



Blätter der Freien Grünen Liste Konstanz

Das war ein harter Schlag, dieses Ergebnis des Bürgerentscheids vom 21.03.2010 zum **Konzert- und Kongresshaus auf Klein Venedig** !

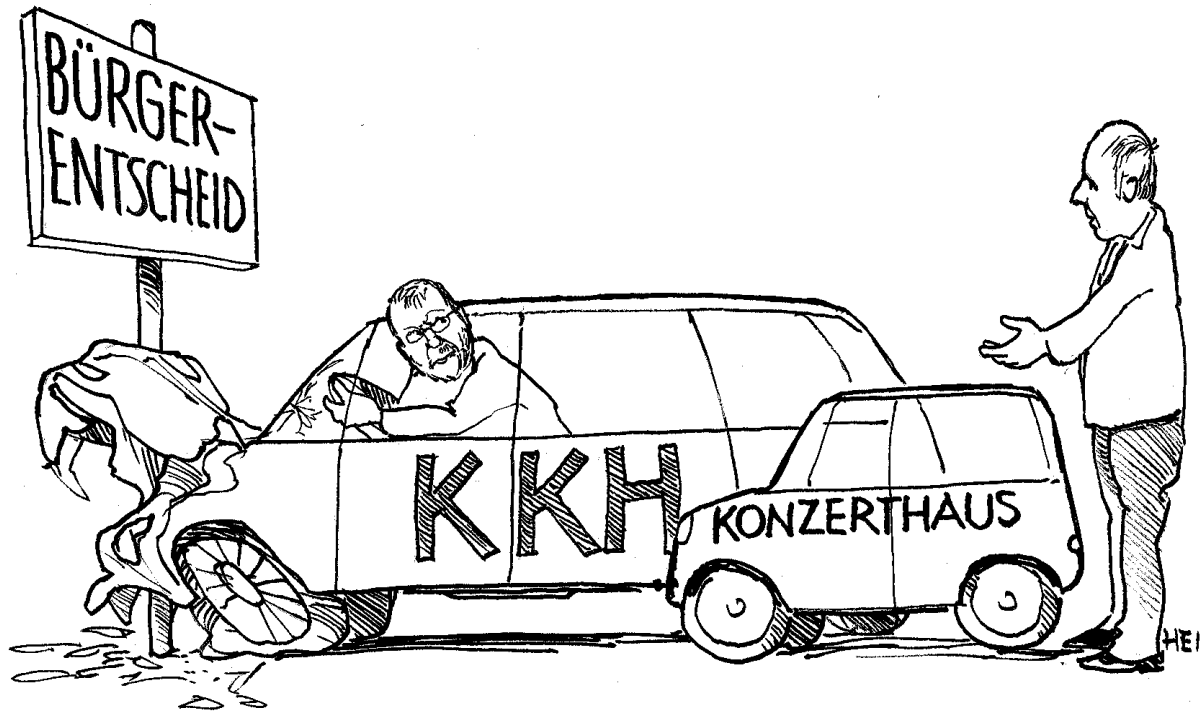
Die Befürworter des Projektes hatten zwar gebangt, dass es knapp ausgehen könnte, aber mit solch einer katastrophalen Niederlage hatten selbst die Gegner nicht gerechnet.

Woran mag es gelegen haben, dass die mit viel Herzblut und Engagement betriebene Werbung für das KKH so wenig beeindruckt hat?

- Fühlten die BürgerInnen sich zu wenig einbezogen bei der Entwicklung des Projekts?
- Lag es an der alternativlosen Fixierung auf den Standort Klein Venedig?
- Ist das Nutzungskonzept nicht ausgereift genug?
- War die Finanzierung des Hauses zu sehr auf Hoffnung als auf Realität gegründet?
- Würden die Folgekosten andere wichtige Vorhaben der Stadt verhindern?
- Wie viele Konstanzer würden überhaupt etwas von diesem „Kulturtempel“ haben?

