

## Der Weinmarkt und die Belebung der MM-Innenstadt

Das ist es doch, was wir wollen und brauchen – da sind sich wohl alle einig.

Wegen der Schließung des Weinmarkts schlagen aktuell in Memmingen die Wellen hoch. Die hier skizzierten Gedanken sind als Merkposten gedacht, die wir nicht aus dem Auge verlieren, ernst nehmen und diskutieren sollten. Dazu wird allgemein zugängliche Evidenz herangezogen (*digitaler Zwilling*, im Anhang, u.a.m.) und auch der Vergleich mit den benachbarten Oberzentren Kempten und Ulm gewagt. Diese sind für die Bevölkerung aus dem Großraum Memmingen Einkaufsstädte, für den hiesigen Einzelhandel also ernstzunehmende Wettbewerber. Daneben gibt es den lokalen Wettbewerb mit der Grünen Wiese und dem Versandhandel.

Auf den jüngst von Einzelhändlern vorgebrachten, individuell sicher berechtigten Baustellen-Ärger wird nicht eingegangen, da er nicht Grundlage für eine Analyse zur Sperrung des Weinmarkts für den motorisierten Verkehr sein kann. Innerstädtischer Einzelhandel ist wichtig, ja existentiell, aber er ist dennoch nicht das einzige Lebenselixier einer funktionierenden, lebenswerten Innenstadt.

Zur Versachlichung ist es nützlich und notwendig, dass wir möglichst alle Aspekte der Innenstadtentwicklung beleuchten, mit gesicherten Erkenntnissen sowie allem, was Stadtpolitik wie der Einzelhandel/Gastronomie an Fakten liefern?! Deshalb startet diese Stellungnahme mit

### LEITFRAGEN

1. Welcher Immobilienbesitzer traut sich, die Lage seiner Immobilie(n) schlecht zu reden?

Das wäre Harakiri, einen eventuell kurzfristigen Nutzen dem langfristigen Wert zu opfern. Ein NoGo!

2. Welcher Einzelhändler oder Gastronom sagt leichtfertig, dass man ihn von seiner guten Adresse vertreiben will? Wäre das nicht schädlich für seine Bonität?

Zumindest wenn es um ein Investitionsdarlehen geht sind die Zukunftsaussichten elementar wichtig. Aber auch der Kundschaft gegenüber machen vorsichtige Kaufleute das nicht, schon aus Angst ins Gerede zu kommen. Wenn ein Unternehmer nicht an seine Zukunft glaubt, wer dann?

3. Liefert aktueller „Baustellenverkehr“ und vermeintliche Behinderungen ein belastbares Szenario eines zukünftig autofreien Weinmarkts, oder greift dies analytisch zu kurz?

Es greift (A) zu kurz, weil viele Faktoren hereinspielen (z.B. was sind die Serviceparameter von Innenstadt kontra Grüner Wiese?), und (B) hat die Verkehrsfrequenz ja noch gar nicht abgenommen, wenn man die Zahlen aus dem „Digitalen Zwilling“ der Stadt betrachtet (→ Anhang 8.). Richtigerweise sagt dies OB Rothenbacher in seinem öffentlichen Facebook-Reel vom 10.10., und auch, dass die jetzige Entwicklung kein Argument für die geplante Verkehrsführung sein kann.

4. Wenn also der Innenstadtverkehr trotz Baustellen nicht wesentlich nachgelassen hat, haben wir dann zu viel oder zu wenig Autoverkehr in der Stadt?

Dazu gehören viele Aspekte, die in dieser Stellungnahme beleuchtet sind: In Pkt. 1. Fußläufigkeit, Pkt. 2. Plätze oder Straßen, sowie immer wieder die Vergleiche mit Kempten und Ulm. Tatsache ist, dass die Lebendigkeit aller Städte von Fußgängern und Radfahrern lebt.

## 5. Wer trägt mehr Geld in die Stadt, Autofahrer oder Radfahrer?

Alle, die dreimal pro Woche in der Stadt sind und dabei Frisches kaufen, und nicht einmal in der Woche auf der Grünen Wiese (→ Pkt. 3). Das können alle sein, Radfahrer sind's überproportional.

## 6. Warum liegen denn keine Listen auf für Menschen, die für die neue Lösung sind? Ist das nicht eine vertane Chance für den EH, oder sind Kunden zu Fuß / per Rad weniger wert?

Wir wollen doch alle, dass wir eine lebendige Stadt mit gutgehendem EH + Gastronomie haben. Aber warum müssen die Menschen am Weinmarkt mit Halbwahrheiten aufgehetzt werden? Was sollen Wortbeiträge von Roßmarkt und Zangmeisterstraße, wenn's um den Weinmarkt geht? Wie gut wissen Einzelhändler über den Wert der radelnden Kunden Bescheid? <sup>1</sup>

## 7. Trauen wir uns zu, mit zukunftsorientierter Politik mehr junge Menschen in die Stadt zu bekommen, z.B. Studenten, und damit die Innenstadt nachhaltig zu beleben?

