

Zur Entlastung des ÖPNV und des PKW Verkehrs wurde von Ihnen und der CSU Fraktion eine Seilbahn ins Gespräch gebracht. Es ist erstaunlich wie schnell dieser Antrag auf die Tagesordnung gesetzt worden ist. Ich erwarte, dass mein Antrag 25.04. ebenso rasch auf die Tagesordnung gesetzt wird.

Bevor wir uns mit einer Seilbahn beschäftigen, die sicherlich eine hohe zweistellige Millionensumme kosten wird, müssen wir unsere Hausaufgaben erledigen – Umsetzen der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes 2030 und des Nahverkehrsplans.

Das Mobilitätskonzept 2030 wurde im April 2018 im Stadtrat beschlossen. Als verkehrsmittelübergreifende Leitziele wurden u.a. folgende Aussage gemacht: „In den strategischen Zielen 2030 hat die Stadt Kempten wichtige Ziele für die zukünftige Gestaltung der Mobilität festgelegt.“ Bei den Leitzielen des Kfz Verkehrs ist u. a folgendes aufgeführt: „Einzelne Bereiche im Straßennetz mit hoher Stauanfälligkeit sollen durch geeignete und städteverträgliche Maßnahmen entschärft werden. Die Fahrten des privaten Kfz-Verkehrs innerhalb der Innenstadt sollen reduziert werden.“ Bei den Leitzielen des ÖPNV ist u.a. folgendes vermerkt: „Die Benutzerfreundlichkeit des ÖPNV in Kempten soll für derzeitige, aber auch für zukünftige Fahrgäste gesteigert werden. Die Netz- und Fahrplangestaltung soll an den Bedürfnissen aller Nutzergruppen ausgerichtet werden.“ Bei den Leitzielen des Radverkehrs ist u.a. vermerkt: " Rückgrat des Radverkehrsangebotes wird ein gut strukturiertes gesamtstädtisches Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten bilden.“

Hierzu werden detaillierte Vorschläge gemacht.

In der Fortschreibung des Nahverkehrsplan 2010 wurde im Juni 2018 der Nahverkehrsplan 2018 im Stadtrat beschlossen. Auch hier wurden die Mängel aufgezeigt und detaillierte Vorschläge gemacht. Leider sind das immer noch mit Masse dieselben Mängel, die bereits 2010 festgestellt worden sind.

Unser Ziel ist also weniger Autos in bzw. durch die Stadt, mehr Radverkehr und einen lukrativer ÖPNV, den man bereitwillig und gerne nutzt.

Solange aber beispielsweise eine Busfahrt von Stiftallmey ins Gewerbegebiet Ursulasried eine Stunde dauert, oder am HBF längere Wartezeiten in Kauf zu nehmen sind um t dem Bus in die Stadt zu kommen, werden keine Anreize zum Umsteigen auf den ÖPNV geschaffen.

Um dieses zu erreichen beantrage ich folgende Maßnahmen und diese schnellstmöglich umzusetzen und die Gelder dafür im Haushalt einzustellen.

1. Schaffung von Park and Ride Parkplätzen an allen Hauptzufahrtsstraßen nach Kempten (B12 aus Richtung Kaufbeuren, B 19 aus Richtung Sonthofen, Buchenberg, Krugzell, B309, Leubas und Lenzfried). Einrichten eines Shuttle Bus Verkehrs zur ZUM im 15 Minuten Takt – Parkgebühren und Busticket für bis zu 4 Personen, ganztags gültig, für 4 Euro.
2. Schaffung einer Busverbindung HBF – ZUM abgestimmt auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten mit der Bahn. Gespräche mit der Bahn mit dem Ziel, dass das Busticket wie z.B. in München im Fahrkartenpreis beinhaltet ist. Hier könnten kleinere Elektrobusse eingesetzt werden.
3. Die seit Jahren geplante Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes anzugehen.

4. Schaffung einer Buslinie entlang des Ringes mit Umsteige-Zusteigmöglichkeiten.
5. Schaffung von Direktverbindungen ins Gewerbegebiet Ursulasried und zum Klinikum.
6. Schaffung von weiteren Haltestellen dort wo Bedarf ist (Ärzte, Apotheken, Waren des täglichen Bedarfs).
7. Schließen der Fahrradwegelücken.
8. Dort wo möglich den Straßenraum verengen (siehe Karlsruhe) oder Einbahnstraßen einrichten und somit Platz für Radfahrer schaffen.
9. Auf allen Straßen in der Innenstadt Tempo 30. (z.B. Salzstraße, Beethovenstraße, Freudenberg, Burgstraße, Mozartstraße, Memminger Straße, Lindauer Straße bis zum Knoten Adenauerring, Immenstädter Straße bis zur Einmündung Bahnhofstraße)
10. Umgestaltung Kronenstraße, Salzstraße und Beethovenstraße.

Mit einer Seilbahn, die erhebliche Summen verschlingen wird, werden die Ziele des Mobilitätskonzeptes und des Nahverkehrsplanes nicht erreicht. Es ist schön, dass die Kabinen im 20 Sekunden Takt verkehren können. Man sollte aber auch die Zeit zum Einsteigen und Aussteigen mitberechnen, dann wird man mit der Seilbahn vom HBF nicht schneller an der ZUM sein, wie wenn eine optimale Busverbindung bestehen würde. Ganz zu schweigen von der Barrierefreiheit einer Seilbahn (Mütter oder Väter mit Kinderwagen, Menschen mit Rollator, Menschen mit Rollstuhl, usw.)