Wie dem auch sei, die Ablehnungsgründe waren offenbar so vielfältig, dass eine ins Gespräch gebrachte erneute Bürgerbefragung – etwa durch Allensbach- kein eindeutiges Ergebnis brächte oder eher die Notwendigkeit des Projektes als nachrangig einstufen würde. Zudem bestimmte die Gefahr, dass das abstimmende Volk mit seinem eindeutigen Votum sich nicht ernst genommen fühlte. Deshalb ist es auch politisch geboten, nicht wie die Stadtverwaltung empfiehlt, den Bebauungsplan Klein Venedig „ruhen zu lassen“, sondern aufzuheben (Antrag der SPD).

Ironischerweise kam kurz nach dem Bürgerentscheid vom Regierungspräsidium Freiburg die Nachricht, dass die mittelfristige Finanzplanung der Stadt Konstanz in der eingereichten Form nicht genehmigungsfähig sei, und dass ohne die Millionen-vorhaben Krankenhaus und KKH. Es kommt noch schlimmer: nicht ohne Grund hat der OB eine Haushaltssperre erlassen.



Konzert- und Kongresshaus also reine Illusion? Selbst die Initiative „Nein zu Klein Venedig“ hat signalisiert, dass sie einem reinen Konzerthaus durchaus etwas abgewinnen kann. Und unserer prächtigen Südwestdeutschen Philharmonie wäre ein Haus mit hervorragender Akustik wirklich zu gönnen. Aber wie die Dinge liegen, wird sie sich vorerst mit einem akustisch aufgerüsteten Konzil abfinden müssen. Mittel- oder gar langfristig sollte die Vision eines Konzerthauses aber nicht aufgegeben werden.

Das Konzil, mitten in der Stadt, umgeben von Hotels und aller Infrastruktur, in einmaliger Lage am See, kann ein Kongresshaus werden, das seinesgleichen im Bundesgebiet sucht.

Ja, und Klein Venedig? Ist es wirklich sinnvoll, auf Dauer die kontaminierten Abwässer abzupumpen? „Empfindliche Nutzungen“ seien laut Gutachten nicht zu empfehlen! Da wäre es am besten, mit Kreuzlingen zusammen ein gemeinsames Sanierungskonzept zu entwickeln. „Grenzenlos denken“!

Manfred Heier

Sechs Zentren für die Fußgänger

In der Diskussion um Konstanzer Verkehrsfragen liegt der Schwerpunkt auf der Situation in der Innenstadt. Diese Innenstadtsicht greift etwas zu kurz, wie ich finde. Ganz viel hängt im Verkehr der Innenstadt davon ab, wie wir den Verkehr **zur** Innenstadt und auch **in** den Stadtteilen und Vororten organisieren. Verkehrsberuhigung fängt schon weit außerhalb der Altstadt an.

Ein paar Gedanken dazu:

