



öffentliche Sitzungsvorlage

Beirat für Tourismus und Stadtmarketing am 12.07.2022

Amt: 18 Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung
Verantwortlich: Stefan Sommerfeld, Verkehrsmanager - Amt 66
Vorlagennummer: 2022/18/506

TOP 3

Verkehrsentwicklung Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung von Tourismus und Stadtmarketing (Stadtrat Thomas Hartmann)

Sachverhalt:

Stadtrat Thomas Hartmann regte in der Sitzung des Beirats für Tourismus und Stadtmarketing vom 15.03.2022 an, über das Thema „**Bestmögliche Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto vs. Verkehrsberuhigung und autofreie Bereiche**“ zu diskutieren und sich dabei gegebenenfalls in einem weiteren Schritt fachlich durch eine externe Begleitung, beispielsweise CIMA und VCDB, beraten zu lassen.

Eines von fünf strategischen Leitzielen der Stadtpolitik lautet „Klima, Umwelt, Mobilität – nachhaltig planen und handeln“ Dazu zählt der Ausbau umweltfreundlicher Mobilität ebenso wie eine nachhaltige Entwicklungsplanung und Raumordnung.

Das „Mobilitätskonzept Kempten 2030“ (Moko) bildet für die verkehrliche Entwicklung den konzeptionellen Rahmen. Mit hoher Bürgerbeteiligung wurden Leitziele und konkrete Maßnahmen für die Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr, MIV und ÖPNV erarbeitet. 2018 wurde es von Stadtrat einstimmig beschlossen. Seitdem wird es kontinuierlich umgesetzt. Vertiefende Studien, wie das ÖPNV-Angebotskonzept, der Radwegeplan oder das Elektromobilitätskonzept ergänzen das Moko.

Die ersten drei Leitziele des Moko lauten:

1. In den „strategischen Zielen 2030“ hat die Stadt Kempten wichtige Ziele für die zukünftige Gestaltung der Mobilität festgelegt. Um diese zu erreichen, muss eine aktive Umgestaltung des Verkehrssystems im Sinne einer zukunftsfähigen, emissionsarmen, generationenübergreifenden und klimafreundlichen Mobilität erfolgen.
2. Der Nutzungsanteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) soll von aktuell 39% auf mindestens 50% im Jahr 2030 erhöht werden. Hierzu wird eine bevorzugte Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie Bus, Bahn und Car Sharing im Rahmen der städtischen Verkehrs- und Bauplanung erfolgen.
3. Die Erreichbarkeit und leistungsfähige Anbindung des Wirtschaftsstandorts Kempten ist zu sichern.

Speziell für den MIV wurden folgende Ziele definiert:

1. Das Straßennetz wird deutlich unterscheidbar in ein Haupt- und Nebennetz untergliedert. Der Kfz-Verkehr soll weitgehend auf leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden.

2. Einzelne Bereiche im Straßennetz mit hoher Stauanfälligkeit sollen durch geeignete und stadtverträgliche Maßnahmen entschärft werden.
3. Die Leistungsfähigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen, die für die regionale Erreichbarkeit Kemptens notwendigen sind, wird gewährleistet und nach Möglichkeit verbessert.
4. Die Fahrten des privaten Kfz-Verkehrs innerhalb der Innenstadt sollen reduziert werden.
5. In den Wohngebieten sowie in der Innenstadt sind Durchgangs- und Parksuchverkehr zu vermeiden.
6. Das Parkraummanagement wird ein wichtiges Element zur Förderung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

Die strategischen Ziele und das Mobilitätskonzept geben der Stadtverwaltung einen klaren politischen Auftrag für die städtebauliche Entwicklung. Allerdings zeigen sich auch Zielkonflikte. Kempten ist ein starkes Oberzentrum in der ländlichen Region Allgäu, welche ein unterdurchschnittliches ÖPNV-Angebot besitzt. Wie kann in diesem Umfeld die Stärkung des Umweltverbundes gelingen, wenn bei einer Einschränkung der Erreichbarkeit für den MIV immer eine Schwächung der wirtschaftlichen Entwicklung befürchtet wird?

Erreichbarkeit ist nicht gegeben oder nicht gegeben, sondern es gibt eine Abstufung in der Güte der Erreichbarkeit, die sich durch Kosten, Zeit, Komplexität, Komfort der Reise definiert. In diesem Sinne ist das Auto heute in den meisten Fällen das beste Verkehrsmittel. Dies erzeugt das heutige Massenverhalten mit den bekannten Auswirkungen für Mensch, Umwelt und Stadtentwicklung. Dies trifft leider auch auf Städte zu, obwohl sie durch ihre hohe und dichte Bevölkerung und ihre hohe Zentralität am besten für den Umweltverbund geeignet sind.

Um aber die Menschen in einem größeren Ausmaß zu motivieren, den Umweltverbund zu nutzen ist eine zweiseitige Herangehensweise möglich:

1. Die Erreichbarkeit des Umweltverbunds erhöhen
2. Die Erreichbarkeit des MIV reduzieren

In welchem Maße dies erfolgen kann, ist das Ergebnis einer politischen Diskussion, Meinungsbildung und Entscheidung. Die Stadtverwaltung kann diesen Austausch gerne initiieren und anleiten.

Der Bericht dient zur Kenntnis.

Anlage:

Verkehrsentwicklung