Die demografische Entwicklung Memmingsens ist suboptimal; wir brauchen mehr junge Menschen in der Stadt. Das Thema Hochschule muss Hochkonjunktur bekommen (→ Pkt. 3, Seite 5-6).

---

## 1. Geografie der Memminger Innenstadt und Aufenthaltsqualität

Zur Orientierung gibt es einen Kartenausschnitt (Abb. 1) auf Seite 5, alle Karten im Anhang.

### **Weinmarkt als geografischer Stadt-Mittelpunkt<sup>2</sup>:**

Der 500m-Kreisradius reicht von der Hopfenstraße (St. Josef) bis über den Bahnhof. Dieser 500m-Radius deckt ziemlich genau die gesamte MM-Altstadt ab plus Kaisergraben von der alten Realschule über das St. Josef/Bismarckschulen-Areal bis Anfang Vöhlin-Gymnasium.

Vom Weinmarkt zum Bahnhof sind es nur 400m, vom Alten Klinikum zum Bahnhof 1,3km.

**Fußläufigkeit:** Die derzeitige Fußgängerzone Kramerstraße, gemessen von St. Johann über Marktplatz, Weinmarkt bis Schrankenplatz, hat eine Länge von 575m (das war bis 1972 die alte B19). Am Stadtbach entlang sind es 535m.

### **→ Vgl. Kempten:**

500m-Radius, gemessen von der Freitreppe zwischen Ober- und Unterstadt, hat mehr Fußgängerzonen, und dies obwohl die eigentliche Altstadt kleiner ist als in MM.

Der Bahnhof ist von diesem geografischen Stadt-Mittelpunkt 1,6km entfernt.

### **→ Vgl. Ulm:**

500m-Radius, gemessen vom Münsterplatz, hat viel mehr Fußgängerzonen: dabei sind nicht einmal alle im Geoportal grün markiert – siehe Fischerviertel. Zum Bahnhof sind es 600m.

Die Ulmer Altstadt ist in ihrer Ausdehnung absolut vergleichbar mit MM.

Was in Ulm jedoch besticht sind zwei gestalterische Elemente, die absolut Attraktivitätsfördernd sind: (1) Die Neue Straße ist zwischen Münsterplatz/Rathaus und Frauenstraße auf-

---

<sup>1</sup> Vorab, weil's so wichtig ist, das Beispiel der Stadt Gent: <https://taz.de/Fahrradstadt-als-Zukunft/!5895686/> „Fahrradstadt der Zukunft“. Daran habe ich selbst sogar ein klitzekleines Bisschen mitgewirkt.

<sup>2</sup> Der geografische Stadt-Mittelpunkt ist der angenommene Punkt, von dem aus die historische Kernstadt (Altstadt) mit dem kleinstmöglichen Kreisradius abgedeckt wird. Zur Vergleichbarkeit mit Nachbarstädten wurde hier der 500m-Radius gewählt.

wändig und großzügig gestaltet, und zwar so, dass Fußgänger eindeutig priorisiert sind, und (2) treffen sich in Ulm historische und moderne Gebäude zu einem spannungsgeladenen Ensemble. Das schafft Aufenthaltsqualität. Die Memminger Gestaltungssatzung „Altstadt“ sieht diese Freiheitsgrade nicht vor.<sup>3</sup>

In allen drei Städten gibt es im Altstadtbereich neben den echten Fußgängerzonen (in den Karten grün markiert) verkehrsberuhigte Straßen und Gassen, Geschwindigkeitsbegrenzungen sind Usus (30km oder Schrittgeschwindigkeit). Mit der Öffnung von Einbahnstraßen für Radler in Gegenrichtung werden Lebendigkeit und Erreichbarkeit verbessert.

## 2. Historisch-geprägte Stadtgestalt Memmingsens – ein Asset

**Memmingen ist eine Stadt der Plätze – und Plätzchen.**

Dies ist einerseits nicht selbstverständlich, denn es gibt auch ganz andere Grundrisse von Städten – andererseits ist es bei mittelalterlich geprägten Stadtstrukturen häufig anzutreffen. Diese Entstehung erklärt sich aus der meist zünftischen Strukturen und Clustern seitens des Handwerks wie auch des Handels. So gibt es in Memmingen einen Gerberplatz, Schmiedplatz, Hallhof, Weinmarkt, und etliche mehr. In der Enge der Stadtmauern gab es emsiges Treiben, jedoch wohlstrukturiert. Und selbst die Straßen waren oft nicht schnurgerade, sondern verengen und weiten sich, wie zu kleinen Plätzchen. Dies wird deutlich, wenn wir die Kramerstraße in ihrer heutigen, charmanten Fußgängerzonen-Form erleben.



