

Mitgliederversammlung 26. Juni 2019

Mobilitätskonzept – und jetzt?



Mobilitätskonzept Kempten 2030

Abschlussbericht, Dezember 2017

Auftraggeber:
Stadt Kempten (Allgäu)
Amt für Tiefbau und Verkehr

Kronenstraße 8
87435 Kempten (Allgäu)

www.kempten.de

Auftragnehmer:
VCDB
VerkehrsConsult Dresden-
Berlin GmbH

Könnertitzstraße 31
01067 Dresden

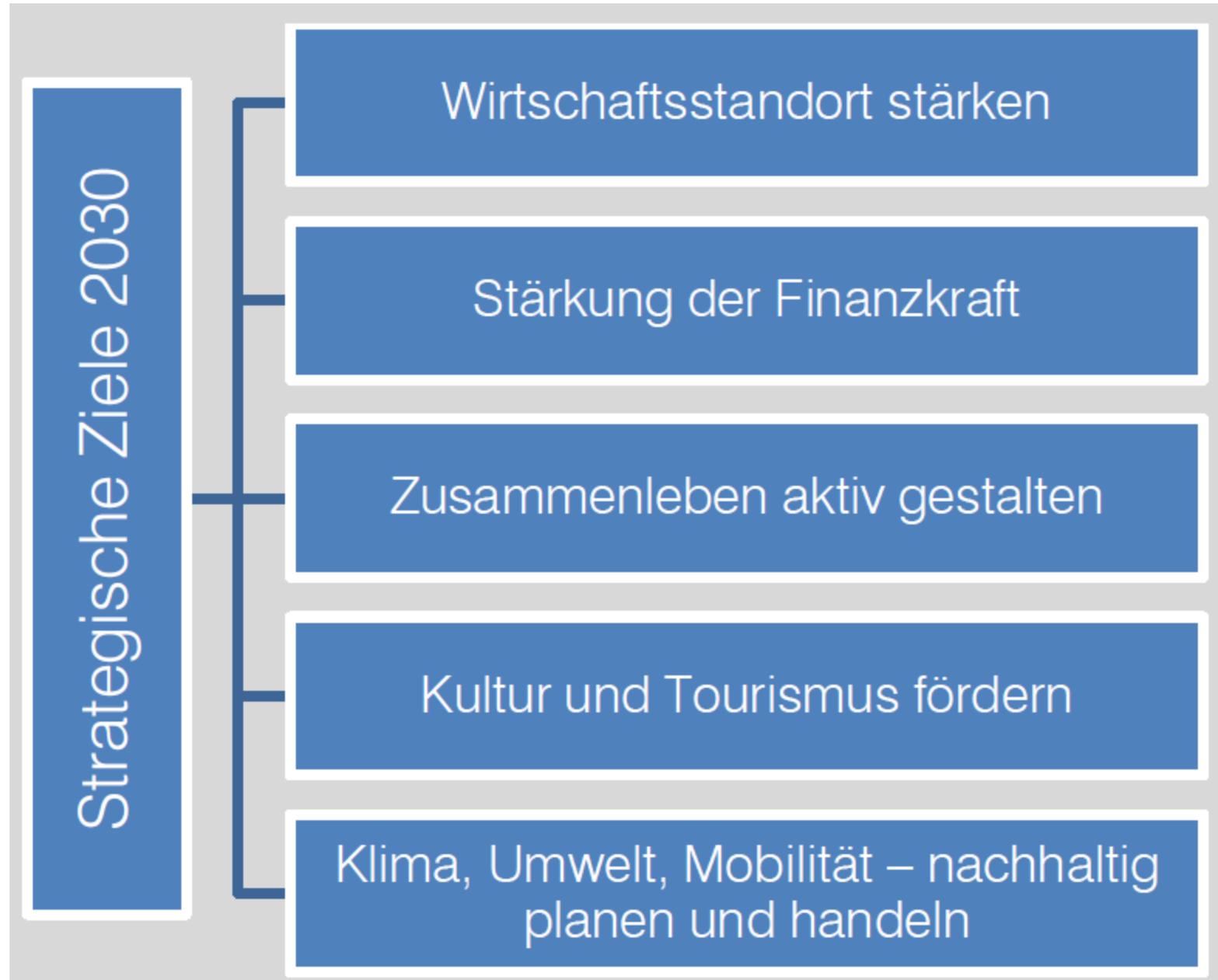
Tel.: 0351 . 4 82 31 00
Fax: 0351 . 4 82 31 09

