

Wahlprüfsteine

Wir haben den fünf Kemptener Oberbürgermeister-Kandidaten im Vorfeld der Podiumsdiskussion einen Fragebogen zugesandt. Wir veröffentlichen an dieser Stelle die Antworten.

Oberbürgermeister Thomas Kiechle (CSU/FW) hat diesen Bogen trotz mehrfacher Anfrage leider nicht beantwortet.



Die Kemptener Oberbürgermeister-Kandidaten

Gabriela Büsse-maker, FDP

Katharina Schrader, SPD

Franz-Josef Natterer-Babych, UB/ÖDP

Lajos Fischer, Grüne

Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt?

Zwei.

Vier.

Zwei.

Zwei.

Wie viele Autos hat Ihr Haushalt?

Einen Lieferwagen für die Firma, einen Pkw.

Einen Pkw.

Zwei Pkw.

Zwei Pkw.

Ich wohne ...

... in Kempten außerhalb des Rings.

... in Kempten außerhalb des Rings.

... in Kempten außerhalb des Rings.

... in Kempten außerhalb des Rings.

Ich verwende das Fahrrad ...

Seit einer Wirbelsäulenverletzung 2013 darf ich nicht mehr radeln. Bis dahin habe ich regelmäßig das Fahrrad benutzt.

... als Freizeitbeschäftigung.

... als Freizeitbeschäftigung und als Verkehrsmittel.

... als Freizeitbeschäftigung.

Ich fahre Fahrrad ...

...

... ein paarmal im Monat.

... täglich oder fast täglich.

... ein paarmal im Monat.

Ich fahre ganzjährig, auch im Winter Fahrrad

...

Ja.

Ja.

Nein.

Antworten von: ■ Gabriela Büssemaker ■ Katharina Schrader ■ Franz-Josef Natterer-Babych ■ Lajos Fischer

1. Was sind die größten Probleme/Defizite beim Verkehr/bei der Mobilität in Kempten?

Ich wohne seit Juli 2018 in Kempten und bringe den Blick von außen mit. Auffällig ist für mich als ehemalige Oberbürgermeisterin die fehlende Durchgängigkeit von Radwegen und die Schwach- und Gefahrenstellen an mehreren Punkten.

Geringe Akzeptanz des ÖPNVs, da dieser für viele nicht das bietet, was gebraucht wird (Verbindungen, Takt). Radwege, die einfach enden oder gar nicht erst vorhanden sind. Dominanz des Autoverkehrs bei der Stadtplanung.

Um die individuellen Bedürfnisse der Bürger zu erfüllen, hat sich die Mobilität mangels attraktiver Alternativen zum Automobil verlagert. Zudem macht die Topographie Kemptens und das mangelhafte und unsichere Radwegenetz die Alternative Fahrrad unattraktiv.

Zu viel Raum (physikalisch und ideell) für den MIV.

2. Was sollte in Zukunft bei Verkehr und Mobilität in Kempten anders werden?

Das vom Stadtrat beschlossene Mobilitätskonzept haben wir mitgetragen. Es beinhaltet eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen zur Verbesserung und zum Ausbau des Radwegesystems. Die FDP stellt sich gegen die Seilbahn und bedauert, dass die Seilbahn-Debatte alle notwendigen Diskussionen und Entscheidungen, das Mobilitätskonzept weiter umzusetzen, überlagert und verzögert. Als FDP sind wir in der Priorität dafür, zunächst zügig Maßnahmen im Radwegesystem umzusetzen, die wenig Bürokratie und Verfahrensschritte erfordern (z.B. ordnungsrechtliche Maßnahmen und Beseitigung kleiner Schwachstellen). Große Maßnahmen müssen planungsrechtlich angegangen werden, einschließlich Finanzierungskonzept.

Wir wollen den öffentlichen Raum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen wieder attraktiver machen. Wir führen Tempo 30 innerhalb des Rings ein, garantieren bessere Busverbindungen in allen Stadtteilen, bauen sichere Fahrrad- und Schulwege aus und schaffen überdachte Fahrrad-Abstellmöglichkeiten. Bus und Rad statt Seilbahn ist dabei unsere Maxime.