Der Charme alter Straßen ergibt sich aus den Verschränkungen und den damit entstehenden kleinen Plätzchen.

Hier die Memminger Kramerstraße, die diesen Charme nur als Fußgängerzone entfalten kann.

Als die Kramerstraße bis vor gut 50 Jahren noch die Bundesstraße B 19 war, erlebten wir sie deutlich anders: kanalisiert, mit Bordsteinen auf den Seiten. Und genau das macht den Unterschied aus zwischen Straßen und Plätzen, so wie es sogar in unserer Sprache seinen Niederschlag findet:

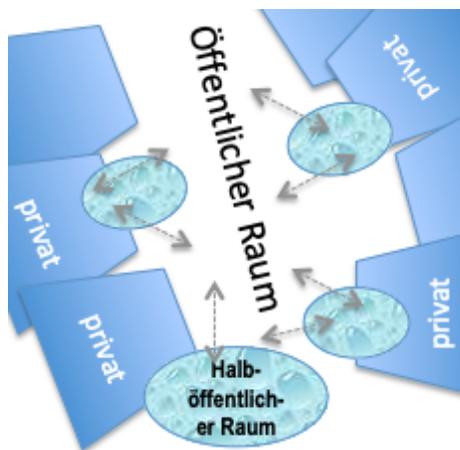
**Häuser stehen an einer Straße – Häuser stehen auf einem Platz,**

als ob der Platz unter die Häuser „reinschlupfen“ würde. Die Häuser sammeln sich geradezu um einen Platz, so wie wir Menschen zum „Hoigata“ zusammenstehen. Das schafft Aufent-

<sup>3</sup> Vgl. [https://bauwesen.memmingen.de/fileadmin/Allgemeine\\_Dateiverwaltung/Webseite\\_Bauwesen/Zukunft-Altstadt/20240313\\_Gestaltungssatzung\\_final.pdf](https://bauwesen.memmingen.de/fileadmin/Allgemeine_Dateiverwaltung/Webseite_Bauwesen/Zukunft-Altstadt/20240313_Gestaltungssatzung_final.pdf) – Memminger Gestaltungssatzung vom 13.03.2024.

haltsqualität, weil es zum Verweilen einlädt. Und der öffentliche Raum wird sichtbar und erlebbar größer für alle, insbesondere alle, die zu Fuß unterwegs sind.<sup>4</sup> Dieses Phänomen können wir nicht nur auf den (größeren) Plätzen erleben, sondern auch auf unregelmäßigen Straßen, sofern sie nicht für den motorisierten Verkehr kanalisiert wurden.

Ein zweiter Effekt kommt dazu: Es gibt ja nicht nur den Öffentlichen Raum für alle, und den privaten Raum für Berechtigte, sondern auch deren Überschneidung, den halböffentlichen (resp. halbprivaten) Raum. Dies nutzen beispielsweise „Straßencafés“, die natürlich auf Plätzen mehr Entfaltungsmöglichkeiten haben – so wie wir es in Memmingen und anderen Orten beobachten und genießen können. Auch jede offene Ladentür schafft diesen halböffentlichen Raum, der es Kunden leichter macht, die „Schwelle zu überschreiten“.



#### Raumzonen.

Auch Arkaden fördern die Entstehung halböffentlicher Räume.

Bei der Belebung von Innenstädten sind die vielen großen und kleinen Plätze ein Pfund, mit dem sich wuchern lässt. Diese Assets gelten insbesondere für den Einzelhandel. An Autostraßen geht das mit dem halböffentlichen Raum meist nicht. Michael Reink vom Handelsverband Deutschland (HDE) meint deshalb, auf den Städtebau zu setzen<sup>5</sup>, denn „Für uns als Einzelhandel besteht die Schwierigkeit darin, dass mit der Grenze des Schaufensters unser Gestaltungsspielraum endet“, besonders interessant mache eine Stadt der öffentliche Raum, „**die attraktive Gestaltung von Fußgängerzonen**. Für den Handel ist die Rechnung ganz einfach: Je ansprechender eine Innenstadt, desto mehr Menschen kommen, öffnen ihre Portemonnaies und sorgen für Umsatz.“

Wir haben sie also, die **Assets des Städtebaus**, die sich entwickeln lassen. Aktuell haben wir viel zu viel „ruhenden“ und „laut-dominant-flanierenden“ Autoverkehr in der Altstadt, der Einzelhandel und Gastronomie nichts nützt, **aber Wohnqualität mindert**.

Für eine Erweiterung der **Fußgängerzonen** spricht vieles, und die größte Erweiterung erleben wir gerade jetzt mit unserem traditionellen Jahrmarkt. Wir sollten uns jetzt ganz einfach positiv überraschen lassen. Oder sind wir weniger mutig als vor 50 Jahren?

