

planwerkstatt66

Ausgangspunkt nicht nur für ein Verkehrskonzept

Überlegungen und Gedanken

zur Verbesserung innerstädtischer Lebens- und Aufenthaltsqualität

mit dem Fokus auf Wangen im Allgäu.

Michael Scheidler

Architekt

edition

planwerkstatt66

Alle Abbildungen vom Verfasser

Vertrieb im Eigenverlag

Juli 2013

neu überarbeitet Herbst/Winter 2014

1. Wangen im Allgäu – Stadt am Scheideweg

Weswegen ich die Überschrift nicht als Frage ausformuliert habe, ist leicht erklärt: diese Feststellung auf Basis langjähriger Beobachtungen und Erfahrungen in und mit dieser nicht zu Unrecht als Perle bezeichneten Stadt trifft es sehr genau. Wangen im Allgäu steht an einem Scheideweg. Das Lavierien der Stadt mit Sicht auf Wohnen, Verkehr, Altstadt, Stadtentwicklung in den letzten Jahre zeigten dies auf.

„Wangen kann auf einen guten Branchenmix verweisen. Zudem stehen wenigen Leerständen noch immer viele individuell oder Eigentümer-geführte Geschäfte in der Altstadt gegenüber.“ So kann zusammengefasst werden, was die CIMA in einer mehrjährigen Untersuchung der Stadt samt Fortschreibung noch 2007 feststellte. An diesem Bild hat sich seither einiges verändert.

Die weltweite Finanzkrise seit 2007 ging fast spurlos an der Stadt [wie der gesamten Region] vorbei. Das war aber der Gesamtstruktur des Oberlandes geschuldet, die kleinteilig nicht so sehr von den Konzernen abhängt, wie andere Regionen. So überwiegen in Wangen und seinem Umland Klein- und Mittelständische Betriebe, sorgen für eine vielseitige und sehr individuelle Prägung der Region. Das macht einen großen Unterschied zu ähnlich gelagerten Orten, welche aber in den 80er und 90er Jahre schwere Eingriffe und damit starke Veränderungen in den wirtschaftlichen Strukturen erfuhren, oft ihr Gepräge damit verloren haben. Davon blieb Wangen aus verschiedenen Gründen bislang weitest gehend verschont.

Aber dafür bilden Altlasten große Probleme, welche den Stadtsäckel teils enorm belasten. Sicher: das Adler-Areal ist 'in trockenen Tüchern' und erweist sich immer mehr als vertane Chance! Das Dachser-Anwesen samt umgebender Liegenschaften ist eine Brache. Dafür sind große Teile der Erba-Baulichkeiten baufällig dafür Denkmal-geschützt

Die Wettbewerbsergebnisse gerieten nicht zum Anlass öffentlicher Begeisterung, auch weil die viele Anregungen aus der Bürgerschaft nur einen geringen Niederschlag fanden. Es blieb bei Standardlösungen für drängende Fragestellungen wie Wohnungsnot für sozial schlecht gestellte. Dafür steht die Universalwaffe der öffentlichen Hand zur Debatte: das Investorenmodell. Die Stadt Wangen in hrer Investorensucht verbauete letzte Einflussmöglichkeiten auf gleichfalls letzte Teile noch vorhandener Entwicklungsflächen. Zudem ist Investoren Nachhaltigkeit weit weniger wichtig [wenn nicht fremd] als der Profit.

Ebenfalls zu einem Damoklesschwert entwickelt sich das Gewerbegebiet Siemensstraße. Dort haben nun

drei „Einzelhändler“ das Baurecht für ihre Filialen erstritten¹. Der Gemeinderat nahm es hin, als ob damit nichts mehr zu machen sei – so stellte es die Schwäbische Zeitung in ihrem Bericht zumindest dar. Es steht zu befürchten, dass damit weiteren Ansiedlungen von Groß-Einzelhandel der Damm gebrochen wurde. Der Bestand ist alleine schon so anziehend wie wenig hoch angesiedelt. Discounter, Fast-Food-Lokale, Autohandel und -wäscherei bestimmen das Bild. Dass die Verkehrsmenge im Umkreis der Siemensstraße damit auch auf der B32 und den angrenzenden Wohngebieten weiter zunehmen wird, scheint im Übrigen keiner Diskussion wert. Der Faktor Verkehr wurde auch an anderer Stelle ausgeblendet, obwohl er dort als auch rechtlich relevantes Argument hätte offen angeführt werden. So blieb in der kurzen und seitens Stadt und Leistungsgemeinschaft sehr zahn geführten Debatte um die Kaufland-Ansiedlung das zusätzliche Verkehrsaufkommen im Bereich Zeppelin-/Ravensburger Straße unerwähnt! Oder spielen 10% zusätzlicher Verkehr dort für Wangen keine Rolle mehr?

So sehr sich 'der Verbraucher' über die Discounter und Billig-Anbieter auch freuen mag, für die Altstadt ergibt sich daraus eine Herausforderung. Denn sie sieht sich vordergründig im direkten Wettbewerb mit den Parkplatz-trächtigen Konkurrenten draußen 'vor den Toren'. Doch dieser direkte Vergleich hinkt stark, da 'Stadt' völlig anders strukturiert ist denn eine auf KFZ-Verkehr aufgebaute und optimierte Versorger-Peripherie.

Angesichts leerer Kassen sieht sich die Stadtregierung allerdings auch nicht in der Lage gegen zu steuern. Ein weit verbreiteter Vorwurf lautet dafür darauf, dass nur mehr förderfähige Projekte angegangen werden. Darunter hätten natürlich andere Dinge zu leiden. Das hier aber zu beurteilen geht allerdings zu weit – schon weil mir hier die Einsichten und Informationen fehlen. Doch der Vorwurf besteht, zeigt dabei genau den eingangs aufgegriffenen Gedanken, dass Wangen am Scheideweg steht.

Ebenfalls deutlich kritischer ist inzwischen die Sucht nach Investoren für seitens der Stadt nicht zu finanzierende Vorhaben. Verschiedene Vorhaben zeigten allerdings in den vergangenen Jahren auf, wie wenig Investoren-Projekte städtisch zu steuern sind. Zudem hat der Begriff 'Investor' über die Jahre eine Bedeutungsverschiebung ins absolut Negative als Profithaie erfahren. Als Menschenfreund wird diese Gruppe so schnell nicht mehr tituliert werden!

Ein anderer Punkt ist der Demographie-Atlas 2011 der IHK Weingarten. Wangen wird darin kein Bevölkerungswachstum mehr zugestanden. Das läuft städtischen Prognosen zuwider. Hier eben liegt das größte Problem: niemand weiß eben, wie es weiter geht, bzw. was letztlich der richtige Weg für Wangen ist. Stillstand aber kann keine Lösung sein!

Vor diesem Hintergrund stelle ich die Frage, was für die Altstadt Wangens getan werden kann,

¹ Vor dem Verwaltungsgericht Sigmaringen, das die in Wangen geltenden Beschränkungen bezüglich der Ansiedlung von Ketten als nichtig ansah. Inzwischen haben sich ein Drogerie-, ein Schuh- und ein Bekleidungsmarkt dort angesiedelt.

in Konsequenz für das Stadtgebiet, sie wehrhafter gegen die Angriffe der Großen [ob nun über Internet oder mit Märkten an der Peripherie], attraktiver, sicherer und nicht zuletzt Klima-relevanter [über den Energy-Award hinaus] zu machen. Zuerst – das haben inzwischen viele Städte und auch Wangener [allgemein gesprochen] erkannt – muss über den Verkehr in den Alt- und Innenstädten nachgedacht werden. Wangen selbst muss sich über die politische Schiene hinaus klar werden, wie es sich für die Zukunft bereit machen und aufstellen will. Der status quo ist nicht zu halten, steht doch der für Stillstand und letztlich Rückschritt.

So versuche ich auf den folgenden Seiten, aus verschiedenen Blickwinkeln heraus, Mögliches, Notwendiges und Machbares zu beleuchten, um zum Kern eines Konzeptes [es wurde bereits als Vision² bezeichnet] zu kommen.

Das Konzept „Altstadt und Verkehr 2015“ selbst wird in einer weiteren Schrift vorgestellt, weil es in meinen Augen wichtig ist, zuerst den Weg hin zu einer Idee auf zu zeigen, um hernach die Idee selbst vor zu stellen. Dabei ist inzwischen kaum mehr von einer Idee zu schreiben und zu sprechen, da die Konzeption bereits einen gedanklichen Reifegrad erreicht hat, welcher als Grundlage zu ihrer Umsetzung dienen kann³.

Auf den folgenden Seiten finden also Beobachtungen, Überlegungen und Berechnungen Platz, welche zuerst eines widerlegen sollen: dass Wangens Altstadt den bestehenden Durchgangs- und Parkplatzsuchverkehr, den daraus resultierenden Verkehrsdruck braucht. Darüber hinaus will ich zum Ausdruck bringen, dass es mir nicht um eine ideologische Frage geht. Wangen muss im Interesse aller seiner Bürger liegen. Mir liegt die Stadt am Herzen – weil ich in der Altstadt teils aufgewachsen bin, dort wohne, lebe, arbeite, sie kenne [wie wohl wenige sonst] und die Entwicklung der letzten 10, 12 und darüber hinaus Jahre intensiv beobachtet habe.

Dass ich weder objektiv noch neutral sein will und kann, stelle ich nicht in Abrede. Ich nehme [nicht nur] hier eindeutig Stellung, hinterfrage dabei auch meine Sichtweise⁴. Die Reaktion in privaten, spontanen und informellen Gesprächen zu 'Wangen und Co' bestätigen mich dabei mehr und mehr in meiner Sicht. Der politische Gegenwind besteht auch, doch sehe ich darin die Hilflosigkeit politischer Entscheidungsträger angesichts der anstehenden Fragestellungen zur Zukunft nicht nur von Wagen im Algäu. Genau das und reichlich anderes ist die in dieses Skript eingeflossen.