Die Attraktivität einer Stadt ergibt sich aus der Möglichkeit, dass die individuellen Ziele eines Jeden schnellstmöglich erreicht werden können und diese attraktiv ausgestaltet sind. Eine zurückhaltende Nutzung des eigenen Automobils ist das übergeordnete Ziel. Zur Erreichung des Ziels gehört ein attraktives, sicheres und gepflegtes Verkehrsnetz der alternativen Verkehrsmöglichkeiten für Bus, Taxi, Rad, Skooter und Fußgänger.

Umverteilung der Verkehrs-räume zu-gunsten von Fuß-, Rad-, und ÖPNV-Verkehren.

3. Unterstützen Sie das Ziel, dass der Anteil des MIV am Modalsplit in Kempten gesenkt (und die Anteile des Umweltverbundes vergrößert) werden soll(en)?

Das wünscht sich so ziemlich jeder seit Jahrzehnten. Die Tendenz geht aber in die andere Richtung. Der motorisierte Individualverkehr nimmt kontinuierlich zu, das ist leider Realität. Grundvoraussetzung ist es, den ÖPNV zu stärken, allerdings ohne „Seilbahn“. Dabei wird das 100-Euro-Ticket nach Erfahrungen anderer Städte keinen Effekt hervorrufen. Wichtiger ist es, die Taktzeiten von Bussen und die Qualität zu erhöhen. Erst wenn die Auswirkungen eines verbesserten ÖPNV spürbar und messbar sind, kann man über Bereiche der Stadt sprechen, die auch im Sinne des Radfahrverkehrs neu zu strukturieren sind.

Ja!

Ja, alle Maßnahmen werden auf dieses Ziel ausgerichtet.

Ja.

Antworten von: Gabriela Büsselmaker Katharina Schrader Franz-Josef Natterer-Babych Lajos Fischer

4. Falls ja (Anteil des MIV am Modalsplit senken): Mit welchen Maßnahmen wollen Sie das Verhalten der Bürger in diese Richtung steuern/lenken?

Ergibt sich logischerweise aus der Beantwortung der Frage 3.

Ausbau der Radwege und Busverbindungen, mehr (überdachte) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Innenstadt und an zentralen Punkten, z.B. an Hauptbahnhof und Bahnhöfen, Klinikum, ... Tempo 30 in der Innenstadt.

Automobil:
Durch eine Parkraumoptimierung in Kombination mit einer direkten Verknüpfung zum Busnetz soll der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV von Zuhause aus sowie von den Pendlerparkplätzen schnell von statten gehen. Dadurch können verkehrsfreie attraktive Innenstadtbereiche entstehen, wobei der Verkehrsfluss in den Wohn- und Innenstadtbereichen auf 30 km/h gesetzt bleibt. Spielstraßenbereiche gehören ebenso zur Innenstadt und zum Wohnbereich sowie Stadtteilaufwertenden Maßnahmen.

ÖPNV:
Durch eine kluge, flexible Verkehrsplanung, Ticketgestaltung und Angebotserweiterung wird der öffentliche Nahverkehr an Attraktivität gewinnen und Arbeitnehmer, Schüler, Ehrenamtliche, Kunden und Partymenschen rechtzeitig und schnell an deren Zielorte und zurück bringen. Es versteht sich von selbst, dass der ÖPNV daher auch nach 20.30 Uhr zuverlässig bedient wird. Nachtlinien gehören selbstverständlich zum Aufwertungskonzept wie eine einfache Ticketpreisgestaltung.

Rad- und Fußwege:
Die Philosophie „sicheres Rad- und Fußwegenetz“ in Kempten wird umgesetzt. Dies beinhaltet, dass Radwege ordentlich gekennzeichnet sind und, wenn nötig, Straßenraum für den Radweg umgewidmet wird. Alle Maßnahmen des Verkehrsrechts werden hinsicht-

lich sicherer Rad- und Fußwege, insbesondere rund um Schulen, umgesetzt. Rad- und Fußwege werden selbstverständlich immer barrierefrei und behindertengerecht ausgelegt, womit auch Kinderwagen ohne Hindernisse und Schwierigkeiten bewegt werden können.