E-Mail: dresden@vcdb.de
Web: www.vcdb.de

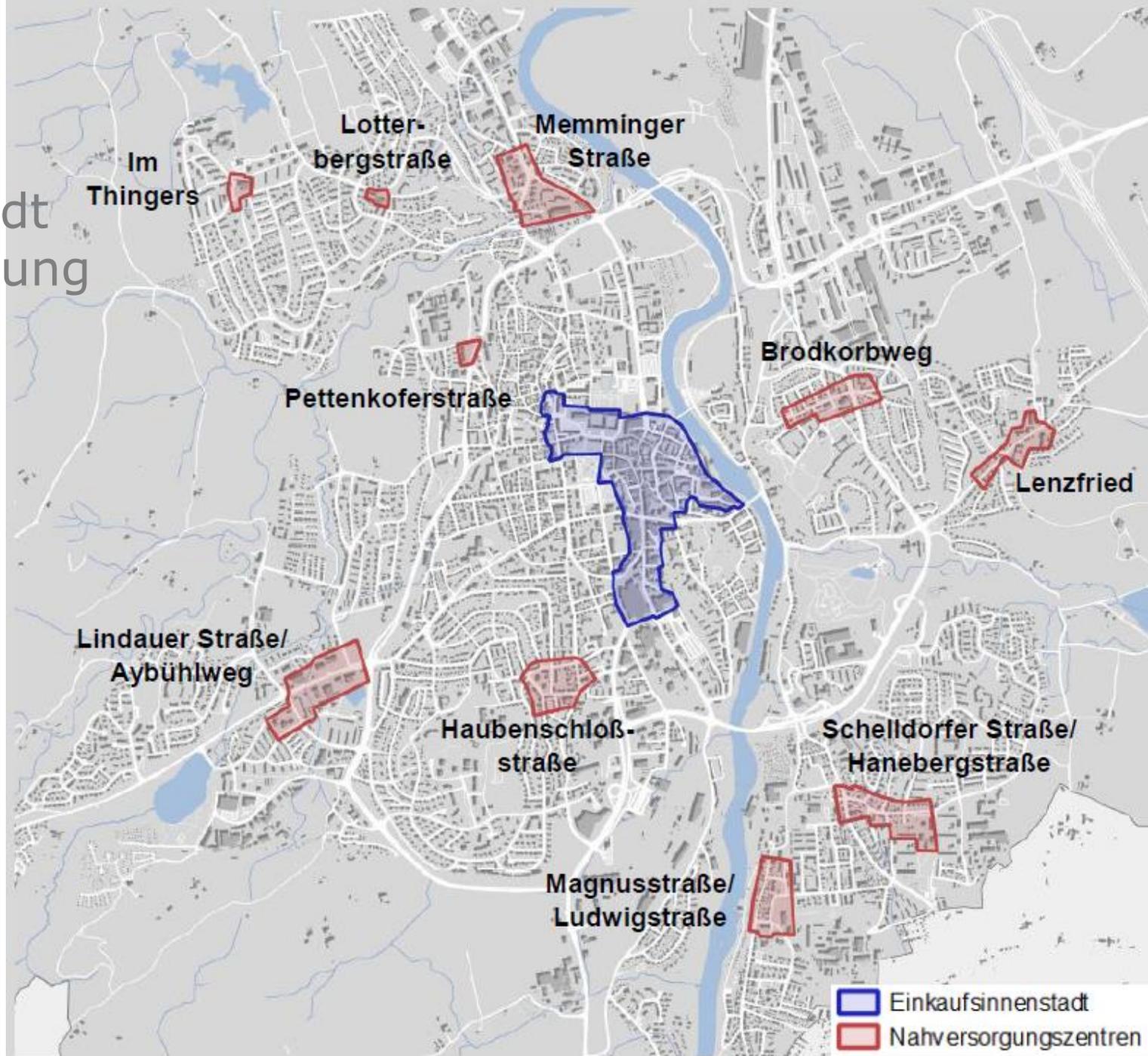


Ansprechpartner:
Christoph Bochmann
E-Mail: c.bochmann@vcdb.de

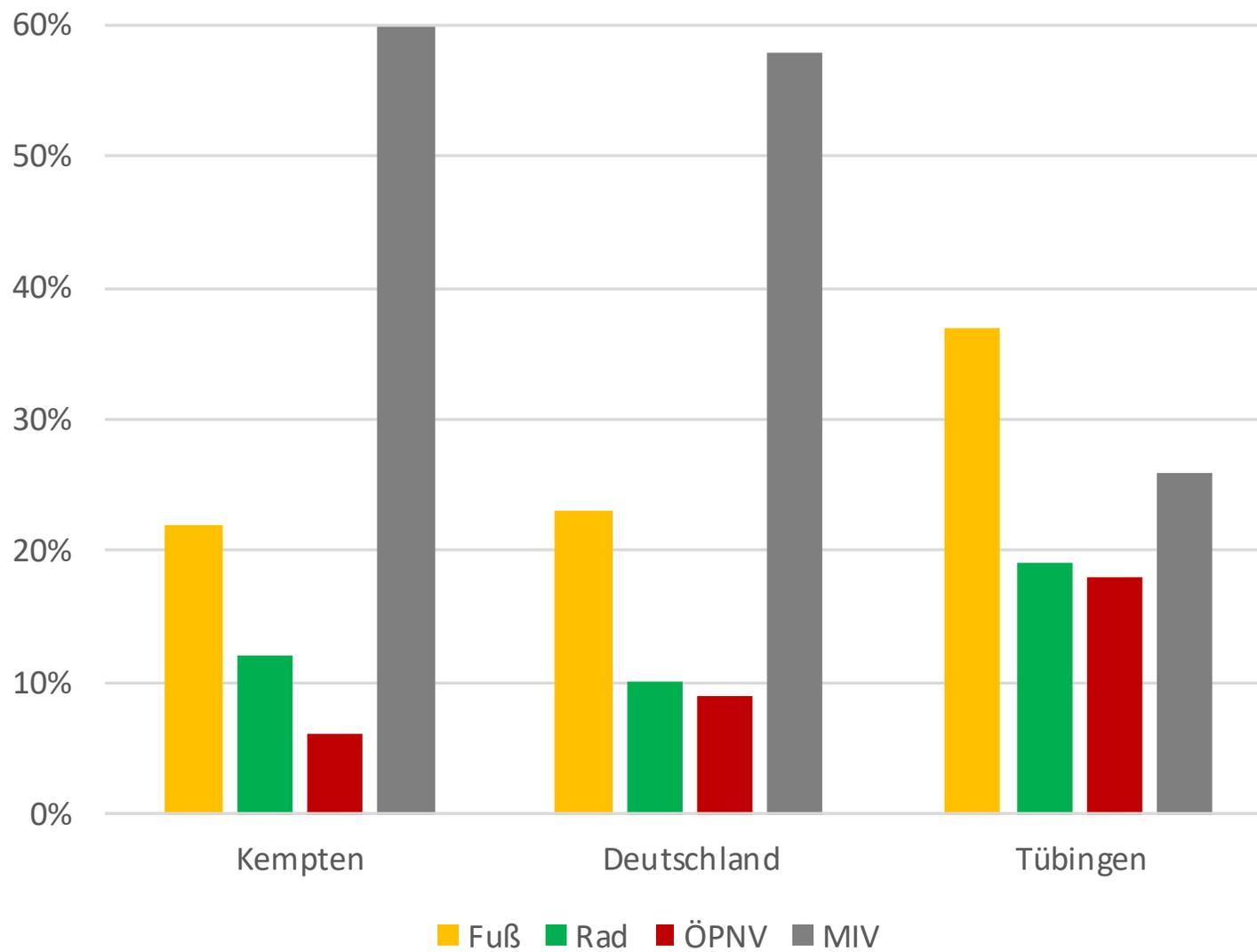
Einbettung
Strategische
Ziele 2030



Einkaufsstadt Nahversorgung



Modal Split



Maßnahmen

- ☀ Verkehrsmittelübergreifend (15)
- ☀ Kfz-Verkehr (11)
- ☀ Öffentlicher Personennahverkehr (18)
- ☀ Fußverkehr (7)
- ☀ Radverkehr (13)