Im August 2011 bis Juni 2013

Zudem im Herbst 2014

² von lat. visio, -onis: Sehen, Anblick, Erscheinung / Vorstellung, Idee

³ Die Überarbeitung 2014 ist weitestgehend abgeschlossen.

⁴ Verweis auf inzwischen drei Arbeitsbücher zum Thema Städtebau

2. Rundfahrt um das Martinstor

Kellhof-Ralley, tour de Fidi, Giro Porta San Martino, LKW-Karawane⁵, Freitag Rundfahrt und so weiter – es mangelt nicht an möglichen Bezeichnungen für das Geschehen, welches sich vor Wochenenden und Feiertagen [nicht nur] ums Wangener Martinstor herum abspielt. In summa ist es zuerst Parkplatzsuch-Verkehr und der Abfluss aus der Braugasse.

Eine zeitweise endlos erscheinende Schlange von Automobilen zieht und quält sich durch die noch freien Straßen der Stadt – das Martinstor und die Runde darum steht nur stellvertretend für die Suche nach einem freien Parkplatz in der Altstadt. Um beim Einstieg ins Thema zu bleiben, es gibt zwei Runden: eine kurze von rund 550 m und die große auch um den Fidelisbäck herum von dann grob 800 m⁶. Und genau von dieser Kellhof-Ralley rührt der ursächliche Grund für dieses Schrifttum her: Wangen im Allgäu, seine Altstadt und der Verkehr.

Wenn Wangens Bürger inzwischen einmal klug genug sind, das Auto einmal stehen zu lassen, dann kommen die Auswärtigen und stellen ihre Blechkarossen als augenscheinliche Zierde ihrer selbst in den Straßen der Wangener Altstadt ab. Dabei stört es nicht, ob Sperrfeld, eingeschränkte Haltezone, absolutes Halteverbot, Anwohner-Parkfeld oder regulärer Parkplatz, Hauptsache „ICH hab einen Parkplatz!“

Schrieb ich von Zierde?

Nun, schon die Beobachtung der eigenen Reaktion auf Massen geparkter Autos, viel mehr noch Beobachtungen auf Wangens⁷ Straßen und Gassen wandelt das Wort Zierde ins zynische Gegenteil. Nein, Zierde sind Autos in den Kernen der Städte wahrlich nicht [mehr]⁸. Sie stellen für das Gedeihen in Altstädten inzwischen eine Last dar. Daran ändert die Notwendigkeit von Fahrzeugen im Alltag gar nichts. Aber nur weil man etwas braucht, ist es eben noch lange keine Zierde, oder gar für andere eine Notwendigkeit.

Bleiben wir beim Schlagwort Zierde: Wangen und seine Straßen und Gassen sind eben eine solche. Sie sind in Süddeutschland in ihrer Geschlossenheit der Bebauung und in der [teils neu geplanten] Stimmigkeit der [sanierten] Ansichten zwar nicht einzigartig, suchen aber im gleichartigen Rahmen weit um ihres gleichen. Zugleich beherbergen die Häuser noch immer einen hohen Anteil an stark individuell geprägten, oft noch von den Eigentümern geführten Geschäften, die wesentlich für die Attraktivität der Stadt als Ganzes verantwortlich sind. Dabei wirken sie zugleich Identitäts-stiftend, was von zu gereisten Anwohnern und Gästen eher erkannt wird als

⁵ LKW = Leber-Käs-Wecken oder auf bairisch Leberkas-Semmel

⁶ Eingerechnet ist dabei der Weg vom Martinstor in Richtung Poststraße, um dort wieder in die Altstadt ein zu fahren.

⁷ Es gibt auch 'ausländische' Erfahrungen zum Thema. Diese werden an anderer Stelle noch zu beleuchten sein.

⁸ Waren sie es seit Erfindung der Auto-gerechten Stadt überhaupt einmal? Nur die Auto-gerechte Stadt nach dem II. Weltkrieg sah Autos als solche an.

von den Wangenern selbst!

Ein weiterer Punkt der Anziehungskraft von Wangen ist die relative Freiheit der Fußgänger in Bereichen der Altstadt – aber eben nur in bestimmten Bereichen. Andere Teile leiden unter dem teils enormen Druck der Parkplatzsucher und des damit verbundenen Durchgangsverkehrs⁹. Diese bringen natürlich – so sie einen Parkplatz nach reichlich Suche ergattern - Gast-Quoten und Umsatz. So lautet zumindest die wichtigste Argumentation, nach der die in der Stadt verbliebenen Parkplätze notwendig seien. Beweisen aber lässt sich derlei nicht. Lediglich subjektive Eindrücke und Entwicklungen sind feststellbar – hinterher und für beide Seiten.¹⁰

Beispiele und Erfahrungen anderer Städte werden hier gerne als unpassend und wenig relevant für die lokalen Verhältnisse in Wangen abgetan. Dabei können daraus sehr wohl Wege für sich selbst abgeleitet werden. Vergleiche mit anderen Städten – maßstäblich relativiert – sind dabei immer tauglich und vor allem nötig¹¹. Ob der aktuelle Fluss von Fahrzeugen durch Wangen nun positiv oder negativ zu sehen ist, lässt sich spontan nicht sagen. Auf Dauer aber, das belegen vielzählige Untersuchungen und Beobachtungen [auch andern Orts], wirken sich die KFZ-Belastungen de facto negativ aus, heißt: in den von Fahrzeugen befahrenen Bereichen nimmt der Fußgängerverkehr mehr und mehr ab¹². Die Folge ist leicht zu erklären: weniger Fußgänger bedeuten weniger Quote, also weniger Ab- und Umsatz der Geschäfte. Vor allem aber: was bringen Autos und Parkplätze zu aller erst? Umsatz und Geschäft stehen da nicht an erster Stelle, weil das Auto und der Verkehr nicht einkaufen und konsumieren. Oben auf der „Bringliste“ von Auto und Verkehr stehen zuerst ganz andere Schlagworte:

- Klimabelastung durch CO₂ - Ausstoß
- Feinstaubbelastung [Lebensmittel-Händler an Durchgangs-Straßen???)
- Benzoldämpfe und Ruß-Ausstoß [Lebensmittel-Händler an Durchgangs-Straßen???)
- Lärm und sichtbarer Dreck an den Hausfassaden und -dächern
- Sicherheit der Fußgänger und Rettungsdienste wegen auch blockierter Wege

Schlicht gesagt, geht es um die Umwelt im zwar zunächst kleinen mit aber reichlich Auswirkungen. Darunter leiden in Wangen vier wichtige Bereiche extrem:

- Paradiesstraße
- Bindstraße

9 *Wie an prominenten Stellen zudem zu beobachten ist, gibt es auch einen recht stark ausgebildeten 'Promenaden-Verkehr' mit dem KFZ.*

10 *Diese Sicht belegten 2013 einige in der SZ erschienene Beiträge, die dabei weder repräsentativ noch als Stimmungsbild als relevant anzusehen sind.*

11 *Oft genug war so der AMV Wangen unterwegs, sich andern Orts fort zu bilden. Leider schienen direkte Betrachtungen und Vergleichen außerhalb des Vereinsbetriebs nicht auf.*

12 *Vor allem in der Fortbewegung beeinträchtigte Personen beklagen erlaubten und irregulären Verkehr in Wangen. Hierzu gab es mehrere Artikel in der Schwäbischen Zeitung.*

- Spitalstraße
- Schmiedstraße¹³

Die „hinteren Straßen“ bleiben hier einmal unberücksichtigt.

Das Minus an flanierenden Fußgängern ist gerade an schönen Tagen leicht zu beobachten, wenn in den genannten Straßen bestenfalls Besorgungsverkehr stattfindet. Der sich entspannt umschauende, flanierende Gast ist dort gar nicht zu finden. Bei selbst gezählten Quoten von 0,5 bis zu 1,5 KFZ pro Minute¹⁴ auf der Suche nach den verbliebenen, teils langfristig belegten Parkplätzen samt anderen freien Plätzen in der Altstadt, muss auch der Verweis auf die Notwendigkeit selbiger als Fehlrechnung bezeichnet werden. Denn auch die Lebensmittel müssen einräumen, dass es nicht am Parkplatz liegt, dass Kunden ihre Geschäfte aufsuchen oder auch nicht.

In diesem Zusammenhang will ich den Begriff 'Stadtthygiene' einflechten. Das 18. und verstärkt dann das 19. Jht erkannte die hygienischen Probleme der Städte und versuchte diese in den Griff zu bekommen¹⁵. Dass ausgerechnet das Sagrotan-Jahrhundert stadt-hygienisch kontraproduktiv wurde, ist nur ein weiteres Paradoxon der Stadtentwicklung. Nach dem [vordergründigen] Sieg über Cholera, Diphtherie und andere hygienisch bedingten Krankheiten brachte die Autogerechte Stadt vielfältige Erreger von Krankheiten wie Krebs, Asthma, Bronchitis und weiteren in die Stadtluft ein. Aus meiner Sicht sollte heute tatsächlich jeder Krankheitsfaktor aus dem Komplex 'Stadt' ins Aufgabenbuch der Stadtthygieniker aufgenommen werden.

3. Stadtentwicklung mit Tragweite

LaGa 2024 – Wangen freut sich auf eine große Herausforderung und Veranstaltung. Die Freude ist berechtigt, weil sich auch einmalige Chancen bieten – für eine Stadtentwicklung mit eben Tragweite¹⁶. Davor stehen aber große Berge von nicht verarbeiteten Problemen und noch nicht erkannten Aufgaben. Eine davon ist der Verkehr in Wangen insgesamt und im Speziellen der Verkehr in der Altstadt.

1. Der Verkehr insgesamt

Wangen ist ein Knotenpunkt im regionalen Verkehr – mehr als Ravensburg, Isny oder Leutkirch, weil heute vier wichtige Verkehrsadern in und um Wangen zusammentreffen:

- A 96

¹³ Dort wird aber das Problem nicht erkannt oder mit offenem Auge gesehen. Genuß-Verkäufer rechnen dort aktuell [SZ vom 3. Juli 2013] noch immer mit kurzentschlossenen Mega-Konsumenten. Die Kritik am Umbau und den Folgen für die Fußgänger war ein Thema beim Info-Abend zur Altstadt-Sanierung im Oktober 2014.