<sup>4</sup> Dieser positive Effekt wird auch genutzt beim sog. 'Shared Space', bei dem sich alle Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum ohne jegliche Trennung und Zonierung frei bewegen können.

<sup>5</sup> Artikel aus DIE ZEIT von gestern, 10.10.2024, p.26, WIRTSCHAFT, von Jonas Seufert: „Schöner ohne Döner?“ zum wohl untauglichen Vorschlag von CDU-Politikern in Heilbronn die Zahl der Kebabläden, Nagelstudios und Barbershops zu begrenzen, um die Innenstadt wieder attraktiv zu machen.

Meine Autorenmeinung hierzu: Das hilft gegen den zunehmenden Onlinehandel garantiert so viel wie die sog. Ulmer Liste zum Schutz des Einzelhandels im Wettbewerb mit der „Grünen Wiese“.

### 3. Frequenz und Zugänglichkeit der Memminger Innenstadt (Accessibility)

Wie bringt man am meisten Menschen in eine Stadt?

Sicher nicht mit Autos, die alles zuparken.

In Metropolen macht's die U- und S-Bahn, Busse, die Tram, also der ÖPNV.

Aber was von Mittelzentrum bis Metropole immer funktioniert, ist das Fahrrad.

Womit wir bei Memmingen wären, denn da sind wir gar nicht so schlecht.<sup>6</sup>

Auf jeden Fall sind wir besser als Kempten und besser als Ulm.

Luft nach oben?

Immer.<sup>7</sup>

Und speziell zum Vorteil des Einzelhandels<sup>8</sup> und unser aller Gesundheit uvam.<sup>9</sup>

Aber was ist mit dem Auto?

Braucht's auch, für manche. Innenstadtfrequenz hat auch nicht abgenommen (2023>'24).<sup>10</sup>

Aber hat auch Platz genug: In den letzten 20 Jahren hat sich die Zahl der Parkplätze in Memmingen im Innenstadtbereich verdoppelt. In den Parkhäusern.

Mit Karstadt laufen Verhandlungen, auch auf der Westflanke der Innenstadt die öffentlichen Parkkapazitäten zu steigern.

Dann: Ein paar Schritte laufen, in einer Innenstadt wie Memmingen, auf einem Weinmarkt mit Bäumen, sommers wie winters, das empfinde ich schon als Privileg. Dass ich damit - sowie eine steigende Zahl ähnlich „gestrickter Genussmenschen“ – positive Daten für die nächste HDE-Studie liefere, ist ein geringer Obolus.

#### → Vgl. Kempten und Ulm:

Diese beiden Wettbewerber haben natürlich schon noch ein Asset, einen Vorsprung, den wir nicht haben. Einen echten Frequenzbringer.

Der wäre?

#### **Studenten.**

Wenn hier die Rede von Studenten ist, dann geht es nicht (primär) um lokale Bildungspolitik.

Es auch nur sekundär um die Behebung einer sicher bedeutenden Schieflage in der bayerisch-schwäbischen Raumentwicklung mit erheblichen demografischen Konsequenzen.<sup>11</sup>

---

<sup>6</sup> Artikel aus MEMMINGER ZEITUNG von heute, 11.10.2024, p.25, Leitartikel, von Maike Scholz: „Wie viel wird in Memmingen mit dem Fahrrad gefahren?“. Bericht aus dem Verkehrsausschuss am 8.10.2024 im Rathaus MM.

<sup>7</sup> Ebenda: Memmingen will seine Entwicklungsziele im Rahmen der AGfK Bayern auch konsequent fortsetzen.

<sup>8</sup> Interessant, dass vom Radverkehr der Einzelhandel mehr profitiert, als er weiß oder öffentlich zugibt. Radlerinnen und Radler, die dreimal pro Woche in der Innenstadt einkaufen, kaufen z.B. qualitätsbewusst frische Lebensmittel. Dies belegt eine steigende Zahl von Studien - übrigens aus ganz Europa. Siehe z.B.

Neun, M.G. & Haubold, H. 2016. The EU Cycling Economy – Arguments for an integrated cycling policy. European Cyclists' Federation, Brussels, December 2016. Available in print and at:

[https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY\\_low%20res.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf)

<sup>9</sup> Schweizer Bundesamt ARE: Externe Kosten des motorisierten Verkehrs und externer Nutzen der Aktiven Mobilität finden sich fundiert gegenübergestellt: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/kosten-und-nutzen-des-verkehrs.html> → **Top aktuell, gerade erschienen!**

<sup>10</sup> Sollte es also Umsatzrückgänge geben, haben diese nichts mit der Autofrequenz zu tun (aus: Digitaler Zwilling der Stadt Memmingen, <https://dz.memmingen.de/#/>; im Anhang Pkt. 8. Frequenzdaten ...; Abb. 9 ff).

