



Radtour mit Heiner Monheim zu den „Problemzonen“ Kemptens am 15.1.2020

Mit dem Klapprad durch Kempten: Heiner Monheim selbst ist Alltagsradler, das merkt man sofort. Ob an der Selbstverständlichkeit, mit der er samt seinem knallroten Brompton-Klapprad per Zug anreist oder daran, wie er es mit geübtem Handgriff zusammenfaltet, um die „Problemzonen“ in Kempten an den einzelnen Haltepunkten genauer unter die Lupe zu nehmen. Dass sein Rad quietscht, stört ihn nicht: „Ich bin Radler, nicht Schrauber – für die Fahrradpflege habe ich keine Zeit!“ ist sein lakonischer Kommentar.

Wir, Angela Isop und Gesine Weiß vom „Freundeskreis für ein lebenswertes Kempten“, haben dem renommierten Stadtplaner und Verkehrsexperten gemeinsam mit Tobias Heilig vom ADFC unsere Stadt gezeigt und Fragen gestellt. Hier eine ausführliche Zusammenfassung (wir waren in der ganzen Stadt unterwegs und Herr Monheim hat vieles gesagt...kürzer ging es leider nicht! :-)

Zum Thema **Regionalbahn** (Stadt-Umland-Bahn):

Bei diesem Konzept werden die Gleise ab dem Hauptbahnhof bis zur ZUM verlängert. Von Oberstdorf bis in die Kemptener Innenstadt könnte dann eine Art S-Bahn verkehren. Das gemeinsame Projekt von Kreis OA und der Stadt Kempten scheiterte bereits mehrfach am Kemptener Stadtrat, und zwar aus wirtschaftlichen Gründen. Monheim stellt klar: solche Gutachten unterliegen stets der „**Standardisierten Bewertung**“. Doch diese ist nicht mehr zeitgemäß und stammt aus Zeiten jenseits der Klimakrise. Klima- und umweltrelevante Faktoren werden nicht berücksichtigt – für die Berechnung ist ausschließlich die Wirtschaftlichkeit relevant (Fahrgastzahlen, Kosten, Einnahmen etc.). Gut möglich, dass auch die Bereitschaft der Bevölkerung, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, unterschätzt wird. Fördermöglichkeiten durch neue Töpfe für Verkehrsverbünde vonseiten des Landes Bayern und die aktuelle Klimadebatte könnten wieder Bewegung in die Sache bringen.

In jedem Fall sollte man langfristige und kurzfristige Maßnahmen überlagern, da ein solches Projekt einige Jahre bis zur Umsetzung braucht. Für die Übergangszeit könnte man z.B. mit Shuttle-Kleinbussen arbeiten.

Monheim warnt vor zu großen **P+R-Parkplätzen** oder gar Parkhäusern an Bahnhöfen und am Stadtrand. Die Menschen sollen nicht mit dem Auto zum P+R kommen, sondern gleich von außerhalb mit dem Bus (bzw. Zug) in die Stadt fahren. Statt viele Millionen Euro in P+R-Anlagen zu vergraben, sollte lieber der ÖPNV ausgebaut werden.



Für die mit vier Spuren überdimensionierte **Bahnhofstraße** schlug Monheim eine „Umweltspur“ = Vorrangspur für ÖPNV vor. Hier herrschte von Seiten des ADFC und des „Freundeskreises für ein lebenswertes Kempten“ durchaus Diskussionsbedarf. Denn eine gemeinsame Bus-Fahrrad-Spur erschien beiden nicht optimal. Mögliche Lösung wäre ein markierter Radweg am Rand, den der Bus mitbenutzen darf. Außerdem gilt: Man muss Angebote sowohl für mutige, schnelle

als auch für ängstliche „Sonntagsradler“ bzw. Kinder gleichzeitig machen: fahrbahnbegleitende Radstreifen PLUS vom Autoverkehr getrennt verlaufende Radwege. **Aufpflasterungen** bzw. Hochbordradwege für Nebenstraßeneinmündungen verringern die Geschwindigkeit der querenden Autos und damit die Unfallgefahr. Bei Aufpflasterungen wird das Niveau für Fußgänger / Radler / Rollstuhlfahrer etc. nicht abgesenkt, Autos müssen somit über eine Schwelle fahren.