Zu den Einzelmaßnahmen gehören neben der Umsetzung des Mobilitätskonzepts 2030 (Antrag im Stadtrat vom 25. 4.2019) folgende Maßnahmen:

- Einrichtung von weiteren P+R-Parkplätzen an den Zufahrtsstraßen mit Anbindung an das öffentliche Busnetz
- das Parkticket aus definierten Parkbereichen gilt als Busticket zur Innenstadt.
- Bahnhöfe werden als Ziel- und Umstiegs-knotenpunkte definiert, welche eine ordentliche Umsteigemöglichkeit bieten.
- Das öffentliche Busnetz wird flexibilisiert und an die Personenströme kontinuierlich angepasst. Dies kann auch eine Ringlinie oder ähnliche optimierte Buslinien enthalten, wobei alle Kemptener Stadt-, Wohn-, Arbeits- und Erholungsbereiche gleichermaßen angesteuert werden und damit für alle zugänglich sind.
- Im Rahmen der Verkehrsflusssteuerung werden einzelne markante Straßen durch Tempo 30 oder Spielstraßen definition umgewidmet bzw. deren Durchfahrt unterbunden.
- Eine konsequente barrierefreie und sichere Rad- und Fußwegplanung gehört zum Grundkonzept der zukünftigen Stadt und Mobilitätsplanung.

Verbesserung und Priorisierung aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Antworten von: ■ Gabriela Büssemaker ■ Katharina Schrader ■ Franz-Josef Natterer-Babych ■ Lajos Fischer

5. Sind Sie bereit, eine Umverteilung des öffentlichen Raumes in Angriff zu nehmen, z.B. Parkplätze und Straßenflächen für den Autoverkehr zu reduzieren, um den Fußgängern und Radfahrern mehr Platz und Sicherheit zu bieten?

Es ist unbestritten, dass der öffentliche Raum (besonders die Innenstadt Kempten) mit zu viel Individualverkehr überfrachtet ist. Wenn wir die Stadt Kempten als Einzelhandelsmagnet der Region sehen, werden wir nicht darüber hinwegsehen können, dass die Innenstadt teilweise mit Lieferverkehr bedient und von Kunden angefahren werden muss. Die FDP plädiert für mehr Sammelparkplätze an den Stadteinfahrten (mit Zubringer ÖPNV) und für mehr Park&Ride-Anlagen mit Anzeige von freien Plätzen. In unseren Projekten fordern wir, dass bei der Parksituation in der Innenstadt den Belangen der Behinderten mehr Bedeutung zugemessen wird (Behindertenparkplätze). Hinweis: Auch Behindertenorganisationen versenden Wahlprüfsteine und wir werden nicht gegenüber dem ADFC und den Behindertenorganisationen abweichende Stellungnahmen abgeben.

Ja.

Es gehört zu den Grundsätzen, dass öffentlicher Raum ausgewogen, familien- und gesellschaftsfreundlich genutzt wird. Eine reine Parkraumbewirtschaftung ist das falsche Verständnis hierfür. Viele Kemptener Straßen sind zu schmal, als dass jeder Verkehrsteilnehmer diesen Raum für sich beanspruchen kann. Daher wird die Verlagerung von Parkraum an andere geeignete Stellen wie den P+R-Plätzen kommen, um Fußgängern, Radfahrern und öffentlichen Bussen eine sichere barrierefreie Verkehrsmöglichkeit bieten zu können.

Ja – das ist zentrales Ziel unserer Verkehrspolitik in Kempten seit vielen Jahren!

6. Was will Ihre Partei unternehmen, damit Kinder gefahrlos mit dem Fahrrad in die Schule fahren können?

Logischerweise, auch als Mutter und Großmutter, ja. Ich empfehle, nach der Kommunalwahl eine Kommission aus Verwaltung und Stadtrat zu bilden, die es sich zur Aufgabe macht, das Umfeld von Schulen und Kindergärten und deren Radfahr- und Fußweg-zubringer aus der Sicht des sicheren Schulwegs zu durchleuchten. Auch muss man an Eltern appellieren, bei einem Schulweg von 300 Metern auf den Pkw zu verzichten.

Fahrradwege zu den Schulen ausbauen, ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Schulen, Überwachung Tempo 30 an Schulen.

Einen verkehrssicheren Schulweg durch klare Schul- und Verkehrsweegegestaltung umsetzen. Denn nur sichere Schulwege sind klima- und umweltfreundlich, da die Eltern wissen, ihre Kinder haben einen sicheren Schulweg vor sich und das von der Haustüre bis zur Schule und zurück.

