

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Teilfortschreibung

Anlage 1 – Strukturdaten der Gemeinden

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 1 – Strukturdaten der Gemeinden

Gemeinde	Bevölkerung (EW)	Gebietsfläche (ha)	Bevölkerungsdichte (Ew/qkm)	Einwohner im Alter von 6 bis 17 Jahren	Einwohner im Alter ab 65 Jahre	Sozialversicherungspfl. Beschäftigte am Arbeitsort
Stand	31.12.2021	01.01.2023		31.12.2022	31.12.2022	30.06.2022
Altusried	10.361	9.168	113	1.949	2.139	1.983
Bad Hindelang	5.255	13.712	38	815	1.271	281
Balderschwang	387	4.174	9	36	55	694
Betzigau	2.974	2.927	102	592	602	2.248
Blaichach	5.744	5.011	115	931	1.280	158
Bolsterlang	1.140	2.037	56	208	219	616
Buchenberg	4.212	5.817	72	761	1.038	666
Burgberg im Allgäu	3.282	1.595	206	564	740	2.557
Dietmannsried	8.388	5.368	156	1.520	1.848	2.062
Durach	7.309	2.073	353	1.245	1.697	992
Fischen im Allgäu	3.229	1.357	238	535	808	1.417
Haldenwang	3.843	2.670	144	723	841	2.133
Immenstadt im Allgäu	14.315	8.144	176	2.433	3.483	11.094
Lauben	3.517	841	418	610	837	1.281
Missen-Wilhams	1.482	3.496	42	288	317	297
Obermaiselstein	1.011	2.501	40	162	241	1.234
Oberstaufen	7.814	12.595	62	1.112	2.114	309
Oberstdorf	9.649	22.990	42	1.294	2.860	3.027
Ofterschwang	2.082	1.956	106	297	437	5.514
Oy-Mittelberg	4.628	6.017	77	845	964	889

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 1 – Strukturdaten der Gemeinden

Gemeinde	Bevölkerung (EW)	Gebietsfläche (ha)	Bevölkerungsdichte (Ew/qkm)	Einwohner im Alter von 6 bis 17 Jahren	Einwohner im Alter ab 65 Jahre	Sozialversicherungspfl. Beschäftigte am Arbeitsort
Rettenberg	4.521	6.015	75	885	818	722
Sonthofen	21.589	4.655	464	3.328	5.938	7.696
Sulzberg	5.058	4.099	123	891	1.123	1.448
Waltenhofen	9.759	5.975	163	1.794	2.134	2.585
Weitnau	5.360	6.519	82	934	1.118	907
Wertach	2.657	4.565	58	528	585	760
Wiggensbach	5.056	3.181	159	1.000	1.083	2.012
Wildpoldsried	2.580	2.136	121	513	517	1.013
Gemeindefreie Gebiete	0	1.204	0	0	0	0
Landkreis Oberallgäu	157.202	152.797	104	26.793	37.107	56.595
Kempten (Allgäu)	69.003	6.328	1.090	11.256	15.693	38.667
Nahverkehrsraum	226.205	157.925	143	38.049	52.800	95.262

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Teilfortschreibung

Anlage 2 – Bevölkerung der Stadt- und Gemeindeteile
ab 500 Einwohner

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 2 – Bevölkerung der Stadt- und Gemeindeteile ab 500 Einwohner

Gemeinde	Stadt- / Gemeindeteile	Oberzentrum	Mittelzentrum	Unterzentrum	Einwohner
Altusried	Altusried	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	5.393
Altusried	Frauenzell	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	864
Altusried	Kimratshofen	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.452
Altusried	Krugzell	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	2.025
Bad Hindelang	Bad Hindelang	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Bad Hindelang	1.906
Bad Hindelang	Bad Oberdorf	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Bad Hindelang	991
Bad Hindelang	Vorderhindelang	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Bad Hindelang	894
Betzigau	Betzigau	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.817
Blaichach	Bihlerdorf	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen	732
Blaichach	Blaichach	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen	3.209
Blaichach	Ettensberg	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen	1.120
Buchenberg	Buchenberg	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	2.787
Burgberg	Burgberg	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen	2.549
Dietmannsried	Dietmannsried	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	4.174
Dietmannsried	Probstried	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.738
Dietmannsried	Reicholzried	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.041
Dietmannsried	Schrattenbach	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.011
Durach	Bechen	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	753
Durach	Durach	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	3.108
Durach	Oberkottern	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	584

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 2 – Bevölkerung der Stadt- und Gemeindeteile ab 500 Einwohner

Gemeinde	Stadt- / Gemeindeteile	Oberzentrum	Mittelzentrum	Unterzentrum	Einwohner
Durach	Weidach	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.101
Fischen	Fischen im Allgäu	Sonthofen/Immenstadt	Oberstdorf	Oberstdorf	1.748
Haldenwang	Börwang	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.846
Haldenwang	Haldenwang	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.909
Immenstadt	Bühl am Alpsee	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	1.402
Immenstadt	Eckarts	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	611
Immenstadt	Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	9.373
Immenstadt	Rauhenzell	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	679
Immenstadt	Stein im Allgäu	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	2.434
Kempten (Allgäu)	Stadtbezirk 1	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	2.632
Kempten (Allgäu)	Stadtbezirk 2	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	10.425
Kempten (Allgäu)	Stadtbezirk 3	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	13.158
Kempten (Allgäu)	Stadtbezirk 4	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	9.140
Kempten (Allgäu)	Stadtbezirk 5	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	8.367
Kempten (Allgäu)	Stadtbezirk 6	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	2.756
Kempten (Allgäu)	Stadtbezirk 7	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	14.901
Kempten (Allgäu)	Stadtbezirk 8	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	5.836
Lauben	Heising	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.121
Lauben	Lauben	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	2.037
Missen-Wilhams	Missen	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	744

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 2 – Bevölkerung der Stadt- und Gemeindeteile ab 500 Einwohner

Gemeinde	Stadt- / Gemeindeteile	Oberzentrum	Mittelzentrum	Unterzentrum	Einwohner
Obermaiselstein	Obermaiselstein	Sonthofen/Immenstadt	Oberstdorf	Oberstdorf	759
Oberstaufen	Oberstaufen	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Oberstaufen	3.517
Oberstaufen	Steibis	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Oberstaufen	574
Oberstaufen	Wiedemannsdorf	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Oberstaufen	627
Oberstdorf	Oberstdorf	Sonthofen/Immenstadt	Oberstdorf	Oberstdorf	8.491
Oberstdorf	Tiefenbach	Sonthofen/Immenstadt	Oberstdorf	Oberstdorf	811
Oy-Mittelberg	Oy	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.685
Oy-Mittelberg	Petersthal	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	764
Rettenberg	Kranzegg	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	809
Rettenberg	Rettenberg	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	1.545
Rettenberg	Untermäiselstein	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	686
Rettenberg	Vorderburg	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	578
Sonthofen	Altstädten	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen	1.311
Sonthofen	Sonthofen	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen	20.221
Sulzberg	Sulzberg	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.955
Waltenhofen	Hegge	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Waltenhofen	1.285
Waltenhofen	Lanzen	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Waltenhofen	1.274
Waltenhofen	Martinszell	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Waltenhofen	717
Waltenhofen	Memhölz	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Waltenhofen	634
Waltenhofen	Niedersonthofen	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Waltenhofen	872
Waltenhofen	Oberdorf	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Waltenhofen	1.243
Waltenhofen	Rauns	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Waltenhofen	1.557
Waltenhofen	Waltenhofen	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Waltenhofen	1.539

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 2 – Bevölkerung der Stadt- und Gemeindeteile ab 500 Einwohner

Gemeinde	Stadt- / Gemeindeteile	Oberzentrum	Mittelzentrum	Unterzentrum	Einwohner
Weitnau	Kleinweiler/Hofen	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	1.110
Weitnau	Seltmans	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	820
Weitnau	Weitnau	Sonthofen/Immenstadt	Sonthofen/Immenstadt	Immenstadt	1.871
Wertach	Wertach	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	2.441
Wiggensbach	Ermengerst	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.043
Wiggensbach	Wiggensbach	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	3.538
Wildpoldsried	Wildpoldsried	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	Kempten (Allgäu)	1.980

Hinweise:

Die Tabelle spiegelt die Ortsteile mit mehr als 500 Einwohnenden zur Identifikation von Schwachstellen im Verkehrsangebot wider. Da feingliedrige Daten nicht verfügbar waren, wurde der Stand des Nahverkehrsplans 2018 im Jahr 2015 abgebildet.

Die Ortsteile Kleinweiler, Seltmans und Weitnau wurden abweichend vom Regionalplan dem Ober- / Mittel- und Grundzentrum Kempten zugeordnet.

Im Nahverkehrsplan 2018 waren zudem alle Ortsteile dem Oberzentrum Kempten (Allgäu) zugeordnet. Infolge der Heraufstufung der Städte Immenstadt i. Allgäu und Sonthofen wurden folgende Festlegungen getroffen: Ortsteile im Mittelbereich Kempten (Allgäu) werden dem Oberzentrum Kempten (Allgäu) zugeordnet. Ortsteile im Mittelbereich Immenstadt i. Allgäu bzw. Sonthofen werden dem Oberzentrum Sonthofen / Immenstadt zugeordnet. Ortsteile im Mittelbereich Oberstdorf werden dem Oberzentrum Sonthofen / Immenstadt zugeordnet.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Teilfortschreibung

Anlage 3.1 – Übersicht freigestellter Schülerverkehre

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 3.1 – Übersicht freigestellter Schülerverkehre

Ort / Gemeinde / Stadt	Schulen	Betreiber
Landkreis Oberallgäu		
Sonthofen	Albert-Schweitzer-Schule	Fa. Josef Jörg
Sonthofen	Albert-Schweitzer-Schule	Fa. Komm Mit Morent GmbH & Co. OHG
Sonthofen	Albert-Schweitzer-Schule	Fa. GrünenTravel
Fischen	RS Sonthofen, MS Oberstdorf	Taxi Froriep
Immenstadt	Gymnasium und RS Immenstadt (Knaben & Maria Stern)	Fa. Eva Sigel Personenbeförderung
Hellengerst	verschiedene Schulen im Oberallgäu / Kempten	Fa. RBA/Adam Pfahler KG
Waltenhofen	verschiedene Schulen im Oberallgäu / Kempten	HBU-Reisen GmbH
Altusried, Wiggensbach	Schulen in Kempten	Schweighart GmbH & Co. KG
Stadt Kempten (Allgäu)		
Kempten (Allgäu)	Grundschule Konrad-Adenauer-Schule	Putz GmbH
Kempten (Allgäu)	Grundschule Kottern-Eich	Putz GmbH
Kempten (Allgäu) und Umgebung	Agnes-Wyssach-Schule	Haslach GmbH & Co. KG
Kempten (Allgäu)	Grundschule in der Stiftsstadt	Haslach GmbH & Co. KG
Kempten (Allgäu)	Grundschule Heiligkreuz	Haslach GmbH & Co. KG
Kempten (Allgäu)	verschiedene Schulen in Kempten	Fa. RBA/Adam Pfahler KG

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Teilfortschreibung

Anlage 3.2 – Schulen im Nahverkehrsraum

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 3.2 – Schulen im Nahverkehrsraum

Name der Schule	Schultyp	Standort
Albert-Schweitzer-Schule Sonderpädagogisches Förderzentrum Sonthofen	Förderzentren	Sonthofen
Allgäu-Gymnasium Kempten	Gymnasien	Kempten (Allgäu)
ALS Astrid-Lindgren-Schule	Förderschule	Kempten (Allgäu)
Carl-von-Linde-Gymnasium Kempten	Gymnasien	Kempten (Allgäu)
Freie Schule Albris	Waldorfschulen	Buchenberg b. Kempten
Gertrud-von-le-Fort-Gymnasium Oberstdorf	Gymnasien	Oberstdorf
Grundschule Altusried	Grundschulen	Altusried
Grundschule Bad Hindelang	Grundschulen	Bad Hindelang
Grundschule Betzigau	Grundschulen	Betzigau
Grundschule Blaichach	Grundschulen	Blaichach
Grundschule Buchenberg	Grundschulen	Buchenberg
Grundschule Burgberg i. Allgäu	Grundschulen	Burgberg i. Allgäu
Grundschule Dietmannsried	Grundschulen	Dietmannsried
Grundschule Durach	Grundschulen	Durach
Grundschule Fischen i. Allgäu - Ofterschwang	Grundschulen	Fischen i. Allgäu
Grundschule Haldenwang	Grundschulen	Haldenwang
Grundschule Hegge	Grundschulen	Waltenhofen
Grundschule Heiligkreuz	Grundschulen	Kempten (Allgäu)
Grundschule in der Stiftstadt	Grundschulen	Kempten (Allgäu)
Grundschule Kempten (Allgäu) am Haubenschloß	Grundschulen	Kempten (Allgäu)
Grundschule Kempten (Allgäu) an der Fürstenstraße	Grundschulen	Kempten (Allgäu)
Grundschule Kempten (Allgäu) an der Sutt	Grundschulen	Kempten (Allgäu)
Grundschule Kempten (Allgäu) auf dem Lindenberg	Grundschulen	Kempten (Allgäu)
Grundschule Kempten (Allgäu)-Kottern/Eich	Grundschulen	Kempten (Allgäu)

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 3.2 – Schulen im Nahverkehrsraum