- Es gibt in Konstanz Zentren, wo viele Fußgänger unterwegs sind. Das sind aus meiner Sicht
 - o 1. die gesamte Innenstadt mit Laube, Rheinsteig, Bodanstraße und auch Stadelhofen
 - o 2. das Gebiet um Gottmannplatz, Mediamarkt, Schneckenburgstraße, vor allem, wenn der neue Edeka gebaut ist.
 - o 3. der Zähringerplatz
 - o 4. die Ortsdurchfahrt Allmannsdorf
 - o 5. der Ortskern von Wollmatingen
 - o 6. alle Ortsdurchfahrten in den Teilorten.
- In diesen Zentren sollte die Höchstgeschwindigkeit generell stark gedrosselt sein. Weil wir da aber nicht einfach ein Tempo-30-Schild aufstellen können (wir erfahren es ja immer wieder, wie fußgängerfeindlich im Prinzip die Gesetzgebung nach wie vor ist), muss der Straßenraum so gestaltet sein, dass keiner mehr Lust hat, zu schnell zu fahren, dass jeder gehemmt ist, der meint, er müsse da schneller fahren.
- Ideen dazu:
 - o 1. Eine starke Durchmischung der verschiedenen Verkehrsträger bremst automatisch alles, was motorisiert ist.
 - o 2. Gestalterisch gibt es dafür einfache Lösungen: Zum Beispiel kann man die Straßenränder breiter pflastern, was die Straße optisch sehr viel enger erscheinen lässt. Man muss dafür nicht einmal den Gehweg breiter machen.
 - o 3. Fußgänger sollen in diesen Zentren stets überall die Straße queren können. (Merke: Ampeln beschleunigen den Autoverkehr, sie sind ein Hindernis und eine Einschränkung für den Fußgänger. Sie bedeuten für den Fußgänger häufig auch Umwege.)
- Je mehr Langsampassagen der Autofahrer auf seinem Weg in die Innenstadt hat, desto unattraktiver wird der Autoweg in die Innenstadt, desto attraktiver werden das Fahrrad und der Bus, desto entlastender ist das für die Innenstadt.
- Aus all dem ergeben sich dann die Punkte, die zu diskutieren sind: Attraktive (und im Zweifel auch stets vorfahrtsberechtigzte) Fahrradachsen und gute, sichere Abstellmöglichkeiten an den Zielorten. Beispielhaft wäre auch ein einspurig in beiden Richtungen geführter Rheinsteig mit Mittelinsel für leichtes Überqueren, um ihm den trennenden Charakter zwischen Niederburg und Rhein zu nehmen. Dazu gehört auch ein wesentlich attraktiver gestaltetes Umfeld von allem was mit dem Busverkehr zu tun hat: Haltestellen, Infos, Image. Und schon wiederholt gefordert: Ein attraktiv gestalteter Park-and-Ride Parkplatz unter der nördlichen Zufahrt zur Schänzlebrücke, dessen Parkgebühren die Busfahrt in die Innenstadt enthalten.

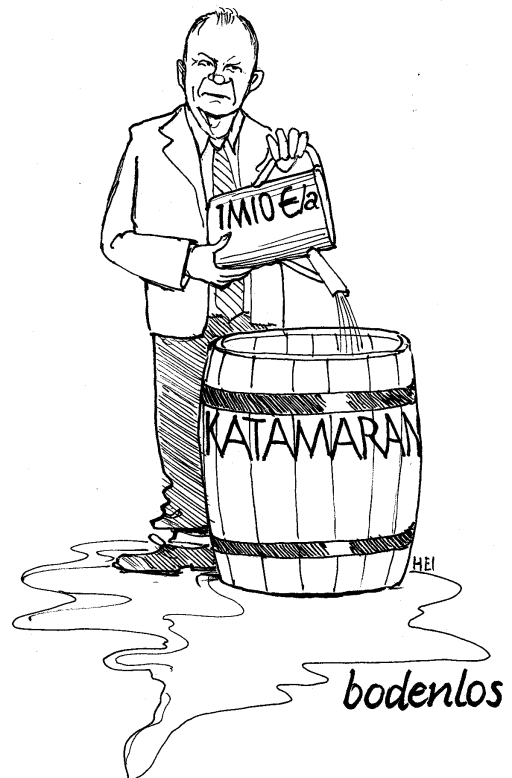
Voilà. Eine Verkehrspolitik im Dienste des Fußgängers. Die ist tatsächlich mehrheitsfähig, denn irgendwann ist jeder Autofahrer, jeder Busfahrer und jeder Radfahrer auch Fußgänger.

„Katamaran bleibt in Verlustzone“

überschrieb der Südkurier am 09.01.2010 seinen Bericht über dieses teure Gefährt. Es sollte bis 2010, dem 5. Betriebsjahr, in die Gewinnzone fahren. Damit rechnet die Reederei aber nun nicht mehr- ein dauerhaftes Zuschussgeschäft!