- ☀ 64 Titel mit 149 Maßnahmen

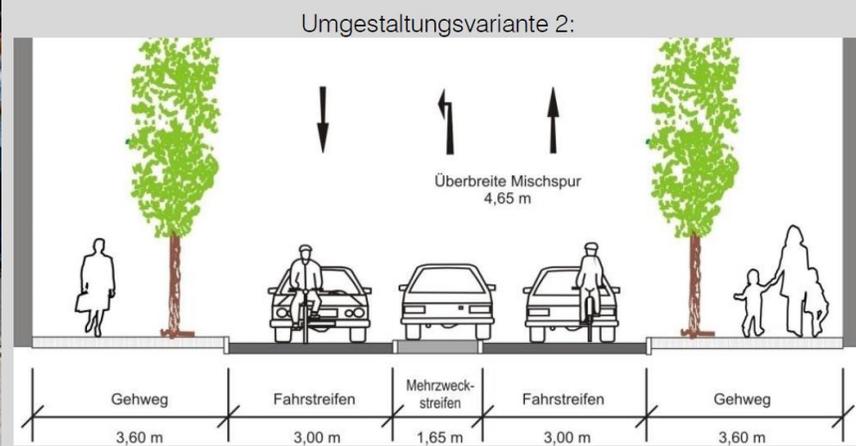
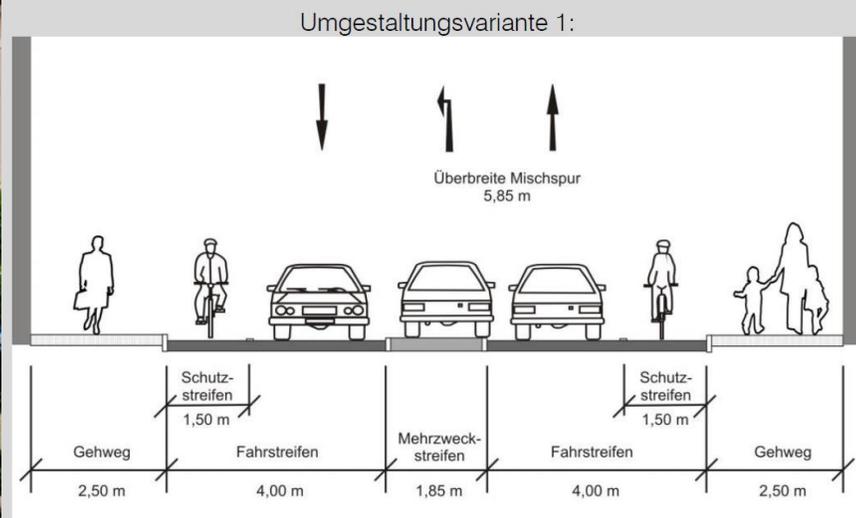
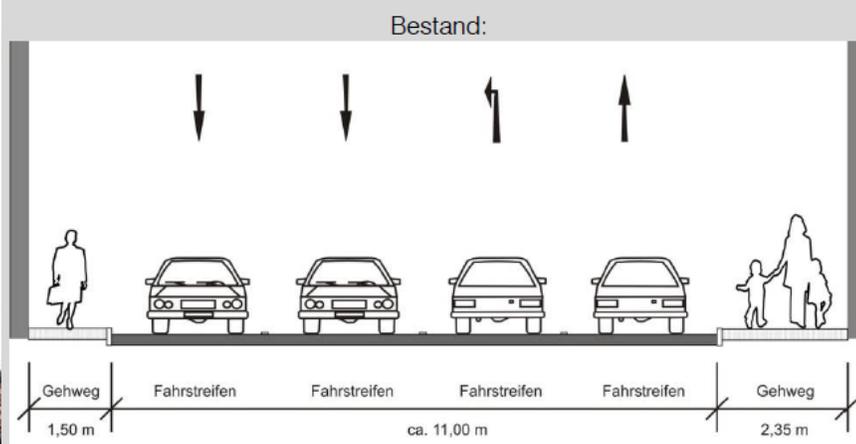


