 1 sollte gesorgt sein) sollte freitags und samstags ein zusätzlicher Nachtbus um 1.05 Uhr fahren (der Bus um 0.20 Uhr ist meist überfull). Der "*Nachtschwärmer*" fährt um 1 Uhr 40 zu spät; alternativ könnte auch dieser vorverlegt werden. Eine bessere Abstimmung mit den Sperrzeiten ist in jedem Fall notwendig.

4.2. Maßnahmen zur Busbeschleunigung

4.2.1. Kreuzung Allmannsdorferstraße-Mainaustraße

Linksabbieger, die von der Allmannsdorferstraße in die Mainaustraße (Salzberg) abbiegen wollen, erzeugen zu bestimmten Zeiten Staus auf der Allmannsdorferstraße, während die Rechtsabbiegespur meist völlig frei bleibt. Linksabiegende Busse sollten deshalb auf der Rechtsabbiegespur bis zur Ampel vorfahren und dort dann vor den PKWs durch eine entsprechende Ampelvorrangschaltung losfahren dürfen.

4.2.2. Kreuzung Schneckenburgstraße-Wollmatingerstraße

Durch einen grünen Pfeil für die von unten auf der Schneckenburgstraße kommenden Rechtsabbieger würde die Staulänge an dieser Ampel verkürzt und damit auch die Geschwindigkeit der Busse auf dieser Route erhöht werden.

4.2.3. Busspuren sind auf der *Laube* und Teilen der *Mainaustraße* einzuführen.

4.2.4. Eine Pfortnerampel vor Allmannsdorf mit Vorrangschaltung für Busse

4.3. Neue Bahnhaltepunkte

4.3.1. "Sternenplatz"

Der neue Bahnhaltepunkt "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. Für Radumsteiger, Rollstuhlfahrer und Zusteiger mit Kinderwagen ist ein treppenfreier Zugang mit geringer Steigung zu schaffen.

4.3.2. "Elberfeldbahnhof"

Der geplante Haltepunkt "Elberfeldstraße" ist so zu legen, daß den bisherigen Nutzern des dann aufzulösenden Bahnhofs 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.

4.4. Tarifsysteme

Das einfachste Tarifsystem mit dem geringsten bürokratischen Aufwand wäre eine Nahverkehrsabgabe, die jeder Steuerzahler zu entrichten hätte und wofür dann alle Nahverkehrsmittel kostenlos durch Vorzeigen des Personalausweises genutzt werden dürften. Ein solches System wäre jedoch nur bundesweit einzuführen, weshalb an dieser Stelle nur Modelle beschrieben werden, die lokal schrittweise eingeführt werden und den Weg weisen können zu einem umfassenderen "solidarischen Tarifsystem".

4.4.1. Schülerticket

Schüler sollen mit einer Karte fahren dürfen, die auf allen Strecken und ohne Zeitbegrenzung gilt. Wenn schon für Kinder frühzeitig die Nutzung des ÖPNV attraktiv gemacht wird. Der pädagogische Effekt einer solchen Maßnahme wird ihre Kosten in jedem Fall aufwiegen.

4.4.2. Familienumweltticket

Für Familien sollten Umwelttickets eingeführt werden, wie dies im Bereich der Bäder bereits mit dem Familienbäderpaß realisiert wurde. Dies könnte vor allem an Wochenenden zu einer besseren Auslastung der Busse führen.

4.2.3. Studiticket

Das Studiticket als Modellprojekt und Einstieg in eine "solidarische Verkehrspolitik" ist fortzuführen und auf ein kreisweites Verbundsystem auszudehnen. Möglichkeiten zur Aufnahme des "Nachtschwärmers" in dieses oder ein anderes Tarifsystem sollten unter Einbeziehung der letztlich auch davon profitierenden Gastwirte geprüft werden. Zur finanziellen Unterstützung des Studitickets ist die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung an der Universität, deren Erträge voll dem Konstanzer ÖPNV zugute kommen müssen, unerlässlich.