Schaffung eines lückenlosen und sicheren Radwegenetzes, konsequente Verkehrsberuhigung im Umfeld der Schulen.

Antworten von: ■ Gabriela Büsselmaker ■ Katharina Schrader ■ Franz-Josef Natterer-Babych ■ Lajos Fischer

7. Welche Maßnahmen wird Ihre Partei ergreifen, um in Kempten dauerhaft eine Fahrrad- und Fußgängerkultur zu etablieren?

Als Oberbürgermeisterin der Großen Kreisstadt Ettlingen habe ich mir die Radfahrkonzepte der Städte Münster, Erlangen und Lüneburg angesehen. Auch wenn die Situationen nicht immer übertragbar waren, wurden in meiner Amtszeit einige Teile der drei Städte erfolgreich übernommen. Eine ausgeprägte „Fahrrad- und Fußgängerkultur“ in Kempten zu entwickeln, ist eine Langzeitaufgabe. Einige Prospekte zum Radverkehr, Presseveröffentlichungen und Aufrufe oder Demonstrationen prominenter Personen werden da nicht reichen. Ich empfehle der Verwaltung und dem Stadtrat das Radwegekonzept der Stadt.

Wir sind in Kempten auf einem guten Weg (Stadtradeln, Fahrradstraße, weitere Radwege). Die Veränderungen müssen aber noch in den Köpfen der Menschen ankommen. Aktionstage müssen noch mehr ins Bewusstsein gerückt werden. Wir brauchen wieder ein faires Miteinander der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, denn nur gemeinsam und mit Rücksicht geht es vorwärts.

Zum Selbstverständnis von ÖDP und UB gehört ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz für Fußgänger, Radfahrer und Busse. Dies wird durch die Mitglieder trotz Schwierigkeiten schon heute ausgiebig genutzt. Desweiteren wird die Gruppierung weiterhin aktiv auf die Umsetzung des Mobilitätskonzepts in Stadtrat und Verwaltung drängen sowie weiterhin auf Verbesserungen aufmerksam machen.

Veränderung der Prioritäten bei der Verkehrsplanung und der Stadtentwicklung.

8. Welche Anträge zum Thema Radverkehr haben Sie/Ihre Partei bisher bereits gestellt?

Wir haben den Antrag im Stadtrat eingebracht, den kombinierten Geh- und Radweg entlang der Linggener Straße grundlegend zu sanieren. Diesem Antrag ist der Stadtrat gefolgt. Weiterhin tragen wir alle Radwegemaßnahmen, die im Mobilitätskonzept verankert sind, als Partei offensiv mit. Wir kritisieren als FDP den überdachten Edelstellplatz für Fahrräder am Theater. Wir hätten uns bei gleichen Kosten mehr Abstellplätze für Fahrräder und weniger Luxusausführung gewünscht.

Wir haben keine Anträge speziell zum Radverkehr gestellt, eher allgemein zur Verkehrssituation (Autofreier Rathausplatz) und vor allem zum ÖPNV (u.a. kostenloses Busticket für Jugendliche bis 18 Jahre/Schüler*innen, Einführung City-Ticket). Konkret ums Rad ging es bei unserem Antrag zur Bike-Box (Prüfung der Situation, Dauerbelegung vermeiden). Wir versuchen, die Situation aller Verkehrsteilnehmer*innen im Blick zu haben.

Aus Platzgründen finden Sie die vollständige Aufzählung von Franz-Josef Natterer-Babych und die Inhalte der von Lajos Fischer mitgeschickten Anhänge am Ende dieser Übersicht (Anhang).