¹⁴ Die Angabe basiert auf nebenbei getätigten Zählungen ohne echten Anspruch auf statistische Relevanz.

¹⁵ Hauptpunkte waren da natürlich die Frage der Abfall-, Abwasser- und Fäkalienentsorgung.

¹⁶ Das Wort Nachhaltigkeit, das hier genau genommen stehen müsste, liegt mir wegen seiner politischer Vorbelastung nicht. Deswegen nutze ich es nicht und wähle bewusst den gewählten Begriff, der sinngemäß sogar besser greift.

- B12 – die Alpen-nahe Verbindung Lindau-München
- L320 - ehem. B18
- B32

B 32 – Ravensburger Straße:

Eigene Überlegungen zum Verkehrsaufkommen in Wangen wurden mir von Seiten verschiedener Gesprächspartner in der Stadtverwaltung indirekt bestätigt: der Verkehr auf der B32 kommt zu einem guten Teil von der A96, von Süden, will über Wangen weiter ins Westallgäu.

Die Abfahrt Sigmarszell führt den Verkehr über das Rohrach [mit LKW nicht befahrbar] nach Scheidegg und dann Lindenberg [wegen Liebherr], in Weißensberg ist die Wegführung schlecht ausgeschrieben und Strassen-technisch nicht überzeugend. Bleibt also Wangen West und die als dann zum Nadelöhr werdende B32. Rund 20.000 FZ quälen sich dort in Richtung Süden durch den nördlichen Teil Wangens, um sich dann Stück für Stück zu verteilen und an der Leutkircher Kreuzung auf den anderen Zubringer zur A96 zu treffen. Davor und danach finden sich reichlich Ampeln einschließlich eines Bahnübergangs mit rund halbstündlich geschlossenen Schranken.. Der ärgste Tag ist dabei der Freitag. Da bricht auf der Ravensburger Straße der Verkehr regelmäßig, teils mehrfach zusammen. Ausweichroute ist eigentlich nur die A96. Alles andere quält sich durch Wohngebiete.

B12 & Isnyer Straße:

Von Isny her und auch von der B12 aus Richtung Süden staut sich der Verkehr an der Isnyer Kreuzung – zu viele Fahrzeuge in zu kurzer Zeit. Einmal ist der Gewerbeverkehr aus dem Bereich Atzenberg, wie auch die Pendlerbewegungen als verantwortlich zu nennen. Beide Straßen übernehmen teils den Verkehr der B32.

L 320 – ehem. B18 – einst der Hauptweg:

Sie wird heute eigentlich durch die A96 entlastet und als Verkehrsader ersetzt. Als Umleitung und Ausweichstrecke, aber auch Anbindung der südwestlich gelegenen Orte ist die inzwischen zur L320 umbenannte B18 noch immer wichtig.

A96 – Diagonale im Längs- und Quernetz der Autobahnen

Ihr Bau zögerte sich Jahrzehnte hinaus – zum allgemeinen Ärgernis. Inzwischen ist die einst im Architektenblatt als Provinz-Autobahn verspottete Achse München – Lindau bereits streckenweise überlastet. Trotz allem ist die A96 unverzichtbar geworden, weil die immense Masse des Fernverkehrs aus dem Dreiländereck am Bodensee in Richtung Ulm, Augsburg und München von einfachen Bundesstraßen nie und nimmer zu schlucken wäre – und: die noch gut in der Erinnerung verhafteten Stadtdurchfahrten [bis Mitte der 90er Jahre durch Mindelheim und Leutkirch] führten wie vorher Memmingen, Landsberg und eben auch Wangen an die absoluten

Grenzen von Belast- und Zumutbarkeit der Strukturen, Straßen und Anwohner.

Folgen, Forderungen, Notwendigkeiten

Die Folgen aus der Funktion Wangens als verkehrstechnischer Drehscheibe sind noch immer enorme Lasten durch KFZ und LKW. Pendler und 'Durchfahrer' belasten die Stadt dank der immer größeren Mobilität in enormem, genanntem Maß.

Eine logische Forderung daraus ist zuerst die Erstellung einer umfassenden Verkehrsanalyse, die das Umland bis mindestens Amtzell, Kißlegg-Waltershofen, Eisenharz, Hergatz, Rotkreuz mit einbezieht, die ex- und internen Verkehrsströme detailliert erfasst. In Folge dürfte sich zeigen, dass die dritte Abfahrt der A96 mit Zubringer zur B18 kommen muss, um die Ableitung des 'Westallgäu-Transits' ab Niederwangen-Feld über Hergatz [zur Not in Wangen über den Südring zu ermöglichen]¹⁷.

Gleichzeitig muss die Zeppelinstraße die Funktion der Hauptader zwischen L320/B18 und B32 übernehmen, um die Lindauer Vorstadt und den 'Altstadt-Ring' [Gegenbaur-Straße nach Norden, Klosterbergstraße nach Süden/Osten] zu entlasten und damit den 'Altstadt-Ring' aufzuwerten¹⁸.

Die Umgestaltung des Bahnübergangs der B32 ist und bleibt ein zentrales Projekt, um das größte verkehrstechnische Problem der Stadt zu lösen. Nach letzten Informationen soll der Beginn jetzt 2017 oder auch später zu erwarten sein. Bund, Land und Bahn haben sich noch immer nicht zu einem Zieldatum erklärt. Das ist zu wenig, das ist für viele angestrebte Dinge zu spät. Durchaus möglich, dass die LaGa den heutigen Bahnübergang noch erlebt!

Andererseits soll und kann das nicht heißen, nichts mehr zu tun, weil es eben zu spät sei. Vielmehr muss dies dazu anfeuern, endlich in Bewegung, in die Gänge zu kommen – brutaler ausgedrückt: endlich den Arsch hoch zu bekommen und aktiv zu werden!

2. Der Verkehr in Altstädten

Tatsache ist: ist die Autobahn gesperrt oder einfach dicht, herrscht in den nahe gelegenen Orten Stau, Chaos, ein dem Kollaps nahes Drängen und Drängeln. Davon sind die Innenstädte meist stark tangiert, da die Ausweichrouten meist direkt an ihren Mauern entlang führen. Das zusammen mit dem normalen städtischen Verkehr führt immer wieder zum Zusammenbruch des Systems.

Über das wie und überhaupt, den Verkehr in der Innen-/Altstadt zu reduzieren, gibt es reichlich Theorien, Ansichten, Ideen und Konzepte. Mancher meint gar, dass man am besten alles so beliebe wie es sei, da schon zu viel reduziert worden sei. Doch gibt es auch die entgegen ge-

¹⁷ Dies ist an anderer Stelle ausführlicher zu behandeln.

¹⁸ Dann muss auch der noch immer gültige Bebauungsplan in der westlichen Vorstadt gekippt werden, welcher die westliche 'Altstadt-Tangente' noch immer als Planungsziel kennt.

setzte Meinungen, nämlich dass eigentlich viel mehr getan werden müsse. Es handelt sich dabei stets um subjektive Sichtweisen aus dem Augenblick heraus.

Nach vielen Gesprächen mit dem Thema Altstadt besteht in einem Punkt weitestgehend eine Übereinstimmung: Autos – fahrend oder parkend – stören. Zugleich aber bringen sie einigen Geschäften den Umsatz zum Überleben [wird behauptet]. Wiederum andere stellen fest, dass der Parkplatzsuchverkehr wie auch das Verhalten der Autofahrer, Fußgänger verängstigen und damit abschrecken, sofern er nicht unbedingt in der vom Blech befallenen Straße etwas zu besorgen hat.

Im Folgenden will ich einige Beispiele anderer Städte aufzeigen, wie dort mit dem Verkehr umgesprungen wird. Die Kenntnisse beziehe ich aus wiederholtem Augenschein und ergänzenden Recherchen im Internet.

- Beispiel Mindelheim:

Mindelheim ist eine interessante, weil Geschichts-trächtige, in der Prägung wie Wangen mittelalterliche Stadt. Dort besteht eine kleine Fußgängerzone um die Pfarrkirche. Der decumanus, also die Maximilianstraße samt Marktplatz sind wohl verkehrsberuhigt, doch gesäumt von Parkplätzen. Das nimmt damit einem städtebaulich interessanten Ensemble enorm viel an Wirkung.

Dabei hat die Stadt viel für ihr Erscheinungsbild getan - schon als die A96 noch eine Idee darstellte. Erfreulich ist das Erscheinungsbild der Innenstadt nicht, weil zu viele Autos wegen der noch immer vorhandenen Parkplätze in den historischen Kern der Frundsberg-Stadt drängen.

- Beispiel Überlingen:

Als einst Beispiel-Stadt [Wangen bekam einst das Überlinger Stadtrecht] erscheint die heute badische Stadt am Bodensee als gutes Beispiel auf historisch höherem Niveau. Überlingen erscheint mir in dem Licht, dass voneinander lernen das Beste auch für Wangen wäre. Überlingen stellt aber auch einen Grund zur Differenzierung dar.

Trotz anderer Probleme, welche die Stadt plagen, fällt das Verkehrssystem zuerst positiv auf. In der Altstadt gibt es keine öffentlichen Parkplätze. Diese liegen als Park-Häuser oder -Garagen außerhalb des einstigen Mauerrings.

Wegen der Topographie als Uferstadt ist die Altstadt für Durchgangsverkehr offen. Auch sind kurze Ladetätigkeiten möglich. Für mehr aber muss das Auto gegen nicht unerhebliche Spesen außerhalb abgestellt werden. Nebenbei angemerkt sei, dass Überlingen seit 2004 das Prädikat „citta slow“ tragen darf.