4.4.4. Jobticket

Die Verbreitung von Jobtickets, bei welchen die Unternehmen die Fahrkarten ihrer Mitarbeiter bezuschussen, ist als weiteres Element solidarischer Tarifsysteme durch entsprechende Werbekampagnen voranzutreiben. Dabei könnten die Tickets z. B. an Werktagen als Streckentickets, an Wochenenden als Familientickets auf dem gesamten Netz gelten. Die Stadt, ihre Betriebe und die Universität sollten bei der Einführung dieser Tickets eine Vorreiterrolle übernehmen. Auf den Parkplätzen der Betriebe sollten als Anreiz zum Umstieg zugleich Gebühren erhoben werden.

4.4.5. Kombiticket "Busfahren und Parken"

Durch die Ausgabe von Bus-Monatstickets (oder Wochen- oder andere zeitlich begrenzte Tickets), die zugleich als Parkberechtigungsausweise auf städtischen bewirtschafteten Parkplätzen dienen, könnten weitere Autofahrer zum Umstieg auf den Bus bewegt werden. Zugleich wäre bei einem solchen "Parkschein" für jeden erkennbar, daß die entrichteten Parkgebühren auch tatsächlich dem ÖPNV zugute kommen - ein weiterer Schritt auf dem Weg zu solidarischem Denken in Sachen "Mobilität" und mehr Transparenz.

Auf ein etwas anders konzipiertes Beispiel als zusätzliche Anregung sei hier mit dem in Ravensburg schon seit ein paar Jahren erfolgreich nach Göttinger Vorbild praktizierte "Chip"-System des Wirtschaftsforum "Pro Ravensburg" verwiesen.

4.4.6. Die Einführung von Tageskarten sollte geprüft werden.

4.4.7. Fähretarife

Die Tarife für LKWs sollten angehoben werden (zur Zeit pro Längenmeter günstiger als PKW), um die Verbindung für den Güterdurchgangsverkehr weniger attraktiv zu machen. Für die für die lokale Wirtschaft notwendigen häufigen Fährefahrten sind vergünstigte Saison-Tickets einzuführen.

Für Fahrräder sind niedrigere Tarife - wie beim Monatsticket schon verwirklicht - einzuführen: Kindertarife oder Nulltarif wie noch vor einigen Jahren.

4.4.8. Verkehrsverbund-Tarife

Ein Verbundtarifsystem für den Landkreis sollte soweit differenziert sein (Zonenmodell), daß es nicht allein auf Kosten der Konstanzer ÖPNV-Tarife eingeführt wird, aber so unkompliziert, daß das Prinzip ohne langes Verbundnetzstudium schnell erfaßbar ist. Nur einfache und wenig komplexe Verkehrssysteme werden von der Bevölkerung auch angenommen.

4.5. Werbekonzepte

4.5.1. Marketing

Zur Förderung aller Ticketsysteme und des Umstiegs auf den ÖPNV ist ein professionelles Marketing-Büro zu beauftragen, ein Konzept für die Zeit ab Beginn des Verkehrsverbundes zu erstellen und Wege zur Umsetzung aufzuzeigen. Das "corporate identity" - Modell "Roter Arnold" ist dementsprechend wieder aufzunehmen und durch Kombination mit dem gut eingeführten "Seehas" zu verstärken. Jede Mark, die in eine gute Werbung gesteckt wird, zahlt sich doppelt wieder aus.

4.5.2. Beleuchtete Busfahrpläne

Beleuchtete und übersichtlich gestaltete Busfahrplantaafeln in modernem Design erhöhen die Bürgerfreundlichkeit des ÖPNV und werben gleichzeitig dafür.