<sup>11</sup> Memmingen ist entlang der bayerisch-württembergischen Grenze die einzige Stadt von allen Ober- und Mittelzentren von Aalen bis Friedrichshafen, die kein Hochschulstandort ist. Das hat erhebliche Auswirkungen für die demografische Entwicklung und Konsequenzen für unsere Wirtschaft und darüber hinaus.



**bung der Innenstadt.** Dazu gibt es das Papier eines Memminger Thinktanks, das allen Mitgliedern des Stadtrats<sup>12</sup> und vielen anderen Interessierten bereits zugänglich gemacht wurde.

Wenn wir eine zukunftssträchtige Entwicklung Memmingsens wollen, müssen wir die Dinge zusammen-denken, den Weinmarkt gerne als einen Mittelpunkt.

#### 4. Begrünung der Innenstadt

Die grüne Lunge in der Stadt ist erweiterbar. Dies ist ein Gebot der Stunde. Zugleich ist es aber auch eine der angenehmsten Maßnahmen. Am Weinmarkt sind die Baumköcher bereits fertig. Sie sind wichtig, damit die Bäume<sup>13</sup> tief wurzeln und so den Grundwasserspiegel stabilisieren helfen. Es kann ein schöner Sommer 2025 werden. Denken wir die Feierlichkeiten zu den „500 Jahre Freiheitsrechte“ noch dazu, dann wird der Weinmarkt der schönste Platz der Stadt.

Diesen Benchmark braucht Memmingen, Besucher werden uns darum beneiden. Autos oder Fußgängerzone, diese Frage wird sich dann nicht mehr stellen. Und wenn es so wäre mit dem Stellenwert des Autos, wie wir immer wieder aus dem Einzelhandel hören, dann müsste ja die Waldhornstraße den besten EH-Platz bieten<sup>14</sup> – parken rechts und links plus



zwei Parkhäuser direkt dabei. Ist sie aber nicht. Warum das wohl so ist?

Bäume in einem mittelalterlichen Stadtkern sind ein Paradigmenwechsel. Unser ehemaliger Stadtheimatpfleger Uli Braun hat sie strikt abgelehnt. Doch die Zeiten wandeln sich, der Klimawandel erfordert grundlegende Weichenstellungen. Am Weinmarkt können wir den notwendigen Wandel sogar zum Standortvorteil nutzen.

#### 5. Zusammenfassung

Ohne Übertreibung lässt sich der neue Weinmarkt als Leuchtturmprojekt in Sachen nachhaltige Entwicklung apostrophieren, was durch mehrere Faktoren begünstigt wird: fußläufig zentral, mittig im „Doppelknochen“<sup>15</sup>, prädestiniert als sozialer Treffpunkt, keine reduzierte Frequenz trotz langandauernder Umbaumaßnahme, Entwicklungspotentiale in vielfältiger Hinsicht. Kein Wunder: Für eine Fußgängerzone haben schon die Herren Reischmann plädiert, als sie die Übernahme der ehemaligen Wagnerfiliale in Memmingen 2004 mit den Vorständen von mm-Marketing<sup>16</sup> erörtert haben. Umbau-Plus: bessere Wohnqualität & Gesundheit.

Der Weinmarkt wird eine „Shopping Mall“ mit gesteigerter Aufenthaltsqualität. Dies ist eine Einladung für Bürger und Besucher und eine Ansage an die Wettbewerber Grüne Wiese und Versandhandel. Einzelhandel und Gastronomen können sich freuen, Schlechtreden gilt nicht.

Fragen und Anregungen immer gerne.<sup>17</sup>

---

<sup>12</sup> Gesprächskreis „Doppelpass für Memmingen“: Neubau Klinikum + Konversion altes Klinikum zum Bildungscampus. Diskussionspapier vom 26.01.2023; direkt versandt an alle Mitglieder des Memminger Stadtrats.

<sup>13</sup> Am Weinmarkt werden jetzt klimaresistente Bäume wie Lederhülsen- oder Amberbaum gepflanzt.

<sup>14</sup> Stadtrat Prof. Dieter Buchberger im KIMM-Plenum am 10.10.2024.

<sup>15</sup> Die innerstädtische Mittelachse hat drei Hotspots: Weinmarkt zwischen Marktplatz (N), Schranenplatz (S).

<sup>16</sup> Ich war IHK-seitig einer der Initiatoren von mm-Marketing und 2. Vorsitzender von 1999 bis 2005.