Name der Schule	Schultyp	Standort
Grundschule Kempten (Allgäu)-Nord	Grundschulen	Kempten (Allgäu)
Grundschule Kimratshofen	Grundschulen	Kimratshofen
Grundschule Krugzell	Grundschulen	Altusried
Grundschule Lauben	Grundschulen	Lauben
Grundschule Martinszell	Grundschulen	Waltenhofen
Grundschule Missen-Wilhams	Grundschulen	Missen-Wilhams
Grundschule Oberstaufen	Grundschulen	Oberstaufen
Grundschule Oberstdorf	Grundschulen	Oberstdorf
Grundschule Oy-Mittelberg	Grundschulen	Oy-Mittelberg
Grundschule Rettenberg	Grundschulen	Rettenberg
Grundschule Sonthofen an der Berghofer Straße	Grundschulen	Sonthofen
Grundschule Sonthofen-Rieden	Grundschulen	Sonthofen
Grundschule Stein i.Allgäu	Grundschulen	Immenstadt i.Allgäu
Grundschule Sulzberg	Grundschulen	Sulzberg
Grundschule Waltenhofen	Grundschulen	Waltenhofen
Grundschule Weitnau	Grundschulen	Weitnau
Grundschule Wertach	Grundschulen	Wertach
Grundschule Wiggensbach	Grundschulen	Wiggensbach
Grundschule Wildpoldsried	Grundschulen	Wildpoldsried
Gustav-Stresemann-Grundschule Sankt Mang	Grundschulen	Kempten (Allgäu)
Gymnasium Immenstadt	Gymnasien	Immenstadt i.Allgäu
Gymnasium Sonthofen	Gymnasien	Sonthofen
Hildegardis-Gymnasium Kempten	Gymnasien	Kempten (Allgäu)
Josef-Kentenich-Schule	Grundschulen	Kempten (Allgäu)
Königsegg-Grundschule Immenstadt i. Allgäu	Grundschulen	Immenstadt i. Allgäu
Konrad-Adenauer-Grundschule Lenzfried	Grundschulen	Kempten (Allgäu)
Landwirtschaftsschule Immenstadt i. Allgäu	Landwirtschaftliche Fachschulen	Immenstadt i. Allgäu

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 3.2 – Schulen im Nahverkehrsraum

Name der Schule	Schultyp	Standort
Landwirtschaftsschule Kempten	Landwirtschaftliche Fachschulen	Kempten (Allgäu)
Mädchen-Realschule Maria Stern	Realschulen	Immenstadt im Allgäu
Maria-Ward-Schule	Realschulen	Kempten (Allgäu)
Mittelschule Altusried	Mittelschulen	Altusried
Mittelschule Bad Hindelang	Mittelschulen	Bad Hindelang
Mittelschule Blaichach	Mittelschulen	Blaichach
Mittelschule Buchenberg	Mittelschulen	Buchenberg
Mittelschule Dietmannsried	Mittelschulen	Dietmannsried
Mittelschulen Durach	Mittelschulen	Durach
Mittelschule Immenstadt i. Allgäu	Mittelschulen	Immenstadt i. Allgäu
Mittelschule Kempten (Allgäu) - Wittelsbacherschule	Mittelschulen	Kempten (Allgäu)
Mittelschule Kempten (Allgäu) auf dem Lindenberg	Mittelschulen	Kempten (Allgäu)
Mittelschulen Kempten (Allgäu) bei der Hofmühle	Mittelschulen	Kempten (Allgäu)
Mittelschule Oberstaufen	Mittelschulen	Oberstaufen
Mittelschule Oberstdorf	Mittelschulen	Oberstdorf
Mittelschule Oy-Mittelberg	Mittelschulen	Oy-Mittelberg
Mittelschule Sonthofen	Mittelschulen	Sonthofen
Mittelschule Waltenhofen	Mittelschulen	Waltenhofen
Mittelschule Weitnau	Mittelschulen	Weitnau
Montessori Bildungseinrichtung	Grundschulen (Montessori)	Kempten (Allgäu)
Montessori Bildungseinrichtung	Mittelschulen (Montessori)	Kempten (Allgäu)
Montessorischule Allgäu	Montessori	Oberstaufen
Montessori-Sonthofen	Montessori	Sonthofen
MOS Allgäu- Montessori Fachoberschule	Fachoberschulen (Montessori)	Kempten (Allgäu)
Realschule an der Salzstraße Staatliche Realschule Kempten	Realschulen	Kempten (Allgäu)
Robert-Schuman-Mittelschule Sankt Mang	Mittelschulen	Kempten (Allgäu)

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 3.2 – Schulen im Nahverkehrsraum

Name der Schule	Schultyp	Standort
Sonderpädagogisches Förderzentrum Kempten (Allgäu) - Teilzentrum II	Förderzentren	Kempten (Allgäu)
Staatl. Berufsfachschule für Ernährung und Versorgung Immenstadt i. Allgäu	Berufsfachschulen für Hauswirtschaft und Sozialberufe	Immenstadt i. Allgäu
Staatl. Berufsfachschule für Kinderpflege Kempten (Allgäu)	Berufsfachschulen für Hauswirtschaft und Sozialberufe	Kempten (Allgäu)
Staatl. Berufsfachschule für Sozialpflege Kempten (Allgäu)	Berufsfachschulen für Hauswirtschaft und Sozialberufe	Kempten (Allgäu)
Staatl. Berufsfachschule I für gastgewerbliche Berufe Immenstadt i. Allgäu	Berufsfachschulen für Hauswirtschaft und Sozialberufe	Immenstadt i. Allgäu
Staatl. Berufsschule I Kempten (Allgäu)	Berufsschulen	Kempten (Allgäu)
Staatl. Berufsschule II Kempten (Allgäu)	Berufsschulen	Kempten (Allgäu)
Staatl. Berufsschule III Kempten (Allgäu)	Berufsschulen	Kempten (Allgäu)
Staatl. Berufsschule Immenstadt i. Allgäu	Berufsschulen	Immenstadt i. Allgäu
Staatl. Fachoberschulen Sonthofen	Fachoberschulen	Sonthofen
Staatl. Fachschule für Agrarwirtschaft Kempten Fachrichtung Milchwirtschaft und Molkereiwesen	Landwirtschaftliche Fachschulen	Kempten (Allgäu)
Staatl. Fachschule für Mechatroniktechnik Kempten (Allgäu)	Gewerbliche Fachschulen	Kempten (Allgäu)
Staatl. Technikerschule f. Agrarwirtschaft Kempten Fachrichtung Milchwirtschaft und Molkereiwesen	Landwirtschaftliche Fachschulen	Kempten (Allgäu)
Staatliche Berufsoberschule Kempten (Allgäu)	Berufsoberschulen	Kempten (Allgäu)
Staatliche Fachoberschule Kempten (Allgäu)	Fachoberschulen	Kempten (Allgäu)
Staatliche Realschule für Knaben Immenstadt	Realschulen	Immenstadt i. Allgäu
Staatliche Realschule Sonthofen	Realschulen	Sonthofen
Staatliche Wirtschaftsschule Kempten (Allgäu)	Wirtschaftsschulen	Kempten (Allgäu)
Städtische Realschule	Realschulen	Kempten (Allgäu)

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Teilfortschreibung

Anlage 4 – Linienübersicht (Stand 2023/2024)

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 4 – Linienübersicht (Stand 2023/2024)

Linie	Linienführung	Betreiber	Anzahl Fahrtenpaare (Saisonspitze)			Betriebszeit		
			MF ¹	Sa ²	SF ³	MF	Sa	SF
Kempten und nördliches Oberallgäu								
1	Halde - Memminger Str. - ZUM - Lenzfried	Kemptener Verkehrsbetriebe- und Beteiligungsgesellschaft GmbH & Co.KG (KVB)	32,5	25		5:00-19:20	6:00-19:20	
2	Stadtweiher - Haubenschloss - Forum Allgäu - ZUM - Rottachstr. - Nordbrücke - Bühl	KVB	28	26		5:50-19:20	6:20-19:20	
3	Rauns - Lanzen - Hegge - Eich - Keselstr. - ZUM	KVB	15	22		6:20-18:50	6.20-19.10	
4	Rauns - Waltenhofen - Hegge - B19 - Hbf - Immenstädter Str. - Forum Allgäu - ZUM - Residenz	KVB	11	1		4.30-16.50	5.50-6.50	
5	Waltenhofen - Paul-Zoll-Str. - Hegge - Eich - ZUM - Memminger Str. - Halde - Thingers	KVB	18	15		4.50-19.20	6.20-19.20	
X6	ZUM - Hbf	KVB	27	13		5:15-19:20	6:30-18:20	
6	ZUM - Forum - Hbf - Franzosenbauer - Serrostr	KVB		23			6:50-19:20	
7	Klinikum - ZUM - Lindauerstr. - Im Stiftallmey	KVB	27,5	28		5:50-19:20	6:20-19:20	
R7	Ringbus West: Hbf - Franzosenbauer - Aybühlweg - Adenauerring - Fa. Dachser -	KVB	42,5			5:30-20:20		

¹ Montag – Freitag

² Samstag

³ Sonn- und Feiertag

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 4 – Linienübersicht (Stand 2023/2024)

Linie	Linienführung	Betreiber	Anzahl Fahrtenpaare (Saisonspitze)			Betriebszeit		
			MF ¹	Sa ²	SF ³	MF	Sa	SF
	Nordspange - Zeppelininstr. - Leubas, An der Malstatt							
8	Thingers - Mariabergerstr. - Rottachstr. - ZUM - HBf	KVB	15	13,5	5:20-18:50	6:10-18:50		
R8	Ringbus Ost: Hbf - Ostbahnhof - Ulmer Str. - Fenepark - Müllheizkraftwerk - Zeppelininstr. - Leubas, An der Malstatt	KVB	43			5:40-20:20		
9	Jakobwiese - Göhlenbach - Haubensteinweg - ZUM	KVB	13	13		6:20-18:50	6:30-18:50	
10	Hbf - Immenstädter Str. - Forum - ZUM - Oberwang - Hirschdorf - Lauben	Regionalbus Augsburg GmbH / KVB	15	13,5		5:20-18:50	6:20-19:30	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 4 – Linienübersicht (Stand 2023/2024)

Linie	Linienführung	Betreiber	Anzahl Fahrtenpaare (Saisonspitze)			Betriebszeit		
			MF ¹	Sa ²	SF ³	MF	Sa	SF
11	Ignaz-Kiechle-Str. - Bleicherstr. - Bühl - ZUM - St. Mang - Hanebergerstr. - Im Oberösch	KVB	29,5	24		5:20-19:20	7:30-19:20	
12	ZUM - Burgstraße - Füssener Str./St. Mang Brücke - Lenzfrieder Str. - Bachtelweiher - Ludwigshöhe	KVB	30	26		5:20-19:20	6:30-19:20	
20	ZUM-Füssenerstr.-Scheggstr.-Duracherstr.-Hehle-Durach-Bechen	Reisebüro Schattmeier GmbH & Co.KG	34,5	23	10	5:30-20:50	6:50-20:50	10:00-19:00
22	ZUM - St. Mang - Durach - Bodelsberg - Moosbach - Petersthal	Regionalverkehr Allgäu GmbH	6			5:35-17:10		
30	Kempten - St. Mang - Weidach - Sulzberg - Ottacker - Wolfis - Moosbach	Berchtold's Autoreisen & Reisebüro GmbH & Co.KG	36	29	4	5:20-1:00	5:40-1:00	8:40-17:30
40	Kempten - Wiggensbach - Ermengerst	Schweighart Reisen / Haslach GmbH & Co.KG	27,5	8	4	5:40-20:40	6:40-20:40	9:40-18:30
50	Kempten - Buchenberg - Wengen/Weitnau - Sibratshofen - Isny	Regionalbus Augsburg GmbH	32,5	8	5	5:20-21:00	7:00-21:40	8:30-21:40
61	Kempten - Heising/Lauben - D'ried - Gemeinderied	Regionalbus Augsburg GmbH	24,5	7	3	5:40-20:20	5:40-18:10	11:30-18:20
62	Kempten - Wildpoldsried - (Marktoberdorf)	Regionalbus Augsburg GmbH	27	8,5	4	5:50-21:20	6:30-19:20	10:30-19:20
63	Kempten - Nesselwang - (Pfronten-Füssen)	Regionalbus Augsburg GmbH	6,5	4,5	3	6:10-19:30	6:10-19:30	9:30-19:30
64	Kempten - Immenstadt	Regionalbus Augsburg GmbH	10	3		6:00-17:50	6:40-19:30	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 4 – Linienübersicht (Stand 2023/2024)

Linie	Linienführung	Betreiber	Anzahl Fahrtenpaare (Saisonspitze)			Betriebszeit		
			MF ¹	Sa ²	SF ³	MF	Sa	SF
65	Waltenhofen - Niedersonthofen	Regionalbus Augsburg GmbH	11,5	2		6:30-17:10	10:20-12:50	
66	Kempten - Krugzell - Altusried - Kimratshofen - Frauenzell - Leutkirch	Regionalbus Augsburg GmbH	25	5	2	5:40-19:10	7:40-18:20	10:10-18:20
71	Kempten - Obergünzburg	Regionalverkehr Allgäu GmbH	27	6	2,5	5:20-20:50	5:50-19:10	7:20-18:40
80	Kempten - Kreuzthal und zurück	Regionalbus Augsburg GmbH	3,5			6:40-14:10		
100	Heiligkreuz - Neuhausen - Halde - Memminger Str. - ZUM - Hbf - Hegge / B19 - Waltenhofen/Rauns	KVB	8	7	17	19:40-1:30	19:40-1:30	7:10-23:30
200	Im Stiftallmey - Stadtbad - ZUM - Lenzfried - Schumacherherring/APC - Ost Bf. - Bühl - Leubas	KVB	7	6,5	17	19:40-0:50	19:40-0:50	7:50-23:20
300	Klinikum - ZUM - Rottachstr./Friedhof - Nordbrücke - Oberwang - Lauben	KVB	7	7	15,5	18:40-1:00	18:40-1:00	7:50-23:00
400	ZUM - Forum - Hbf - Immenstädter Str. - Rotkreuz	KVB	11	10,5	19,5	19:40-1:20	19:40-1:20	8:00-23:40
500	ZUM - Forum - Bahnhof Str. - Hbf - Lenzfried - Bachtelweiher - St. Mang - Ludwigshöhe	KVB	8	8,5	17,5	19:40-1:00	19:40-1:00	7:50-23:10
102	ZUM - Hbf - Hausenschloss - Stadtweiher		1,5	0,5	1	23:20-1:30	1:10-1:30	23:20-0:40
103	ZUM - Forum - Hbf - Eich - Heege - Waltenhofen - Oberdorf		4	3	2,5	20:30-2:00	20:30-2:00	20:30-1:10