Erinnern wir uns, wie wieder alle Vernunft das Vorhaben durchgeboxt wurde:

- 1994 empfiehlt eine „Machbarkeitsstudie“ eine Direktverbindung zwischen den Häfen Konstanz und Friedrichshafen.
- 1997 beschließt der Konstanzer Gemeinderat mit großer Mehrheit, auf Empfehlung der Stadtwerke beider Städte, eine Betriebsgesellschaft zu gründen, um das Projekt voranzutreiben. Das Land unterstützt das Projekt finanziell als „Nahverkehrsmittel“.
- 2001 lehnt der Gemeinderat den gegnerischen Antrag für einen Bürgerentscheid mit 26 zu 12 Stimmen ab. Der Oberbürgermeister enthält sich.
- Daraufhin sammelt eine Initiative mehr als 5000 Stimmen (Bürgerbegehren) für einen Bürgerentscheid.
- Im Vorfeld des Bürgerentscheids gibt es einen heftigen Abstimmungskampf. Die überwiegende Mehrheit von CDU und FWG, die gesamte SPD und FDP setzen sich für den Katamaran ein (umweltfreundliches Verkehrsmittel, schnelle Seeverbindung, Wirtschaftlichkeit). Eine Gruppe aus FGL, Dissidenten der CDU, NLK und PDS/LL halten das Risiko des Projektes für zu hoch (zu optimistische Gutachten zu Fahrgastzahlen und Wirtschaftlichkeit, Mobilität nicht besser- Schnellbus-Alternative). Der OB schließt sich diesen
- Der Bürgerentscheid am 02.12.2001 ergibt eine überwältigende Mehrheit von 72,9% für die Ablehnung des Projekts, scheitert aber mit ca. 1500 Stimmen unterhalb des damals erforderlichen Quorums von 30% der Wahlberechtigten.
- Daraufhin bestätigt die Gemeinderatsmehrheit (27 zu 14) sein Votum für den Katamaran. Stadtrat Walter Pilz (FWG) – Zitat:“ Wenn es sich in 5 Jahren nicht rechnet, stampfen wir dieses Projekt wieder ein und erkennen, dass es ein Fehler war.“



Die 5 Jahre sind rum, wer traut sich?