<sup>17</sup> Manfred G. Neun; +49 171 5275145; [manfred@neun.net](mailto:manfred@neun.net)

## Anhang

1. **Nachnutzung Altes Klinikum:** Das Papier des Gesprächskreis „Doppelpass für Memmingen“: Neubau Klinikum + Konversion altes Klinikum zum Bildungscampus. Diskussionspapier. Wer's noch nicht kennt, bitte anfordern.
2. Die zentralen Verkaufachsen und Fußgängerzonen in der Memminger Innenstadt (Abb. 2 und 3).
3. Zonierung der Fußgängerbereiche in Memmingen (Abb. 4).
4. Kemptens Innenstadt im 500m-Kreisradius, mit den Fußgängerbereichen (Abb. 5).
5. Kemptens Innenstadt und der lange Weg zum Bahnhof (Abb. 6).
6. Ulms Innenstadt im 500m-Kreisradius, mit den Fußgängerbereichen (Abb. 7).
7. Ulms Innenstadt und Innenstadt und ihre großen Fußgängerzonen (Abb. 8).
8. Frequenzdaten aus dem Digitalen Zwilling der Stadt Memmingen (Abb. 9ff).

### 2. Die zentralen Verkaufachsen und Fußgängerzonen in der Memminger Innenstadt



Abb. 2

MM-Altstadt in einem 500m-Kreisradius mit den drei wichtigsten Plätzen (1) Marktplatz, (2) Weinmarkt und (3) Schrankenplatz: Diese bilden den sog. „Doppelknochen“, d.h. die Plätze werden als Hotspots verstanden, die Fußgängerzonen dazwischen profitieren von diesen markanten Plätzen.



Abb. 3

Die Parallelachse verläuft am Stadtbach entlang



**3. Zonierung der Fußgängerbereiche in Memmingen**  
 – alle in Grün –

Abb. 4

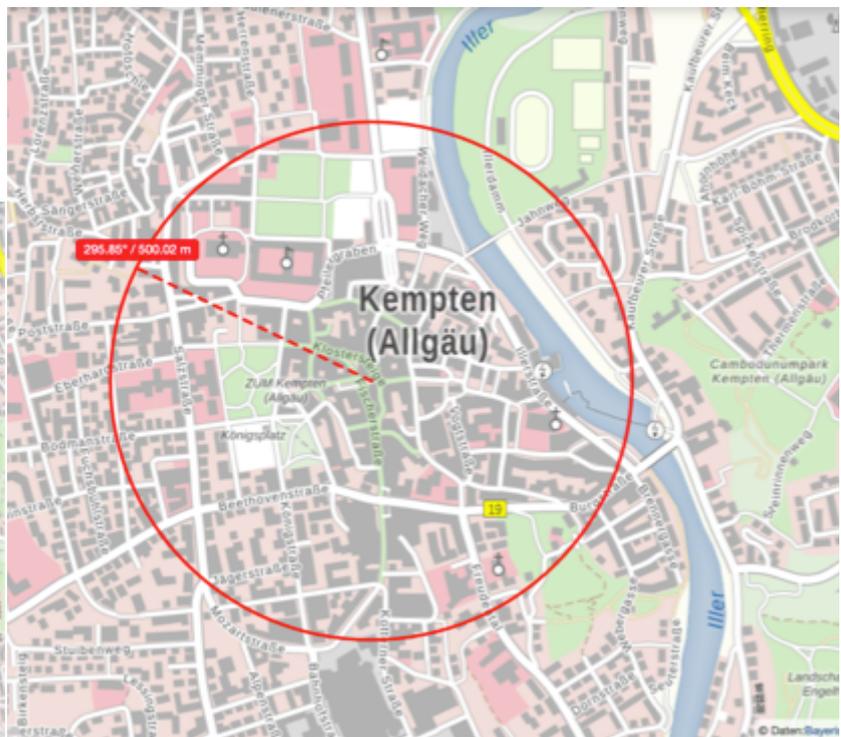
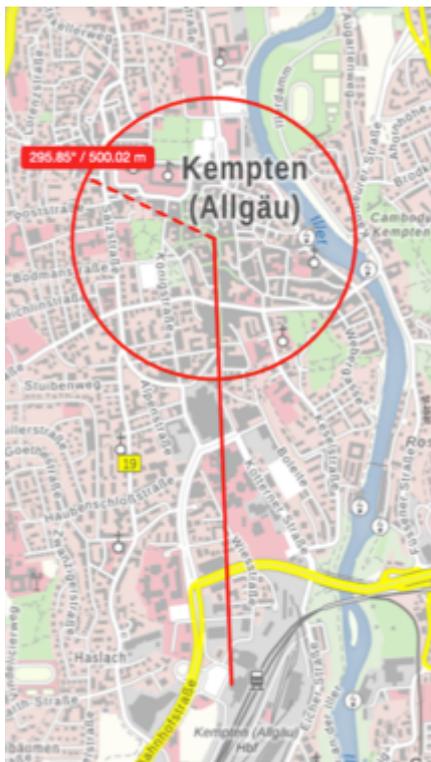
- a) Fußgängerzonen im Zentrum;
- b) Spazierzonen in den Parks außerhalb der Stadtmauer.