4.5.3. Bushaltestellen als Infozentren

An Bushaltestellen, die zentral oder in Ortsteilen oder Vororten liegen, sollten große öffentlich (von Vereinen, Ortschaftsräten, Parteien, Bürgergemeinschaften etc.) nutzbare Infotafeln oder -kästen angebracht werden, die die Haltestelle zu einem Ort der Information und damit auch der Kommunikation machen. Das lästige Warten auf den Bus kann mit dem Studium der neuesten Nachbarschaftsnachrichten zu einer sinnvoll verbrachten und damit nicht verlorenen Zeit werden.

4.5.4. Kioske und Schließfächer

Die Attraktivität von zentralen Bushaltestellen, Umsteigestellen und Plätzen (z. B. Marktstätte, Sternenplatz, Zähringerplatz, etc.) könnte auch durch die Einrichtung von Kiosken (Lizenzvergabe) und die Anbringung von Schließfächern an sicherheitspolitisch unbedenklichen Stellen erhöht werden.

4.6. Sonstiges

4.6.1. Ökologie

Die Busse sollten langfristig z. B. auf Gasantrieb umgestellt werden. Umweltverträglichere Antriebsmöglichkeiten für die Fähreschiffe sollten geprüft werden. Der Anteil der über Solarstrom betriebenen PKWs am "Fuhrpark" der Stadtwerke sollte erhöht werden.

4.6.2. Haltestellenanhebung für Niederflurbusse

Für die neuen Niederflurbusse sollten schnellstmöglich alle anzufahrenden Haltestellen angehoben werden, so daß für gehbehinderte Menschen, Rollstuhlfahrer und Kinderwagen der Zugang erleichtert und Fortschritte im ÖPNV für alle sichtbar werden.

4.6.3. Sammeltaxis

Die Einführung von Sammeltaxis als Ergänzung zum bestehenden Busnetz ist zu prüfen und gegebenenfalls in einer Testphase zu erproben. Mit Kleinbussen könnten vor allem Routen mit geringem Fahrgastaufkommen, wie die Strecken in die Bodanrückgemeinden oder an Wochenenden die Strecke Stadt - Universität, bedient werden. Ein solches System sollte zur wirtschaftlichen Deckung von Lücken im Gesamtnetz bei der Einführung des Verkehrsverbundes berücksichtigt werden.

Zur Attraktivitätssteigerung von Bussen und Bahnen muß deren bequeme und unkomplizierte Nutzung an erster Stelle stehen!

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die vor allem in den 50er und 60er Jahren erfolgten aus heutiger Sicht falschen, fatalen und einseitigen verkehrspolitischen Weichenstellungen hin zum motorisierten Individualverkehr (MIV; PKW und LKW) mit allen gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Folgewirkungen lassen sich nicht von heute auf morgen wieder umkehren. Zu sehr ist das Auto schon Bestandteil unseres gesamten gesellschaftlichen Lebens geworden. Ein radikales Umsteuern ist aber nicht nur möglich, sondern vor allem nötig, um die immer deutlicher werdenden negativen Folgewirkungen des MIV (nicht zuletzt auch die dadurch erzeugte Immobilität z. B. im Pendler- und Urlaubsverkehr) einzudämmen. Dazu sind natürlich zunächst die Gesamtrahmenbedingungen zu ändern. Z. B. ist ein Steuersystem einzuführen, das nicht den Besitz, sondern vor allem die Nutzung des Automobils verteuert, so daß ein vernünftigerer Einsatz dieses Verkehrsmittels erreicht wird. Diesbezügliche Versäumnisse auf Bundesregierungsebene können im kommunalen Bereich nur sehr unzureichend ausgeglichen werden. Dennoch kann eine lokale Verkehrspolitik, die das Auto nur als einen von vielen und nicht mehr als den wichtigsten Träger des Verkehrs ansieht, einiges bewegen. Wenn Verkehrsplanungen sich nicht mehr am Auto orientieren, sondern dieses in integrierte Gesamtkonzepte einbetten, kann auch in Zukunft dem Auto eine wichtige Funktion bei der Erhaltung unserer Mobilität zukommen. Anderenfalls werden uns die Entwicklungen zu weit drastischeren Maßnahmen zwingen.