Die ÖDP und UB waren immer schon sehr aktiv bei der Umsetzung ökologischer und umweltfreundlicher Maßnahmen und haben daher kontinuierlich Anträge zur Verbesserung des Radwege- und Fußgängernetzes gestellt. Eine Auswahl der Anträge ist aufgelistet: (Anmerkung: Vollständige Aufzählung

- 1993: Schaffung eines Stadtratsbeauftragten für ÖPNV und Radverkehr, Erlass der Streupflicht für Landwirte, die Grund für Radwege zur Verfügung stellen.
- 1997: Schneeräumung auf Radwegen, am 8.3.2009 und am 13.3.13 erneuert
- 2010: Einrichtung und Ergänzung von Fahrradabstellplätzen an allen öffentlichen Plätzen in Kempten, Errichtung des Radwegs in der Immenstädter Straße.
- 2017: Kostenlose Radmitnahme in Zügen, Mobiler Baurupp für Radwege, Ausweisung von Haushaltsmitteln und Stellen

Zahlreiche Anträge und Initiativen im Rahmen von Radwege-AK und Verkehrsausschuss (siehe Anhänge).

- 24.7.2011: Antrag zur Optimierung des Radverkehrs in Kempten
- 6.3.2013: Antrag, jährlich ab März die Kemptener Radwege auf den Hauptverbindungsstrecken im innerstädtischen Gebiet von Altschneehäufen sowie Streugut reinigen zu lassen.
- 2.11.2017: Antragsliste, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen

Antworten von: ■ Gabriela Büsselmaker ■ Katharina Schrader ■ Franz-Josef Natterer-Babych ■ Lajos Fischer

9. Welche Initiativen hat Ihre Partei ergriffen, um ein flächendeckendes Radroutennetz in Kempten zu verwirklichen?

Diesen Wunsch wird jeder mittragen, so auch die FDP. Wir verweisen aber auch darauf, dass wir in der Kernstadt sowie teilweise in den Stadtteilen enge und verwinkelte Situationen haben, die diese Allgemeinforderung schnell zur Utopie werden lässt.

Wir stehen hinter dem Mobilitätskonzept, dessen Umsetzung wir regelmäßig einfordern. Unser Stadtrat Wolfgang Hennig arbeitet im Arbeitskreis Radverkehr mit.

Die Gruppierungen ÖDP und UB waren und sind seit Anbeginn aktive Förderer von Rad- und Fußwegmaßnahmen für die Stadt Kempten. Hierzu zählt auch die Einrichtung einer Radbox (19.11.98) im Bereich Pfeilergraben für Radtouristen sowie überdachten Rad-Abstellplätzen am Hauptbahnhof. Auch das Anbringen von Hinweistafeln über die Radwegführung gehört hierzu. Weiterhin werden ÖDP und UB auch hier ein intensives Augenmerk darauf haben, um die Rad- und Fußgängersituation barrierefrei und nachvollziehbar auszubauen.

Siehe Anhänge.

10. Wie ist Ihre Partei vorgegangen, um an den Kemptener Bahnhöfen, allen Schulen, sowie Kindergärten und öffentlichen Einrichtungen gute Radabstellplätze zu etablieren?

Die FDP achtet bei allen Entscheidungen bei öffentlichen Einrichtungen (z.B. Sanierungen), dass nicht nur über den Bedarf der Bayerischen Bauordnung hinausgehende Fahrradabstell-Einrichtungen geschaffen werden, sondern dass bestehende und nicht mehr zeitgemäße Einrichtungen erneuert werden. Ferner fordern wir an vielen Stellen der Stadt (z.B. als Folge unserer Begehung des Engelhalde-Parks) eine Bündelung der Fahrradständer im Eingangsbereich sowie Ladestationen für E-Bikes.

Thematisierung in Ausschüssen, Unterstützung entsprechender Vorhaben der Verwaltung.

An vielen Schulen sind schon Radabstellplätze vorhanden. Diese sind jedoch schon in die Jahre gekommen und gehören nicht mehr zu den einladenden Schmuckstücken des Schulgeländes. Hier ist weiterhin Handlungsbedarf vorhanden und es wird darauf hingewiesen bzw. die notwendigen Maßnahmen durch unseren Oberbürgermeister initiiert. Gleiches gilt für Radabstellplätze an öffentlichen Einrichtungen. Die Radabstellplätze am Rathaus bedürfen auf jeden Fall einer Aktualisierung. (Siehe Anträge im Jahr 1999 und 2010).

Regelmäßige Abstimmungen mit dem Amt für Tiefbau und Verkehr, Initiativen in den zuständigen Gremien.

11. Was hat Ihre Partei veranlasst, damit die Budgets für die Förderung des Radverkehrs deutlich aufgestockt werden?

Wir verweisen wiederum auf das Mobilitätskonzept mit den darin verbundenen Maßnahmen für den Radwegbau.