- Beispiel Heidelberg

Ich kenne Heidelbergs Innenstadt wegen verschiedener Besuche zwischen 1988 und 2002 relativ gut. Studentenseligkeit, Burschenherrlichkeit und romantisches Irgendwas macht die einstige Hauptstadt der Kurpfalz zum Touristen-Magneten – mit allen damit verbundenen Problemen ei-

ner Stadt, die sich mit Hochschulen und wirtschaftlicher Entwicklung stark verändert.

Parken innerhalb der Altstadt ist fast unmöglich – trotz verschiedener Möglichkeiten. Aus den relevanten Bereichen ist der externe Verkehr weitestgehend verbannt. Anwohner bestimmen den verfügbaren Parkraum. Dort aber erscheint es jedermann zumutbar, dass man eben auch einmal 500 m [auch mehr] von den Parkhäusern um die Altstadt herum aus zu Fuß zurücklegt.

Aber: Heidelbergs Innenstadt hat bis 2002 viel an Qualität eingebüßt. Die Mieten und Pachten haben vielen originären und originellen Geschäften den Garaus gemacht, teils fehlten auch aus welchen Gründen auch immer die Nachfolger. Oft war es auch einfach Gier nach mehr Rendite, welche für Änderungen verantwortlich wurde. Der Verkehrsdruck aber blieb, nimmt der steigenden Mobilität wegen weiter zu, auch weil an der Altstadt vorbei die regionale Hauptverbindung Neckar-aufwärts führt.

- Beispiel Lindau

Ein Riesenparkplatz auf der Insel, ein besserer Trampelpfad als dessen einziger Zubringer und davor ein Kreisverkehr mit zwei Zubringern – Lindau ersäuft in den touristisch 'guten' Monaten regelmäßig im Verkehr. Außer auf den wichtigen Parkplätzen an der Inselhalle¹⁹ und auf dem ehemaligen Militärgelände weist die Stadt nur einige wenige weitere Parkmöglichkeiten auf der Insel²⁰ aus. Vor der Insel besteht noch ein Parkplatz, der steht aber ebenfalls unter entsprechendem Druck, was nicht verwundert: er liegt am letzten Kreisverkehr vor der Insel. Ist dieser an guten Tagen belegt, wird es schwierig. Die Zufahrt zu den Parkplätzen auf der Insel erfolgt über die alte Verbindung zum Festland²¹. Das Chaos einschließlich Lärm, Gestank, Feinstaub etc. ist inzwischen normaler Zustand, was Lindau für Touristen immer weniger interessant macht. Ein Leben ist das für die Anwohner (und Geschäftsleute) nicht mehr.

- Beispiel Amberg i.d. Oberpfalz

Ideen gesucht, Pläne vorhanden, Durchführung fraglich – die einstige kurpfälzische Haupt- und Residenzstadt an der Vils sucht auch Jahre nach der Landesgartenschau um Wege aus dem Verkehrsproblem. Die baulich großartige Altstadt mit ihren rund 350.000 m² verzeichnet einen großen Verkehrsdruck. Anwohner, Besucher, auch in vermehrtem Maße auch die Studenten der Fachhochschule drücken auf die Parkplätze in und um die Altstadt. Auch die Stadtverwaltung ringt um neue Wege für Verkehr- und Parkmanagement, will weitere Abschnitte der historisch wertvollen Altstadt gänzlich vom Verkehr befreien. 2011 strebten die Anwohner der Schiffgasse [zwischen Martinskirche und Stadtbrille] eine von KFZ befreite Zone an.²²

- Beispiel Ravensburg

Ein lange überfälliger Besuch in der Welfenstadt brachte keine neuen Erkenntnisse. Vielmehr

¹⁹ Lindaus Bürger haben im November 2014 für den Bau eines Parkhauses auf dem Parkplatz 'Inselhalle' gestimmt.

²⁰ zu nennen sind dabei: Stiftsplatz und Bahnhof.

²¹ Der Zugverkehr brachte im 19. Jht. Eine weitere Festlandverbindung, wegen welcher der „Kleine See“ entstand.

²² Amberger Zeitung vom Juni 2011 – Ausgang nicht bekannt.

war erschien mir Ravensburg als Ziel-los. Einst groß und wichtig, heute relativ gar nicht mehr so groß, dennoch als Wirtschaftsstandort von Bedeutung, ist die immer wieder so bejubelte Altstadt ein Durcheinander von tollen Baulichkeiten, fragwürdigen, zeitgemäßen Neubauten und irgendwie und anders gestalteten Altbauten.

Am meisten stört mich dort die Verkehrsschneise mitten durch die baulich sehr interessante Innenstadt. Diese Schneise ist rein aus der Betrachtung an einem Oktober Sonntag heraus nicht gut. Ob die Fußgängerzone in Ravensburg überhaupt eine ist, darf hinterfragt werden!

Doch hat Ravensburg auch einen topographischen Nachteil, dass die Altstadt kaum umfahren werden kann. Die B30 Ulm - Friedrichshafen ist die einzige echte Umfahrung. Der Ost-West-Verkehr verläuft mitten durch die Stadt.

Natürlich gibt es Unterschiede zwischen den genannten Beispielen. Geo- und Topografie, Stadtgrundriss, die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und sonstigen Strukturen machen alte Städte unverwechselbar. Dennoch bleiben reichlich Vergleichsgrundlagen. „Stadt“ funktioniert letztlich immer nach einem ähnlichen Prinzip. Dieses wurde nur eben dem jeweiligen Ort angepasst. Gerade hierin liegt die große Kunst der Stadtentwickler: sie vergleichen eben nicht stur, sondern versuchen Modelle, Erfahrungen und Gedanken auf ihre jeweilige Situation zu übertragen. Hierin aber liegt die große Chance in der vergleichenden Betrachtung von „Stadt“. Es kommt eben darauf an, zu relativieren und zu abstrahieren. Dann sind Vergleiche mit und unter verschiedenen gelagerten Städten möglich, zulässig und hilfreich.

Wangen war dabei schon einmal Vorreiter, kann so heute aus eigenen und in anderen Orten begangenen Fehler lernen und sich Entwicklungen als Lehrstoff aneignen. Dies dann auf die eigene Stadtentwicklung umgemünzt, eröffnet enorme Chancen, wieder einmal eine Vorreiter-Rolle ein zu nehmen. Das aber bedeutet allerdings zuerst, eine Strategie mit zeitlicher Tragweite für die Stadtentwicklung eben auf Basis eigener und anderweitiger Erfahrungen zu erarbeiten, welche nicht 2024 zum Ziel hat, sondern gar darüber hinausreicht.

Dies nun versuche ich auch, um für Wangen einen Weg in diese Zukunft zu finden und zu weisen.

4. Zielbild für Wangen im Allgäu

„Halt, pass auf, da kommen Autos“ - diesen Schrei einer besorgten Mutter nicht mehr hören zu müssen, gälte jeder Stadt als Glück. Genau hierauf baue ich mein Bild von Wangen auf: Leben in den Straßen und Gassen der Wangener Altstadt, die Kinder können sich austoben und Mama, Oma, Opa, Papa oder auch die Kindsmagd schauen entspannt zu. Weil: es gibt so gut wie keine Gefahr mehr innerhalb der Altstadt durch Fahrzeuge [auch Fahrräder] und die wenigen, welche dann noch hinein dürfen, werden vernünftig gefahren.

So mein Bild von Wangen im Groben. Leider aber erscheint aus der Aktualität heraus letzteres offenbar als undenkbar. Vernunft und Auto sind hier zu Lande noch immer nicht zu vereinbaren. Auto als Machtfaktor, als Protz-Gegenstand und Quelle und Multiplikator des 'Ego' – was das dann auch immer sein mag - das ist falsch verstanden, eine fehl gehende Entwicklung. Einst lachte man in Deutschland über die italienischen Auto-Narren. Inzwischen fahren wohl außer in den Staaten nirgendwo so viele Boliden, also unverhältnismäßig [zu] große Autos auf den Straßen wie in Deutschland.

Das Auto ist das bestimmende Objekt auf Deutschlands Straßen. Dazu nimmt die KFZ-Industrie eine wesentliche Stellung im wirtschaftlichen wie politischen Denken ein. „Geht es der Auto-Industrie gut, geht es Deutschland gut.“ Dann aber muss sich 'Deutschland' über Alternativen wirtschaftlicher Prosperität bewusst werden, weil wenigstens die Öl-befeuerte Mobilität in der heutigen Form keine allzu lange Zukunft mehr haben wird.

Zudem definieren sich viele Zeitgenossen noch immer über die von ihnen benutzte Karosse. Das kann nicht nur in Wangen vielfältig fest gestellt werden. Dort ist auch zu beobachten, wie sehr das KFZ das Bild unserer Städte noch immer bestimmt und durch bestehenden Druck auf Parkplätze wohl noch einige Zeit bestimmen wird, wenn „Stadt“²³ nichts unternimmt. Was hingegen Autofahrer bewegt, bis in das Herz einer Stadt vorzudringen, dort dann wie selbstverständlich überall das Auto abzustellen, verschließt sich mir gedanklich nicht – ich bin selbst leidenschaftlicher und Berufs-bedingter Nutzer von Kraftfahrzeugen.

Mehr und mehr komme ich aus einer Erfahrung heraus zu der Überzeugung, dass es zuerst einfach Hirnlosigkeit ist, welche die KFZ-Schlangen in den Kernen unserer Städte verursacht.²⁴ Es bestätigt sich in diesem Zusammenhang eines immer öfter: der IQ des Fahrers verhält sich oft umgekehrt proportional zum Hubraum des gefahrenen Autos. Derlei Auswirkungen menschlichen Seins und Verhaltens lassen sich zwar nicht verbieten, durch Regeln sicher eindämmen.

²³ So ich generell hier von Stadt schreibe, meine ich die mittelalterliche Kerne.

²⁴ Es stehen zu anderer Umschreibung weiter Ausdrücke zur Verfügung: Faulheit, Rücksichts- und Taktlosigkeit, Wichtigtuerei und eine andere Form der Hirnlosigkeit, die pure Dummheit. Ich weiß, das sind harte, weil deutliche Worte, die auch einmal gesagt werden müssen. Oft hilft nur unmissverständlicher Klartext. Konstruktive Kritik muss zudem in ihrer Folge wehtun, wenn sie etwas grundlegend verändern will.

