

**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



Kempten, Sonntag, 6. Oktober 2019  
190922\_verkehrskonzept.docx  
Seite 1 / 4

## **Verkehrspolitik in Kempten**

Sehr geehrte Damen und Herren,

liebe Freundinnen und Freunde,

Besucher in unserer Stadt wundern sich häufig über das hohe Autoverkehrsaufkommen, vor allem im Zentrum. Als Kemptener und womöglich sogar noch als Mitglied im Stadtrat kann man darauf nur antworten, es handle sich eben traditionell um eine Autostadt. Wobei in diesem Fall Tradition viel mit mehrheitlich gewollter Gestaltung zu tun hat.

Wenn man es gewohnt ist, fällt es nicht so sehr auf. Autos fast überall, Busse, außer im Schülerverkehr, meist leer unterwegs, Radwege unvollständig, ungeeignet oder gar nicht vorhanden. Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität durch Lärm und Abgase und der Wohnqualität durch überhöhte Geschwindigkeit und rücksichtsloses Parken.

Wenn man daran etwas ändern möchte, wird das durch gutes Zureden oder Kosmetik da und dort nicht gelingen. Die Verkehrsräume müssen völlig neu geordnet werden. Bessere Angebote für Radfahrer funktionieren in gegebenen Strukturen nur durch Beschneidung der Flächen des Autoverkehrs. Eine wirksame Attraktivitätssteigerung des ÖPNV gelingt nur durch Privilegierung, gute Qualität, vollständiges Angebot und höhere Effektivität als beim eigenen Auto. Die Verkehrsrelationen ins Umland können nur leistungsfähig bleiben, wenn ein großer Teil des Personenverkehrs mit hocheffizienten Verkehrsmitteln abgewickelt werden kann. Busse und Bahnen. Bei Letzteren besteht immer noch die Möglichkeit, zukunftsgerichtet ein Rückgrat zwischen Kempten und – erstmal Richtung Süden – dem Landkreis einzurichten. Kein anderer Verkehrsträger als die Regionalbahn kann das leisten. Und das auch nur, wenn die Verbindung in Kempten an die ZUM angeschlossen wird. Die Mehrheit des Kemptener Verkehrsausschusses sieht das immer noch nicht ein und verschanzt sich hinter Kostenargumenten. In der jüngst ausgearbeiteten Machbarkeitsstudie wurde ausgerechnet jene Planungsvariante nicht weiter untersucht, die die beste Chance auf ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis gehabt hätte. Zufall, Unachtsamkeit oder Absicht? Hat eigentlich

irgendjemand jemals eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei der Herstellung von Neubaustraßen vorgenommen? Würde man eine solche Berechnung beispielsweise beim geplanten 4-streifigen Ausbau der B12 anwenden, wäre das Ergebnis ziemlich klar. Verkehrsplanung aus den 1970er Jahren 50 Jahre später noch immer?

Wir brauchen einen radikalen Kurswechsel. Nicht das eigene, immer größere Auto darf im Mittelpunkt stehen, sondern eine möglichst effektive und mitweltschonende Mobilitätsdienstleistung. Das beinhaltet auch gesundheitsfördernde Aspekte.

Im Kempten wurde dazu ein umfangreiches, gut ausgestattetes und sowohl mit wissenschaftlicher Begleitung als auch mit Bürgerbeteiligung erstelltes Mobilitätskonzept 2030 erarbeitet und vom Stadtrat einstimmig beschlossen.

Doch was passiert? Nichts! Fast nichts zumindest. Jedenfalls nichts Bedeutendes. Nicht einmal das ewig beklagte Problem Kronenstraße – verkehrsberuhigt, aber mit 5.000 Autos am Tag – wurde gelöst. Gar nicht zu sprechen von tausenden Autos in der Salzstraße oder Beethovenstraße, um nur zwei zu nennen. Mit zumindest 50 km/h darf man da überall durchbrettern. Wenn's im verkehrsberuhigten Bereich 50 sind oder sonst wo in der Stadt 80 – macht auch nichts. Gemessen wird entweder gar nicht oder nur bei massiven Beschwerden. Das neu beschaffte Geschwindigkeitsmessgerät darf per Mehrheitsbeschluss im Verkehrsausschuss nur 10 Stunden in der Woche überhaupt verwendet werden. Eine Lachnummer ohnegleichen.

Eigentlich eine inzwischen unhaltbare Situation. Nicht allein die Fragen des Klimaschutzes, nein, die schiere Begrenzung der verfügbaren Räume erzwingen im Grunde durchgreifende Veränderungen. „Wie kann man das vermeiden?“ Dies schien die treibende Frage gewesen zu sein, als die Kemptener CSU und der Oberbürgermeister im Alleingang die geniale Idee hatten: Wenn der Raum in zwei Dimensionen nicht mehr ausreicht, gehen wir eben in die dritte. Seilbahn – hoch über den verstopften Straßen. Die Initiative ist beachtenswert – wenn alle anderen Aufgaben erledigt wären. Eine zusätzliche Transportoption als Attraktivität für Besucher der Stadt und zur Erschließung von Burghalde und APC. Allerdings ungeeignet als Alternativangebot für Berufstätige und Kunden des Einzelhandels oder als Entlastung der ZUM!