Die Prioritäten im laufenden Haushalt liegen im Bereich Ausbau/Bau Kindertagesstätten und Schulen, daher haben wir in diesem Bereich keine Anträge gestellt.

Seit 2008 wurde in den jährlichen Haushaltsberatungen ein erhöhter Geldansatz gefordert. In den gerade zu Ende gegangenen Haushaltsberatungen wurde bemängelt, dass es keine eigenen Haushaltsmittel für Radwege gibt, obwohl dies im Mobilitätskonzept vorgesehen war. (Siehe Antrag von 2017 oben).

Hauptsächlich Beantragung und Durchsetzung des Mobilitätskonzepts (früher Integrierter Verkehrsentwicklungsplan). Dieses Konzept wäre ohne unsere beharrliche Forderung nicht erstellt worden.

Antworten von: ■ Gabriela Büsse maker ■ Katharina Schrader ■ Franz-Josef Natterer-Babych ■ Lajos Fischer

12. Wie hat sich Ihre Partei eingesetzt, damit im Amt für Tiefbau und Verkehr die für Nahmobilität und Radverkehr zuständigen Personalstellen erhöht werden?

Es gibt eine Vielzahl von Einzelinitiativen nach Personalaufstockung, bezogen auf Sonderwünsche. Diesen Wünschen geht die FDP nur nach, wenn es sich gesamtgesellschaftlich rechtfertigen lässt. Aus wahltaktischen Gründen einer Einzelinitiative durch Personalaufstockung nachzugehen, weckt sehr schnell Bedarfe bei anderen Gruppierungen. Die FDP hat die neue Stelle eines Verkehrsmanagers mitgetragen, im Bewusstsein, dass dessen Aufgabe der eines „Radfahrbeauftragten“ gleichkommt.

Die Prioritäten im laufenden Haushalt liegen im Bereich Ausbau/Bau Kindertagesstätten und Schulen, daher haben wir in diesem Bereich keine Anträge gestellt.

Trotz der Sachlage, dass das Amt keinen Mehrbedarf in dieser Angelegenheit sieht, zumal vor kurzem ein Dienstposten hierfür eingerichtet wurde, wurde im Jahr 2017 ein entsprechender Antrag für die Einrichtung eines mobilen Bautrupps gestellt, der sich um das Radweg- und Fußgängernetz kümmert (siehe Antrag von 2017).

Dies ist keine politische Aufgabe, sondern originär der internen Organisation der Stadtverwaltung in Verantwortung des Oberbürgermeisters. Unsere vielfältigen Bemühungen mögen zumindest zur Schaffung des Radwegebeauftragten beigetragen haben.

Anhang Die vollständigen Antworten zu Frage 8 (Anträge im Stadtrat) von:

Franz-Josef Natterer-Babych

Lajos Fischer

- 1990: Antrag auf Errichtung von Fahrradschienen an Treppen mit Nachfrage am 12.9. 93 und am 18.7. 94
- 1992: Nachfrage, wann Radweg Hbf.-Alter Bahnhof fertig?
- 1993: Antrag auf Schaffung Stadtratsbeauftragten für ÖPNV und Radverkehr; Anfrage, ob wassergebundene Radwege im Außenbereich möglich; Antrag: Halteverbot bei Einmündung Radweg Parkstraße in Robert-Weixler-Straße; Antrag: Erlass Streupflicht für Landwirte, die Grund für Radwege zur Verfügung stellen.
- 1994: Antrag: Umweltspur Königstr.; Antrag: Grüner Pfeil für Radfahrer; Antrag: Radweg Mariaberger Straße.
- 1995: Antrag: Fußgängerzone obere Bahnhofstraße; Antrag auf Leihfahrräder; Antrag: kostenloser Bus Hbf.-ZUM.
- 1995: Antrag: Radabstellplätze auf Hbf. Ostseite und Radweg von dort über Iller bis Stadtgrenze; Antrag auf Hinweistafeln zum Radwegenetz KE im Hbf.
- 1996: Antrag: Fußgängerzone Promenadestraße; Antrag: Kommunale Verkehrsüberwachung/ Radstände Nähe „Galeria“/Radwegekommission soll ¼-jährlich tagen