Manfred Heier

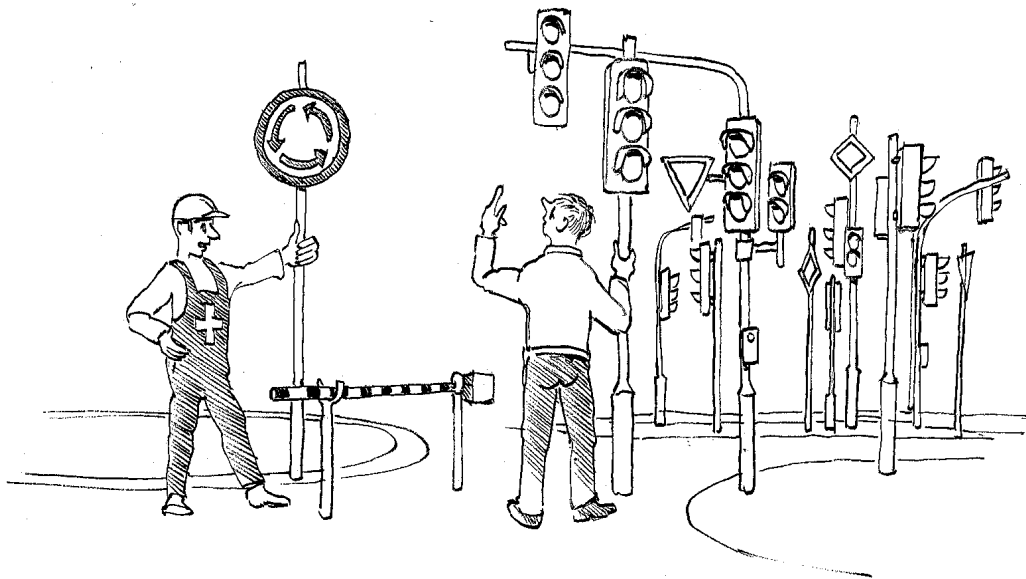
Wieder eine Chance vertan

Jetzt gibt es doch keinen Kreisel am Tannenhof. Am Schluss hat's die Polizei entschieden. Und das Geld. Eigentlich waren sich Gemeinderat und Verwaltung ja schon einig gewesen, dass im Zuge der Straßenreparatur – angeblich dringend nötig – die Kreuzung Mainau-, Sonnenbühl-, und Hermann-von-Vicari-Straße zu einem Kreisel umgebaut werde. Aber dann hat die Polizei Bedenken angemeldet gegen die Kreisverkehrslösung: Es könnte brenzlich werden für die Radfahrer und außerdem sei die Kreuzung von den Unfallzahlen her, so wie sie ist, bisher unauffällig gewesen. Das Regierungspräsidium, das zuständig ist, weil die Mainaustraße eine vom Land betreute Straße ist, folgte dem Rat der Polizei und sagte der Stadt, wenn ihr einen Kreisel wollt, dann zahlt ihn selber. Und die Stadt sagte *ach nö*, dann lassen wir das mit dem Kreisel.

Wieder eine Chance zur Verkehrsberuhigung vertan: Die Autos werden bei Gelb rasen, damit sie noch drüber kommen, die Radler werden so ein bisschen anarchisch vom Hockgraben her kommend überlegen, wie sie in die Hermann-von-Vicari-Straße kommen. Am besten irgendwie diagonal, die eine Ampel bei Grün, die andere bei weniger grün. Und die Siemens-Verkehrstechnik wird sich über ein paar Wartungsaufträge freuen, um die Ampeln in Schuss zu halten.

Man kann verstehen, dass die Polizei von der deutschen Art des Kreisbaus nicht begeistert ist: Die Radfahrer immer ein bisschen abseits der Straße zu führen, ist unsinnig, weil sie zum einen vom Autofahrer viel später wahrgenommen werden, zum anderen aber auch, weil durch diese Wegführung die Radfahrer viel leichter in die Versuchung kommen, gegen die Fahrtrichtung zu fahren. In der Schweiz weiß man das und führt die Radler immer auf der Autofahrbahn in den Kreisel. Klappt problemlos. Lieber Herr Moritz Leuenberger, könnten Sie als Schweizer Verkehrsminister nicht mal ihren deutschen Kollegen zum Workshop einladen? Erzählen Sie ihm bei der Gelegenheit dann auch gleich, was die DB alles von der SBB lernen könnte.