Auf Dauer mag vielleicht durch eben diese Regularien ein erzieherischer Effekt erreicht werden. Nur muss auch den Regeln Geltung verschafft werden.

Letztlich verhält es nämlich nach einem einfachen Prinzip, dem „kategorischen Imperativ“ des wohl größten deutschen Philosophen Emanuel Kant. Dem zu Folge sei stets so zu handeln, dass die Prämissen des Handelns zur Grundlage einer allgemeinen Gesetzgebung dienen könnten. Einfacher formuliert: mite einem anderem nicht zu, was Du Dir selber nicht zumuten lassen willst!

Ein wesentlicher zweiter Punkt für das kollabierende Verkehrssystem ist auch die stets nur reagierende Politik. Ohne Ausblicke und auf Prognosen zu achten, steht sie meist überrascht vor den Ergebnissen der eigenen Versäumnisse. In Wangen sind so die Belastungen auf der B32 seit vielen Jahren bekannt und zu beklagen. Geschehen ist gar nichts, außer der Einrichtung einer weiteren Ampel und der Ansiedlung verschiedener Verbrauchermärkte. Über ein Verkehrsleitsystem, von Maßnahmen zur Ableitung des Transitverkehrs bestehen zumindest offiziell keine Überlegungen. Dafür 'hofft man'²⁵ auf die Bahnunterführung bis 2024. Druck aber wird keiner ausgeübt. Dabei besteht absoluter Handlungsbedarf – strukturell wie politisch. Derlei wird in Gesprächen durchaus eingeräumt, doch nicht als zu lösende Fragestellung angegangen.

Auf diesen Beobachtungen, Einblicken und Perspektiven der Lage baut meine Sicht, mein Bild von Wangen und seiner Altstadt auf. Für mich hat Wangen noch immer Chancen, eine Stadt mit Beispielcharakter zu werden. Nur muss sie sich dazu endlich durchringen. Das aber geht nur, wenn politische Paradigmen über Bord geworfen werden und Politik für die Bürger gemacht wird. Denn einige Entscheidungen und Äußerungen in den vergangenen Monaten zeugten nicht Bürgernähe zuerst der gewählten Vertreter²⁶.

„Stadt“ denen, welchen sie eigentlich gehört

Das Bild, welches ich [als Bewohner, Beleber, Architekt und engagierter Bürger] von Wangen habe, welches ich zu zeichnen versuche, ist zuerst und vordergründig das einer weitestgehend wieder dem Fußgänger gehörenden Stadt. Man muss sich dabei vergegenwärtigen, dass unser gewohntes Bild der Stadt als Auto-gerecht gerade einmal drei bis vier Generationen alt ist. Doch kaum, dass dies zum Dogma der Städtebauer und -entwickler zu werden schien, wandte sich das Blatt in Teilen wieder. 1964 entstand in Kassel die erste Fußgängerzone [anders gesagt Autofreie Zone] in Deutschland. Mitte der 1970er wurden erste Teile der Altstadt Wangens vom Verkehr befreit. Nach und nach schwand die Skepsis ebenso wie bei der Erweiterung in den 1980ern.

²⁵ Verschiedene SZ-Beiträge 2014.

²⁶ Entscheidung des Gemeinderats im Juni zur Bürgerseits erwünschten Verkehrsverringerung ums Martinstor, die Nicht-Reaktionen der Wortführer auf die Nachfragen und auch Einladungen zu Gesprächen. Hinzu gesellten sich Treueschwüre zum Durchgangs- und Parkplatzsuchverkehr wie auch unreflektierte Beiträge der SZ zur Stimmung in der Händlerschaft. Die bezogenen Berichte und Information sind bei mir zu beziehen.

Und doch sind noch immer rund 65%²⁷ der Altstadt vom Verkehr bestimmt. Es bestehen noch immer Stimmen seitens der Geschäftswelt und der Politik, dass der Autoverkehr einfach sein müsse. Hier stoßen Eigeninteressen relativ heftig auf Fragen des allgemeinen Wohls. Denn 'Allgemeinheit'²⁸ steht und stimmt für weniger Autos, weniger Abgase, Feinstaub, CO₂ und mehr Sicherheit, Ruhe und auch Genuss. Doch auch die Geschäftswelt ist sich in der Beurteilung der Situation uneins. Die Politik trifft ihre Entscheidungen dabei fern ab der betroffenen Bereiche und ohne faktische Erfahrung der Stimmungslage und Situation.

Über das hinaus hängen da noch immer wenige alte Zöpfe, die in meinen Augen überkommenes Denken auszumachen. Das Beharren auf einem status quo, der keinerlei Entwicklung zulässt, weil alles so bleiben soll, wie es war, bedeutet nicht Stillstand sondern Rückschritt – geistig wie Stadt-politisch. Meist, so drängt sich der Eindruck auf, ist es die schiere Angst vor Veränderung gewohnter Verhältnisse. Ich kann das nachfühlen, weil fast jeder Mensch so fühlt. Aber Stadt und ihre Entwicklung erfordern nicht nur Reaktion auf Unvermeidliches. So gebärdet sich [Stadt-] Politik leider eben zuerst. Es muss politisch gewollte Entwicklungen geben, um „Stadt“ für die Zukunft zu rüsten. Hier sehe ich in Wangen ein großes Manko, da außer den CIMA-Untersuchungen, der IHK-Umfrage 2011 und meinen Überlegungen²⁹ keine mir bekannten Arbeiten zur eben Stadtentwicklung gibt. Auf den 2011/2012 angekündigten Stadtentwicklungsplan warte ich noch immer vergeblich.

In diesem Zusammenhang ist es auch interessant, dass Ende des 19. Jahrhunderts der Wiener Stadtplaner Camillo Sitte, in Folge dann auch geistige Zöglinge für eine gesunde städtische Umwelt einstanden. Schon ihnen erschien der Verkehr als ein Übel. Heute würden diese sich genauso gegen den KFZ-Verkehr in den Städten stellen.

Auch Victor Gruen – Emigrant in Zeiten des NS-Regimes und Erfinder der Mall äußerte um 1943 Bedenken, dass die Innenstädte irgendwann vor dem Verkehr in die Knie gehen würden, sprich: kollabierten. Das war wie gesagt 1943! Gleiches behaupte auch ich alleine auf Basis einiger Beobachtungen in Wangens Altstadt für diese, wie auch für das Nebenzentrum im Waltersbühl – 70 Jahre später und erntete teils politisch die Ansage: Das interessiert in Wangen nicht³⁰. Diese Haltung aber steht vor wesentlichen Einschnitten.

An die eingangs des Kapitels genannte Vernunft zu appellieren ist in meinen Augen dabei reines Gutmenschentum, also Scheu vor Konfrontation, das bekannte „man muss ja auch die andere verstehen“ und damit auch das Zurückschrecken vor der Auseinandersetzung mit der Zukunft nicht nur Wangens. Die hier genannten Probleme stellen sich in variierenden Formen letztlich in vielen Städten. Hier helfen nur klare Maßnahmen mit strikten Beschränkungen von

²⁷ Schätzung nach Laufmetern Straße in Wangen im Allgäu.

²⁸ Hierzu zähle ich zuerst die Anwohner, dann die Gäste der Stadt.

²⁹ Thesen zur Stadtentwicklung Wangens, „A&V 2015“ - Verkehrskonzept

³⁰ So werte ich die stete Ignorierung von Gesprächsangeboten zu meinen Überlegungen seitens der beiden großen Stadtratsfraktionen. Lediglich Otto Joos [CDU] und Otto Lautenschlager [FWW] fanden Zeit zu eher privaten Gesprächen. Mit SPD und GOL verhielt sich das ganz anders.

Zu- und Anfahrtsrechten. Und letztlich glaubt kaum mehr jemand daran, dass Fußgänger und Autos gleichberechtigt nebeneinander existieren können. Ein Beleg ist die tägliche Konfrontation beider in der Braugasse und Paradiesstraße. Es funktioniert im Übrigen nicht einmal zwischen Fußgängern und Radfahrern³¹!

³¹ Das hat der gescheiterte Versuch mit 'shared spaces' in dem kleinen Städtchen Blomberg unweit der niederländischen Grenze gezeigt. Das Autos ist an Gewalt einfach jedem sonstigen Verkehrsteilnehmer überlegen, eroberte sich dort sofort dem Marktplatz wieder als Parkplatz zurück. Das hätte aber nicht im Sinne der Erfinder gestanden. Aber auch in Wangen setzte am 2.11.2011 eine kurze Diskussion der Radfahrer und ihres Verhaltens wegen ein.

5. Beobachtungen und Zahlen

In dieser Schrift stütze ich mich zuerst auf Erfahrungen und eigene Beobachtungen. Diese fußen auf weit über einem Jahrzehnt als Anwohner in der Wangener Altstadt und einem engen Verhältnis zu dieser. Deswegen maße ich mir ein Urteil über die Entwicklung des innerstädtischen Verkehrs an.

Zahlen und Statistiken sind eine Sache, die Erfahrungen als Betroffener und dann auch noch fachlich vorbelasteter Bürger eine andere. Statistiken exakter Art als Stichproben in einem kurzen Zeitraum genommen sind per se ein probates Mittel. Doch sind im sozialen Gefüge einer Stadt subjektive Eindrücke oft wesentlicher genauer und zutreffender.