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 4 – Linienübersicht (Stand 2023/2024)

Linie	Linienführung	Betreiber	Anzahl Fahrtenpaare (Saisonspitze)			Betriebszeit		
			MF ¹	Sa ²	SF ³	MF	Sa	SF
109	Hbf - Forum - ZUM - Klinikum		1,5	0,5	1	23:10- 1:10	1:00- 1:10	23:10- 0:20
130	Ludwigstr. - Hbf - ZUM - Ludwigstr. - Weidach - Sulzberg - Ottacker - Peterst- hal		4	3	3,5	20:30- 1:40	20:30- 1:40	20:30- 0:50
140	Kollerbach - Heilg- kreuz - ZUM - Fo- rum - Hbf		10	4	3,5	20:30- 1:50	20:30- 1:50	20:30- 1:00
150	Hbf - ZUM - Jakob- wiese - Stiftallmey - Rothkreuz - Bu- chenberg - Wengen - Weitnau - Isny		4	3	2,5	20:30- 1:50	20:30- 1:50	20:30- 1:00
161	Hbf - ZUM - Ober- wang - Hirschdorf - Heising - Lauben - Dietmannried - Reicholzried - Schrattenbach		4	3	2,5	20:30- 1:50	20:30- 1:50	20:30- 1:00
162	Hbf - ZUM - Schu- macherring - Lenz- fried - Betzigau - Bogenried - Wild- poldsried - Hoch- greut		4	3	2,5	20:30- 1:40	20:30- 1:40	20:30- 0:50
163	Hbf - ZUM - Sche- ggstr. - Ludwigs- höhe - Durach - Sulzbrunn - Bodel- berg - Oy - Wertach		4	3	2,5	20:30- 2:00	20:30- 2:00	20:30- 1:10
166	Hbf - ZUM - Ober- wang - Hirschdorf - Krugzell - Altusried - Kimratshofen - Frauenzell		4	3	2,5	20:30- 1:40	20:30- 1:40	20:30- 0:50

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 4 – Linienübersicht (Stand 2023/2024)

Linie	Linienführung	Betreiber	Anzahl Fahrtenpaare (Saisonspitze)			Betriebszeit		
			MF ¹	Sa ²	SF ³	MF	Sa	SF
171	Leubas - Ursulasried - Bühl - ZUM - Hbf - ZUM - Bühl - Ursulasried - Leubas - Börwang - Haldenwang - Probstried - Obergünzburg		3,5	4	3,5	20:50-1:40	20:30-1:40	20:30-1:00
Buslinien südliches Oberallgäu								
1	Oberstdorf - Söllerreckbahn - Riezlern - Hirschegg - Mittelberg - Baad	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morrent GmbH & Co. KG Reisen	64,5	64,5	64,5	5:30-22:20	5:30-22:20	5:30-22:20
2	Egg - Riezlern Post - Innerschwende - Schwende	Regionalverkehr Allgäu GmbH	29,5	29,5	29,5	6:50-18:40	6:50-18:40	6:50-18:40
3	Riezlern - Breitachbrücke - Wäldele	Regionalverkehr Allgäu GmbH	17	17	17	6:50-18:20	6:50-18:20	6:50-18:20
4	Mittelberg - Höfle	Regionalverkehr Allgäu GmbH	18,5	18,5	18,5	6:50-20:30	6:50-20:30	6:50-20:30
5	Unterwestegg - Riezlern - Ifen	Regionalverkehr Allgäu GmbH	28,5	28,5	28,5	7:30-18:00	7:30-18:00	7:30-18:00
7	Oberstdorf - Renksteg - Skiflugschanze - Fellhornbahn - Birgsau	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Brutscher-Reisen GmbH	17,5	17,5	17,5	8:10-18:00	8:10-18:00	8:10-18:00
8	Bergsteigerlinie: Oberstdorf - Golfplatz - Christlessee - Spielmannsau	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Brutscher-Reisen GmbH	12	12	12	7:50-19:30	7:50-19:30	7:50-19:30
9	Ortsbus Oberstdorf	Gemeindewerke Oberstdorf	18	18	18	7:20-19:00	7:20-19:00	7:20-19:00
11	Bühl - Immenstadt - Sonthofen und zurück über Ettensberg und Blaichach	Burkhard Reisebüro e.K.	3,5	5	5	6:50-18:20	8:20-18:20	8:20-18:20

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 4 – Linienübersicht (Stand 2023/2024)

Linie	Linienführung	Betreiber	Anzahl Fahrtenpaare (Saisonspitze)			Betriebszeit		
			MF ¹	Sa ²	SF ³	MF	Sa	SF
20	Sonthofen - Burgberg - Blaichach - Gunzesried	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	12	5	5	6:00-17:50	8:50-17:10	8:50-17:10
21	Stadtbus Sonthofen: Bahnhof - Rieden - St. Christoph	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	5	2		8:00-18:20	9:00-12:20	
22	Stadtbus Sonthofen: Bahnhof - Allgäu Stern	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	5	2		8:20-18:20	9:20-12:50	
24	Imberg - Tiefenbach - Sonthofen Stadtmitte - Sonthofen Sparkasse und zurück	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	5,5			7:40-16:00		
25	Walten - Sonthofen Stadtmitte und zurück	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	2			7:10-16:20		
890	Oberstaufen - Malas - Aach - Riefensberg (A) - Krumbach (A) - Lingenau (A)	Schedler Bus	7	6	6	7:40-20:40	8:20-19:10	8:20-19:10
31	Stadtbus Immenstadt: Welzereute - Bahnhof - V-Markt - Friedhof - Marienplatz	Josef Jörg GmbH	5,5	2,5		7:10-17:20	9:00-13:20	
32	Stadtbus Immenstadt: Oberes Feld - Neumummen - Sonthofener Str. - Bahnhof	Josef Jörg GmbH	5,5	2,5		7:20-17:40	8:20-12:40	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 4 – Linienübersicht (Stand 2023/2024)

Linie	Linienführung	Betreiber	Anzahl Fahrtenpaare (Saisonspitze)			Betriebszeit		
			MF ¹	Sa ²	SF ³	MF	Sa	SF
33	Stadtbus Immenstadt: Schwarzer Gund - Bahnhof - Liliebonner Straße	Josef Jörg GmbH	5,5	2,5		7:30-17:40	8:40-12:40	
34	Stadtbus Immenstadt: Krankenhaus - Kästobel - Kemptener Str. - Bahnhof	Josef Jörg GmbH	5,5	2,5		7:30-18:00	8:40-13:00	
35	Stadtbus Immenstadt: Immenstadt - Kalvarienberg - Stein - Bräunlings	Josef Jörg GmbH	31	5		7:00-19:00	8:00-13:50	
36	Stadtbus Immenstadt: Immenstadt - Jahnstraße - (Kalvarienberg) - Rauhenzell	Josef Jörg GmbH	21,5	6,5		7:00-19:30	7:50-16:00	
39	Immenstadt - Oberstaufen	Regionalbus Augsburg GmbH	21,5	12	10	5:40-21:00	7:10-20:00	9:10-20:00
44	Oberstdorf - Breitachklamm - Tiefenbach - Obermaiselstein - Bolsterlang - Fischen - Langenwang - Oberstdorf	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morrent GmbH & Co. KG Reisen	25	14,5	14,5	6:00-21:40	8:10-21:20	8:10-21:20
45	Oberstdorf - Rubi - Reichenbach - Schöllang - Sonthofen	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morrent GmbH & Co. KG Reisen	18	10	10	6:40-21:20	8:20-21:20	8:20-21:20
46	Oberstdorf - Fischen - Obermaiselstein - Balderschwang - Hittisau	Hagspiel Touristik GmbH	9,5	9,5	9,5	6:50-19:20	6:50-19:20	6:50-19:20
47	Sonthofen - Ofterwang - Bolsterlang	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morrent GmbH & Co. KG Reisen	13	6,5	6,5	7:00-18:20	7:50-17:20	7:50-17:20

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 4 – Linienübersicht (Stand 2023/2024)

Linie	Linienführung	Betreiber	Anzahl Fahrtenpaare (Saisonspitze)			Betriebszeit		
			MF ¹	Sa ²	SF ³	MF	Sa	SF
48	Sonthofen - Bad Hindelang - Oberjoch - Unterjoch - Jungholz - Wertach	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	29	21,5	21,5	5:30-0:30	8:00-0:30	8:00-0:30
49	Bad Hindelang - Bad Oberdorf - Hinterstein	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	15,5	9,5	9,5	6:30-19:50	8:00-18:20	8:00-18:20
50	Hinterstein - Giebelhaus	Wechs GmbH & Co. KG	7,5	7,5	7,5	9:20-17:30	9:20-17:30	9:20-17:30
51	Immenstadt - Gnadenberg - Akams - Bräunlings - Immenstadt	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	4	1		7:00-18:00	7:50-13:50	
67	Oberstdorf - Langenwang - Fischen - Sonthofen B19	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	17,5	9,5	9,5	7:20-18:20	8:10-18:30	8:10-18:30
81a	Immenstadt - Rettenberg - Wertach - Jungholz - Unterjoch - Oberjoch	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	28	9,5	9	6:00-19:30	7:20-18:20	8:20-18:20
81b	Sonthofen - Rettenberg - Wertach	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	19,5	8,5	8,5	6:00-18:20	7:20-18:20	7:20-18:20
82	Immenstadt - Diepolz - Missen - Seltmans	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	14	1,5		5:30-19:20	7:00-14:00	
83	IMMENSTADT - Stein - Bräunlings - Eckarts - (Martinszell) - NIEDERSONTHOFEN	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morent GmbH & Co. KG Reisen	14	2		7:00-19:00	8:00-12:50	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 4 – Linienübersicht (Stand 2023/2024)

Linie	Linienführung	Betreiber	Anzahl Fahrtenpaare (Saisonspitze)			Betriebszeit		
			MF ¹	Sa ²	SF ³	MF	Sa	SF
84	IMMENSTADT - Untermaiselstein - Rettenberg - WOLFIS	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morrent GmbH & Co. KG Reisen	12	2,5		6:10-18:50	8:00-16:00	
85	Wertach - Oy	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morrent GmbH & Co. KG Reisen	14,5	7		6:20-18:40	7:40-18:50	
86	Oy - Mittelberg - Haslach - Maria Rain - Oy	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morrent GmbH & Co. KG Reisen	3,5	1		6:30-16:10	9:00-12:10	
87	Oy - Schwarzenberg - Oberzollhaus - Petersthal - Oy	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morrent GmbH & Co. KG Reisen	3	1		7:30-16:30	9:20-12:40	
94	Oberstaufen - Stießberg - Pfalzen - Buflings - Kalzhofen - Oberstaufen	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morrent GmbH & Co. KG Reisen	10,5	9,5	9,5	7:40-17:50	8:10-17:50	8:10-17:50
95	Kalzhofen - Oberstaufen - Weißach - (Aach) - Steibis - Imbergbahn - Hochgratbahn	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morrent GmbH & Co. KG Reisen	25,5	15,5	15,5	5:40-21:50	7:30-21:50	7:30-21:50
96	Oberstaufen - Stiefenhofen und zurück	Regionalverkehr Allgäu GmbH / Komm mit Morrent GmbH & Co. KG Reisen	18	4		6:40-17:50	7:40-17:50	
99 ⁴	Steibis - Hörmoos	Burkhard Reisebüro e.K.	7	7	7	08:40-18:15	08:40-18:15	08:40-18:15
120	Reutte - Oberjoch	Österreichische Postbus AG	16	16	16	06:00-21:40	06:00-21:40	06:00-21:40
733	Isny - Oberstaufen	Regionalbus Isny GmbH	6	2	3	05:30 - 19:00	10:00 - 15:30	10:00 – 20:00

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten
Anlage 4 – Linienübersicht (Stand 2023/2024)

Linie	Linienführung	Betreiber	Anzahl Fahrtenpaare (Saisonspitze)			Betriebszeit		
			MF ¹	Sa ²	SF ³	MF	Sa	SF
22	Sulzberg - Weiler - Oberstaufen	Burkhard Reise- büro e.K.	13	11		06:20 - 19:00	07:30 - 18:30	

⁴ Verkehrt nur im Sommer

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Teilfortschreibung

Anlage 5 – Verkehrliche Schwachstellen im Landkreis
Oberallgäu



Nahverkehrsplan Oberallgäu/Kempten



Oberallgäu **Kempten** Allgäu
Landkreis

Schwachstellenanalyse werktags

nach Grenzwerten (Gemeinden ab 500 Einw.)

Legende

Erschließungsdefizit

keine Erschließungslücken vorhanden

Defizit in der Bedienung

■ Bedienungsdefizit

Defizit in der Erreichbarkeit

■ Erreichbarkeit des Oberzentrums
■ Erreichbarkeit des Mittelzentrums
■ Erreichbarkeit des Unterzentrums

Straßenkategorien

— Autobahn
— Bundesstraße
— Staatsstraße
— Hauptverkehrsstraße

■ Bebauung
■ Gewässer



1:380.000
2024



Nahverkehrsplan Oberallgäu/Kempten



Oberallgäu **Kempten** Allgäu
Landkreis

Schwachstellenanalyse Wochenende (Sa/So)

nach Grenzwert (Gemeinden ab 500 Einw.)