Im Entwurf des VEP nimmt der MIV einen großen Raum ein. Wir wollen uns hier auf ein paar wesentliche und immer wieder kontrovers diskutierte Punkte beschränken.

5.1. Bahnunterführung Petershauserstraße-Jahnstraße

Bezüglich der Planungen zur Bahnunterführung Petershauserstraße-Jahnstraße teilt die SPD die Befürchtungen der Bürgergemeinschaft 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 Durchfahrmöglichkeit für LKWs bietet, bei gleichzeitiger starker Verengung der Fahrbahnen. Jede Lösung hängt eng mit der zukünftigen Funktion der Spanierstraße (s. u.) sowie mit den Planungen für den Bahnhofpunkt "Sternenplatz" (s. o.) zusammen. Zur endgültigen Ausführung der Bahnquerung unter Einschluß der Anlage des neuen Bahnhofpunktes sollte ein breit angelegter

Ideenwettbewerb ausgelobt werden.

5.2. Spanierstraße

Ziel muß es sein, den Verkehrsfluß über die alte Rheinbrücke in die Altstadt zu verringern und die Petershauserstraße 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 der 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 Durchgangsverkehrs in diesem Stadtteil auch tatsächlich erreicht worden ist.

5.3. Sternenplatz

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

5.4. Wollmatingen

5.4.1. Nordumfahrung und Westtangente müssen zeitlich gekoppelt so schnell wie möglich zur Entlastung der Wollmatinger gebaut werden. Zugleich ist ein Rückbau und eine Begrünung der Radolfzellerstraße durchzuführen.

5.4.2. Der Kennerweg kann als Einbahnstraße mit zwei Abbiegespuren und gut ausgebauten Radwegen (Radroute Reichenau - Litzelstetten) geführt werden, wodurch der Rückstau in Richtung Litzelstetten verringert wird. Linksabbieger auf der Radolfzellerstraße könnten über die Litzelstetterstraße geführt werden, die heute schon als Einbahnstraße deklariert ist. Dies könnte als Sofortmaßnahme durchgeführt werden und so lange bestehen bleiben, bis Nordumfahrung und Westtangente fertiggestellt sind.

5.5. Car-Sharing

Autoteiler - Initiativen sind auch in Konstanz stärker zu fördern. Der hier bestehende Verein hat für sein Auto bisher keinen reservierten Abstellplatz im Zentrum der Stadt (das Auto wird zur Zeit auf einem von der Caritas zur Verfügung gestellten Platz abgestellt). Da solche Initiativen im allgemeinen Interesse handeln, sollten entsprechende, dafür reservierte Abstellplätze von der Stadt kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Auf solche Initiativen ist in einem integrierten Werbekonzept (s. u.) hinzuweisen. Für Konstanzer, die ihr Auto langfristig abmelden wollen, sollten Anreize durch die Ausgabe von Gratis-Tickets geschaffen werden. Zugleich sollte im ganzen Stadtgebiet für die Alternative "Car-Sharing" geworben werden.

5.6. Verkehrsregelungen

Ein Nachtfahrverbot für LKWs sollte auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden, um Konstanz für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen. Ausnahmegenehmigungen sind nur für notwendige Gütertransporte der lokalen Wirtschaft zu gestatten. Auf der Fähre sollte eine Tonnagebeschränkung eingeführt werden.

Alle Möglichkeiten, den Güterverkehr vom LKW auf die Schiene zu bringen, sind auszuschöpfen und zu unterstützen.

Ein LKW-Leitsystem sollte eingeführt werden, um LKWs aus Durchgangsstraßen mit hoher Wohndichte herauszuhalten.