- 1997: Antrag: Schneeräumung auf Radwegen, am 8.3.2009 und am 13.3.13 erneuert; Antrag auf Anschaffung schmalerer Räumfahrzeuge für Parkwege; Prüfantrag, ob sich Postverschiebung per Radkurier für die Stadt lohnt
- 1998: Antrag, das 1995 schon beschlossene Radwege-Verbindungsstück Richtung Lauben an der Heisinger Straße zügig in Angriff zu nehmen.
- 2000: Antrag: KE macht bei europaweitem Autofreien Tag (22.9.) ab 2001 mit
- 2003: Antrag: 30 Km/h Auf der Ludwigshöhe
- 2004: Antrag: Geh-/Radweg auf Isnybahnle
- 2007: Antrag: 30 Km/h auf Lenzfrieder Straße; Antrag: Citybike
- 2009: Erweiterung der Zehn-Stunden-Regelung für Verkehrsüberwachung
- 2010: Antrag zur Einrichtung und Ergänzung von Fahrradabstellplätzen an allen öffentlichen Plätzen in Kempten; Antrag: Errichtung des Radwegs in der Immenstädter Straße.
- 2017: Antrag: Kostenlose Radmitnahme in Zügen; Antrag: Mobiler Bautruppp für Radwege; Ausweisung von Haushaltsmitteln und Stellen

- 24.6.2008: Antrag -> Tempobegrenzung auf 20 km/h für noch nicht verkehrsberuhigte Teile der Kronenstraße
- 2.1.2009: Antrag -> Beauftragung eines Innenstadt-Verkehrskonzeptes (Arbeitstitel „Verkehrskonzept Kempten 2020“)
- 24.7.2011: Antrag zur Optimierung des Radverkehrs in Kempten ->
 - Im Zuge der Aufstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für die Stadt Kempten, welches im Zuge der Haushaltsberatungen im Jahr 2011 beschlossen werden soll, muss auch eine Erhebung des Radverkehrsanteiles und der Potenziale zur Steigerung des Anteils beauftragt werden.
 - Bei der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes sind Fachleute des ADFC zu beteiligen.
 - Kempten ist Hochschulstadt. Das somit hohe Verkehrsaufkommen der Studierenden muss systematisch in Richtung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, vorrangig Fahrradverkehr, gelenkt werden.
 - Bei der Neu- oder Umgestaltung von Radwegen und bei der Konzeption des Radwegenetzes sind der zunehmende Anteil von E-Bikes und die dabei gefahrenen Geschwindigkeiten zu berücksichtigen.

- Der stadteinwärts an der Füssener Straße führende Radweg stellt eine nicht hinnehmbare Gefahrenquelle für RadfahrerInnen dar aufgrund der Anordnung zwischen Parkreihe, Gehweg, querenden Ausfahrten und der bergab gefahrenen Geschwindigkeit. Diese Gefahrenstelle muss baldmöglichst umgebaut und der Radweg auf die Fahrbahn verlegt werden.
- In der Bahnhofstraße, der Memminger Straße und der Wiesstraße befinden sich Radwege, die einfach im Nichts enden. Für diese Radwege sind Lösungen zur angemessenen Fortführung des Radverkehrs notwendig.
- Im Stadtgebiet finden sich mehrere Radwege mit Verschwenkungen im Einmündungsbereich sowie starken Schwellen an den Bordsteinen, die sehr hinderlich für den Radverkehr sind. Beispielsweise am Berliner Platz, dem Heussring und der Leutkircher Straße. Hier sollten wirtschaftlich vertretbare Verbesserungen erreicht werden. Zum Beispiel der Einbau des „Memminger Rillenstein“ kann hier erhebliche Verbesserungen bringen.