Maßnahmen

Geschwindigkeit



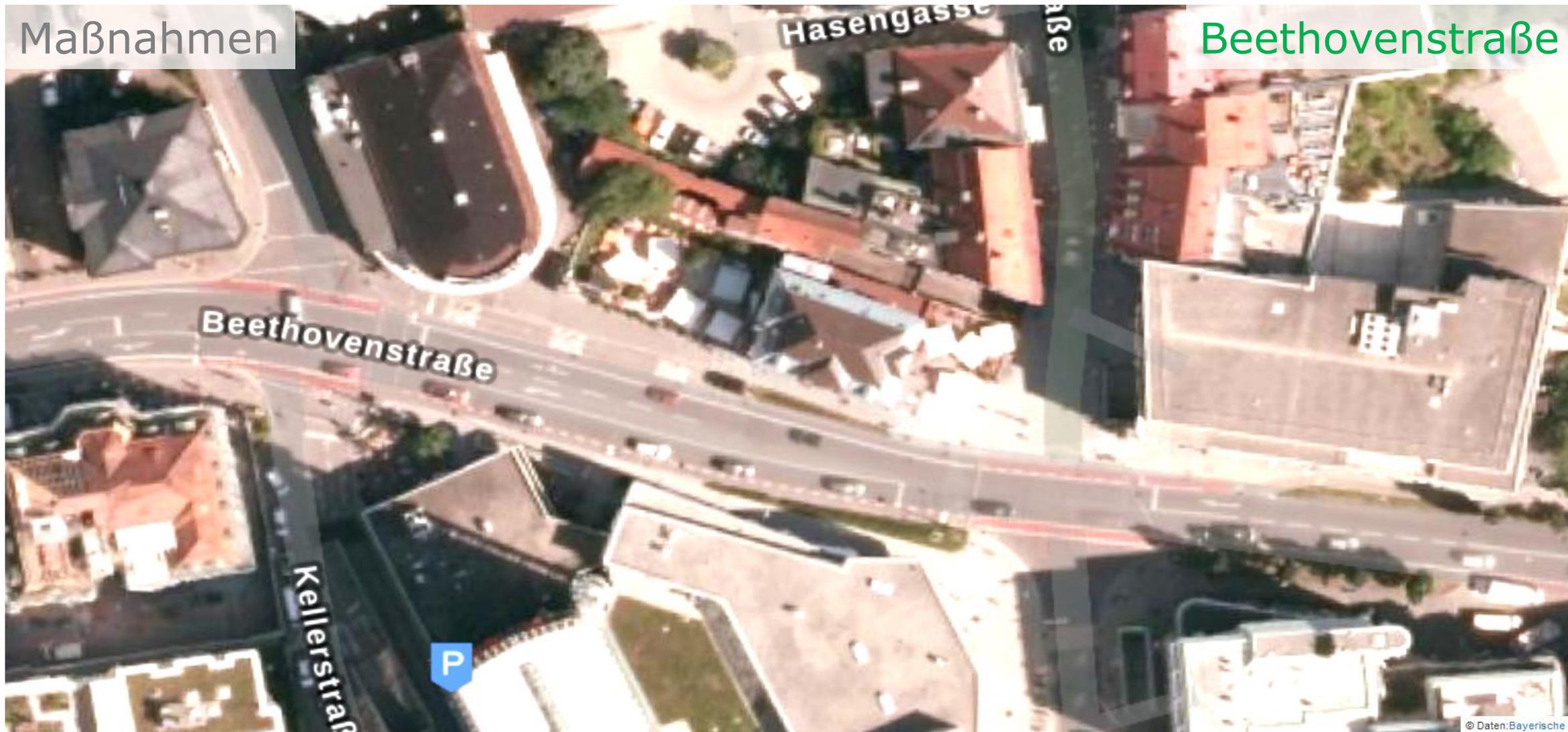
Maßnahmen



Salzstraße

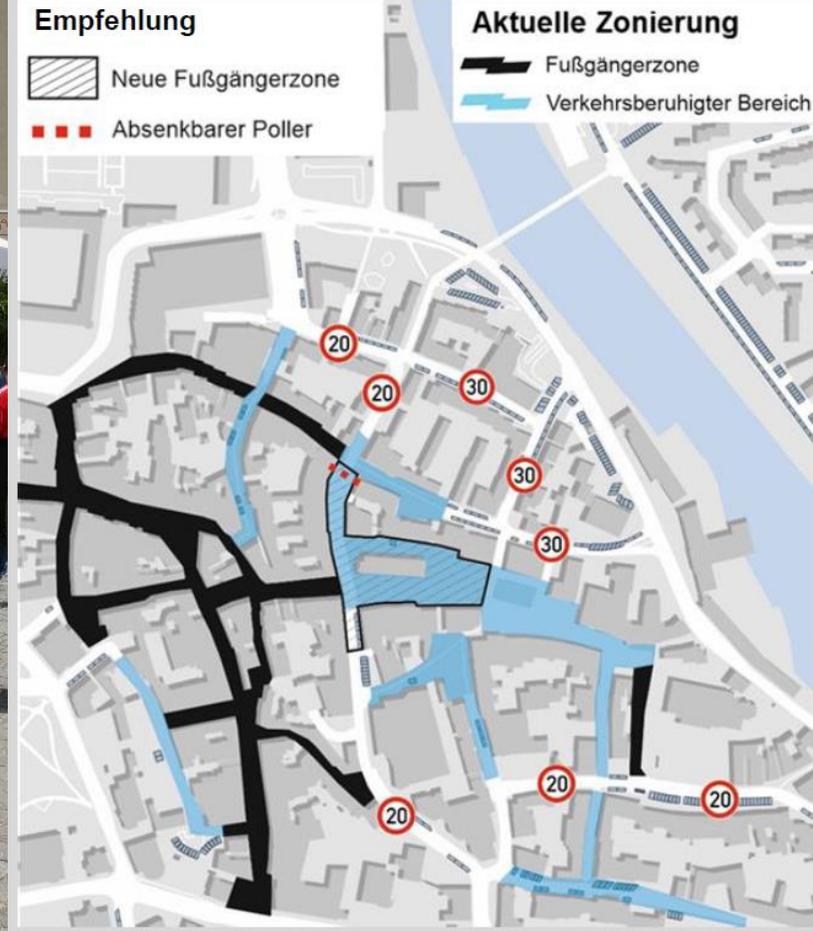
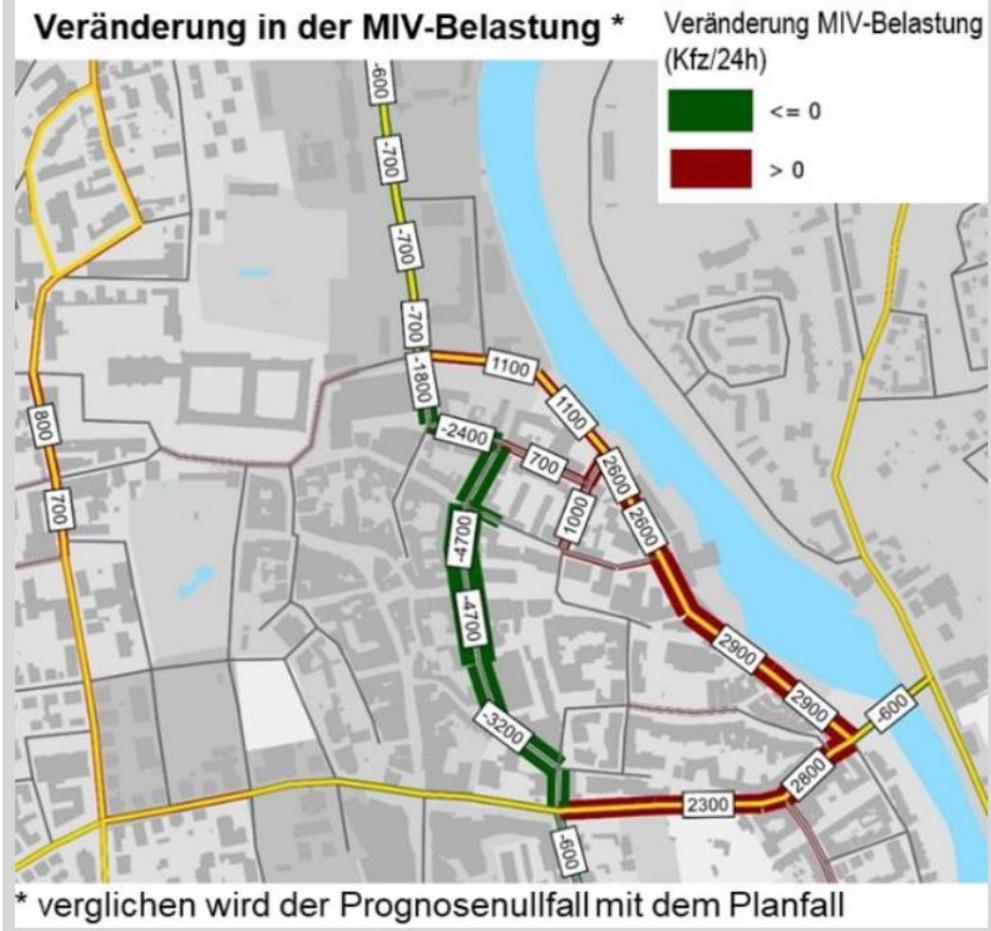
Maßnahmen

Beethovenstraße



Maßnahmen

Kronenstraße



Maßnahmen



Thomas Hartmann
 Stadtrat
 Fraktionsvorsitzender
 BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN – Kempt'ner
 Oertelweg 14
 87435 Kempten
 Tel. +49 831 5239195
 mobil +49 170 1891135
 e-Mail: ht.hartmann@t-online.de
 www.gruene-kempten.de

Antrag Fußgängerzone Kronenstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. ...
 wir beantragen, den Teilabschnitt der Kronenstraße als Fußgängerzone auszuweisen und die Zugänglichkeit weitgehend zu erhalten. Verkehrsaufkommens zu eliminieren.