5.7. Ruhender Verkehr

5.7.1. Das Konzept des Anwohnerparkens ist auszubauen und zu vereinheitlichen. Für Besucher sollte pro Anwohner nach Heidelberger Modell ein Ausweis-Kontingent für mehrere Tage ausgegeben werden.

5.7.2. Die Errichtung ortsteilbezogener Parkdecks (z. B. im Neubaugebiet Cherisy-Kaserne) würde zur Verminderung des Parksuchverkehrs führen und die Straßen in Wohngebieten wieder zu Lebensräumen machen. Wo immer möglich sollten solche Parkdecks bei gleichzeitiger Verringerung der Straßenparkplätze geschaffen werden.

Das geplante Parkdeck am Fährehafen in Staad sollte vor allem für die Mitarbeiter der Stadtwerke und im Sinne ortsteilbezogener Parkdecks den Anwohnern (unter Wegfall von Parkplätzen in Wohnstraßen) zur Verfügung stehen und deshalb entsprechend kleindimensioniert ausgebaut werden.

7.5.3. Eine Parkplatz-Bilanz, die abgeschaffte Einzelparkplätze und neugeschaffene Parkhaus-Plätze aufrechnet, sollte in das unten genannte integrierte Werbekonzept aufgenommen werden. Dadurch könnten sowohl die Proteste gegen die Abschaffung von Parkplätzen als auch die Proteste gegen neue Parkhäuser entschärft und zugleich das Verständnis für integrative Verkehrskonzepte gefördert werden.

Eine Bündelung des Autoverkehrs muß unter dem Strich zu dessen Reduzierung vor allem in den Wohngebieten führen.

Überregionale Verkehrsaspekte

6.1. Verkehrsverbund

Auf eine möglichst baldige und gut abgestimmte Einührung eines Verkehrsverbundes im Kreis mit Anbindung an die Schweizer Grenzregion ist hinzuwirken. Die in dieser Stellungnahme vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Konstanz sind, wenn möglich, zu übertragen (z. B. Studi-Ticket, Job-Ticket, etc.), zumindest aber durch den Verbund nicht zu beeinträchtigen.

6.2. Bahn

Die direkten Personen-Fernzüge (Interregio) sind für Konstanz zu erhalten, auch wenn der auf die Bahn verlagerte Güterverkehr zunehmend über Singen läuft. Die Regionalisierung der Bahn darf nicht bedeuten, daß Konstanz vom Fernstreckennetz abgehängt wird.

Am neuen Haltepunkt "Sternenplatz" sollten auch Eilzüge und Interregios halten.

Eine Zugverbindung Konstanz - Zürich ohne Umsteigen sollte angeregt werden. Ebenso eine Linie Konstanz - St. Gallen, die von der Bahn AG als Verlängerung der Strecke Offenburg - Konstanz übernommen werden könnte.

Bei der MTB sollte ähnlich dem "Nachtschwärmer" ein "Nacht-Seehas" angeregt werden.

6.3. Zollhof Tägermoos: er soll entlasten, nicht belasten!

Die Stadt Konstanz sollte sich weiter für eine möglichst weitgehend flächenreduzierten Ausbau des Zollhofs einsetzen, sofern er sich nicht doch noch erübrigen sollte. Nachtfahrverbote und Tonnagebeschränkungen auf der Fähre für LKWs könnten die Attraktivität für den in Konstanzer Wohngebieten gefürchteten LKW-Durchgangsverkehr verringern. Ein LKW-Vorstauraum im Industriegebiet sollte wie im VEP vorgeschlagen möglichst frühzeitig eingerichtet werden.

Die Einbindung der Konstanzer Verkehrssysteme in den Regionalverkehr ist eine der wichtigsten Aufgaben der nahen Zukunft. Dies darf nicht zu weiterer Belastung der Konstanzer Wohnbevölkerung führen und nicht auf Kosten der in Konstanz schon erreichten Verbesserungen (z. B. ein günstiges Bussystem) erfolgen!