Legende

Erschließungsdefizit

keine Erschließungslücken vorhanden

Defizit in der Bedienung

■ Bedienungsdefizit

Defizit in der Erreichbarkeit

■ Erreichbarkeit des Oberzentrums
■ Erreichbarkeit des Mittelzentrums
■ Erreichbarkeit des Unterzentrums

Straßenkategorien

— Autobahn
— Bundesstraße
— Staatsstraße
— Hauptverkehrsstraße

■ Bebauung
■ Gewässer



1:380.000

2024

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Teilfortschreibung

Anlage 6 – Taktknoten

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 6 – Taktknoten

Knotenpunkt			RE 75 / 79		RE 7 / 70 RE 70 & 76		Abstimmung Linienverkehr ÖSPV			
Ort	minimale Übergangszeit	minimale Wartezeit	nach Oberstdorf	nach Ulm / Buchloe	nach Oberstdorf / Lindau	nach Augsburg / MUC	Buslinie bzw. Achse	Ankunft (Minute)	Abfahrt (Minute)	Erläuterung
Dietmannsried	5		17	44			L61	30	30	nach Möglichkeit
Kempten Hbf	7	3	30	30	41	19	L40 Wiggensbach	23	37	Anbindung 30er-Knoten inklusive Außerfern
							L50 Isny – Weitnau – Buchenberg	23 oder 10-12	37 oder 49-51	NT-Linie Lastrichtung
							L62 Betzigau - Wilpoldsried	23	37	
							L66 Leutkirch -Altsuried - Krugzell	23	37	nach Möglichkeit Anschluss in Leutkirch mit 30er-Knoten
Martinszell	7	-	37	24			nicht relevant			

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 6 – Taktknoten

Knotenpunkt			RE 75 / 79		RE 7 / 70 RE 70 & 76		Abstimmung Linienverkehr ÖSPV			
Ort	minimale Übergangszeit	minimale Wartezeit	nach Oberstdorf	nach Ulm / Buchloe	nach Oberstdorf / Lindau	nach Augsburg / MUC	Buslinie bzw. Achse	Ankunft (Minute)	Abfahrt (Minute)	Erläuterung
Immenstadt	6	4	45-51	11-16	55-11	50-06	L39 L81 L83	55-57 55-57 bzw. 49/50 55-57	03-05 03-05 bzw. 10/11 03-05	00-Knoten in Abhängigkeit BY-Förderung und Laufweg Bühl
Oberstaufen	5	5			06	50	L39 Immenstadt via Dorf und Kalzhofen L95 Steibis	45 43	14 17	bei Durchbindung L39 -> L95 entfällt Vorgabe in dieser Form

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 6 – Taktknoten

Knotenpunkt			RE 75 / 79		RE 7 / 70 RE 70 & 76		Abstimmung Linienverkehr ÖSPV			
Ort	minimale Übergangszeit	minimale Wartezeit	nach Oberstdorf	nach Ulm / Buchloe	nach Oberstdorf / Lindau	nach Augsburg / MUC	Buslinie bzw. Achse	Ankunft (Minute)	Abfahrt (Minute)	Erläuterung
Blaichach	4	5	55	04	16	45	L20 Gunzesried (falls Laufweg über Burgberg) Fahrtrichtung Gunzesried -> Blaichach -> Burgberg -> Sonthofen	59	01	Abweichung möglich, wenn Linie 20 in Knoten Sonthofen vertaktet wird und Achse Burgberg – Sonthofen im Takt mit Linie Rettenberg – Sonthofen bedient wird.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 6 – Taktknoten

Knotenpunkt			RE 75 / 79		RE 7 / 70 RE 70 & 76		Abstimmung Linienverkehr ÖSPV			
Ort	minimale Übergangszeit	minimale Wartezeit	nach Oberstdorf	nach Ulm / Buchloe	nach Oberstdorf / Lindau	nach Augsburg / MUC	Buslinie bzw. Achse	Ankunft (Minute)	Abfahrt (Minute)	Erläuterung
Sonthofen	6	4	00	00	20	41	L11 Rettenberg	06	54	siehe unten
							L20 Gunzesried	06	54	Abweichungen möglich, falls Knoten angefahren wird
							L45 Sonthofen – Oberstdorf	(06) 36	(54) 24	Verstärker Alternativ 26
							L47 Sonthofen – Ofter- schwang – Bolsterlang	(06) 36	(54) 24	Durchbindung L44 nach Oberstdorf sinnvoll
							L48 Sonthofen – Bad Hindelang	14/(24)/ 34/54	06/26/ (36)/46	
Altstädten	-		04	56			nicht relevant			

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 6 – Taktknoten

Knotenpunkt			RE 75 / 79		RE 7 / 70 RE 70 & 76		Abstimmung Linienverkehr ÖSPV			
Ort	minimale Übergangszeit	minimale Wartezeit	nach Oberstdorf	nach Ulm / Buchloe	nach Oberstdorf / Lindau	nach Augsburg / MUC	Buslinie bzw. Achse	Ankunft (Minute)	Abfahrt (Minute)	Erläuterung
Fischen	6	4	09	50	29-31	29-31	L44 Obermaiselstein/Bolsterlang	16-20	40-44	Abhängig vom konkreten Linienkonzept und Anschlussknoten Bolsterlang/Obermaiselstein
Langenwang	-		13	45			nicht relevant			
Oberstdorf	7	2 ->	20	40	40	20	L1 Riezlern	03, 13, 23, 33, 43, 53	07, 17, 27, 37, 47, 57	Abfahrt Minute 47 und Ankunft Minute 13 im Spätverkehr
		5 ->					L8 Spielmannsau	35	25	
		5 ->					L44 Tiefenbach – Obermaiselstein	30	30	
							L45 Sonthofen			ergibt sich aus Knoten Sonthofen

Hinweise:

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Anlage 6 – Taktknoten

- Werte in Klammern sind grundsätzlich zu vermeiden, werden aber akzeptiert.
- Fett markiert sind die wichtigste Anschlussverbindung, welche beispielsweise im Spätverkehr gewährleistet werden sollte.
- Die Liniennummern sind nicht verbindlich, da sich diese im weiteren Prozess (Verbund) verändern können. Stattdessen kann durch die Laufwege die jeweilige Linie klar zugeordnet werden.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Teilfortschreibung

Anlage 7 – Maßnahmenliste

Nr.	Themenbereich	Titel	Beschreibung	Abhängigkeiten	weitere Akteure	Nutzen	Kosten	Note	Beginn der Planung	Realisierungshorizont
LA1	Leistungsangebot	Herstellung eines Regeltaktes im SPNV	Der Takt auf der den Nahverkehrsraum zentral erschließenden SPNV-Achse Kempten (Allgäu) - Immenstadt - Sonthofen - Oberstdorf soll mittelfristig zu einem regelmäßigen 30-Minuten-Takt weiterentwickelt werden. Dazu muss das das Fahrplankonzept inkl. Ausschreibung durch die BEG überarbeitet werden. Fachlich Verantwortlich für diese Maßnahme ist die BEG, die Aufgabenträger im Nahverkehrsraum setzen sich aber für eine Maßnahmenumsetzung ein.		BEG	mittel	hoch	4,0	2026	2030
LA2	Leistungsangebot	Anschlussoptimierung Bus/Bus und Bus/Bahn	Als dauerhafte Aufgabe der Fahrplangestaltung ist die Anschlussoptimierung zwischen Bussen selbst und zwischen Bus und Bahn zu verstehen. Dabei sind im Rahmen der Planungen die Vorgaben des Abschnitts 5.4.9 (Zuverlässigkeit, Verknüpfungen und Anschlüsse) sowie der Anlage 5 zu beachten. Im Falle von Baumaßnahmen oder anderweitiger Fahrplanänderungen sind die systematischen Anschlüsse nach Möglichkeit anzupassen und zu halten.			sehr hoch	mittel	1,0	laufend	laufend
LA3	Leistungsangebot	Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes an die Nachfrage geplanter Strukturentwicklungen	Die Entwicklung des ÖPNV ist eine kontinuierliche Aufgabe, die sich auch nach den strukturellen Entwicklungen im Nahverkehrsraum richtet. Dazu gehören unter anderem die Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbestandorte, aber auch die Anbindung touristischer Einrichtungen sowie von Gemeinbedarfseinrichtungen.			gering bis mittel	gering bis mittel	3,0	laufend	laufend
LA4	Leistungsangebot	Optimierung der Schülerverkehre	Der Bedarf an Schülerverkehren richtet sich nach dem tatsächlichen Aufkommen und der Verteilung der Wohnsitze der Schülerinnen und Schüler. Diese ändern sich jährlich. Die Schülerverkehre sind daher jährlich hinsichtlich der verkehrlichen Sinnhaftigkeit unter Beachtung der Finanzierung und gesetzlichen Vorgaben zu überprüfen und ggf. anzupassen.			gering	gering	3,0	laufend	laufend
LA5	Leistungsangebot	Anpassung ÖPNV-Angebot der Stadt Kempten an das veränderte Anforderungsprofil (ÖPNV-Angebotskonzeption)	Die Stadt Kempten und die KVB haben ein neues ÖPNV-Angebotskonzept für den Stadtverkehr entwickelt, das sich am angepassten Anforderungsprofil orientiert. Dieses ist einzuführen und kontinuierlich fortzuführen. Der neue ÖPNV in Kempten zeichnet sich durch eine starke Stammachse zwischen nördlicher Innenstadt und Hauptbahnhof, zwei Ringbuslinien sowie dichtere Takte aus. Insbesondere nach Bühl und in die Ludwigshöhe wird die Taktichte erhöht. Die neuen Linien sind an diversen Umsteigepunkten miteinander verknüpft.			mittel bis hoch	mittel	2,5	abgeschlossen	2025
LA6	Leistungsangebot	Einrichtung einer durchgehenden Linienverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Klinikum	Aufbauend auf den neuen ÖPNV in Kempten soll eine direkte Linienführung zwischen dem Klinikum (Haupteingang) und dem Hauptbahnhof etabliert werden. Dabei ist auf die Gewährleistung von Anschlüssen an den SPNV gemäß den Vorgaben der Rahmenkonzeption zu beachten, damit die Erreichbarkeit des Klinikums aus dem gesamten Nahverkehrsraum nachhaltig verbessert wird. Die Parameter der Bedienung sollen sich am Nebennetz der Stadt Kempten orientieren.	Maßnahme LA5		mittel bis hoch	mittel bis hoch	3,0	2026	2028
LA7	Leistungsangebot	Taktverdichtung im Tagesverkehr auf der Relation (Hauptbahnhof -) Nördliche Innenstadt - Thingers	Der Stadtteil Thingers der Stadt Kempten (Allgäu) ist durch eine hohe Nachfrage im ÖPNV gekennzeichnet. Inhalt der Maßnahme ist die Etablierung einer gemäß den Vorgaben der Rahmenkonzeption ausgestalteten Anbindung im Sinne des Hauptnetzes der Stadt Kempten (Allgäu) bis in die nördliche Innenstadt mit Durchbindung oder gesichertem Anschluss in Richtung Hauptbahnhof.	Maßnahme LA5		hoch	mittel bis hoch	2,5	2027	2029
LA8	Leistungsangebot	Schließung der Angebotslücken in den Kemptener Ortsteilen Neuhausen, Rothkreuz und Heiligkreuz	Die Ortsteile Neuhausen, Rothkreuz und Heiligkreuz werden aktuell mit Linien des Regionalverkehrs sowie dem Spätkreis Kempten erschlossen. Im Vergleich zu ähnlichen Gebieten in der Stadt Kempten (Allgäu) ist die Bedienungsqualität (Takt, Bedienzeitraum) ausbaufähig. Inhalt der Maßnahme ist der Ausbau auf ein Qualitätsangebot der Netzebene Ergänzungsnetz im Stadtverkehr Kempten. Dabei muss die Bedienung nicht zwingend durch den Stadtbus erfolgen, sondern kann auch mit Angeboten des Regionalverkehrs übernommen werden, solange die Innenstadt von Kempten und ggf. zusätzlich der Hauptbahnhof umsteigefrei erreichbar sind.	Maßnahme LA5		gering bis mittel	mittel	3,5	2028	2030
LA9	Leistungsangebot	Einrichtung von verkehrlichen Verknüpfungen an weiteren Bahnhöfen	Neben dem Hauptbahnhof bestehen in Kempten (Allgäu) auch weitere Bahnhöfe. Diese sind sinnvoll durch Linienangebote des Stadtverkehrs zu bedienen, um kurze Zugänge zum SPNV zu gewährleisten. Die eingerichtete Schnittstelle am Bahnhof Kempten-Ost ist bedarfsgerecht zu bedienen. Die vorgesehene Errichtung des Haltepunktes Kempten-Ludwigshöhe ist in der Linien- und Fahrplanung im Rahmen der Realisierung zu berücksichtigen.	Maßnahme IF8	BEG, DB InfraGO	mittel	mittel bis hoch	3,5	2026	2030
LA10	Leistungsangebot	Einführung der landesbedeutsamen Expressbuslinien	Im Landkreis Oberallgäu werden auf den folgenden Relationen landesbedeutsame Expressbuslinien auf Basis des Förderprogramms [...] landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr (ErNa) eingerichtet: • Kempten (Allgäu) - Weitnau - (Isny im Allgäu) • Bühl - Immenstadt im Allgäu - Rettenberg - Wertach (- Nesselwang – Füssen) • Kempten (Allgäu) - Obergünzburg - (Marktoberdorf – Kaufbeuren) • Kempten (Allgäu) - Altusried (- Leutkirch im Allgäu) Die entsprechenden Linien sollen im ländlichen Raum gem. LEP verkehren und eine direkte Linienführung über Bundes- oder Staatsstraßen haben und in mindestens zwei Landkreisen verkehren. An geeigneten Haltestellen und Bahnhöfen sind fahrplanerische und infrastrukturelle Verknüpfungen zu anderen Bus- und Eisenbahnlinien herzustellen. Ziel ist eine zügige Fahrt mit erhöhter Reisegeschwindigkeit. Die landesbedeutsamen Expressbusverbindungen sind gemäß der weiteren im NVP getroffenen Kriterien zu implementieren.	Fördermittel-gewährung ErNa		sehr hoch	hoch	2,0	2025	2028
LA11	Leistungsangebot	Entwicklung eines abgestimmten Angebots auf der Linie 66	Im Falle der Einführung eines landesbedeutsamen Expressbusses Kempten (Allgäu) - Altusried (- Leutkirch im Allgäu) wird das Angebot auf der Linie 66 neu strukturiert, sodass ein abgestimmtes Konzept aus Langsam- und Schnellfahrten entsteht. Während die Schnellfahrten den Charakter des landesbedeutsamen Expressbusses übernehmen und auch landkreisintern schnelle und häufige Verbindungen zwischen den Hauptorten ermöglichen, stellen Langsamfahrten die grundständige NVP-konforme Erschließung der kleinen Orte mit dem ÖPNV und im Schülerverkehr sicher.	Maßnahme LA10		mittel bis hoch	mittel	2,5	2025	2028
LA12	Leistungsangebot	Weiterführung der Linie 11 Sonthofen-Rettenberg bis nach Rettenberg-Großdorf, sollte die Linie 81 zur landesbedeutsamen Buslinie werden	Im Falle der Einführung eines landesbedeutsamen Expressbusses Bühl - Immenstadt im Allgäu - Rettenberg - Wertach (- Nesselwang - Füssen) (Linie 81) wird die Linie Bühl - Immenstadt - Blaichach - Sonthofen - Burgberg - Rettenberg (Linie 11) bis nach Rettenberg-Großdorf verlängert, um hier gegenseitig Anschlüsse sicherzustellen und auch aus Richtung Sonthofen Kreisgrenzen überschreitende Relationen sicherzustellen.	Maßnahme LA10		mittel bis hoch	mittel	2,5	2025	2028
LA13	Leistungsangebot	Schaffung zusätzlicher Umsteigepunkte	Zur Verknüpfung der landesbedeutsamen Expressbusverbindungen und/oder des weiteren Regionalverkehrs werden in Obermaiselstein/Bolsterlang und Rettenberg/Wertach neue Umsteigepunkte auch fahrplanseitig etabliert.	Maßnahme LA10		mittel	mittel	3,0	2025	2028
LA14	Leistungsangebot	Einführung der Hauptnetzrelationen Rettenberg - Sonthofen und Rettenberg - Wertach	Die Relationen Rettenberg - Sonthofen und Rettenberg - Wertach werden auf das Qualitätsniveau der Hauptsachsen angehoben und zur Linie des landesbedeutsamen Expressbusses (Immenstadt im Allgäu - Rettenberg - Wertach (- Nesselwang – Füssen)) in Rettenberg bzw. Wertach Anschlüsse etabliert.	Maßnahme LA10		mittel	mittel	3,0	2026	2029
LA15	Leistungsangebot	Angebotsverbesserungen Hauptnetzrelation Obergünzburg–Probstried–Haldenwang–Kempten (Linie 71)	Die Anzahl der angebotenen Fahrten soll auf das geforderte Qualitätsmaß einer Hauptachse angehoben werden.			gering bis mittel	gering bis mittel	3,0	2027	2030
LA16	Leistungsangebot	Schaffung einer Querverbindung Altusried - Dietmannsried - Haldenwang mit Anbindung an die Bahn in Dietmannsried (mit On-Demand-Verkehr)	Zur Vertiefung der Ortsverbindungen im Gebiet nördlich von Kempten soll mittels On-Demand-Verkehr ein bedarfsgesteuertes Verkehrsangebot etabliert werden. Auf Basis der Nutzung ist später die Überführung in ein reguläres Verkehrsangebot zu prüfen.			mittel	mittel bis hoch	4,5	2027	2029
LA17	Leistungsangebot	Angebotsverbesserungen in der Relation Petersthal–Moosbach–Kempten	Zur Vertiefung der Ortsverbindungen und Anbindung an übergeordnete Verkehre soll ein bedarfsgesteuertes Verkehrsangebot etabliert werden.			gering	mittel bis hoch	4,5	2027	2030
LA18	Leistungsangebot	Bessere Anbindung des Gewerbegebiets Immenstadt-Seifen an das gemeinsame Oberzentrum Immenstadt/Sonthofen	Das Gewerbegebiet Immenstadt-Seifen ist ein wichtiger Industriestandort im Landkreis Oberallgäu und soll besser durch den ÖPNV erschlossen und an übergeordnete Zentren angebunden werden. Mittel- bis langfristig erfolgt dies durch die Einrichtung eines SPNV-Haltes an der Bahnstrecke Kempten (Allgäu) - Immenstadt i. Allgäu. Bis dahin wird ein an die Arbeits- und Besuchszeiten angepasstes Angebot im Busverkehr erarbeitet und eingeführt.	Maßnahme IF12		mittel bis hoch	mittel	2,5	2027	2030