Im Einzelnen:

1. Die Kronenstraße erfährt durch ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen ein hohes Gefährdungspotenzial.
2. Das hohe Fußgängeraufkommen im Umfeld durch Gastronomieangebote, im Winter durch die hohe Fahrzeugzahl empfindlich gestört.
3. Durch den Lückenschluss der Fußgängerzone zwischen Rathausplatz und Rathausstraße wird der Innenstand deutlich erhöht.
4. Bei höherer Aufenthaltsqualität für den Fußgänger wird die Anbindung des St.-Mang-Platzes an die Innenstadt erhalten bleiben.
5. Die Zugänglichkeit der Parkplatz- und Parkhalde erhalten bleiben.
6. Die Befahrbarkeit für Linienbusse und den konsequenter Einhaltung von Schrittgeschwindigkeit erhalten bleiben.

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
 Thomas Hartmann
 KV Kempten

Kundgebung Kronenstraße

Liebe Anwohnerinnen und Anwohner der Kronenstraße,
 liebe Freunde der Altstadt, verehrte Geschäftsleute,
 seit Jahren diskutieren wir rauf und runter die ärgerliche Verkehrssituation in der Kronenstraße. 5.000 Autos täglich, wildes Parken, Fahrbahnschäden, Lärm und Gestank. Im Sommer sinnlose „Showfahrrerei“. Das alles im Verkehrsberuhigten Bereich nach Zeichen 325.1 (siehe oben).

Sind Sie dabei?

Wir wollen eine echte Fußgängerzone! Mit Durchfahrt nur für Busse, Fahrräder und die Rettungsdienste.

Diskutieren Sie mit uns! Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

23. Juni 2017 – 18 Uhr bis 19 Uhr
Ecke Rathausstraße/Kronenstraße
Mit Musikeinlagen und Informationen zum Planungsstand

V.i.S.d.P.: Thomas Hartmann, Oertelweg 14, 87435 Kempten
 Kreisverband Kempten Bündnis 90/ Die Grünen

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

Kempten, Donnerstag, 28. Juni 2012
 120628_antrag_kronenstraße
 Arztpraxen können Einzelregelungen für ...
 fen werden.
 nachfolgend

Donnerstag, 28. Juni 2012
 120628_antrag_kronenstraße
 Seite 1 / 2

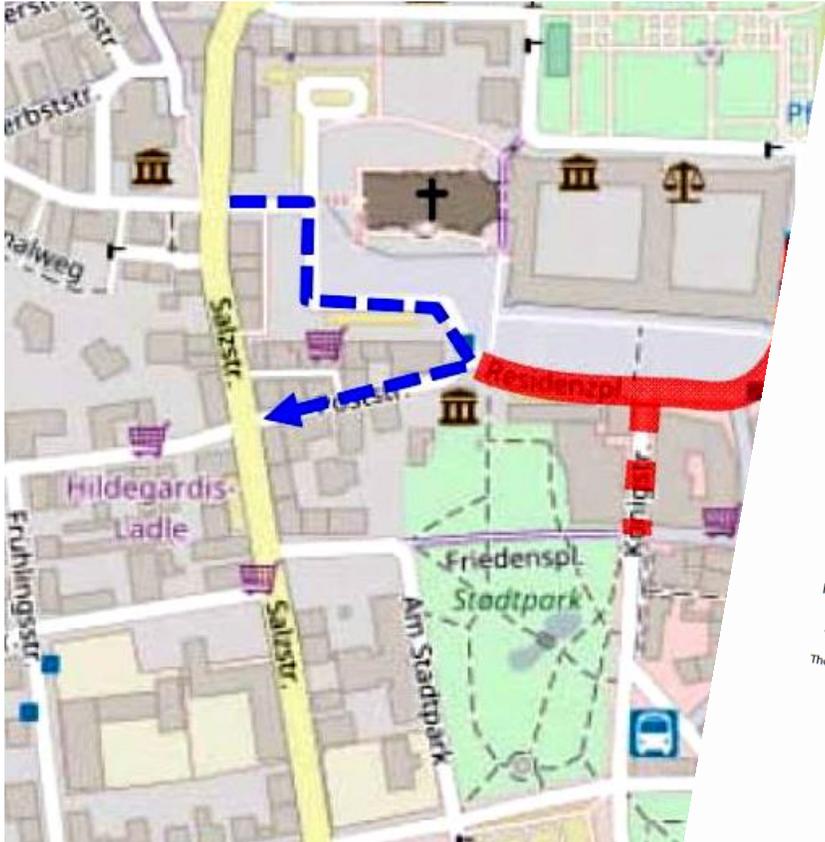


Kempt'ner Frauenliste

Poller
Beispiel: Salzburg



Maßnahmen



Residenzplatz



Thomas Hartmann
 Stadtrat
 Fraktionsvorsitzender
 BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
 Oertelweg 14
 87435 Kempten
 Tel. +49 831 5239195
 mobil +49 170 1891135
 e-Mail: ht.hartmann@t-online.de
 www.gruene-kempten.de

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**
 in Kempten

Kempten, Montag, 10. Juni 2019
 190501_hildegardplatz.docx
 Seite 1 / 1

Antrag Hildegardplatz

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Kiechle,

In zunehmendem Maß ist an Markttagen auf dem Hildegardplatz ein richtiggehendes Chaos zu beobachten. Viele Fahrzeuglenker versuchen, den Platz zu überqueren oder dort einen Parkplatz zu ergattern. Beide Anliegen scheitern oftmals am viel zu hohen Verkehrsaufkommen und bereits belegten Parkplätzen. Der Verkehr kommt häufig zum Stehen. Fußgänger können die Straße nur erschwert überqueren und die Stadtbusse stehen mitten im Stau. Am Ende sind alle Beteiligten verärgert.

Ich beantrage daher die Befassung der Verkehrsverwaltung und schließlich des Verkehrsausschusses mit dem Ziel einer Beruhigung und Minderung des motorisierten Verkehrs. Beispielsweise in Form einer Einbahnregelung von Ost nach West an Markttagen. Damit wäre die Erreichbarkeit des Wochenmarktes für Menschen mit eingeschränkter Mobilität gewährleistet und „Kreisverkehr“ über die Poststraße würde verhindert. Zu beachten sind dabei selbstverständlich auch die Erfordernisse des ÖPNV.

Vielen Dank!