Unser Entwicklungs-Triplex lautet:

1. Räumliche und logistische Einschränkung der Verkehrsflächen für den MIV
2. Synchrone Leistungsverbesserung der ÖPNV-Systeme
3. Stringente Umstellung der Individualmobilität vom Verbrenner-PKW auf E-Mobilität

Die Reihenfolge kennzeichnet die Priorität. Solange großzügig öffentlicher Raum für den rollenden und ruhenden Autoverkehr zur Verfügung gestellt wird, besteht für den Einzelnen wenig Anlass, sich um Alternativen zu bemühen. Daher Umwandlung von breiten Autostraßen in schmalere zugunsten der Erstellung bedarfsgerechter Fahrradbahnen und sicheren Fußwegen. Reduzierung der öffentlichen Parkplätze und systematische Umnutzung in Aufenthaltsbereiche, Grünzonen und Fahrradabstellanlagen. Die Stellplatzschlüssel für private Wohngebäude und Gewerbe müssen beizeiten begrenzt werden. In wenigen Jahrzehnten werden autonom betriebene Fahrdienste einen Großteil privater PkW überflüssig machen und ebenso die Unmenge an sündteuren Tiefgaragenflächen. Diese Bauten müssten heute bereits so gestaltet werden, dass Umnutzungen möglich werden. Allgemeine Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 innerorts und auf 50 auf dem Stadtring. Alle Straßen ohne ausreichenden Fahrradangebotsstreifen sind auf 25 km/h zu beschränken, da dies auch die zulässige Geschwindigkeit für E-Bikes ist. An Brennpunkten mit hohem Sicherheitsrisiko und häufigen Geschwindigkeitsübertretungen regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen mit Anzeigetafeln und Messgerät.

Die Angebote des öffentlichen Verkehrs sind dem sich daraus ergebenden Zusatzbedarf synchron anzupassen. Schwerpunkt und Rückgrat des Angebotes im Allgäu und in Kempten bildet ein schienengebundenes Konzept, das die bestehende Bahninfrastruktur nutzt und die Verbindung zur Metropole als Straßenbahn herstellt. Das Betriebskonzept ist seit 25 Jahren bekannt. Dessen Umsetzung wird zur zentralen Angelegenheit bei der Verkehrsgestaltung in Kempten und im Allgäu für die nächsten Jahrzehnte. Das Konzept sollte allen regionalen Busunternehmen Beteiligungsmöglichkeit bieten. Die Buslinien dienen nunmehr sowohl als Zubringer zu den Regionalbahnhaltepunkten als auch zwischen damit nicht erschlossenen Destinationen. Im Zentrum von Kempten sorgt eine weitreichende Befreiung vom MIV für ausreichende Verkehrsräume des ÖPNV. Kostenfreiheit gilt für den Schülerverkehr – ansonsten werden angemessene Fahrentgelte in ausschließlich elektronischen Verfahren erhoben wobei die Gebührensystematik Pauschal- und Langzeittickets bevorzugt. Die Antriebsart von Bussen ist primär elektrisch, wobei die Einheiten eine geringere Größe aufweisen. Solange autonome Fahrzeuge nicht eingesetzt werden können, ist mit Hilfe eines städtisch unterstützten Anwerbe- und Ausbildungsverfahren ein besseres Berufsbild für BusfahrerInnen zu erreichen. Zentrales Anliegen der Streckengestaltung ist die Minimierung

von Umsteigevorgängen. Anmerkung: Eine Seilbahn erzwingt die Erhöhung von Umsteigevorgängen.

Der relevante Teil von Mobilitätsanforderungen, die mit den ÖPNV-Angeboten nicht erreicht werden können, sollten so weit als möglich mit elektrischen oder anderen alternativen Antriebssystemen abgewickelt werden. Da hierzu kein Zwang ausgeübt werden soll, bestehen vielfältige Angebote für privilegierte Zonen und hinsichtlich Ladeinfrastruktur. Die Parkgebühren für umweltfreundliche Fahrzeuge sind generell niedriger als bei Verbrennerfahrzeugen. Unterstützung findet das Angebot durch verbesserte Anreizsysteme zum Erwerb von reinen E-Autos durch den Bundes-Gesetzgeber.

So aufgestellt wird unsere Stadt zusammen mit dem Umland für die Zukunft gerüstet sein, als Einkaufsmetropole attraktiv bleiben, den Berufspendlern akzeptable Voraussetzungen bieten und Urlaubern oder Tagestouristen ein begehrtes Ziel bleiben. Die Stadt Kempten leistet damit im Verkehrssektor ihren Anteil an einem wirksamen Klimaschutzpakt 2050.

Bündnis 90/Die Grünen



Thomas Hartmann