Nr.	Themenbereich	Titel	Beschreibung	Abhängigkeiten	weitere Akteure	Nutzen	Kosten	Note	Beginn der Planung	Realisierungshorizont
LA19	Leistungsangebot	Einführung eines On-Demand-Verkehrs am Niedersonthofener See	Der Bereich im Übergang zwischen der Alpenregion und dem Stadt-Umland-Bereich von Kempten ist aktuell nicht gut durch den ÖPNV bedient bzw. erschlossen. Zur Verbesserung des Angebotes wird ein On-Demand-Verkehr eingeführt, der schwach nachgefragte Einzelrelationen sinnvoll nachfragegerecht bedient.			mittel	mittel bis hoch	4,5	2027	2029
LA20	Leistungsangebot	Einführung eines On-Demand-Verkehrs im Bereich Missen / Immenstadt / Bergstättgebiet	Zur Vertiefung der Ortsverbindungen und Anbindung an übergeordnete Verkehre soll mittels On-Demand-Verkehr ein bedarfsgesteuertes Verkehrsangebot etabliert werden.			mittel	mittel bis hoch	4,5	2027	2029
LA21	Leistungsangebot	Verbesserung der Anbindung von Steibis	Die Anbindung von Steibis wird durch Etablierung eines Anschlussknotens in Oberstaufen an den Zug oder in eine Hauptnetzbuslinie im touristischen Verkehr verbessert.			gering	mittel	4,0	2026	2029
LA22	Leistungsangebot	Wünschenswerte Ausweitung der Stadtverkehre	Die in Verantwortung der Kommunen betriebenen Stadt- bzw. Ortsbusverkehre Immenstadt, Sonthofen und Oberstdorf werden entsprechend der Bedienvorgaben der Rahmenkonzeption ausgebaut.			mittel	mittel	3,0	2026	2028
LA23	Leistungsangebot	Ausweitung touristischer Verkehre	Insbesondere im südlichen Oberallgäu ist die Verkehrsnachfrage im touristischen Segment sehr hoch. In diesem Sinne ist fortwährend zu prüfen, weitere Linien bzw. Achsen nach den Vorgaben der touristischen Nachfrageschwerpunkte zu bedienen (z. B. Bereich Alpsee, Bühl etc.). Maßgeblich für die Realisierung ist hierfür eine hinreichende zu erwartende Verkehrsnachfrage und eine Finanzierung der Maßnahme.			hoch	mittel bis hoch	2,5	laufend	laufend
IF1	Infrastruktur und Fahrzeuge	Ausbau der Ausstattung und Qualität der Fahrzeuge	Die Fahrzeuge werden gemäß den Vorgaben der Rahmenkonzpetion hinsichtlich der Beförderungsquaöität verbessert. Dies ist für Neuanschaffungen vorgeschrieben und für Bestandsfahrzeuge zu prüfen. Insbesondere werden folgende Aspekte verbessert: Etablierung von Blindenleitsystemen, Erneuerung der Kassensysteme, WLAN, Klimatisierung, Digitalisierung der Fahrgastinformation.			mittel	mittel bis hoch	3,5	laufend	laufend
IF2	Infrastruktur und Fahrzeuge	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen und Zuwegungen	Die Haltestellen des ÖPNV werden entsprechend der Verfügbarkeit der Finanzmittel bei den Straßenbaulasträgern auf Basis der Priorisierung des Nahverkehrsplanes ausgebaut. Dazu koordinieren die Aufgabenträger den Ausbau im Sinne der Nahverkehrsplanung.		Straßenbaulast-träger	mittel	hoch	4,0	laufend	laufend
IF3	Infrastruktur und Fahrzeuge	Vereinheitlichung der Haltestellenausstattung (inkl. Fahrgastinformation)	Die Haltestellen des ÖPNV werden hinsichtlich ihrer Ausstattungsmerkmale vereinheitlicht. Dies betrifft insbesondere die Art und den Informationsgehalt von Haltestellenschildern, Fahrplanaushängen und Komfortmerkmalen (Bänke, digitale Fahrgastinformationsanlagen etc.).		Verkehrsunternehmen, Straßenbaulast-träger	gering	mittel bis hoch	4,5	laufend	laufend
IF4	Infrastruktur und Fahrzeuge	Ausweitung der ÖPNV-Bevorrechtigung	In der Stadt Kempten (Allgäu) werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV weiter ausgebaut. Dazu zählen insbesondere: •Etablierung der Detektion und Bevorrechtigung von ÖPNV-Fahrzeugen an Lichtsignalanlagen •Einrichtung von Bus-Sonderfahrstreifen •Sondertrassen für den ÖPNV Dazu ist eine systematische Analyse der Verspätungsschwerpunkte und -ursachen durchzuführen und gezielte Maßnahmen zu finden.			mittel	mittel bis hoch	3,5	laufend	laufend
IF5	Infrastruktur und Fahrzeuge	Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten gem. Untersuchung	Neben der Herstellung der geforderten Qualitätsmerkmale der Fahrzeuge wird die Fahrzeugflotte des ÖPNV im Nahverkehrsraum auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben dekarbonisiert bzw. auf alternative saubere und emissionsfreie Antriebsarten umgestellt. Die dazu erstellten Grundlagenstudien der Aufgabenträger sind als Grundlage dafür zu nutzen.			mittel	hoch	4,0	laufend	laufend
IF6	Infrastruktur und Fahrzeuge	Ausbau und Umgestaltung der Hauptverknüpfungspunkte in Kempten	Die Hauptverknüpfungspunkte im Stadtverkehr Kempten, die auch der Verknüpfung mit dem Regionalverkehr dienen, werden als moderne multimodale Schnittstellen mit ausreichender Kapazität ausgebaut. Besonderes Augenmerk liegt dazu auf der Herstellung der Barrierefreiheit, dem Anbieten einer durchgehenden digitalen Fahrgastinformation, optisch und funktional ansprechenden Aufenthalts- und Wartebereichen incl. Wetterschutz und der Einrichtung von personalbedienten Servicestellen. Am Hauptbahnhof Kempten ist der Aufbau eines Parkhauses zu untersuchen.			hoch	hoch	3,0	2025	2029
IF7	Infrastruktur und Fahrzeuge	Ausbau der Verknüpfungsstelle am zukünftigen SPNV-Halt Ludwigshöhe	Die verkehrliche Etablierung der Verknüpfungsstelle wird durch eine entsprechende regelkonforme und den Vorgaben der Rahmenkonzeption entsprechende infrastrukturelle Ausgestaltung untersetzt. Der Fokus liegt dabei auf kurzen und barrierefreien Umsteigewegen zwischen den Verkehrsmitteln Bus und SPNV sowie Einrichtung von DFI, Unterstellmöglichkeiten und Sitzmöglichkeiten.	Maßnahme LA9		mittel	hoch	4,0	2027	2032
IF8	Infrastruktur und Fahrzeuge	Aufwertung von Umsteigepunkten im Stadtverkehr	Die weiteren Umsteigepunkte im Stadtverkehr Kempten werden mit Fokus auf die Einrichtung von DFI, Unterstellmöglichkeiten und Sitzmöglichkeiten barrierefrei ausgebaut.			gering bis mittel	mittel bis hoch	4,0	laufend	laufend
IF9	Infrastruktur und Fahrzeuge	Ausbau und Umgestaltung des Busbahnhofs Immenstadt	Der Busbahnhof in Immenstadt wird als moderne multimodale Schnittstelle mit ausreichender Kapazität ausgebaut. Besonderes Augenmerk liegt dazu auf der Herstellung der Barrierefreiheit, kurzen Umsteigewegen, dem Anbieten einer durchgehenden digitalen Fahrgastinformation, optisch und funktional ansprechenden Aufenthalts- und Wartebereichen incl. Wetterschutz. Die Gemeinde wird bei der Umsetzung finanziell beteiligt.		Verkehrsunternehmen, Straßenbaulast-träger	hoch	hoch	3,0	2026	2030
IF10	Infrastruktur und Fahrzeuge	Ausbau und Umgestaltung des Busbahnhofs Bad Hindelang	Der Busbahnhof in Bad Hindelang wird als moderne multimodale Schnittstelle mit ausreichender Kapazität ausgebaut. Besonderes Augenmerk liegt dazu auf der Herstellung der Barrierefreiheit, kurzen Umsteigewegen, dem Anbieten einer durchgehenden digitalen Fahrgastinformation, optisch und funktional ansprechenden Aufenthalts- und Wartebereichen incl. Wetterschutz. Die Gemeinde wird bei der Umsetzung finanziell beteiligt.		Verkehrsunternehmen, Straßenbaulast-träger	mittel	hoch	4,0	2026	2030
IF11	Infrastruktur und Fahrzeuge	Ausbau der Verknüpfungsstelle am zukünftigen SPNV-Halt Sonthofen-Rieden	Die verkehrliche Etablierung der Verknüpfungsstelle wird durch eine entsprechende regelkonforme und den Vorgaben der Rahmenkonzeption entsprechende infrastrukturelle Ausgestaltung untersetzt. Der Fokus liegt dabei auf kurzen und barrierefreien Umsteigewegen zwischen den Verkehrsmitteln Bus und SPNV sowie Einrichtung von DFI, Unterstellmöglichkeiten und Sitzmöglichkeiten. Die Gemeinde wird bei der Finanzierung beteiligt.		Verkehrsunternehmen, Straßenbaulast-träger, BEG	mittel	hoch	4,0	2026	2032
IF12	Infrastruktur und Fahrzeuge	Ausbau der Verknüpfungsstelle am zukünftigen SPNV-Halt Immenstadt-Seifen	Die verkehrliche Etablierung der Verknüpfungsstelle wird durch eine entsprechende regelkonforme und den Vorgaben der Rahmenkonzeption entsprechende infrastrukturelle Ausgestaltung untersetzt. Der Fokus liegt dabei auf kurzen und barrierefreien Umsteigewegen zwischen den Verkehrsmitteln Bus und SPNV sowie Einrichtung von DFI, Unterstellmöglichkeiten und Sitzmöglichkeiten. Die Gemeinde wird bei der Finanzierung beteiligt.		Verkehrsunternehmen, Straßenbaulast-träger, BEG, DB InfraGO	mittel	hoch	4,0	2026	2032
IF13	Infrastruktur und Fahrzeuge	Etablierung von Mobilitätsstationen	Mobilitätsstationen sind Verknüpfungsstellen, an denen verschiedene Verkehrsmittel im ÖPNV bzw. SPNV mit Fahrrädern, E-Scootern oder Car-Sharing-Fahrzeugen sowie P+R-Anlagen zur Nutzung bereitstehen. Sie dienen der Förderung nachhaltiger und flexibler Mobilität. Sie werden oft an wichtigen Haltepunkten von Öffentlichen Verkehrsmitteln. Einsatzmöglichkeiten im Nahverkehrsraum sind zum einen Verknüpfungspunkte des ÖPNV, aber auch Haltestellen, von denen die Erreichbarkeit umliegender Gebiete verbessert werden soll (Letzte-Meile-Erschließung).		Straßenbaulast-träger	gering bis mittel	mittel	3,5	laufend	laufend
IM1	Information, Marketing, Vertrieb	Einführung eines übergreifenden ITCS zum Anschluss- und Verkehrsmanagement im ÖPNV	Das übergreifende Intermodal Transport Control System (ITCS) erfasst alle Fahrzeuge aller Verkehrsunternehmen und überwacht die Standorte und Fahrplanlagen. Es übernimmt die unternehmensübergreifende Koordination für die Anschlussvermittlung, das Verspätungsmanagement und weitere Steuerungsfunktionen im Rahmen der digitalen Fahrgastinformation. Alle Fahrzeuge sind zudem mit einer in der Regel im Kassensystem befindlichen Bordeinheit ausgestattet, was die Kommunikation erleichtert.		Verkehrsunternehmen	mittel	mittel bis hoch	3,5	2026	2029
IM2	Information, Marketing, Vertrieb	Integration des Nahverkehrsraums in einen bestehenden Verkehrsverbund	Der Nahverkehrsraum wird tariflich und hinsichtlich der Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen in einen bereits bestehenden Verkehrsverbund integriert. Die Wahl des entsprechenden Verkehrsverbundes wird durch die Verwaltung vorbereitet und politisch entschieden. In diesem Rahmen soll auch ein einziger Ansprechpartner für den ÖPNV für den Kunden etabliert werden, z. B. im Rahmen der Buchung flexibler Angebote		BEG	mittel	mittel bis hoch	3,5	2026	2029
IM3	Information, Marketing, Vertrieb	Vereinheitlichung Liniennummerierung im gesamten Nahverkehrsraum	Im Rahmen des Beitritts zu einem Verkehrsverbund wird die Liniennummerierung im Nahverkehrsraum überarbeitet, sodass keine Doppelungen von Nummerierungen mehr vorkommen. Dabei ist ein hierarchische oder räumliche Unterscheidung zu prüfen.	Maßnahme IM2	Verkehrsunternehmen	gering	mittel	4,0	2027	2028