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Thomas Hartmann
 Thomas Hartmann

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
 Thomas Hartmann

KV Kempten

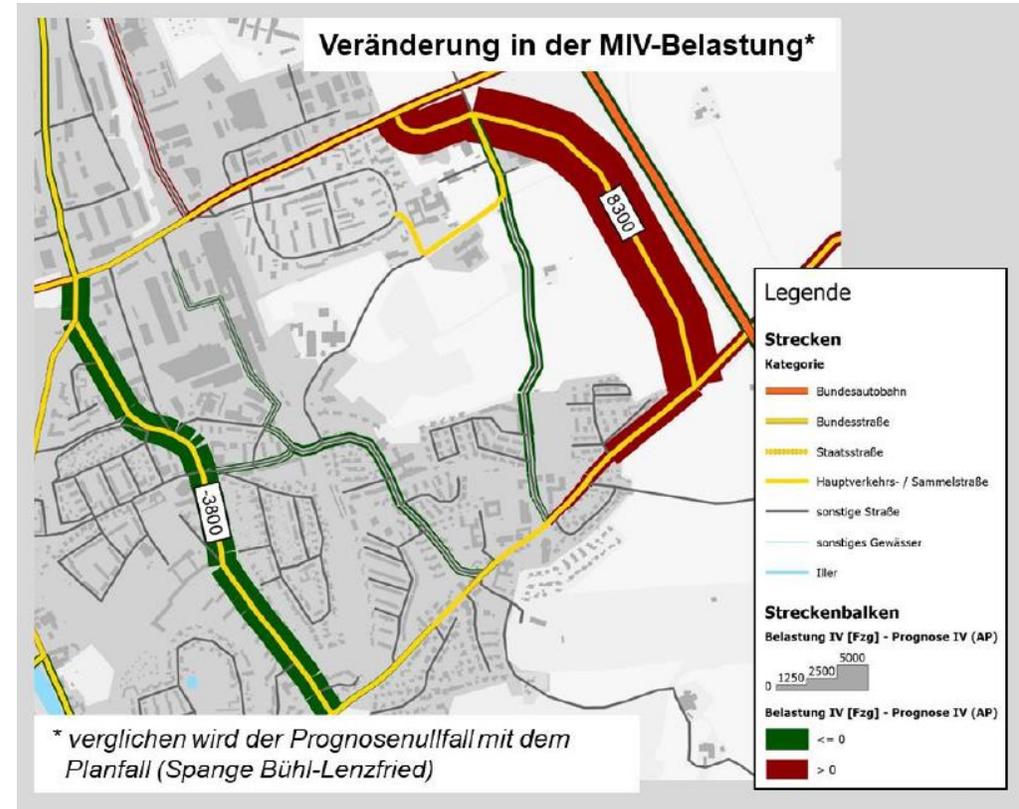
10.06.2019
 Seite 1 von 1

Weitere Maßnahmen (verkehrsmittelübergreifend)

- ☀ Erweiterung der **Fußgängerzone** auf der **Bahnhofstraße** zwischen Hirnbein- und Bahnhofstraße mit Umgestaltung des Knotenpunktes Hirnbeinstraße / Bahnhofstraße
- ☀ Umgestaltung der **Bahnhofstraße** zwischen **Albert-Ott-Straße und Fischerösch**
- ☀ Umgestaltung des **Vorplatzes am Hauptbahnhof**
Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof
- ☀ Verkehrsberuhigung und gestalterische Aufwertung des **Straßennebennetzes**
- ☀ Verstärkung der **Werbe-Aktivitäten** für den Umweltverbund
Informations- und Marketingplattform für klimafreundliche Verkehrsmittel
Mobilitätsberatung
- ☀ Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Einwohner, Fußgänger und Radfahrer am **Adenauerring** zwischen Haubensteigweg und Robert-Weixler-Straße

Weitere Maßnahmen (MIV)

- ☀ Schaffung einer Straßenverbindung zwischen B 12 und Lenzfrieder Straße (Spange Bühl-Lenzfried)
- ☀ Einsatz von Kreisverkehren an Knotenpunkten des Hauptverkehrsstraßennetzes
- ☀ Strategie zur Parkraumbewirtschaftung Optimierung des Parkleitsystems
- ☀ Elektromobilitätskonzept



PV-Eigenstromnutzung PkW

- ☀️ 20 m² PV-Module für 18.000 km
- ☀️ 1,80 € pro 100 km Energiekosten
- ☀️ Vergleich Verbrenner-PkW mit 6 Liter/100 km
8,40 – 9,60 € pro 100 km
- ☀️ Vergleich E-Auto mit Netzstrom (Ökostrom)
5,40 € pro 100 km



Energiebedarf Elektromobilität



 **75.000 GWh**

Energieaufwand für Treibstoffherstellung

 **Betrieb von 25 – 30 Mio. E-Autos**

 **28 Prozent**

des Stromverbrauchs bei Gesamtumstellung

Weitere Maßnahmen ÖPNV

- ☀️ Neue Direktverbindungen
- ☀️ Dezentrale Umsteigepunkte
- ☀️ Anpassung Bedienzeiträume
- ☀️ Verdichtung des Taktes
- ☀️ Einführung alternativer Antriebskonzepte
- ☀️ Vereinfachung der Tarifstruktur
- ☀️ Verbessertes ÖPNV-Angebot zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt



Weitere Maßnahmen Radverkehr

- ☀ Schließung von Netzlücken im Radverkehr und Schaffung moderner Radverkehrsanlagen
- ☀ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Sichere Führung in Knotenpunkten
- ☀ Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen
- ☀ Einbahnfreigabe für Radverkehr
- ☀ Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten
- ☀ Prüfung der Möglichkeiten zur Beschilderung als Fahrradstraße
- ☀ Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes



Defizite





Seilbahn?



Verkehr gemeinsam neu denken
Problemstellungen – Lösungsansätze – Konzepte – Visionen

Kempten wächst: steigende Einwohnerzahlen, mehr Schüler und Studenten, mehr Arbeitsplätze, mehr Besucher und Touristen. Dies bedingt mehr Verkehr auf allen Ebenen: mehr private PKW, höhere Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr, mehr Post- und Lieferverkehr.

Die Politik ist gefordert

Jeder Politiker ist verpflichtet, intensiv und unvoreingenommen nach Lösungen zu suchen, Einhergebrachtes zu analysieren, bisherige Entscheidungen und Alternativen zu prüfen sowie Visionen zu entwickeln, auch wenn diese auf den ersten Blick unkonventionell erscheinen. Und dies über Parteigrenzen hinweg ohne Denkverbote und Schere im Kopf.

Weniger PKW – mehr ÖPNV

Allen aktuell vorliegenden Untersuchungen und Lösungsansätzen, so auch dem umfassenden Kemptener Mobilitätskonzept, liegt eine wichtige Erkenntnis zugrunde: Insbesondere der Individual- bzw. PKW-Verkehr in den Innenstädten muss reduziert werden. Dies gelingt vor allem dadurch, dass der ÖPNV attraktiver wird – durch Erreichbarkeit und Schnelligkeit, also durch übersichtliche Fahrpläne, kürzere Fahrzeiten, weniger Wartezeiten und kürzere Laufstrecken bis zur nächsten Haltestelle.