Vergleichskarten der Nachbarstädte Kempten und Ulm

**4. Kemptens Innenstadt im 500m-Kreisradius und mit den Fußgängerbereichen**  
 – ebenfalls in Grün

Abb. 5



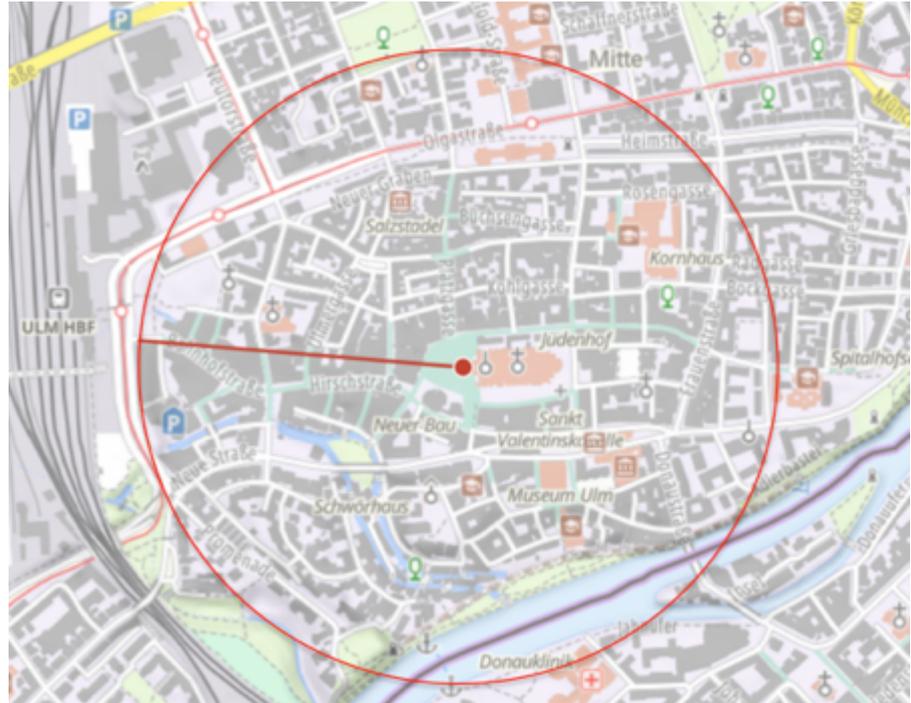
**5. Kemptens Innenstadt und der lange Weg zum Bahnhof – 1,6 km.**

Abb. 6

## 6. Ulms Innenstadt im 500m-Kreisradius, mit den Fußgängerbereichen

Abb. 7

In ihrer Ausdehnung ist Ulms Innenstadt absolut vergleichbar mit der von Memmingen.

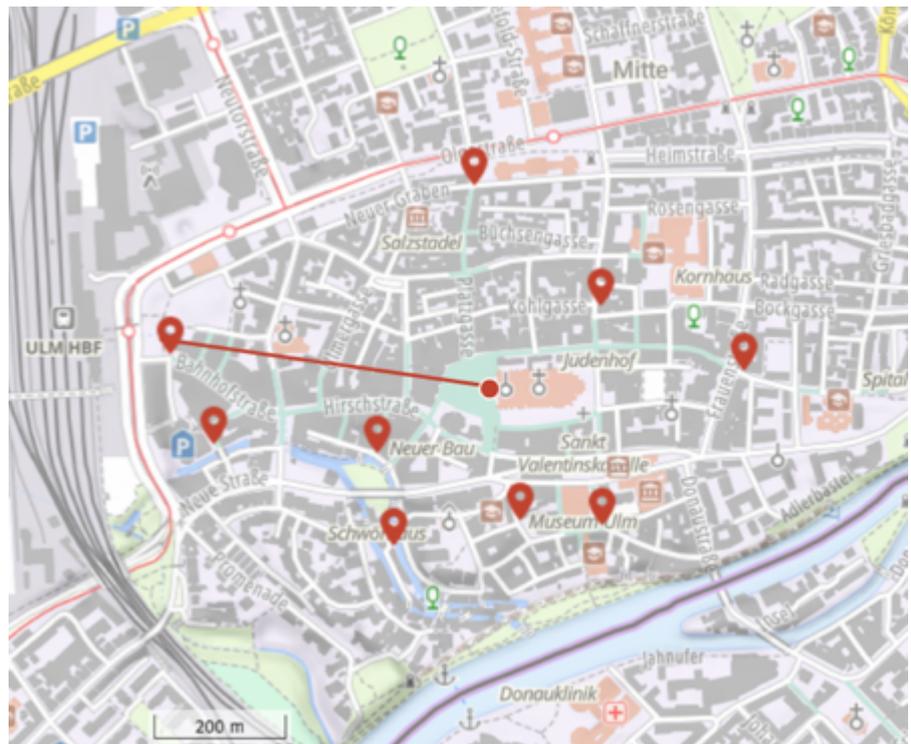


## 7. Ulms Innenstadt und ihre großen Fußgängerzonen – in Grün mit Markern zum Erkennen der Ausdehnung.

Abb. 8

Entfernung  
Münsterplatz –  
Hauptbahnhof:  
600m.