Den eingefleischten „Autogegnern“ gab Monheim einen unerwarteten Ratschlag: Wir sollten uns nicht zu sehr in eine autofreie Kronenstraße oder einen autofreien Wochenmarkt auf dem Hildegardplatz verbeißen. Das wäre natürlich schön, wäre aber sozusagen die Perfektion. Das Problem seien nicht die Autos an sich, sondern die Anzahl der Fahrzeuge. Mit langsamem Kfz-Verkehr, wo man als Fußgänger zwischen wenigen fahrenden Autos die Straße überqueren kann, könne man auch leben. Es gebe wichtigere Themen, auf die wir unsere Energie lenken sollten. Zum Beispiel große Straßen und Kreuzungen in der Innenstadt:



1. Sämtliche „**Einfallsstraßen**“ am **Stadtrand**: Breite Straßen mit Tempo 50 oder gar 60 signalisieren den Menschen, dass sie mit dem Auto in der Stadt willkommen seien. Das sei kontraproduktiv. Die „**Stadttore**“ sollten so gestaltet sein, dass sie das klare Signal aussenden: „Autos sind hier nicht erwünscht!“ (Dies entspricht übrigens auch dem Leitziel des vom Stadtrat verabschiedeten MoKo von 2017: Reduzierung des MIV in der Stadt.)



2. Die **Salzstraße** samt Kreuzung Lindauer Straße / Beethovenstraße / Mozartstraße, die unfallträchtigste aller Kreuzungen Kemptens (wegen Linksabbiegern). Monheim empfahl, die vielen Autofahrspuren „einzudampfen“, eine große „Linse“ (eine Art Kreisverkehr) einzusetzen und die Salzstraße mit einem anderen Belag (Pflaster) zur Flaniermeile mit Baumbepflanzung aufzuwerten: Shared Space bei Tempo 30. Die Anwohner müsse man bei solchen Umgestaltungen frühzeitig einbinden.

Der **Einzelhandel** war zentrales Thema, sowohl in der **Kronen-** als auch der **Salzstraße**:

Das Beispiel vieler Städte bestätigt, dass ein fußgängerfreundliches Umfeld zum Verweilen und Geld ausgeben einlädt. Ein Kunde, der mit dem Auto kommt, kauft zwar pro Einkauf mehr ein als ein Fußgänger oder Radfahrer, dafür kommen Fußgänger und Radfahrer öfter zum Einkaufen, geben in Summe mehr Geld aus und sind die treueren Kunden. Fußgänger und Radfahrer besuchen außerdem meist pro Einkaufsereignis mehrere Geschäfte, wohingegen Kunden mit dem Auto häufig nur zu einem Geschäft fahren.

Damit die Kemptener Einzelhändler dies glauben, empfahl Monheim, eine Untersuchung von Seiten der Hochschule oder des P-Seminars eines Gymnasiums in Auftrag zu geben. Dabei werden alle Kunden, die in der Innenstadt aus einem Laden kommen, befragt: wie viel Geld sie gerade in diesem Laden ausgegeben haben, wie sie unterwegs sind (zu Fuß, Fahrrad, Auto), in wie viele andere Geschäfte sie bei diesem Einkaufsereignis auch gehen und wie häufig pro Woche sie zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto zum Einkaufen gehen. Die Ausgaben des Einkaufs müssen dann jeweils pro



Verkehrsmittel mit der Anzahl der Geschäfte und der Anzahl der Einkäufe pro Woche multipliziert werden.

In Zeiten des Online-Versandhandels müsse man sich außerdem fragen, wieso Menschen noch in die Stadt zum Einkaufen kommen. Entscheidend ist das Einkaufserlebnis: Fußgängerzone, viele Geschäfte, Cafés, Aufenthaltsqualität, Flanieren, andere Menschen treffen, Spielplätze, Parks, Sitzgelegenheiten etc.