Nr.	Themenbereich	Titel	Beschreibung	Abhängigkeiten	weitere Akteure	Nutzen	Kosten	Note	Beginn der Planung	Realisierungshorizont
IM4	Information, Marketing, Vertrieb	Vereinheitlichung Fahrgastinformation an Haltestellen	Die Medien der Fahrgastinformation (Web, Fahrpläne, Informationsaushäge, Flyer etc.) erhalten ein einheitliches Layout, sodass die Wiedererkennbarkeit gestärkt wird.		Straßenbaulast-träger	gering	gering	3,0	laufend	laufend
IM5	Information, Marketing, Vertrieb	Prüfung von weiteren Standorten von Servicestellen für Mobilitäts- und Servicestationen im Nahverkehrsraum	Durch z. B. Kooperation wird geprüft, ob weitere personalbediente Service- und Verkaufsstellen im Nahverkehrsraum eingerichtet werden können. Dies kann beispielsweise in touristischen Orten oder den Oberzentren sinnvoll sein.			gering	mittel	4,0	laufend	laufend

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

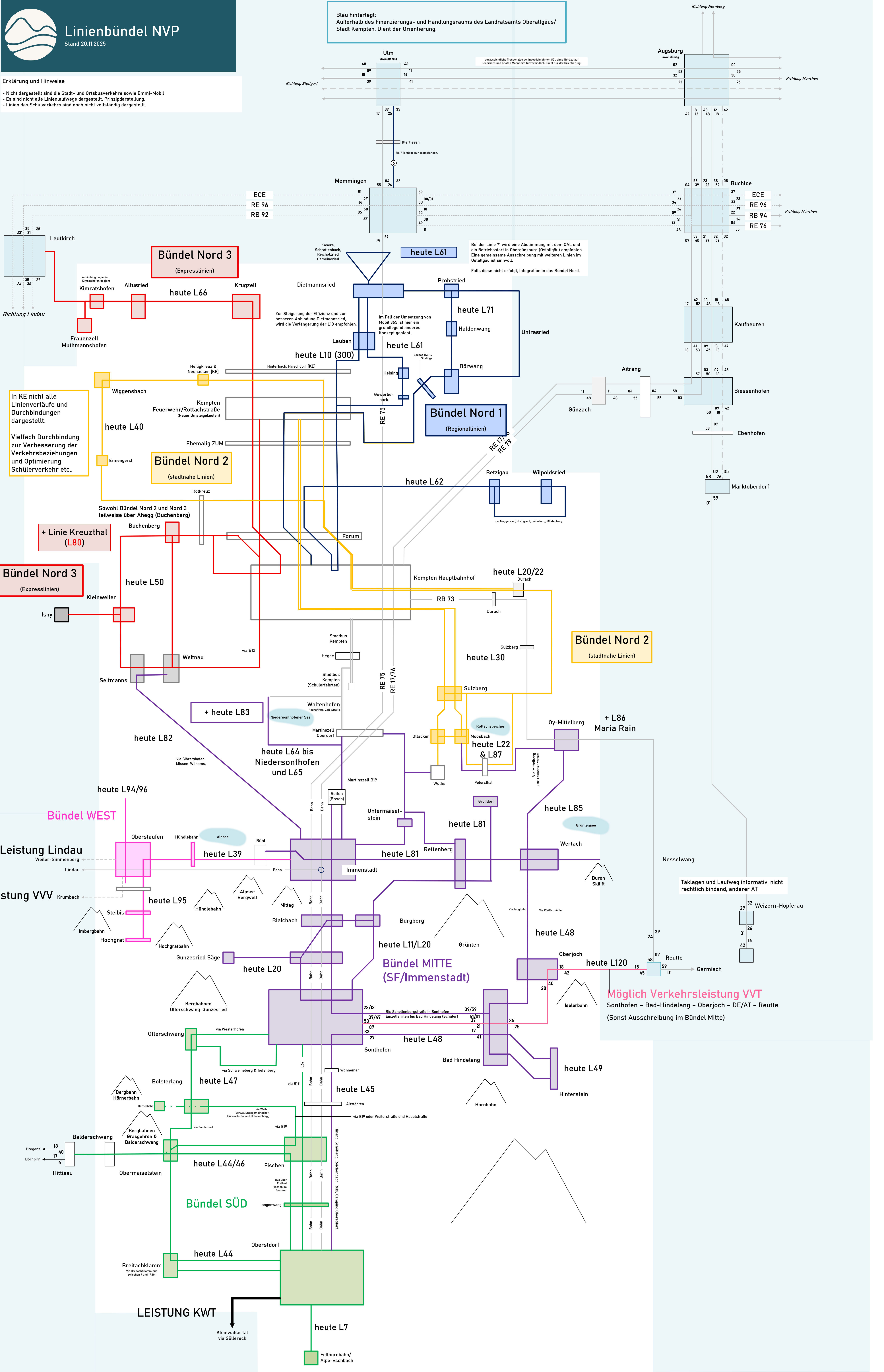
Teilfortschreibung

Anlage 8 – Konzept zur Linienbündelung

Erklärung und Hinweise

- Nicht dargestellt sind die Stadt- und Ortsbusverkehre sowie Emmi-Mobil
- Es sind nicht alle Linienlaufwege dargestellt, Prinzipdarstellung.
- Linien des Schulverkehrs sind noch nicht vollständig dargestellt.

Blau hinterlegt:
Außerhalb des Finanzierungs- und Handlungsraums des Landratsamts Oberallgäu/
Stadt Kempten. Dient der Orientierung.



Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Teilfortschreibung

Anlage 9 – Abwägungsdokumentation TöB-Beteiligung

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1	AIP GmbH & Co. KG			Der Linienbus fährt allem Anschein nach nicht allzu oft bis zum Wendepunkt bei der Allgäu Batterie. Falls der Fahrer die Station nur ansteuert, wenn sich Fahrgäste im Bus befinden, ist diese Anmerkung natürlich zu vernachlässigen.	Eine Bedienung des Streckenabschnittes zur Allgäu-Batterie erfolgt nachfrageabhängig und kann ggf. zu den Schichtwechselzeiten der Betriebe angeboten werden. Schichtzeiten entsprechen meist nicht den regulären Bedienzeiten. Hierfür bietet sich eine bilaterale Lösung mit dem Verkehrsunternehmen an. Dies wird als dauerhafte Aufgabe der Verkehrsplanung eingeschätzt und daher im Nahverkehrsplan ohne Änderung zur Kenntnis genommen.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
4				Mein Feedback ist weder sonderlich kreativ noch neu - die Anbindung bei uns im Industriegebiet, gerade zu Nachbargemeinden wie Dietmannsried oder Lauben, ist einfach schlecht und die Nutzung viel zu teuer. Es wäre schön, wenn die Nutzung des ÖPNV attraktiver würde!	Eine Bedienung des Streckenabschnittes zur Allgäu-Batterie erfolgt nachfrageabhängig und kann ggf. zu den Schichtwechselzeiten der Betriebe angeboten werden. Eine Verbindung im ÖPNV zwischen Dietmannsried und Lauben ist durch die Schwachstellenanalyse als Defizit herausgearbeitet worden und entsprechend mit der Maßnahme LA16 berücksichtigt. Daher wird diese Anmerkung im Nahverkehrsplan ohne Änderung zur Kenntnis genommen.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
5	Allgäu-Walser- Service GmbH			Im Nahverkehrsplan“ und den „Linien-Ausschreibungen“ Ist / wird festgehalten, dass eine zur Verarbeitung von VDV-Standard-konformen Tickets fähige Infrastruktur in den Bussen vorhanden sein muss.	Anforderung bereits im Dokument formuliert	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
6	Allgäu- Gymnasium Kempten			Nach der Umstellung des Nahverkehrs beobachten wir Gruppen von Schülerinnen und Schüler, die teils zu spät zum Unterricht kommen, teils früher gehen müssen, um die Busse zu erreichen.	Die Anmerkung betrifft die täglich Verkehrsabwicklung und wird durch die Aufgabenträger zur Kenntnis genommen. Es erfolgt eine Berücksichtigung im Rahmen der Kommunikation mit den Verkehrsunternehmen und innerhalb der Verwaltung zur Anpassung der Situation	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
7				Zum einen beobachten Kolleginnen und Kollegen, und dies bestätigen auch die Eltern, dass die Schülerinnen und Schüler aus Lauben teils mit erheblicher Verspätung in den Unterricht kommen, die Rede ist hier von bis zu 10 min. Zum anderen müssen Schülerinnen und Schüler immer wieder früher gehen, um die Busse zu erreichen. Hier sind v.a. die Kinder und Jugendlichen aus Wiggensbach, aber auch aus Eich betroffen. Von den Wiggensbacher Kindern wissen wir, dass der Bus am Glashaus, der um 12.50 Uhr fahren sollte, stellenweise schon um 12.45 Uhr fährt und nicht wartet, sodass diese sich sputen müssen, um an der ZUM den nächsten Bus zu erwischen - was gerade für jüngere Schülerinnen und Schüler schwierig ist.	Die Anmerkung betrifft die täglich Verkehrsabwicklung und wird durch die Aufgabenträger zur Kenntnis genommen. Es erfolgt eine Berücksichtigung im Rahmen der Kommunikation mit den Verkehrsunternehmen und innerhalb der Verwaltung zur Anpassung der Situation	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
8	Allgäu- Gymnasium Kempten			Der Zubringerbus, der das Cvl. und das Hilde bedient, fährt leider nicht am AG vorbei, unsere Schülerinnen und Schüler müssen - so habe ich es von den Eltern gehört und gebe es weiter - an die ZUM laufen, um dort die Busse zu erwischen. Dies habe ich nicht eigenhändig nachträglich recherchiert, sondern gebe hier den Eindruck der Eltern wieder.	Die Anmerkung betrifft die täglich Verkehrsabwicklung und wird durch die Aufgabenträger zur Kenntnis genommen. Es erfolgt eine Berücksichtigung im Rahmen der Kommunikation mit den Verkehrsunternehmen und innerhalb der Verwaltung zur Anpassung der Situation	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
9	Altusried, Markt	Anhang 7	Maßnahme LA11	Maßnahme LA11 Die im Plan vorgesehene Neuordnung des Angebots mit einer Kombination aus Schnell- und Langsamfahrten wird ausdrücklich befürwortet. Dieses abgestufte Konzept kann die Effizienz des ÖPNV zwischen den Hauptorten steigern und gleichzeitig die kleineren Ortsteile weiterhin zuverlässig anbinden. Der Markt Altusried spricht sich daher klar für die Priorisierung und Umsetzung der Maßnahme LA11 im Zeitraum bis 2028 aus. Gerade die Einbindung in die landesbedeutsame Expressbuslinie Kempten – Altusried – Leutkirch ist für die überregionale Erreichbarkeit und die wirtschaftliche Entwicklung des nördlichen Oberallgäus von zentraler Bedeutung.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
10		Anhang 7	Maßnahme LA16	Maßnahme LA16 Die im Plan enthaltene Maßnahme LA16, die die Schaffung einer bedarfsgesteuerten Querverbindung Altusried – Dietmannsried – Haldenwang vorsieht, wird ausdrücklich unterstützt. Eine solche Verbindung – evtl. zunächst als On-Demand-Angebot – würde die Verknüpfung der beiden dynamisch wachsenden Gemeinden verbessern und zugleich eine direkte Anbindung an den Bahnanschluss in Dietmannsried schaffen. Der Bahnhof in Kempten ist vergleichsweise viel schwerer zu erreichen. Gerade für Bahnpendler nach Kempten, Memmingen oder München hätte diese Verbindung einen erheblichen Mehrwert. Sie würde den Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr erleichtern und so einen konkreten Beitrag zur Verkehrswende und zur Entlastung der B 19 leisten. Bedauerlich ist, dass diese Maßnahme im aktuellen ÖPNV-Konzept „365 Oberallgäu“ bislang nicht konkret berücksichtigt wurde. Der Markt Altusried regt daher an, die Querverbindung Altusried – Dietmannsried als eigenständigen Schwerpunkt in den kommenden Fortschreibungsstufen des Nahverkehrsplans zu verankern und deren Umsetzung zeitlich vorzuziehen.	Der Einwender bezieht sich auf eine mögliche Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in der Zukunft. Hinsichtlich dessen können keine Änderungen im vorliegenden Dokument berücksichtigt werden. Die Unterstützung der Maßnahme LA16 wird dankend zur Kenntnis genommen.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
11				Altusried unterstützt die Umsetzung beider Maßnahmen – LA11 und LA16 – ausdrücklich. Die Weiterentwicklung der Linie 66 bis 2028 sowie die Etablierung einer Querverbindung nach Dietmannsried sind für die Mobilität, Lebensqualität und Standortattraktivität im nördlichen Oberallgäu von herausragender Bedeutung. Beide Projekte ergänzen sich sinnvoll und sollten aus meiner Sicht im Rahmen der kommenden Verkehrsplanung prioritär behandelt werden.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
12	Bad Hindelang Tourismus	3.2.2	S. 57	Ein ganz wichtiger Punkt ist eine bessere Abstimmung und Taktung des Linienverkehrs auf die Bahn. Wie unter Punkt 3.2.2 bereits aufgeführt, gilt es vor allem die Übergangszeit aus Richtung Bad Hindelang zur Bahn zu verbessern. Zudem sollten auch die Anschlüsse in Richtung Bad Hindelang durch geeignete Maßnahmen gewährleistet bleiben, falls der Zug kleinere Verspätungen (ggf. 5 – 10 Minuten) hat.	Hinsichtlich der Übergangs- und Wartezeiten wurden in der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erstmals verpflichtende Vorgaben im Kapitel 5.4.9 aufgenommen, die auch die genannten Relationen einschließen. Damit soll eine Steigerung der Zuverlässigkeit von Reiseketten erreicht werden.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
13	Bad Hindelang Tourismus	3.2.2	S. 57	Darüber hinaus sollten die Umstiege bzw. die durchgängigen Verbindungen Richtung Oberjoch/Unterjoch verbessert werden.		E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. 12; Abwägung sh. dort
14				Was aus meiner Sicht komplett im Nahverkehrsplan fehlt, ist ein umfassendes Kapitel über die herausragende Bedeutung des Tourismus in unserer Region und was das für den ÖPNV bedeutet. Denn der Tourismus leistet über den Kurbeitrag (0,93 €/Übernachtung zzgl. 0,05 €/Übernachtung TOM-Kosten) über den MOBIL PASS ALLGÄU einen doch ganz erheblichen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV und das Linienangebot wäre ohne den Tourismus im südlichen Oberallgäu grundsätzlich nicht auf dem doch schon recht hohen Niveau (zumindest tagsüber, die Tagesrandzeiten müssen aber natürlich für Urlauber und Tagestouristen wie auch für Mitarbeiter insbesondere in der Hotellerie wesentlich verbessert werden). Im Nahverkehrsplan wird von 5,8 Mio. Übernachtungen gesprochen (es kann sein, dass dies die Übernachtungen gemeldet beim Statistischen Landesamt sind), aber die tatsächlichen Übernachtungszahlen sind natürlich deutlich höher (10 Mio.? – die Zahlen wurden ja bei der Entwicklung des MOBIL PASS ALLGÄU detailliert erhoben und liegen Euch oder der AWS vor). Zusammenfassend wird das Kapitel „2.1.7 Tourismus, Freizeit, Erholung“ aus unserer Sicht der Bedeutung des Tourismus für den ÖPNV – negativ wie positiv - in unserer Region mit einer halben Seite und ein paar allgemeinen Formulierungen keineswegs gerecht. Der touristisch induzierte Individualverkehr ist eines der Hauptprobleme, weil teils kein adäquates ÖPNV-Angebot vorgehalten wird. Letztlich ergeben sich aus dem Tourismus klare Handlungsfelder für den ÖPNV, denn umso leistungsfähiger wir den ÖPNV gestalten, desto mehr profitieren alle, Einheimische wie Touristen und Mitarbeiter in der Hotellerie (und natürlich das Klima!), davon. Schaffen wir es, den ÖPNV so zu attraktiveren und zur ECHTEN Alternative zum eigenen Pkw zu etablieren, nutzen noch mehr Gäste den ÖPNV und die Straßen sind nicht so stark belastet.		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
15				1. Der MOBIL PASS ALLGÄU – welcher auch nirgends im vorliegenden Dokument ausführlich dargestellt ist – ist auf der Produktseite der Anfang und ein starker Zusammenschluss (Zusammenführung der lokalen Einzellösungen, 17 teilnehmende Kommunen im Landkreis Oberallgäu, 1,5 Mio. Gäste und 8 Mio. Gäste-Übernachtungen pro Jahr, kurbeitragsfinanziert über Solidarbeitrag pro Nacht). Jetzt sollte die Angebotsseite nachziehen und den ÖPNV nochmals verbessern (mobil365).		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen
A1 Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2 Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
16	Bad Hindelang Tourismus			2. Eine ganz wesentliche Notwendigkeit ist dabei die Stärkung der Angebote in den Tagesrandzeiten: Mitarbeiter von Hotels müssen sowohl früh morgens als auch am späteren Abend ein Angebot bekommen, mit welchem sie zur Arbeit fahren können. Aber auch Touristen könnten entsprechende Angebote für den abendlichen Restaurantbesuch etc. nutzen.	Der Nahverkehrsplan legt die grundlegenden Rahmenvorgaben im ÖPNV fest. Dabei soll neben der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse auch auf die Wirtschaftlichkeit der Verkehre Rücksicht genommen werden. Eine kreisweite oder tourismusbezogene und generelle Ausweitung der Bedienzeiträume ist vor diesem Hintergrund nicht möglich. Im Falle der bestehenden Nachfrage ist es aber immer möglich, Verkehrsangebote auch über den im NVP bestimmten Rahmen hinaus anzubieten. Im Rahmen der Maßnahmen aus dem Konzept MOBIL 365 ist daher auch vorgesehen eine bessere Anbindung der großen Betriebe in Oberjoch zu gewährleisten, um Arbeitnehmern die ÖPNV-Nutzung zu ermöglichen.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
17				3. Zusammenfassend läuft alles auf mobil365 hinaus. Die Verbesserungen kommen Einwohnern und Gästen gleichermaßen zugute!	Das Konzept Mobil 365 findet in der Präambel des NVP Berücksichtigung. Die Umsetzung eines Teils der Planungen unterliegt politischen Beschlüssen und erfüllt die Grundanforderungen des NVP. Mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV muss hier strikt zwischen Nutzen und Kosten einer jeden Verbesserungsmaßnahme abgewogen werden.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
18				4. Nur das entsprechend ansprechende Angebot wird auch zur entsprechenden Annahme des ÖPNV führen!	Der Aussage des Einwendenden wird grundsätzlich gefolgt, kann in der pauschalisierenden Form aber keine gesonderte Berücksichtigung finden.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
19		3.5.2	S. 63	Abschließend noch die Bitte, dass in Punkt 3.5.2 EMMI-MOBIL korrekt geschrieben wird.	Die Schreibweise wird vereinheitlicht.	A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
20	Bayerische Eisenbahngesell- schaft mbH	2.2.2	S. 29	Wir empfehlen, die Bezeichnung „Deutsche Bahn AG“ präziser durch „DB Regio AG“ zu ersetzen, um das zuständige Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV eindeutig zu benennen.		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
21		2.2.2	S. 29	Zur besseren Verständlichkeit schlagen wir vor, im Text künftig explizit von der „Landeshauptstadt München“ zu sprechen. Hintergrund ist, dass im Landesentwicklungsprogramm (LEP) des Freistaates Bayern neben München weitere Metropolen benannt sind.		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
22	Bayerische Eisenbahngesell- schaft mbH	2.2.2	S. 29f	Zur vollständigen Darstellung des bestehenden Schienenverkehrsnetzes schlagen wir vor, die Erschließung der Stadt Kempten und des Landkreises Oberallgäu im SPNV wie folgt aufzuführen: • RE 7/17, (Nürnberg Hbf –) Augsburg Hbf – Buchloe – Kaufbeuren – Kempten (Allgäu) Hbf – Immenstadt – Lindau / Oberstdorf (Flügelzugkonzept), 120'-Takt • RE 70/76, München Hbf – Buchloe – Kaufbeuren – Kempten (Allgäu) Hbf – Immenstadt – Lindau / Oberstdorf (Flügelzugkonzept), 120'-Takt • RE 75, Ulm Hbf – Memmingen – Kempten (Allgäu) Hbf – Immenstadt – Oberstdorf, 60'-Takt • RE 79, Augsburg Hbf – Buchloe – Kaufbeuren – Kempten (Allgäu) Hbf, 60'-Takt • RB 73, Kempten (Allgäu) Hbf – Pfronten-Steinach, 60'-Takt • RB 94, Kempten (Allgäu) Hbf – Immenstadt – Hergatz, Einzelzüge in der HVZ		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
23		5.1.2	S. 80	Wir weisen darauf hin, dass die Einstufung einer Linie als „landesbedeutsam“ unter dem Vorbehalt des Freistaates Bayern erfolgt und an die vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) festgelegten Fördereckpunkte gebunden ist. Die Entscheidung über eine Förderung liegt somit nicht beim Nahverkehrsplan, sondern beim Freistaat. Die im Entwurf vorgeschlagenen Linienführungen erscheinen aus Sicht der BEG grundsätzlich schlüssig und können in dieser Form beibehalten werden. Einige Anpassungen werden jedoch empfohlen: • Der Abschnitt Bühl am Alpsee – Immenstadt sollte aus der Aufzählung der landesbedeutsamen Buslinien gestrichen werden, da dieser nicht den Kriterien für Landesbedeutsamkeit entspricht. • Wir schlagen vor, die Linien Isny (Allgäu) – Kempten (Allgäu) und Leutkirch (Allgäu) – Kempten (Allgäu) zu einer gemeinsamen Linie zusammenzufassen. Hintergrund ist, dass in beiden Fällen eine länderübergreifende Abstimmung mit dem benachbarten Landkreis Ravensburg erforderlich ist. Eine spätere betriebliche Aufteilung in zwei Teillinien wäre weiterhin möglich, sollte jedoch aus förderrechtlicher Sicht als ein gemeinsames Projekt behandelt werden.	• Bühl wird nicht mehr erwähnt; eine Verlängerung der Linie außerhalb der Landesförderung ist dabei als unschädlich zu sehen. • Die Achsen Isny (Allgäu) – Kempten (Allgäu) und Leutkirch (Allgäu) – Kempten (Allgäu) werden zu einer Achse zusammengefügt: Isny (Allgäu) – Kempten (Allgäu) - Leutkirch (Allgäu). Dabei ist eine spätere Aufteilung in mehrere Linien nicht förderschädlich.	A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
24	Bleichach			Bei Durchsicht der Unterlagen ist uns aufgefallen, dass das Gunzesrieder Tal nicht als „touristischer Nachfrageschwerpunkt“ aufgeführt ist. Sicherlich sind die Frequenzen in den aufgeführten Bereichen wie Bad Hindelang, Oberstaufen und Oberstdorf teilweise höher als im Gunzesrieder Tal. Trotzdem wird angeregt das Gunzesrieder Tal mit seinen Ausflugsmöglichkeiten auch als „touristischer Nachfrageschwerpunkt“ mit aufzuführen, damit zukünftig eine gute ÖPNV-Anbindung erwirkt werden kann.	Wie der Einwendende beschreibt, ist die touristische Frequenz im Gunzesrieder Tal geringer als auf den angedachten Relationen. Daher wird das Gunzesrieder Tal nicht nicht als weitere touristische Achse aufgenommen. Gleichwohl wird es im Kapitel 5.2.2, Abschnitt Touristische Verkehre als weitere touristische Destination beispielhaft aufgenommen, die nachfrageabhängig durch den ÖPNV erschlossen werden können.	B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
25	Dietmannsried, Markt			Für die Verbindung von Reicholzried nach Kempten am Wochenende finde ich keine Verbesserung im Konzept. Auch diese Verbindung ist in der Schwachstellenanalyse explizit genannt. Gibt es hier eine Lösung? Lediglich abends kann ein Sammeltaxi (AST) bestellt werden.	Reicholzried liegt im Bereich der Orte von 1.000-3.000 Einwohnenden. Damit sind am Wochenende mindestens 2 feste Fahrtenpaare anzubieten (vgl. Tabelle 23). Von der Formulierung einer gesonderten Maßnahme wird abgesehen. Die Erfüllung der Anforderungen ist bei Genehmigung der Liniengenehmigung zu prüfen.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
26				Die Linie 10 soll erweitert werden. Das ist natürlich sehr erfreulich für uns. Habe ich das richtig verstanden, dass nach der Haltstelle Lauben noch Dietmannsried angefahren wird?	Konkrete Linienplanungen über die Achsen hinaus sind nicht Kernbestandteil des Nahverkehrsplanes. Über eine Verlängerung der Linie 10 wird im Rahmen des Vergabeverfahrens entschieden. Eine entsprechenden Achsenverbindung findet sich im NVP aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht wieder.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
27		Anhang 7	Maßnahme LA16	Mit der obengenannten Ziffer wurde die Schaffung einer Querverbindung Altusried-Dietmannsried-Haldenwang mit Anbindung an die Bahn in Dietmannsried aufgenommen. Die Schaffung der Querverbindung war bereits im jetzigen Nahverkehrsplan enthalten. Die Nutzungsqualifizierung im jetzigen Entwurf wird mit gering angegeben. Dieser Festsetzung muss widersprochen werden. Die nichtvorhandene Querverbindung ist elementar wichtig, um den Knotenpunkt zum Bahnhof Dietmannsried und zur weiteren Linie 61 und 10 zu schaffen. Ebenso ist diese Querverbindung im Hinblick auf das Arbeitsplatzangebot in Haldenwang, Lauben, Altusried und Dietmannsried unabdingbar. Daher ist die Nutzeneinstufung falsch gewählt. Ebenso ist der Realisierungshorizont mit Jahr 2030 viel zu spät. Wir bitten daher, um Berichtigung auf die Nutzungsqualifizierung mittel bis hoch, Note 2,5, Realisierungshorizont 2029.		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
28	Dietmannsried, Markt			In den Maßnahmenlisten gar nicht aufgenommen wurde die Verbesserung der Ortsteilsanbindung der Gesamtgemeinde Dietmannsried. Wie bereits in weiteren Mobilkonzepten dargestellt, ist die weitere Vernetzung der Ortsteile dringend erforderlich. Die angebotene Vernetzung stellt auch eine Umsetzung des Gleichheitsgrundsatzes dar, da im Plangebiet des Nahverkehrsplans Orte mit 1000 bis 2000 Einwohner weitaus besser angebunden werden. Der Markt Dietmannsried beantragt daher die Maßnahmen in der Maßnahmenliste des Nahverkehrsplans aufzunehmen.	In Tabelle 23 sind für den Nahverkehrsraum einheitlich gültige Bedienungsvorgaben festgelegt. Erfüllung der Anforderungen ist bei Genehmigung der Liniengenehmigung zu prüfen. Darüber hinausgehende Bedienungen können nur bei der entsprechenden Wirtschaftlichkeit vorgenommen werden (z. B. im touristischen Verkehr).	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
29	Haslach Bus GmbH	7.3.3	S. 120ff	Es sollen ab 2029 Vergaben der Verkehre durchgeführt werden. Wie werden die Linienverkehre bis zu diesem Zeitpunkt geregelt? Eine Vorankündigung für eine Interimsvergabe müsste bereits erfolgt sein. Wir gehen von europaweiten Verfahren aus.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
30		7.3.3	S. 120ff	Die vier vorgestellten Linienbündel sind unterschiedlicher Größe. Insbesondere das Bündel Nord um Kempten scheint sehr groß zu sein. Um hier ein Angebot abgeben zu können, müssten sich alle regional vorhandenen Verkehrsunternehmer zu einer Bietergemeinschaft zusammenschließen. Faktisch fahren ja bereits heute in dem Bündel annähernd alle Unternehmen. Somit wird regional der Wettbewerb verhindert, da gegenüber dem Auftraggeber nur ein Bieter mit einem abgestimmten Angebot auftritt. Größere finanzkräftige Unternehmen werden hingegen eher angesprochen.	Der Einwendung wird gefolgt, da sich die Unterteilung der Linienbündel tatsächlich im Hinblick auf die Fahrzeuganzahl stark unterscheidet. Im Bündel Nord würden auch Fahrzeugklassen vereinigt werden, die in getrennten Bündeln funktional besser abbildbar sind.	A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
31		7.3.3	S. 120ff	Eine typische Bündelgröße ist in Bayern, soweit wir die Vergabeplattformen richtig interpretieren, meist bei 10-15 Fahrzeugen. Was hier der deutschlandweite Trend mit vielen verstaatlichten Strukturen ist, können wir nicht beurteilen.		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
32		7.3.3	S. 120ff	Die Synchronisierung der Laufzeiten aller 4 Bündel, zusätzlich zur Inhouse-Vergabe der Stadt Kempten, verschärft oben skizzierte Situation zusätzlich. Die parallele Bearbeitung von 5 Angeboten auf die genannten Bündel überfordert die regionalen Unternehmen. Große Unternehmen mit eigenen Planungs- und Rechtsabteilungen wären dadurch bevorteilt.	Die zeitliche Synchronisation der Vergabe der Linienbündel ermöglicht es, die Bündel auch fahrplanseitig untereinander und nicht nur innerhalb eines Bündels aufeinander abzustimmen. Damit wird der aus Sicht des Aufgabenträgers größte Fahrgastnutzen erzielt.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
33		7.3.3	S. 120ff	Die Synchronisierung aller Laufzeiten verursacht einen punktuell sehr hohen Investitionsbedarf, den mittelständische Unternehmen zu schlechteren Konditionen wie große Unternehmen finanziert bekommen, wir unterstellen, dass die regionalen vorhandenen Unternehmen grundsätzlich überhaupt in der Lage sind Fremdkapital in der skizzierten Höhe zu beschaffen.	In der Strukturierung der Bündel wurde auch die Leistungsfähigkeit der Verkehrsunternehmen berücksichtigt. Weiterhin ist insbesondere die Investition in einen dekarbonisierten Fahrzeugpark unabhängig von der Linienbündel eine Aufgabe für kommenden Jahre.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
34		7.3.3	S. 120ff	Die Synchronisierung aller Laufzeiten hat zur Folge, dass möglicherweise in der Vergabe unterlegene regionale Unternehmen in den folgenden 10 Jahren keine weiteren Geschäfte im ÖPNV abschließen können. Die Unternehmen werden sich aus dem Linienverkehr vollkommen zurückziehen, was zu einer Konzentration und Einschränkung des regionalen Wettbewerbs führt.		E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. 32; Abwägung sh. dort
35		7.3.3	S. 120ff	Die Synchronisierung der Laufzeiten aller Bündel bedingt, dass wesentliche Teile des benötigten Fuhrparks auf einen Zeitpunkt hin neu beschafft werden. Dazu stehen nach unserer Erfahrung keine GVFG Mittel zur Verfügung. Wir bitten um Prüfung. Die entgangenen Fördermittel aus Fahrzeugförderung führen zu höheren Angebotspreisen bzw. weniger Abzug von Fördermitteln.		E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. 33; Abwägung sh. dort