Ein Beweis ist für keine Seite zu erbringen

Zurück zu der Argumentation, dass die Autos wichtig seien fürs Geschäft. Zuerst sind die Autos in keiner Weise wichtig, weil Autos kaufen nichts, beanspruchen enorme Flächen, machen nur Dreck und Lärm und behindern – wie paradox - den Verkehr. Zynismus einmal gebremst und zur Seite gelegt - an ein paar Parkplätzen ist das wirtschaftliche Wohl Wangens kaum fest zu machen:

50 Fahrzeuge binnen einer Stunde in einer Nebenstraße der Altstadt sind reichlich viel, da zudem nicht zu beobachten war, dass eines der anliegenden Geschäfte angefahren wurde – mit Ausnahme eines Inhabers. Dies war nur eine direkte Beobachtung in der Unterstadt unter der Woche. Doch einmal etwas berechnet, schaut die Situation statistisch so aus:

Ein Parkplatz, 5,5 Tage die Woche jeweils acht Stunden nur mit der Brottaste [15 Minuten] belegt bedeutet 32 Parkwechsel pro Tag, in der genannten Zeitspanne also 176 Wechsel auf diesem Stellplatz.

Bei einem angenommenem Umsatz von 20 € je Parkphase sind das 3.520 € die Woche, im Jahr etwas über 180.000 € je Parkplatz.

Das klingt nach viel Geld und gutem Umsatz. Aber die Rechnung hat mindestens drei Haken:

1. Der Ansatz, dass auf den Parkplätzen alle 15 Minuten ein Wechsel stattfindet ist sehr optimistisch.
2. Der Umsatz von 20€ je Park-Viertelstunde darf ins Reich der Fabel verwiesen werden.
3. Auch nach Einschätzung von Geschäftsleuten sind vielleicht 25 bis 35 Prozent dieses Ansatzes – fünf bis acht Euro - als realistisch anzusehen. Über das Jahr sind das bestenfalls 45.000 bis 60.000 €.

Eine Hochrechnung auf die verbliebenen Parkplätze in der Altstadt verbietet sich mit Blick auf die zahlreichen Dauerparker in der Altstadt meiner Meinung nach absolut. Die noch mehr zu Är-

ger angetanen Falschparker dürfen in der Argumentation wenn überhaupt nur als Ärgernis auftauchen! Da gestaltet sich die Argumentation pro Parkplatz doch reichlich schnell reichlich anders.

Auch will ich hier deutlich machen: wer einen Parkplatz vor der Türe zum [billigeren] Einkauf braucht, fährt zu den Discountern an der Peripherie und sucht nicht nahe [leider auch noch in] der Altstadt einen Parkplatz. Wer jedoch gezielt in Wangen Geschäfte aufsuchen will, nimmt gerne auch ein paar Meter Fußmarsch in Kauf. Immer wieder darf ich von auswärtigen Besuchern die Frage hören: „Warum darf man hier noch mit dem Auto hinein fahren?“ Meine Antwort ist dabei stets: „Weil es so vom Verbraucher und verschiedenen Händlern noch immer gewollt ist.“ Meist folgt darauf ein „Das ist sehr schade“.

Es stellt sich auch eine andere Frage, welche eben den Handel in der Stadt betrifft. Das sind verbesserte Dienstleistungen. Die meisten Kunden finden sowieso keine Parkplatz vor dem Geschäft, welches sie aufsuchen wollen! Somit muss der Handel aktiv werden, sich mit Bringdiensten andienen, dem Verbraucher einen automobilen Weg abnehmen.

Weitere Zahlenspiele

Auf Grund von Zählungen neben anderer Tätigkeiten in verschiedenen Bereichen der Stadt kann ich ein Bild³² entwickeln:

Beobachtung 1:

Spitalstraße, ein Freitag 2011 von 9:00 bis 12:00

gezählte KFZ: ca. 150

Parkplatzwechsel: 15 – 17

Parkplatzkapazität: 16 (statt 18) - max. Belegung 18 KFZ

Beobachtung 2:

Herrenstraße, ein Dienstag 2011 von 9:00 bis 14:00

gezählte KFZ: ca. 100 plus Stadtbus

Parkplatzwechsel: 0

Parkplatzkapazität: 0 - 3 Plätze in der Ladezone, dafür ca. 1 Dutzend 'Abholer' auch im Halteverbot der Bushaltestelle.

Das KFZ-Aufkommen ist zuerst durch den Abfluss aus der Schmiedstraße zu erklären.

Beobachtung 3:

Paradiesstraße, Samstag vor Weihnachten 2010, versch. Zeiträume

³² Exakte Untersuchungen stützten mein empirisches Bild, davon bin ich überzeugt. Denn mein Beobachtungszeitraum hinsichtlich des Verkehrs darf mit inzwischen 12 Jahren als reichlich umfassend angesehen werden!

gezählte KFZ: ca. 450 hochgerechnet auf ca. 8 Stunden

Parkplatzwechsel: 40 – 50

Parkplatzkapazität: 5 (im Winter) - max. Belegung bei 12 [!] KFZ – davon 4 vor Schnitzer und Hiller, 2 vor Bittel – im Park-/Halteverbot!

Es braucht keinen Rechenkünstler, diese drei 'Zählungen' auszuwerten und entsprechende Schlüsse daraus zu ziehen. Allerdings kann man sie auf verschiedene Weise interpretieren. Dabei muss ganz klar unterschieden werden zwischen den Lagen mit und ohne KFZ-Verkehr. Denn in beiden Bereichen gibt es verschiedenen Ansichten zur Verkehrssituation in Wangen.

Zuerst sind da die 'Lebensmittler' zu nennen, denen der 'drive-by Umsatz' als grundlegend für die Existenz erscheint³³. Das Zugeständnis, es nicht genau zu wissen oder belegen zu können besteht dabei. Aber gefühlsmäßig neigen sie zu: „der Verkehr muss so bleiben, weil ich sonst zu sperren kann!“ Ergänzend sei gesagt: Das im November 2013 vernommene Wort, dass in der Herrenstraße wegen der Fußgängerzone kein Lebensmittler mehr bestünde, ist faktisch absolut falsch.

Solche Argumentation wurde allerdings schon mehrfach bemüht und zwar erstmalig vor der Sperrung der Oberstadt für den bis dato bestehenden Durchgangsverkehr und der Einführung der Fußgängerzone in den Mitt-Siebziger. Einige der größten Gegner dieses Stadtumbaus gehören heute meist posthum zu den Gewinnern, aber auch zu den monetären Nutznießern per Verpachtung von 1a-Lagen, sind heute als Erben begeisterte Befürworter der Fuß-läufigen Stadt. Dafür blieb bis heute Befürwortern der Verkehr ums eigene Haus erhalten – zum teils erheblichen Nachteil.

Auf Basis der vorhin errechneten Umsatzwerte je Parkplatz in der Altstadt, ist der gegenteilige Beweis in meinen Augen also kaum zu erbringen, dass nämlich die Parkplätze das Überleben von Geschäften in der Altstadt gewährleisten. Viel mehr verhindern sie in noch weiten Bereichen der Altstadt das Flanieren und Bummeln³⁴ und damit Umsätze und Prosperität. Viel mehr – und das klang aus einigen Gesprächen heraus – müssen sich die Geschäfte und Praxen in der Stadt hinsichtlich ihrer Dienstleistungen umstellen. Konkreter gesagt, gehören Hol- und Bringdienste dann in Leistungsspektrum, teils ebenso auch Neuausrichtung der Geschäftsausrichtung.

Aus den genannten drei Zahlenbeispielen kann darüber hinaus die Behauptung aufgestellt werden, dass auf jeden der in der Altstadt befindlichen Parkplätze bis zehn 'Sucher' kommen – heißt im Schnitt mind. 1.250 KFZ pro Tag in der Altstadt, also rund 7 Prozent des Verkehrsaufkommen auf der B32 in Wangen! Anders gerechnet kommt man dabei täglich im Schnitt auf ca. 1500 m Durchgangsstrecke in der Altstadt, damit im Extrem auf 1.875 km Fahrten im Altstadtbe-

³³ Eine Umkehrung der Argumentation mit Fokus auf den Bio-Angeboten an den Durchgangsstraßen brächte die Frage auf die Feinstaubbelastung der Lebensmittel!

³⁴ Solcherlei Kritik wurde beim Informationsabend zur Altstadtsanierung am 15.10.2014 im Rathaus mehrfach in Sicht auf die Schmiedstraße laut.

reich. Daraus kann auf einen CO₂-Ausstoß (bei im Mittel 200 g/km³⁵) etwa 375 kg/d des Klimakillers geschlossen werden. Nur zum Vergleich: ein normales Rinderfilet im Lokal kommt auch auf etwa 300 g und das ganze Allgäuer Rind zwischen 600 und 800 kg.

Die Zahlen sprechen für sich und für meine Argumentation, dass die Parkplätze in der Altstadt Wangens auf Dauer zum Menetekel werden. Die Markisenbespannungen speziell an den stark befahrenen Strecken wissen vom Feinstaub ein graues Lied zu singen. Die roten Ziegeldächer sind von schwarzen Sprenkeln überzogen.

Zudem: schon jetzt ist zu beobachten das die Altstadt in den Flanierbereich und Parkplatzbereiche unterteilt ist³⁶. Gemessen an der Zahl der eigenen Geschäfte liegen in Wangen inzwischen die meisten dieser nicht in der Fußgängerzone. Dort bestimmen inzwischen Filialisten das Bild. Wer aber meint, dies sei ursächlich der Fußgängerzone geschuldet, geht irr. Es waren Geschäftsaufgaben meist mangels Nachfolger, auch anderer Gründe [überzogene Pachten und Mieten beispielsweise] wegen.

Natürlich fehlen noch weitere Statistiken, Zählungen und Befragungen, wobei meine stillen Beobachtungen über die ganzen Jahre als gewonnener Eindruck [s. oben] nur schwerlich zu widerlegen sein dürften. Außerdem ist Stadt auch ein kaum in Zahlen zu erfassender Organismus. Stadt als solcher ist nur gefühlsmäßig und empirisch zu erfahren. Jeder beobachte sich selbst in einer anderen Stadt, wie er auf dortige Verhältnisse reagiert. Dennoch wird auch die Stadt nicht um eine schon geforderte Verkehrsanalyse herum kommen, will sie ernsthaft auch mit Sicht auf das Klima etwas erreichen.