Auf dieser Basis hat die CSU-Stadtratsfraktion in den vergangenen Jahren vieles unter die Lupe genommen, sich in anderen Städten umgesehen und eigene Konzepte entwickelt.

ZUM entlasten: Mehr Ring statt Stern

Die Situation heute: Aus dem Umland und den Stadtteilen wird die ZUM von 23 Buslinien sternförmig angefahren.

• Je näher sie ihr kommen, desto mehr fahren die Busse in kurzen Abständen hintereinander durch Bahnhofstraße, Königsstraße, Linggstraße, Residenzplatz usw. zur ZUM.

• Den Takt zu verdichten macht spätestens hier im Stadtkern keinen Sinn mehr. Die ZUM mit täglich rund 1.000 An- und Abfahrten hat zu Hauptverkehrszeiten längst ihrer Kapazitätsgrenze erreicht, ein mehr an Verkehr ist hier nicht mehr abwickelbar.

• Mehr Busse mit mehr Fahrten und entsprechend mehr Personal – das ist bei der aktuellen Linienführung auch ökonomischer Umfang.



• Höhere Taktfrequenz heißt zudem: Wir holen noch mehr Busse, also mehr Schwerverkehr mitten in die Innenstadt, statt diese zu entlasten. Die jetzt schon aufwändige Instandhaltung der Straßen wird teurer, zumal umweltfreundliche Elektrobusse durch ihre Batterien noch schwerer sind. (Die Fahrbahnschäden z. B. am Residenzplatz sind nur auf den Busverkehr zurückzuführen.)

• Die Aufenthalts- und Lebensqualität insbesondere im Bereich Nördliche Innenstadt wird bei einem Ausbau der ZUM nicht besser.

• Mehr Fahrten sind auch aus ökologischer Sicht kritisch zu sehen; sie sind eine Mehrbelastung für die Umwelt.

• Ein Bus braucht z.B. von Sulzberg bis zum Durchlass in St. Mang genauso lange wie dann durch den dichten Verkehr vom Durchlass bis zur ZUM und zurück. Für viele Linien entstehen dadurch unnötig lange Fahrzeiten, die besser – mit dem

gleichen Fahrer und dem gleichen Bus – in weitere Fahrten vom Umland bis zum Stadt- oder Innenstadtrand investiert werden könnten.

• Derzeit im Raum stehen hohe Investitionen zum Kauf zusätzlicher Omnibusse (24 sind mit ca. 6 Mio. Euro zu veranschlagen, und Elektrobusse mit ca. 18 Mio. €), was zudem einen deutlich höheren Zuschussbedarf von ebenfalls ca. 6 Mio. Euro pro Jahr bewirken wird. Dieses Geld kann andernorts besser investiert werden.

Angesichts all dieser Aspekte stellt sich eine grundsätzliche Frage: Muss jeder einzelne Bus durch die gesamte Stadt oder gar bis zur ZUM in die Stadtmitte fahren?

Und generell: Wie lässt sich der ÖPNV ohne allzu hohe Betriebskosten und ohne Belastung des Verkehrs, der Umwelt und der Infrastruktur in der Innenstadt attraktiver gestalten?

Lösungen nicht erst für übermorgen...

1. **Wir machen aus einer ZUM drei:** Alle Umlandbusse fahren nur noch bis zu zwei Rendezvous- und Umsteigepunkten a. im Süden am HBF sowie b. im Norden an der Rottachstraße.

2. **Diese „Linienköpfe“ sind leistungsstark mit der Innenstadt zu verbinden:** Man gelangt ab hier mit einem effizienten innerstädtischen ÖPNV nicht mehr nur zentral zur ZUM, sondern ebenso zu anderen Punkten der Innenstadt.

3. **An diesen Punkten ist zugleich genügend Parkraum zu schaffen,** um hier – vor dem Stadtkern – den Individualverkehr abzufangen und die Fahrer zu animieren, in einen möglichst attraktiven ÖPNV umzusteigen.

4. **Wieder mehr Platz,** ein willkommener Effekt: Die ZUM kann, statt ausgebaut, zurückgebaut werden – an einem Ort, der „Auf’m Platze“ heißt und morgen auch wieder eines sein kann. Durch freierwerdende Flächen eröffnen sich hier mitten in der Innenstadt herausragende städtebauliche Chancen.

...und auch für den Tourismus:

Der Städtetourismus verzeichnet vielerorts ein stetes Wachstum. Hier stellt sich die Frage: Wie locken wir Tages- und Städtetouristen nicht mehr mit dem PKW in die Innenstädte, sondern mit dem ÖPNV möglichst auch gleich an die für sie attraktiven Orte? Im unseren Fall sind dies nebst der historischen Altstadt und Stiftsstadt insbesondere der APC mit der römischen Geschichte Kemptens und die Burghalde als Wahrzeichen unserer Stadt.

Hierbei klar ist, dass
1. an einem „Tourismuszentrum APC“ nur wenig Platz für Busverkehr und Haltestellen (sowie für PKW-Parkplätze) vorhanden ist,



2. zur Burghalde keine Busse hinauffahren können. Die erfolgreiche Entwicklung einer attraktiven Burghalde aber hängt davon ab, eine barrierefreie „Aufstiegshilfe“ insbesondere auch für ältere Menschen zu schaffen. Erst eine bessere Erreichbarkeit würde größere Planungen und Investitionen für die Fortentwicklung dieses Ortes rechtfertigen.

Eine städtische Seilbahn als integrale wie ökologische Lösung

Die Herausforderung heißt nach all diesen Vorüberlegungen:

- Wie verbinden wir die beiden „Linienköpfe“ möglichst fließend getaktet
- bei gleichzeitiger Reduzierung des Schwerverkehrs (durch Busse) in der Innenstadt
- unter Anbindung touristischer Ziele (APC, Burghalde)
- und dies ebenso schonend für die Umwelt wie die Bewohner im Stadtzentrum?

Die Antwort des CSU-Verkehrsarbeitskreises: **mit einer urbanen Seilbahn.**

Wie kann eine Kemptener Seilbahn verlaufen?

Vom Hauptbahnhof zur Allgäu- und zurück in einem dreiminütigen Umlauf. Dann von der Allgäu- über die Bahnhofstraße zur ZUM, anschließend zu Parkplatz Rottachstraße, APC, Burghalde und wieder zur Allgäu- in einem 15-minütigen Umlauf.

An jeder Stelle kann die Seilbahn künftig sternförmig erweitert werden, um zusätzliche Ziele anzubinden.