Fortsetzung Anhang Die vollständigen Antworten zu Frage 8 (Anträge im Stadtrat) von: ■ Lajos Fischer

- Bei der Gestaltung von signalisierten Kreuzungen sollten künftig Fahrrad-aufstellstreifen vorn (Beispiel Sont-hofen) anstelle der Linksabbiege-buchten markiert werden.
- An stark frequentierten Kreuzungen können an den Ampel- und Beleuch-tungsmasten sogenannte Ampel-griffe angebracht werden, um den FahrradfahrerInnen das Anhalten zu erleichtern.
- Die Fahrradstellplätze an den Kemp-terer Schulen sollten obligatorisch mit einer Überdachung ausgerüstet werden. Wen, wenn nicht Schülerin-nen und Schüler, sollten wir zur Rad-benutzung einladen?
- Am Forum Allgäu befinden sich allgemein zu wenige Fahrradstell-plätze. Speziell im Falle von Sonder-veranstaltungen sind diese zum Teil auch nicht benutzbar.
- Am Hauptbahnhof sollten Fahrrad-boxen das sichere Verschließen von Fahrrädern ermöglichen sowie der vorhandene Unterstellplatz für Fahr-räder grundlegend saniert werden. Wir bitten, mit der Deutschen Bahn eine Klärung der Zuständigkeit und Finanzierung herzustellen.
- Im nördlichen Bereich der Bahnhof-straße besteht keine adäquate Ver-kehrsführung für Radfahrer. Theore-tisch müsste der Radverkehr wie der Autoverkehr rechts auf den Freuden-berg abbiegen. Praktisch führt das Fehlen einer Linksabbiegemöglich-keit zur Kollision mit dem Fußgänger-verkehr.
- Bei der Neugestaltung des ehema-ligen Brauhausgeländes an der Kö-nigstraße bitten wir um angemes-sene Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs. An der Königstraße fehlt eine Radspur bisher vollständig.
- Sonderthema Radverkehr im Winter: Auch die Radwege sollten im Winter von Schnee und Streugut frei gehal-ten werden. Insbesondere in Einmün-dungsbereichen verursachen lang verbleibende Schneehäufen Gefahr-stellen durch plötzliches Versperren der Fahrbahn. Beim Forum Allgäu sind die Fahrradstellplätze im Winter häufig vollständig vergraben. Wir bitten um Prüfung der Finanzie-rungsmöglichkeiten. Die genannten Maßnahmen dienen dem Zweck der Minderung der Parkplatznachfrage und wären aus unserer Sicht durch die Mittel der Stellplatzrücklage, die nicht mehr für den Bau der Tiefgarage Hildegard-platz benötigt werden, zu tragen. Wir bitten ferner um Berücksichtigung der Vorschläge bei den Haushaltsberatun-gen für das Jahr 2012.
- 28.6.2012: Antrag, den Teilabschnitt der Kronenstraße zwischen Grünbaum-gasse und Gerberstraße als Fußgänger-zone auszuweisen.
- 6.3.2013: Antrag, jährlich ab März die Kemptener Radwege auf den Haupt-verbindungsstrecken im innerstädti-schen Gebiet von Altschneehäufen so-wie Streugut reinigen zu lassen.
- 2.11.2017: Anträge:
 - Zumindest abschüssige und hoch frequentierte Radwegabschnitte sol-len zeitnah nach Ende des Schnee-falls geräumt werden.
 - Planungen des Tiefbauamts werden unterstützt, 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 ist dem entsprechend auch der Illerradweg als überregiona-le Radverbindung zu ertüchtigen.
 - Es ist eine lückenlose Vervollständigung des Radwegenetzes anzu-streben und dazu ein mit Radver-kehrsfragen versiertes Fachbüro zu konsultieren.
- Die Endlosgeschichte des Radange-botsstreifens entlang der Immen-städterstraße stadteinwärts ist ei-nem Abschluss zuzuführen.
- Die Ampelschaltung mit Anforde-rungstaste an der Füssener Straße an der St.-Mang-Brücke ist nicht praxistauglich und muss mit Blick auf eine Optimierung der Querungs-möglichkeiten für den Radverkehr umgerüstet werden.
- Für alle Straßen, die keinen geson-derten Radweg und keinen Ange-botsstreifen aufweisen und somit Mischverkehr erfordern, ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h anzuordnen. Eine Ausnahme bildet hier der Stadtring.
- Im Falle temporär bedingter Fahr-bahnbeschränkungen, z.B. durch Baustellen, darf ein vorhandener Radweg nicht einfach beseitigt wer-den. Stattdessen ist die Verkehrsfüh-rung so zu gestalten, dass die Nut-zung durch den Radverkehr erhalten bleibt.