Nicht ersichtlich aus den aktuellen Karten ist das neue Parkhaus am Hauptbahnhof mit mehreren Parkdecks und der Unterflur-Ladenmeile.

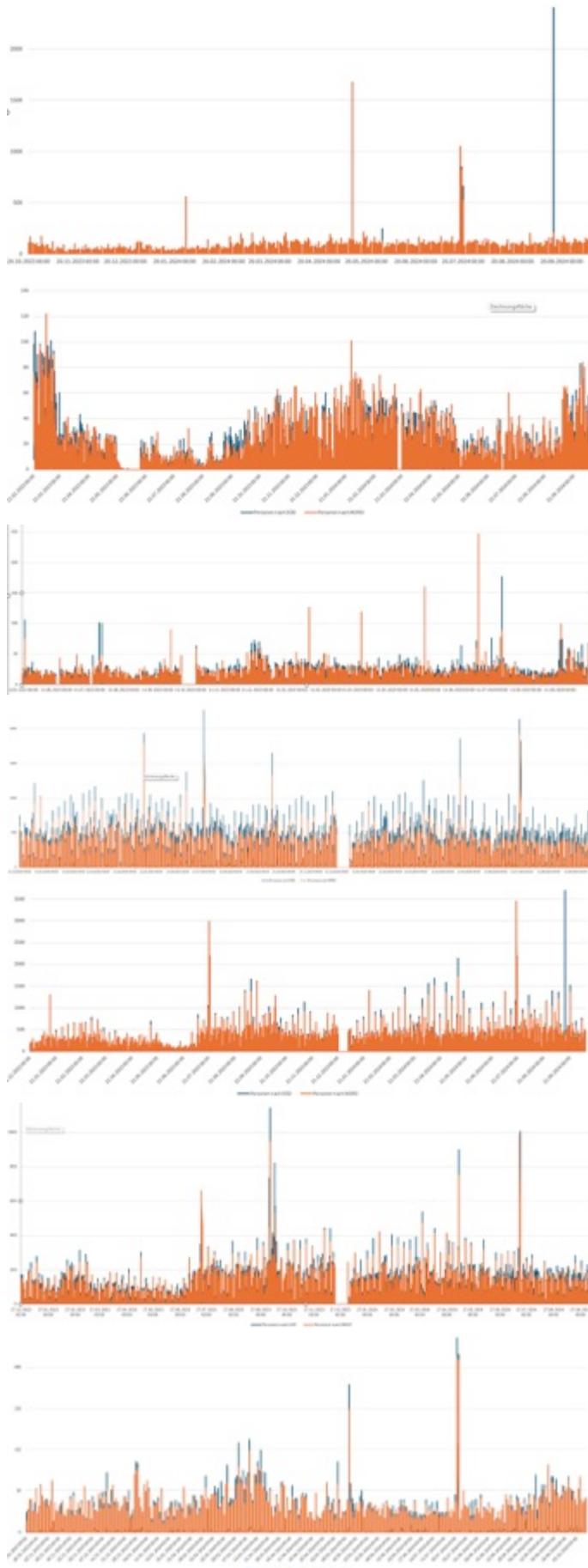


Das Kartenmaterial ist entnommen den beiden Geoportalen von Bayern und Baden-Württemberg:  
<https://geoportal.bayern.de/bayernatlas>  
<https://www.geoportal-bw.de/>

Daten aus dem Digitalen Zwilling der Stadt Memmingen finden sich unter <https://dz.memmingen.de/#/>  
-/-

## 8. Frequenzdaten aus dem Digitalen Zwilling der Stadt Memmingen

Abb. 9 ff



Die Diagramme zeigen Verkehrsmessungen vom 20.10.2023 – 20.08.2024 von Personen. Es lässt sich **kein Einbruch der Frequenz** erkennen. Bei Fahrrad und Auto ist es ähnlich. Sollte es tatsächlich Umsatzeinbußen geben, so haben diese andere Ursachen. Auch am Weinmarkt sind die Fußgängerzahlen ungefähr konstant geblieben – trotz der Baumaßnahmen.

Frequenz-Weinmarkt.jpg

Frequenz-Klösterle.jpg

Frequenz-Königsgraben.jpg

Frequenz-Kramerstraße-1.jpg

Frequenz-Kramerstraße-2.jpg

Frequenz-Kreuzstraße-1.jpg

Frequenz-Kreuzstraße-2.jpg