Technisch und finanziell realisierbar

Erste Untersuchungen und etliche Gespräche haben die technische Machbarkeit, ihre Finanzierbarkeit – u.a. durch umfangreiche staatliche



Die Vorteile einer Seilbahn liegen klar auf der Hand

Urbane Seilbahnen bieten weltweit wie mittlerweile auch in Deutschland Antworten auf hochkomplexe Problemstellungen im Verkehr – egal ob auf kürzeren Einzelstrecken wie in Koblenz, Köln und Bozen oder mit einem Netz aus zehn Seilbahnlinien wie in La Paz mit insgesamt 36 Stationen sowie einer Gesamtlänge von 30 Kilometern – und so auch für Kempten.

• **Klima- und umweltfreundlich:** Wohl kein Verkehrsmittel mit ähnlich hoher Kapazität ist nachhaltiger und umweltfreundlicher. Geräuscharm und CO₂-neutral kann ein großer Teil des derzeitigen innerstädtischen Busverkehrs abgelöst werden. Ein riesiger ökologischer Schritt – insbesondere bei Nutzung regenerativer Energien wie der Wasserkraft der Iller.

• **Zeitsparend und effizient:** Kein ähnliches Verkehrsangebot kann im ÖPNV auch nur annähernd eine solche Taktidichte darstellen. Bei einer Kabinenfolge im Takt von 15 bis 20 Sekunden entfallen Wartezeiten an den Umsteigehaltestellen nahezu: Man kommt an und steigt in eine der stetig folgenden Kabinen, um die Innenstadt zu erreichen. Auch die Fahrzeiten sind im Vergleich zum konventionellen ÖPNV mindestens gleich schnell, überwiegend sogar kürzer.

• **Barrierefrei:** Seilbahnen sind im Gegensatz zu Bussen und Bahnen barrierefrei und behindertengerecht.

• **Kurze Bauzeit ohne Flächenfraß:** Eine Seilbahn ist schnell zu bauen und braucht nicht viel Raum. Zeit und Platz erfordern lediglich die Stationen und Pfeiler, das Seil ist rasch gespannt. Insgesamt werden für Kempten

ca. zwei Jahre Bauzeit veranschlagt.

• **Die Iller ist kein Hindernis:** Eine Seilbahn kann die Iller problemlos und ohne Mehrkosten überwinden und würde so auch die durch die Flusslandschaft bedingten Nadelöhre wie z.B. die St.-Mang-Brücke spürbar entlasten.

• **Reduzierung und Optimierung des Busverkehrs:** Durch eine stetige und attraktive Seilbahnverbindung zwischen „Kopfpunkten“ können die Buslinien dort enden; die zeitaufwändigen innerstädtischen Durchfahrten entfallen. So können freierwerdende Buskapazitäten für eine Taktverdichtung in die Stadtteile und Region verwendet werden – eine enorme Chance für die bereits gesteckten Ziele zur Verbesserung des ÖPNV.

• Insbesondere die nördliche Innenstadt mit die heutige ZUM und ebenso die Bahnhofstraße, wird enorm vom „Schwerverkehr Bus“ entlastet, hier ergeben sich städtebauliche neue, vielseitige Gestaltungsmöglichkeiten. Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Innenstadt werden deutlich gesteigert.

• **Gut für den Lindenberg und das APC:** Die Anbindung des Quartiers „Auf dem Lindenberg“ wie die verkehrliche Erschließung des Archäologischen Parks (APC) wäre mit einem Mal erledigt. Die Bewohner rund um den APC werden deutlich vom Verkehr entlastet. Und der touristischen Entwicklung des APC stünde verkehrlich nichts mehr im Wege.

• **Burghalde aktivieren:** Die Einbindung der Burghalde in ein urbanes Seilbahnnetz macht auch diesen besonderen Ort für alle

Fördermittel für ein solches zukunftsweisendes Leuchtturmprojekt – sowie ihre Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit bestätigt; nun sind Fachleute am Zug, nun brauchen wir die erforderlichen Studien und Detailplanungen.

Ohne die Bürger nicht machbar

Und ebenso brauchen wir nun das offene Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern. Denn klar ist uns auch, dass eine Seilbahn nur gebaut werden kann, wenn die Kemptenerinnen und Kemptener mitziehen und das Projekt unterstützen.

Klar ist auch, dass noch rechtliche und städtebauliche Themen zu bewältigen sind. All das sind aber keine Hindernisse, um die Flinte ins Korn zu schmeißen, sondern Herausforderungen – für eine bessere Zukunft und ein lebenswertes Kempten, das nicht im Verkehr erstickt. Dafür muss Denken nicht erlaubt, sondern ein Gebot der Stunde sein.



Gerberstraße 18 · 87435 Kempten
E-Mail: info@csu-kempten.de
www.csu-kempten.de

Bürger und Besucher zugänglich und weitere Investitionen sinnvoll, er würde aus seinem Dornröschenschlaf erwachen.

• **Integrativ und flexibel:** Ein Seilbahnsystem lässt sich problemlos sowohl tariflich als auch fahrplantechnisch in das bestehende ÖPNV-Netz integrieren, zudem ist es flexibel und modular erweiterbar.

• **Seilbahnen sind preiswert:** Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln liegen die Investitionen niedriger. Ein Kilometer kostet ca. 8 Mio. Euro. Vom Hauptbahnhof zur Allgäu- ist es ca. 1 km (x 2), der Rundkurs durch die Innenstadt beläuft sich auf 3 km, also insgesamt ca. 5 km und somit 40 Mio. Euro. Dazu kommen je nach städtebaulichem Anspruch noch besondere Kosten für die Haltestellen.

Nach ersten Gesprächen von Oberbürgermeister Thomas Kiechle mit dem Verkehrsminister können wir für ein solches bayerisches Pilotprojekt mit hohen Zuschüssen rechnen.

• **Betriebskosten überschaubar:** Auch die Betriebs- wie die Personalkosten einer Seilbahn sind überschaubar und werden mit jährlich 1,2 Mio. Euro veranschlagt. Dagegen würde ein Ausbau des bestehenden Busnetzes jährliche Zuschüsse von 6 Mio. Euro erfordern.

• **Tourismus-Magnet:** Eine innerstädtische Seilbahn mit Einbindung relevanter Punkte ist nicht nur eine ÖPNV-Lösung, sondern kann zu einem attraktiven Tourismusmagnet entwickelt werden. Wo sonst ist eine Stadt aus der Luft zu besichtigen? Für die Entwicklung des Tourismus ein großer Schritt – mit allen positiven Auswirkungen auf die gesamte Stadt.

Seilbahn?





bei Immenstadt



Kempten ZUM