Roland Wallisch

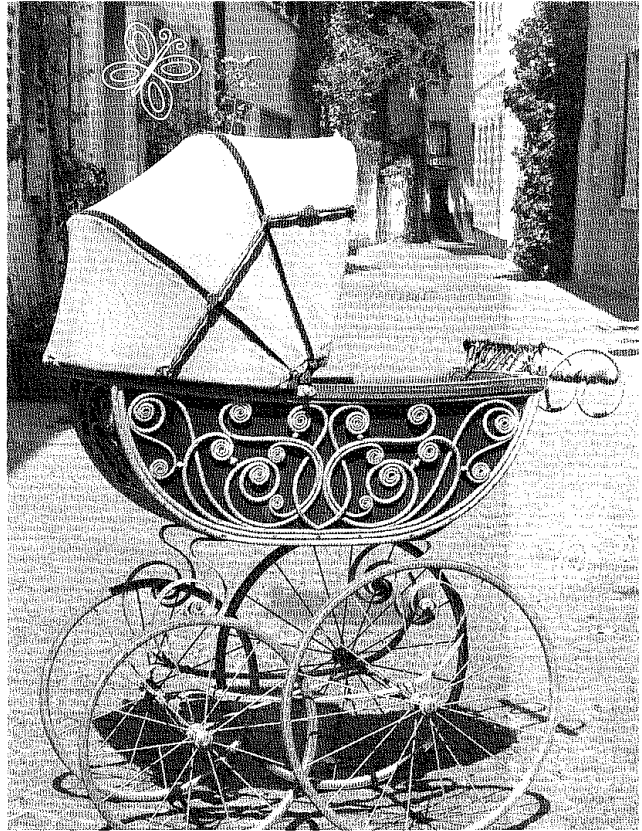


Konstanz-Kreuzlinger Grenzgespräche:
 „Lueg, Früchtli, wie wär's denn mit emere so eifache runde Täfeli?“
 – „Ach, wosch, Ueli, mir Konschtanzer sind halt saumäßig in unsere Ampelwäldle verliebt!“

#EJ

Konstanz muss sparen !

Große Frage, wo kann eingespart, wo kann noch Geld eingenommen werden? Hier liegt natürlich mein Auge auf dem Autoverkehr. Wer mit seinem Auto möglichst nahe an sein Ziel fahren möchte, wird für diese Bequemlichkeit auch bezahlen müssen. Sicher sind hier billige oder gar nicht bewirtschaftete Parkplätze ins Auge zu fassen. Bei der Erstellung von Neubaugebieten gibt es immer wieder den Gedanken, keine Parkplätze zu schaffen, sondern die Wohnungen nur an Mieter ohne Auto zu vermieten. Steht dies nicht im Widerspruch zu den teilweise echt billigen oder gar nicht bewirtschafteten Parkplätzen? Sollte es nicht möglich sein, wenn wir sogar an Familien ohne Auto denken, sich Studenten und FH'ler ohne Auto vorzustellen. Die Tagesgebühr für einen Parkplatz an der Uni schreckt kaum jemanden ab und ist für Bequeme auch keine zu



große finanzielle Belastung um alternative auf den Bus umzusteigen. Zum zweiten, kostenfreies Parken am Schänzle: Warum kann hier nicht eine Parkregelung gefunden werden, die für die tatsächlich angedachten Nutzer sinnvoll ist? Zur Zeit stehen dort fast flächendeckend Fahrzeuge, die den ganzen Tag nicht bewegt werden. Einige Euro an Parkgebühren könnten hier bestimmt erwirtschaftet werden. Ein kleiner Teil nur müsste den Sportlern vorbehalten bleiben - hier könnte ich mir vorstellen, dass mit einer Parkscheibe die tatsächlich benötigte Parkzeit von einer Trainingseinheit (1-2 Stunden) abgedeckt wäre. Maßnahmen in dieser Richtung fände ich auf jeden Fall sinnvoller, als die Suche nach weiteren Gebührenerhebungen, deren strenge Durchsetzung manchmal unverständliche Blüten treibt.

Dabei denke ich an die Niederburg, die schöner und belebter werden soll. Mit viel Eigeninitiative der Anwohner sind hier einige originelle und lauschige Ecken entstanden, kleine, bunte Bänke zum Rasten, Blumen, Bäumchen und weitere nette Ideen. Soll dies alles wieder abgeräumt werden? Der wunderschöne alte Kinderwagen, quasi das Ladenschild für ein Geschäft mit Schwangerschaftsmode und Babyartikeln - inzwischen ein sehr beliebtes Fotomotiv – soll auch er weichen? Müssen in den beschaulichen Gassen der Niederburg nicht andere Maßstäbe gelten als in der Innenstadt? Noch herrschen hier keine vergleichbaren Verhältnisse wie in der mit Warenaufstellern überfüllten Fußgängerzone.

Sicher müssen Regeln eingehalten und Gebühren erhoben werden, aber einige Dinge sollten doch sensibler betrachtet und entschieden werden.

Stuttgart 21

scheint ja nun alle Hürden genommen zu haben! Und von offizieller Seite wird immer wieder versichert, dass das vorerst 4,1 Millionen teure Prestigeprojekt keine finanziellen Nachteile für andere Bundesbahnvorhaben nach sich ziehen werde.