³⁵ Ausgangspunkt der offizielle Durchschnittsverbrauch der deutschen PKW-Flotte um die „Optimierungen“ bereinigt, also etwa 9 l/100 m Stadtverkehr. Nicht eingerechnet sind die Multiplikatoren Kurzstrecke und kalter Motor.

³⁶ Dies nennt man im Übrigen Quartierbildung, wie sie auch durch soziale Entwicklungen in Stadtvierteln zu beobachten ist.

6. Klimaschutzkonzept Wangen

Ende April war es eine Ankündigung in der Schwäbischen Zeitung so nebenbei im Lokalteil. Zu den Wangener Welten 2014 forderte die Stadt die Beteiligung der Bürger zum „Klimaschutzkonzept Wangen“ ein. Hintergründe waren fast nur durch eigene Recherche zu erfahren. Der schon erwähnte Informationsabend am 5.11.2014 ging im Vorfeld reichlich im lokalen Blatt unter, blieb in der Nachschau den offiziellen Verlautbarungen treu. Nach denen machten sich die Bürger reichlich Gedanken um Kreisverkehre und LED-Straßenbeleuchtung.

Doch der Verkehr kam in den Focus und das mit enormen Zahlen. Fast 19.000 Fahrzeuge sind in Wangen gemeldet, leisten etwa 88.000.000 km im Jahr³⁷. Einmal von den Kurzstrecken unter 5 km ausgehend, besteht ein großes Reduzierungspotential. Etwa 50% aller Fahrten fallen bundesweit in diesen Bereich. Hält man nun ein paar Tatsachen vor Augen, wird die Klimarelevanz des innerstädtischen Verkehrs deutlicher:

- Motor und Katalysator brauchen eine gewisse Strecke, um auf Betriebstemperatur zu kommen.
- Im kalten Zustand blasen unsere Autos wesentlich mehr Treibhausgase hinten hinaus als die offiziellen Werte vorgeben.
- Stop-and-go-Verkehr treibt Verbrauch und damit den THG-Ausstoß ebenfalls nach oben.

Bislang wurde bei Überlegungen zum Verkehr das Klima-Argument gerne beiseite geschoben. So einfach aber kann es sich die politische Kaste Wangens nicht mehr machen. Grob gerechnete 100 Tonnen CO₂ in der Altstadt pro Jahr sind eine Menge. Auf der B32 fällt am Tag ein gutes Zehntel dieser Menge an³⁸. Natürlich kann da leicht gesagt werden: da fällt der Altstadtverkehr doch nicht ins Gewicht. Das ist für mich dummes Geschwätz. Ein durch Gifte geschwächter Körper [Klima] ist mit jeder Reduzierung vielleicht zu stabilisieren, oder mit jeder noch so geringen Dosis weiter hin zum Exitus [Klimakatastrophe] zu bringen. Anders herum verdeutlicht: jeder noch so geringe Beitrag zum Klimaschutz muss berücksichtigt werden. 100 Mal 50 Tonnen CO₂³⁹ sind eben 500.000 Tonnen, wenn Maßnahmen wie innerstädtische Verkehrsberuhigungen multipliziert werden.

Es sind viele einzelne Maßnahmen, mit welchen sehr wohl auch im Kleinen an der Stellschraube 'Verkehr' gedreht werden kann. Eine ist dabei ganz einfach die Reduzierung innerstädtischen Verkehrs auch außerhalb der Altstadt Wangens. Es muss wohl nur ein Zwang

³⁷ Zahlen Energie-Agentur Ravensburg

³⁸ Grundlage: 19.000 FZ auf 3 km mit 200 g CO₂/jm

³⁹ Ich habe hier ein Verringerungsziel für Wangen und seine Altstadt einfach angesetzt.

auf die politischen Kräfte ausgeübt werden. Wirkung zeitigt dabei nach eigenen Erfahrungen nur Druck von 'Oben'. Einmischungen wie meine hatten bis dato kein politisches Gewicht. Das Wangener Klimaschutzkonzept kommt dabei nicht so freiwillig zu Stande, wie es aus der Presse zu entnehmen war. Dahinter steht die Richtlinie des Bundes zur Verminderung der THG-Emissionen. Diese nimmt expressis verbis die Kommunen in die Verantwortung. Der Verkehr, besser die Mobilität ist dabei ein wesentlicher Faktor.

7. „Altstadt und Verkehr 2015“

Seit Oktober 2010 arbeite ich an dieser konzeptionellen Idee, an diesem Bild der Altstadt Wangens. In einem weiteren Schrifttum werde ich das Konzept ausführlicher vorstellen. Bis dato fand die Konzeption in zahlreichen informativen Gesprächen erste Verbreitung. Hier will ich nur kurz die Grundzüge heraus streichen.

„Altstadt & Verkehr 2015“ ist auf zwei einfachen Fragen aufgebaut:

- Wer fährt in die Altstadt hinein?
- Wer davon ist tatsächlich für die Altstadt notwendig?

Lassen wir hier einmal Luft für eigenes Sinnieren, weil die Beantwortung der Fragen nicht ganz so einfach ist, wie man vielleicht zuerst denkt. Dafür sind die Antworten logisch, im genannten zweiten Schrifttum nachzulesen.

Die Ausarbeitung des Grundschemas erfolgte über Monate, stützt sich auf zahlreiche Gespräche mit Fremden, Bürgern, Geschäftsleuten bis hin zur Stadtspitze mit OB Lang und verschiedenen Vertretern der Verwaltung. Dabei war auch Skepsis zu vernehmen, viel mehr aber stößt „A&V 2015“ auf breite Zustimmung. Das hat mich dann auch überrascht, weil ich mit einer weitaus konservativer gestimmten Wangener Geschäftswelt gerechnet hatte. Auch Skeptiker sagten, dass etwas passieren muss, weil Stillstand eben nie gut tut.

Speziell die Grundforderung, die sich aus der Analyse der Antworten ergibt [die Forderung ist älter als das Konzept] provoziert natürlich zuerst Gegenwehr und „Des kann man aber doch nicht machen“-Antworten. Allerdings weisen die Erfahrungen anderer Städte eher darauf hin, dass „man es machen kann“, ja machen muss. Diese Forderungen sind übrigens:

- keine öffentlichen Parkplätze in der Altstadt
- restriktive Zufahrtsregelungen [saisonal, tageszeitlich, individuell]
- Ausweisung aller Straßen und Gassen der Altstadt mindestens als verkehrsberuhigte Bereiche, bei Möglichkeit auch als weitere reine Fußgängerbereiche

Wie gesagt, die öffentliche Vorstellung des Konzepts zu „A&V 2015“ war für den Winter 2011/2012 geplant. Doch war teils das mangelnde Interesse der führenden Polit-Vertreter von CDU und FWW an externen Einmischungen Anlass abzuwarten. Teils war es auch die Ausarbeitung eines Teilprojekts⁴⁰ einschließlich am Ende negativem Votum der beiden genannten Gruppierungen, die mir Grund wurden, alles neu zu überdenken und fast schon neu auf zu setzen.

Beiträge in der Tages- und vielleicht auch Fachpresse waren und sind angedacht. Doch das Lo-

⁴⁰ IG Martinstor-Viertel: Verringerung des täglichen Durchgangsverkehr. Mehr Info von mir zu beziehen.

kalblatt ist kein Sprachrohr für wirkliche Anliegen der Bürger abseits der offiziellen Politik. Die SZ Wangen will ein solches wohl auch nicht sein, oder kann es vielleicht auch nicht. Themen, Inhalte, grammatikalische Fehler und wenig kritische Hinterfragung und Verfolgung gerade bedeutsamer Entwicklungen lassen einige Zweifel an der lokalen Presse aufkommen.

Dies hier ist nur ein kurzer Appetit-Happen auf eine in der Tiefe der Folgen bisher in Süddeutschland einmaligen Gesamt-Konzeption für eine Altstadt.

8. Stichwort 'Soziale Stadt'

Seit etwas über ein Dutzend Jahre besteht ein Gebilde namens 'Soziale Stadt'. In Wangen hörte und las man zuletzt viel davon im Bezug auf die LaGa 2024 und die Quartiersanierung am Auwiesenweg. Es schadet nicht, in wenigen Worten die Zielsetzungen dieser „gemeinschaftlichen Initiative“ zu erläutern.

Im Jahr 1999 brachte die Rot-Grüne Bundesregierung im Rahmen der Städtebauförderung das Programm „Sozialer Stadt“ auf den Weg. Der Blick war damals auf vernachlässigte Stadtviertel und Quartiere gerichtet, in welchen zuerst Integration, Arbeit, Infrastruktur großen Bedarf an Verbesserungen zeigten.⁴¹

Bei genauerer Durcharbeitung der Kriterien, die im Leitfaden zum Programm aufgeführt sind, kommt einem auch eine von Leerständen in den oberen Geschossen, verschlechterter sozialer Lage vieler Wohnungsnutzer und nicht zuletzt großem bis nicht mehr erträglichem Verkehrsdruck heimgesuchte Altstadt in den Sinn. Es ist im Moment noch eine grobe Idee, ja vielmehr eine Frage: hat Wangens Altstadt eine Chance in das Programm „Soziale Stadt“ aufgenommen zu werden.

Aus meiner Sicht bestehen Chancen, die allerdings hier zu viel Raum der Erläuterung einnehmen. Zu gegebener Zeit wird auch eine Schrift zu diesem Thema tiefer gehen und auch weiter ausgreifen. Dazu aber sind noch Untersuchungen an zu stellen und auszuwerten.

Aber auch in einem anderen Sinn hat Wangen die Grundgedanken aus 'Soziale Stadt' nötig. Dort wird angestrebt, das Miteinander in den betreffenden Quartieren zu verbessern – richtigerweise, weil Stadt lebt schließlich zuerst vom Miteinander. Mit Leben verstehe ich dabei den lebendigen Anteil in der Stadt – Anwohner, Geschäftsleute, Gäste, Arbeitnehmer, kulturelle Veranstaltungen und nicht eben Halligalli, 'Stadtfeste' und lärmende „Events“.