„Der Einzelhandel schaufelt sich sein eigenes Grab,“ sagt Monheim. Die Händler sollten sich nicht als Konkurrenten sehen, sondern müssten sich vernetzen. Innerhalb der meisten Läden sei es üblich, dass man als Kunde immer durch den gesamten Laden laufen muss, an allen Regalen vorbei und um alle möglichen Ecken, ohne abkürzen zu können. Das hört an der Ladentüre auf. Ob der Kunde nach dem

Einkauf noch in ein anderes Geschäft geht, ist dem Einzelhändler egal. Diesbezüglich müsse man die Einzelhändler einer Stadt „schulen“.

Auch die **Attraktivität des Stadtbildes** ist laut Monheim für den Einzelhandel nicht zu unterschätzen. Kritik übte er in der Kronenstraße an der Uneinheitlichkeit des Straßenbildes: sowohl bei der Verkehrsführung als auch in Bezug auf die Gestaltung sei das ein „Flickenteppich“, mit unterschiedlichen Pflasterbelägen, Wechsel zwischen Pflaster und Asphalt, Ausbesserungen etc. Am Rathausplatz ist die Straße verkehrsberuhigt und gepflastert, 50 Meter weiter nördlich hat sie eine Mittelmarkierung. Mittelmarkierungen sind Gestaltungselemente von Hauptverkehrsstraßen. Das sei „grotesk“!

Die Fußgängerzonen und Parkanlagen Kemptens sind schön, aber leider nicht vernetzt. **Was fehlt, sind durchgängige Flaniermeilen, auf denen man zu Fuß die ganze Stadt durchqueren kann.** Diese sollten optisch einladend und durch Bäume gesäumt sein. Das Gleiche gilt bekanntermaßen für den Radverkehr. Auch hier fehlt das durchgängige lückenlose Netz durch die Stadt. Man müsse in Netzen denken: Einzelne schöne „Inseln“ in der gesamten Stadt definieren (Parks, nette Plätze, Cafés etc.) und diese verbinden.



Regelrecht schockiert zeigte sich Heiner Monheim, dass auf dem Ring größtenteils Tempo 60 erlaubt ist. So etwas gehe in der Innenstadt gar nicht! Im Gegenteil: **Zum Beispiel am Adenauerring zwischen Carl-von-Linde-Gymnasium und Maria-Ward-Realschule müsste auf dem Ring sogar Tempo 30 angeordnet werden.** Dort befinden sich Wohnbebauung (Lärm-Emission, zu schmale Gehwege, keine Radwege) sowie zwei Schulen direkt am Ring (Gefahr auf dem Schulweg, keine Radwege). **Speziell für diesen Abschnitt des Rings empfiehlt Heiner Monheim statt der vier Kfz-Spuren nur zwei überbreite Fahrspuren (sogenannte Schmalfahrspuren oder Schmalfahrstreifen).** Auf so einer überbreiten Fahrbahn können sich zwei Pkws noch gerade so überholen, zum Überholen eines Lkws reicht es aber nicht mehr. Der dadurch gewonnene Platz sollte für Fuß- und Radwege genutzt werden. Andernorts ist an Schulen ein regelmäßiger Fußverkehrscheck mit Elternbeirat / ADFC / Behindertenverbänden üblich.

In Baden-Württemberg gelten schon auf vielen Ortsdurchfahrten (Bundesstraßen!) Tempolimits von 30 km/h. Und zwar von Ortsschild bis Ortsschild. Gesetzliche Grundlage dafür sind (in Baden-Württemberg vorgeschriebene) **Lärm-Emissions-Pläne**. Lärm-Emissionen wären auch in Kempten das geeignete Mittel, um Tempo 30 auf den Hauptstraßen durchzusetzen.

Heiner Monheim erläuterte auch, dass generell die Leistungsfähigkeit einer Straße steigt, wenn man das Tempo reduziert. **Das heißt, bei Tempo 30 können mehr Fahrzeuge pro Stunde passieren als bei Tempo 60.** Was sich zunächst widersprüchlich anhört, lässt sich wissenschaftlich erklären: bei niedrigerem Tempo werden die Abstände zwischen den Fahrzeugen kleiner.