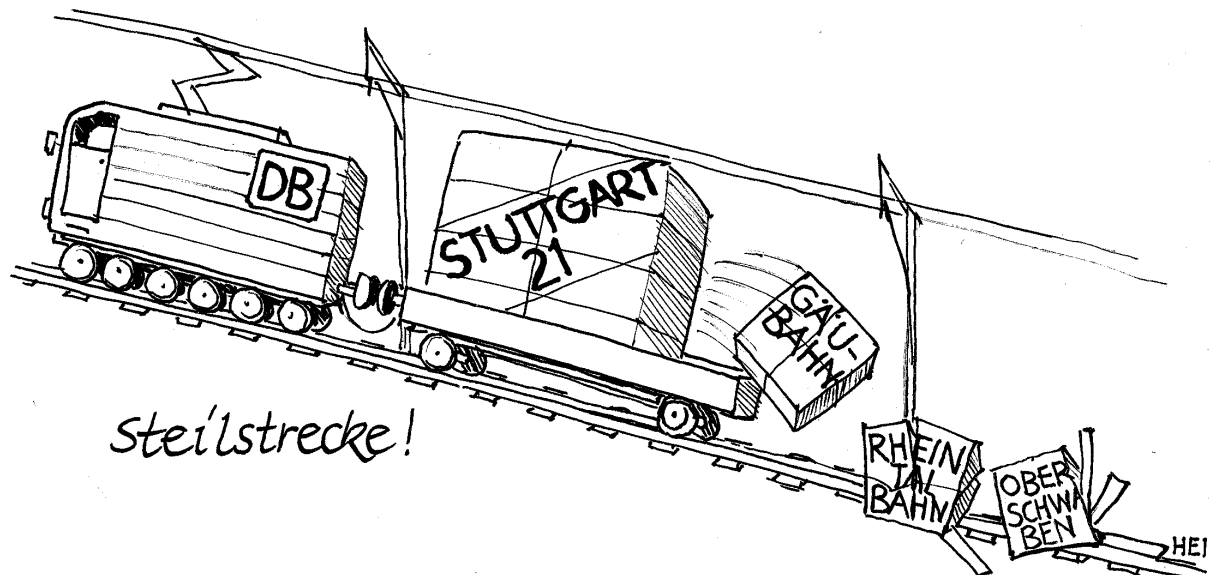
Leider sieht der finanzielle Alltag alles andere als rosig aus. Nehmen wir z.B.

die Gäubahn:

Da hapert es nach wie vor gewaltig. Ach ja, vor 65 Jahren hatten die Franzosen das 2. Gleis zwischen Tuttlingen und Horb abgebaut! Das wieder zu bauen, würde heute ca. 20 Millionen kosten, eine lächerliche Summe im Vergleich zu Stuttgart 21. Aber da tut sich die DB unheimlich schwer. Zuerst mussten schon mal die anliegenden Kommunen die Planungskosten vorfinanzieren. Und dann soll es stückweise vorangehen. 2011 gibt es eine 3-monatige Vollsperrung. Zum Einüben für den Fahrgast fahren ab 21. März langsamere Züge, weil die Neigezüge nach wie vor unzuverlässig sind.

Heinrich Tiessen- ein ausgezeichneter Kenner der Materie- hat in seinem Standpunkt-Artikel im Südkurier vom 3.3.2010 deutlich gemacht, dass die Planung zu Stuttgart 21 für die Fahrt von Süden nach Stuttgart durch den künftigen Umweg über den Flughafen deutliche Nachteile mit sich bringen wird.