Ganz oben aber steht die gemeinsame Teilhabe und das sich gegenseitig leben lassen. In einer Innenstadt heißt das auch, dass unter Nachbarn auch wechselseitig Geschäfte getätigt werden. Ich nenne es das 'Gergovia-Prinzip'. Dort verkauften sich die Händler gegenseitig Wein und

⁴¹ Näheres und detaillierte Informationen auf www.sozialestadt.de

Kohlen!⁴² Über dieses Prinzip des Miteinander und der Gegenseitigkeit ist „soziale Stadt“ ebenso zu definieren. Was sie aber nicht sein darf, ist ihr Instrumentalisierung als „Vorwand“. genau aber dies durfte ich mir im Rahmen einer privaten Unterhaltung mit Vertretern der Wangener Stadtpolitik anhören.

9. Schlussfolgerungen

Wie schon weiter oben erwähnt, hat jedes Ding mindestens zwei Seiten. Aber nehmen wir einmal unsere Erde als 'Kugel' – es gibt wohl noch eine Tag- und eine Nachtseite, aber nur eine Oberfläche. Bedeutsamer ist allerdings, dass wir nur diese eine Erde haben und damit nur ein Leben, eine Chance unsere Umwelt nach all den Sünden vielleicht noch für die Nachfolgenerationen zu retten.

Da wären so die Reduzierung der vorgerechneten 220.000 Filetstücke von 300 g pro Jahr weniger an CO2 ein großer Beitrag: eine Einsparung von mindestens 30 t CO2 im Jahr sicher möglich. Wenig und damit zu vernachlässigen? Sicher nicht, weil es übertragen auf 1000 Kleinstädte wie Wangen bereits 30.000 Tonnen wären. Und letzten Prognosen nach, wird der Fahrzeugverkehr weiter zunehmen.

Also: zu wenig? Vernachlässigbar?

Moralisch überhaupt nicht, Klima-technisch in keiner Weise⁴³, für Wangen schon gar nicht. Energy-Award, Iso-zertifiziert, auf dem Weg zur energetisch mehr und mehr autarken Stadt - aber dem Parkplatzsuchverkehr wird in der Altstadt noch immer kein wirksamer Riegel vorgeschoben. So produziert dieser unnötige Treibhausgase, giftige Stäube, Gestank, Lärm, bietet ein großes Sicherheitsrisiko für Fußgänger und Behinderungspotential für Rettungskräfte und Feuerwehr.

So gesehen steht es im Interesse der Allgemeinheit, die Altstadt nicht nur Wangens von unnötigem Verkehr zu befreien. Die Vorstellung einer den Kindern und anderen Spiel-wütigen Zweibeinern, den Konsumenten und Genuss-Einkäufern, den Flanierern und Ruhe-Suchern⁴⁴, den Besuchern und Kulturtouristen überlassenen Altstadt hat italienische Ausmaße.

Schließlich besuchen wir die Städte Italiens auch wegen des ungestörten Bummelns. Dort genießen wir genau das, was wir unseren Altstädten nicht angeidehen lassen wollen: Ruhe, Sicherheit und weitestgehend KFZ-Ausschluss.

Vergessen wir darüber nicht unsere Ressourcen. Das Rechenbeispiel für CO2 kann auch mit Öl-Derivaten angestellt werden: 1.250 km je Tag sind knapp 160 l Sprit am Tag (bei ca. 12,5 l/100 km), die ohne die Durchfahrtsrunden drastisch reduziert werden können.

42 So zumindest stellten Goscinny und Uderzo im Asterix-Heft „Der Avernier-Schild“ dar.

43 Der CO2-Ausstoß weltweit übertrifft 2011 alle Prognosen um ca 500 Millionen Tonnen – Nachricht auf B5-aktuell am 4.11.2011

44 Vgl. hierzu Werner Nohl – Städtischer Freiraum und die Rekreation der Arbeitskraft → Literatur

Und mein letztes Argument muss sich jeder der Skeptiker oder Gegner mehrfach einmal durch den Kopf lassen: wer von Ihnen ist bereit, täglich vor der Zeit vom Verkehr geweckt zu werden, Lärm und Gestank zu ertragen, nur weil andere meinen, sie hätten besondere Rechte und Freiheiten in einer (fremden) Stadt, nur weil dort noch geparkt werden darf?

Die stille Masse der Anwohner der Altstadt wurde bislang nämlich nicht gefragt, ob sie die fremden Autos in der Stadt haben wollen. „Die müssen das halt hinnehmen“ - ich durfte das schon öfters hören. Es ist nicht einmal mehr eine Frechheit, dies so zu sagen. Es ist der Ausdruck von Anmaßung, einer in zunehmender Arroganz und Degeneration verfallenden Ich-Gesellschaft. Ich meine mich an ein Prinzip zu erinnern, dass hieß: Allgemeinwohl geht vor persönlichem Wohl!

Der Kant'sche Imperativ⁴⁵ greift hier sinngemäß also in mehrfacher Weise: „was Du nicht willst, das man Dir tut, das füg' auch keinem andern zu!“ Oder: mute anderen nicht zu, was Du Dir nicht zumuten läßt! An dieser Stelle müsste nun eine grundlegende Kritik an der Gesellschaft kommen. Nur überlasse ich diese im Augenblick noch den Soziologen und Gesellschaftswissenschaftlern.

In diesem Büchlein habe ich dafür meinen Beobachtungen und darauf basierenden Überlegungen hier Raum und Luft gegeben. Weshalb ich als begeisterter Autofahrer und vom KFZ beruflich Abhängiger für revolutionäre oder visionäre Umgestaltungen der Altstadt von Wangen zu arbeiten und auch kämpfen begonnen habe, sollte daher absolut nachvollziehbar geworden sein. Denn letztlich geht es nur darum:

Wir haben nur eine Welt und wir haben nur ein Wangen – aus beiden müssen das Beste uns noch mögliche machen! Dazu bedarf es einer neuen Sichtweise der Altstadt, eines neuen Begreifens von Stadt und der Umwelt selbst. Nicht mehr der egozentrische Gesellschaftsbegriff darf Mittelpunkt des eigenen Denkens sein, sondern wir müssen wieder lernen zu fragen: was können wir der Gesellschaft Gutes tun. Und dazu werden neue Konzepte und Ideen benötigt – wie eben „Altstadt und Verkehr 2015“.

10. Literatur

Die hier angeführten Autoren und ihre Werke waren für die Überlegungen hier nur 'posthum' von Bedeutung. Aber sie bestätigten und bestärkten mich in Denken und Tun. Daher an dieser Stelle mein teils posthumer Dank!

Camillo Sitte: Städtebau nach künstlerischem Gesichtspunkt – Birkhäuser Verlag

Vittorio Magnago Lampugnani: Verhaltene Geschwindigkeit – Verlag Klaus Wagenbach

Titus Vitruvius Pollio: Zehn Bücher zur Architektur

45 Handle stets so, dass die Prämissen dieses Handels zur Grundlage einer allgemeinen Gesetzgebung gemacht werden können.

Werner Nohl: Städtischer Freiraum und Rekreation der Arbeitskraft LMU-S 1980

V.M. Lampugnani e.a.: Stadt und Text – Gebr. Mann Verlag Berlin, 2011

Brune, Junker, Uhlmann (HG) : Angriff auf die City – Droste 2006

W. Brune: Factory Outlet Center – Ein zweiter Angriff auf die City – edition IZ 2014

J.Weigl: Dinkelsbühl - Altstadt und Individualverkehr – Diplom Arbeit Uni Hannover 2000

diverse Zeitungsartikel zu:

- Verkehrskonzepten in Schrobenhausen, Höchstädt, Lindau, Ingolstadt, St. Gallen
- Stadtbau für Rottweils „Neue Mitte“

Scheidler, M.: Info-Abend Stadtsanierung / Altstadtsatzung am 15.10.2014 – private Notizen

Scheidler, M.: Info-Abend Klimaschutzkonzept Wangen am 5.11. - private Notizen.

Eine aktuelle Literaturliste erhalten Sie beim Autor unter der Mailadresse: planwerkstatt66@gmx.de

11. Zum Autor

Michael Scheidler – Architekt & Diplom Ingenieur (FH)

***23.10.1966 in München**

1973-1986 Grundschule und Gymnasium in Wangen im Allgäu, 1998/87 Wehrdienst in Ellwangen und Dornstadt

ab 1988 Studium der Architektur an der FH München

dabei Städtebau in verschiedenen Ausarbeitungsformen u.a. bei Profs. Paulus, Gaensler und Wawrik

Abschluss als Diplom Ingenieur 1994

Thema der Diplom-Arbeit „Holzkirchner Bahnhof“ Neugestaltung und städtebauliche Einbindung

1987 – 1998 Praktika und Arbeitsanstellungen in versch. Büros in Wangen und München

seit 2001 eigenes Büro **planwerkstatt66** in Wangen

Hauptprojekte:

Sicherung, Sanierung der Paradiesstr. 6, Wangen

1994-2007 Bestandsaufnahme, Planung und Durchführung BA I Dachgeschoss.

seit April 2013 Fortführung mit BA II Umstrukturierung EG

Seit 2010 nach diversen theoretischen, planerischen Arbeiten als Architekt auf den Gebieten Neubau und Sanierung in München und Wangen Zuwendung zum Themenbereich Städtebau, Stadtentwicklung und Stadtsanierung.

Seit November 2010 Ausarbeitung des Verkehrskonzepts „**Altstadt und Verkehr 2015**“ für Wangen im Allgäu.

Dabei eingeschlossen sind verschiedene Überlegungen zu „**Städtebau und Stadt**“, dem „**Morgen der Stadt**“ und „**Altstadt und Verkehr 2015**“. Deren Veröffentlichung folgt abhängig vom Bearbeitungsstand nach und nach.

Parallel seit 2011 Erarbeitung einer Konzeption zu „**Straße der Sinne**“ in Wangen im Allgäu, Ziel: Verkehrsberuhigung der Paradiesstraße