Die Seilbahn nutzt den Menschen aus den äußeren Stadtbezirken nichts und den Menschen, die ins Gewerbegebiet wollen auch nicht.

Ich denke, dass die Gelder, die eine Seilbahn verschlingt, egal wie viel Zuschüsse es vom Freistaat Bayern gibt – es sind immer noch Steuergelder- besser eingesetzt werden können.

Das Karlsruher Institut für Technologie (= Uni KA) hat 2017 eine Publikation zu diesem Thema verfasst. In der Zusammenfassung ist folgendes vermerkt.

Stadtseilbahnen sind keinesfalls ein Patentrezept innerstädtische Verkehrsprobleme und Probleme in der Fläche zu lösen. Die linienhafte Trassenführung erlaubt lediglich eine gerade Streckenführung, abgesehen von kostenintensiven

Spezialkonstruktionen, geringfügigen Umlenkungen oder einem Umsteigevorgang sind Seilbahnen nicht kurvenfähig. Die Netzwerksamkeit von Bussen können sie damit nicht ersetzen. Seilbahnhersteller (Doppelmayr und Leitner) sehen in urbanen Luftseilbahnen naturgemäß einen zukunftssträchtigen Markt.

Bei Seilbahnvorhaben kommen noch einige Unsicherheiten hinzu, die in dieser Kombination mit anderen Vorhaben nicht gibt: die Nutzung der 3. Ebene und der damit verbundene Rechtrahmen im Umgang mit Privateigentum. Nicht jeder lasse sich gerne in den Garten oder Dachterrasse schauen. Ebenso sind weitere Beeinträchtigungen wie Schattenwurf, alle 15 Sekunden, Geräuschmissionen bis zu 80 Dezibel (klack, klack) wenn die Gondel über die Umlenkrollen der Masten fährt Nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen.

Eine weitere Problematik betrifft denkmalgeschützte Gebäude oder den Ensembleschutz und den Landschaftsschutz. In der Innenstadt dürfen keine Photovoltaikanlagen auf die Dächer und jetzt wollen wir mit 35 m hohen Masten das Stadtbild verschandeln? Die Fundamente für diese Masten dürften auch nicht unerheblich sein. Ebenso müssen Haltestationen errichtet werden, in der Höhe auf dem Boden.

Wo werden Luftseilbahnen sinnvollerweise eingesetzt?

Überwindung topographischer oder baulicher Hürden (Flüsse, Stadtgebiete in Hanglagen, Gleise oder breite Straßen) auf kurzem Weg.

Erschließung von Gebieten mit punktuell hohem Aufkommen (Hochschulen, Krankenhäuser, Freizeitparks, Messe- und Ausstellungsgebiete, Industrieareale und Gewerbeparks.

Erschließung peripherer Standorte z.B. neue Stadtteile

Entlastung bestehender öffentlicher Verkehrssysteme
Schließung verkehrlicher Lücken.

Kommen Sie mir nicht mit La Paz. Da vergleichen Sie Äpfel mit Birnen.
Das **Seilbahnnetz La Paz** besteht derzeit aus zehn Seilbahnlinien in der bolivianischen Stadt La Paz und ist das größte städtische Seilbahnnetz der Welt.^{[1][2]}
Die Gondelbahnen verbinden die Stadt La Paz mit der Stadt El Alto, in der sich auch der Flughafen El Alto befindet. Aufgrund der ungünstigen topographischen Lage (Höhenunterschiede bis zu 1000m), nur Minibusse im ÖPNV, enge Straßen und nur wenige breite Hauptstraßen zwischen beiden Städten, was oftmals Staus und somit eine lange Fahrtzeit nach *El Alto* zur Folge hat.,

In der Vorlage werden nun Gründe aufgeführt warum wir eine Stadtseilbahn benötigen.
Kapazitätsproblem ZUM dazu sind Vorschläge im Nahverkehrsplan gemacht.

Bedienqualität ZUM – HBF solange die verzuglose Anbindung Bus Bahn nicht funktioniert hat man keine Lust auf Bus

Fehlende adäquate und barrierefreie Verkehrsanbindung an APC und Burghalde. Da gibt es kostengünstigere Varianten. Wer geht im Winter auf die Burghalde und selbst wenn die Besucher im APC sich verdreifachen, dann werden die zu befördernden Personen überschaubar sein.
Sind die Kabinen im Winter beheizt?
Wer soll die Bahn betreiben?

Ich sehe in Kempten keinen Verkehrskollaps.

Herr Oberbürgermeister, laut AZ vom 4.5. äußerten Sie sich dahingehend, dass das Mobilitätskonzept völlig neu ausgerichtet und überarbeitet werden muss.
Das ist ein Witz. Jahrelang wurden Workshops mit Bürgerinnen und Bürgern, ADFC u.a. Stadträten und Fachleuten durchgeführt. Zwei Verkehrsbüros haben daran gearbeitet und jetzt soll alles in den Müll? Die Menschen fühlen sich auf den Arm genommen.

Für mich ist die Stadtseilbahn eine Schnapsidee, ich halte von der Bahn nichts und werde weder dem heutigen Beschluss noch künftigen Beschlüssen zustimmen.