Manfred Heier

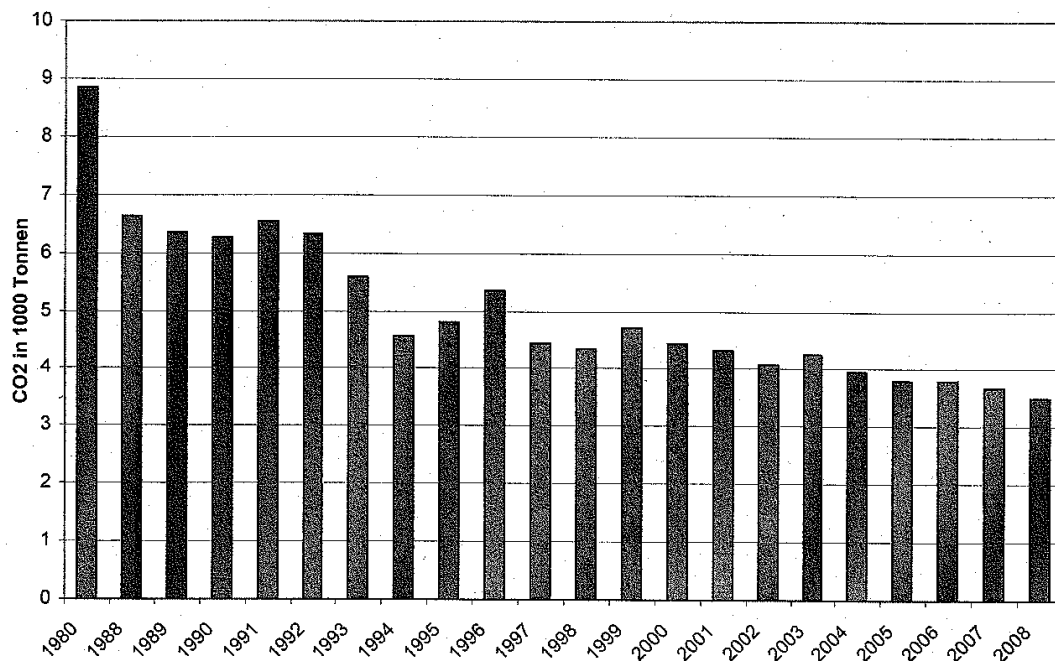


Der Energiebericht 2007/08, der die aktuellen **Energieverbräuche der städtischen Gebäude** darstellt, ist erfreulich.

Konstanz nimmt an einem „Vergleichsring Gebäudewirtschaft“ mit 13 Kommunen von 80-100.000 Einwohnern teil. Aus den gelieferten Daten geht hervor, dass der Energieverbrauch der öffentlichen Gebäude in Konstanz fast überall unter dem Durchschnitt (Median) der beteiligten Städte liegt.

- So konnte trotz Flächenzuwachs von 2,7% für 2007 eine Einsparung der Heizenergie von 2,8%, für 2008 von 3,6% erreicht werden
- Für 2008 wurde der Stromverbrauch um 4,1% gesenkt.
- Der Ausstoß von CO₂ konnte von ca. 8.900 t im Jahr 1980 auf 3.500 t im Jahr 2008 gesenkt werden.

Schulen, Sporthallen, Verwaltungsgebäude, Kindergärten und Sonstige



Das wurde im Wesentlichen durch Dämmmaßnahmen, Reduzierung der Raumtemperatur und flexible Schaltzeiten der Anlagen erreicht.

Das Thema ist noch längst nicht ausgeschöpft! Nur weiter so!

Manfred Heier

Termine

20. Mai 2010 19.00 Uhr Jahreshauptversammlung KLAR!, Gasthaus Kreuz, Singen

08. Juni 2010 20.00 Uhr Treffen mit den Schweizer Grünen, Steg 4, Hafenstraße, Konstanz

Freie Grüne Liste, Untere Laube 24, 78462 Konstanz

Tel.: 07531-900-790, Fax: 900-794

e-mail: gruene-liste@stadt.konstanz.de

<http://www.fgl-konstanz.de>

Bankverbindung: Sparkasse Bodensee, BLZ 69050001, Konto Nummer 75598

V.i.S.d.P.: Manfred Heier