

Mobiler »Bordstein-Bautrupp«

Zwei Stadträte stellen Anträge, um den Radverkehr in Kempten zu verbessern

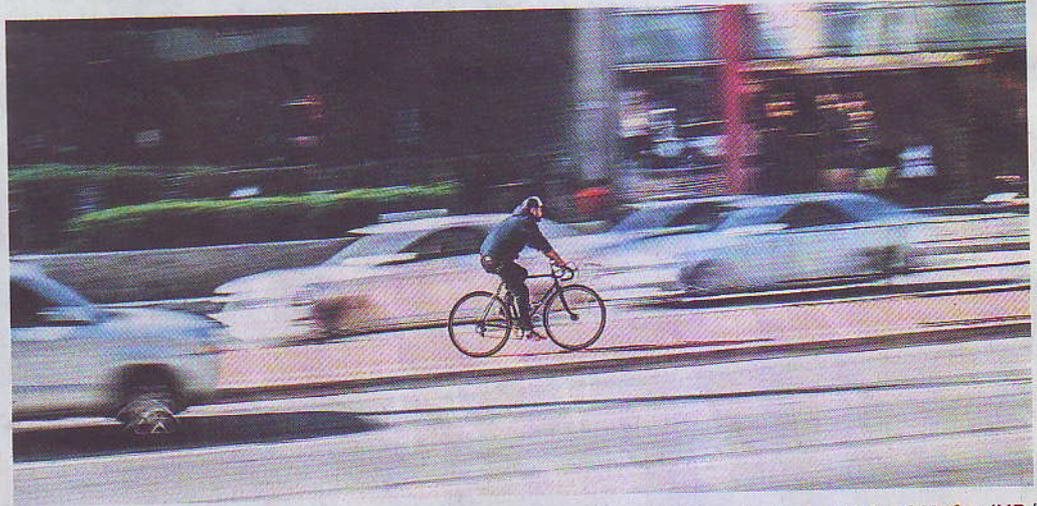
Kempten – Schneemassen, störende Bordsteine, zu schneller Autoverkehr. Michael Hofer (UB/ödp) und Thomas Hartmann (Bündnis 90/Grüne) weisen OB Thomas Kiechle in zwei Anträgen auf Schwachstellen des Kemptener Radverkehrsnetzes hin und liefern gleich konkrete Lösungsvorschläge mit.

Im letzten Jahr lag der Anstieg der weltweite CO₂-Konzentration in der Atmosphäre 50 Prozent über dem Mittel der letzten zehn Jahre, schreibt Hofer in seinem Brief an Kiechle und führt weiter aus, dass zwei verheerende Orkane Deutschland allein im Oktober 2017 getroffen haben. Das Weltklima entgleiste noch schneller als Pessimisten es vorausgesagt hätten.

„Natürlich wäre da der Ersatz von Auto- durch Radverkehr, noch dazu im kleinen Kempten, nur ein Tropfen auf den heißen Stein, aber, wenn viele kleine Leute an vielen kleinen Orten viele kleine Dinge tun, kann das die Welt verändern“, so Hofer weiter.

Ein weiteres Argument für gute Radfahr-Bedingungen sei, dass mit dem E-Bike im bergigen Kempten ein neues Zeitalter angebrochen ist und Stadtplaner wie Mediziner (Parkraum, Gesundheit) den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen gerne wachsen sehen würden.

Für verbesserungswürdig hält Hofer in Kempten vor allem die Übergänge: Die meisten existierenden Querungen von Seitenstraßen und Abzweigungen in Kempten seien derzeit für Radler eine Zumutung. Zwar bemühe sich das Bauamt bei Neubauten und Erneuerungen von Kreuzungen, diese zeitgemäß eben herzustellen (gelungene Beispiele: Lindauer/Leutkircher Straße oder die Querung Lindauer/Feichtmayrstraße); „aber wir können nicht warten, bis alle Randstei-



An welchen Stellen es im Kemptener Radwegnetz noch klemmt, beschreiben Michael Hofer (UB/ödp) und Thomas Hartmann (Grüne) in ihren Anträgen. Foto: pixabay

ne der Kreuzungen in der Stadt nach und nach im Zuge anderer Baumaßnahmen abgesenkt werden. Das würde ja 20 Jahre oder noch mehr dauern“, argumentiert der ödp-Mann.

Er beantragt daher eine auf zwei bis drei Jahre befristete Einrichtung einer Haushaltsstelle, die es einem mobilen Bautrupp im Sommer ermöglicht, Höhen ungleicher Straßen-Übergänge zu entschärfen. Bevor diese „Querungs-Task Force“ ans Werk gehen könnte, müsse eine Gruppe von Vertretern des ADFC, aus der Verwaltung und interessierten Stadtratskollegen die Straßen und Wege der Stadt abradeln, die infrage kommenden Übergänge fotografisch festhalten und für die Arbeit eine Prioritätenliste erstellen. Anschließend sollte seiner Meinung nach durch städtische Fachleute eine Kostenschätzung erfolgen und die Kosten ab dem Haushalt 2019 eingestellt werden.

Grünen Stadtrat Thomas Hartmann übermittelte Kiechle eine Mängelliste, deren Abarbeitung er für einen höheren Anteil an Radfahrern am Kemptener Verkehr nötig sieht:

- Bei der Ausführung des Winterdienstes ist zumindest an jenen Radwegteilen, die auf abschüssige und hoch frequentierte Wegstellen entfallen, zeitnah nach Ende des Schneefalls der Radweg von den Schneebergen zu befreien.

- Die Grünen unterstützen ausdrücklich die Planungen des Amtes für Tiefbau und Verkehr,

VITALTECH Wasserbettenprofis

- Größter Lagerverkauf im Allgäu
- Super Preise und riesige Auswahl
- Perfekter Schlaf in jedem Alter
- von Mo.-Sa. auf 2000 m² Werksverkauf

www.vitaltech.de • 08334 988 290

den Rad- und Fußweg entlang der Rottach zu befestigen, wo dies noch nicht der Fall ist, um eine Räumung und Radnutzung im Winter zu ermöglichen.

- Mittelfristig sei auch der Illerradweg als überregionale Radverbindung zu ertüchtigen.

- Aufbauend auf den Erkenntnissen und dem Arbeitsstand des Mobilitätskonzeptes fordert Hartmann eine lückenlose Vervollständigung des Radwegnetzes und dazu weiterhin, ein mit Radverkehrsfragen versiertes Fachbüro zu konsultieren.

- „Die Endlosgeschichte des Radangebotsstreifens entlang der Immenstädterstraße stadteinwärts“ möchte Hartmann beendet wissen.

- Die Ampelschaltung mit Anforderungstaste an der Füssener Straße an der St.-Mang-Brücke halten die Grünen für nicht praxistauglich. Sie müsse für den Radverkehr möglichst querungsfreundlich umgerüstet werden.

- Für alle Straßen, die keinen gesonderten Radweg und keinen Angebotsstreifen aufweisen und somit Mischverkehr erfordern, sei eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h anzuordnen. Eine Ausnahme bilde hier der Stadtring.

- Die Radwegeverbindung zwischen Hochschule und Innenstadt sei allgemein unzureichend und dringend verbesserungsbedürftig.

- Im Falle temporär bedingter Fahrbahnbeschränkungen, zum Beispiel durch Baustellen, dürfe ein vorhandener Radweg nicht einfach beseitigt werden. Stattdessen sei die Verkehrsführung so zu gestalten, dass die Nutzung durch den Radverkehr erhalten bleibt.

8.11.17 MB/ME kb