Eine Verkehrspolitik, die alle Verkehrsträger sinnvoll aufeinander abstimmen will, kann nur dann erfolgreich sein, wenn alle Bürger darüber frühzeitig gut informiert werden und die Konzepte aktiv mittragen. Ein paar Vorschläge, wie dies erreicht werden könnte, seien im folgenden genannt.

7.1. Mobilitätsberatung

Analog zur Abfall- und Energieberatung ist bei den Stadtwerken oder bei der Stadtverwaltung eine Mobilitätsberatung einzurichten. Für kleinere Anregungen, Kritikpunkte und Fragen zum Konstanzer Verkehrssystem wäre damit für alle eine bürgerfreundliche und unbürokratische Ansprechstelle geschaffen, die hilft, die Schwellenangst vor Behörden zu überwinden und zugleich den Gemeinderat von aufreibender Kleinarbeit zu entlasten.

Es wäre keineswegs notwendig, neues Personal einzustellen. Es würde ausreichen, durch eine Aufgabenneuverteilung innerhalb der Verwaltung und die öffentliche Bekanntgabe der neuen Bürgeransprechpartner und ihrer Telefonnummern, eine weitere Schnittstelle zwischen Verwaltungsapparat und Bürgern zu schaffen. Der Schwerpunkt der Mobilitätsberatung sollte auf dem ÖPNV und dem Fahrradverkehr liegen.

Da über eine solche Stelle zugleich auch der reiche Erfahrungsschatz und die Kompetenz aller Konstanzer Bürger in Sachen Verkehr nutzbar gemacht werden kann, bietet sich als Anreiz zu Vorschlägen für besonders gute und effizienzsteigernde Anregungen die Prämierung mit attraktiven Preisen, wie Umwelttickets oder Ähnlichem, an.

7.2. Mehr Öffentlichkeitsbeteiligung

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

7.3. Integrative Werbekonzepte

Jede neue Busspur, jede zubetonierte Bushaltestelle, jeder abgeschaffte Parkplatz, jedes neue Parkhaus, jeder neu bewirtschaftete Parkplatz, jede Verkehrsinsel als Fußgängerquerungshilfe, jedes neue Tarifsystem und vieles mehr wird auch in Zukunft kaum das Verständnis oder gar Wohlwollen der Mehrheit der Konstanzer finden, wenn die entsprechende Maßnahme nicht vor ihrer Einführung als Bestandteil eines in sich geschlossenen integrierten Mobilitätskonzeptes erklärt wird. Viel Geld könnte gespart

werden, wenn ein paar Mark für ein professionell erstelltes die Konstanzer Verkehrspolitik begleitendes Marketingkonzept investiert würden. Ein Umsteuern in der Verkehrspolitik kann nur Erfolg haben, wenn professionell dafür geworben wird. Auch eine Mobilitätsberatung (s. o.) kann Bestandteil wirksamer Aufklärungs- und Werbekampagnen sein.

Die "Dienstleistung Mobilität" zu schaffen ist das große Ziel der nächsten Zukunft. Mitbestimmung und Mitwirkung sollte dabei für alle Konstanzer eine Selbstverständlichkeit sein.

Damit es nicht

SO

weitergeht

Mitwirkende

Arbeitskreis Verkehr der SPD:

Angelo Caragiuli, Ralf Paul, Manfred Riedle, Jürgen Ruff, Hartmut Schuchna, Johnny Spinner, Robert Straub, Peter Zimmermann

in Diskussionen mit:

Ulrich Aster, Ralf Joachim Fischer, Anita Fitz, Ulrike Hannemann, Berthold Meier, Helga Jauss-Meyer, Roland Schöner und vielen Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Konstanz

Verabschiedet von der SPD-Mitgliederversammlung

Am 24. Oktober 1995

verantwortlicher Autor:

Jürgen Ruff