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen
A1 Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2 Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
36	Haslach Bus GmbH	7.3.3	S. 120ff	Die angestrebte Laufzeit von 10 Jahren ist zu kurz. Die Schaffung von eigener Infrastruktur dauert von der Beauftragung bis zur Inbetriebnahme 1,5 bis 2 Jahre. Dies ist von Lieferzeiten und vor allem dem Anschluss an das öffentliche Stromnetz abhängig und von den Bietern nicht beeinflussbar. Die Amortisation der Investition muss dann auf die Restlaufzeit gerechnet werden, was tendenziell zu höheren Kosten führen wird.	Einer Verlängerung der Laufzeiten ausschließlich im Falle der Einführung emissionsfreier Fahrzeuge mit damit verbundenen erheblichen Investitionen wird eingeräumt.	A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
37		7.3.3	S. 120ff	Die Synchronisierung aller Bündel kann zur Folge haben, dass es zu Umstellungs- und Anlaufproblemen kommt. Hier wäre es unserer Ansicht nach ratsam stufenweise vorzugehen. Im Extremfall kann ein gleichzeitiger Betreiberwechsel auf allen Linien im Allgäu eintreten. Wenn dann irgendetwas nicht funktionieren sollte, sind gleichzeitig alle Fahrgäste sämtlicher Linien betroffen. Aus unserer Erfahrung sind schrittweise Umstellungen leichter durchzuführen und zu steuern als große Umstellungen. Zudem tritt dann mit der Zeit ein Lerneffekt ein.		E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. 32; Abwägung sh. dort
38		7.3.3	S. 120ff	Fazit: mit dem vorgestellten Zuschnitt der Linienbündel, insbesondere Bündel Nord (+ Bündel Stadt KE) die dann Grundlage einer Vergabe sind, wird der regionale Wettbewerb im Keim erstickt. Anstatt viele attraktive Angebote zu erhalten, wird man ein paar wenige Angebot von großen Unternehmen bekommen, die dann die Preise vorgeben könnten. Sollten die regionalen Busunternehmen keine weiteren Aufträge erhalten, werden diese den Linienbetrieb aufgeben und fallen dann bei den folgenden Vergaben als potentielle Bieter aus.		E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. 30; Abwägung sh. dort
39	Kommunale Inklusionsbeauftragte der Stadt Kempten (Allgäu)			Generell sind bei Bauvorhaben die Barrierefreiheit, auf Grundlage der UN-Behindertenrechtskonvention, sowie das BayBGG zu berücksichtigen.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
40				Es wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass öffentliche Wege, Plätze und Straßen, sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel wie in Art. 10 Abs. (4) BayBGG gefordert, nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften gestaltet werden.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
41				Als Planungsgrundlage für das barrierefrei Bauen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum stellt die Norm DIN 18040 Teil 3 dar, unter welchen technischen Voraussetzungen bauliche Anlagen nach Definition des (Bay)BGG barrierefrei sind, und ist daher anzuwenden (vgl. DIN 18040-3:2014-12 Vorwort). Allgemein gesprochen gilt es somit, die Prinzipien der Auffindbarkeit, Zugänglichkeit für sämtliche Personengruppen umzusetzen.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
42				In den Ausführungen im vorgelegten Nahverkehrsplan wird u. a. auf den Seiten 57, 91, 99, 102-104, 106 und 111 zur Barrierefreiheit eingegangen.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
43				Insgesamt ist es begrüßenswert, dass bereits Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit umfänglich in das Konzept eingeflossen sind.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
44				Trotzdem wird es notwendig sein, in einer späteren Planungsphase, für konkrete Entscheidungen meine Stellungnahme als kommunale Inklusionsbeauftragte einzuholen.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
45				Mit der Umsetzung des Aktionsplans „Miteinander inklusiv Kempten (MIK)“, wurden schon 2016 im Arbeitskreis II (Wohnen und öffentlicher Raum/ÖPNV) auf den Seiten 54-55, Ziele zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Raum beschrieben und festgelegt. Diese sind zu berücksichtigen.	Aufnahme des MIK in die Planungsgrundlagen für barrierefreie Haltestellen und Zuwegungne im Stadtgebiet Kempten (Allgäu).	A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
46				Als kommunale Inklusionsbeauftragte der Stadt Kempten (Allgäu), möchte ich darauf hinweisen, dass ich mich selbstverständlich nur für das Stadtgebiet Kempten äußern kann. Für eine Koordination Kempten - Oberallgäu, zu den Anforderungen an die Barrierefreiheit, bitte ich Sie darum, diese gegebenenfalls dann in die Wege zu leiten.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
47	Lauben, Gemeinde			Der Hauptort Lauben ist durch die Anbindung an den Stadtverkehr grundsätzlich eng vertaktet an die Stadt Kempten angebunden. Zuletzt wurden durch die Verantwortlichen der Stadt Kempten sowohl die Umlaufstrecke in Lauben reduziert (Wegfall zweier zentraler Haltestellen, dadurch weite Laufwege für potentielle Nutzer) als auch die Randzeiten eingeschränkt (Reduzierung auf 2-stündige Anbindung an Sonntagen und in den Spätbussen mit Wegfall der jeweils letzten Verbindung). Für die Ortsteile Heising und Moos, die eine ähnlich hohe Einwohnerzahl aufweisen, liegt mit der Anbindung über die Linie 61 eine deutlich schlechtere Vertaktung nach Kempten, speziell an Wochenenden und in den Abendstunden, vor. Da ein attraktiver ÖPNV vor allem dann gegeben ist, wenn er regelmäßig und gerade an Wochenenden auch spätabends verkehrt ist die letzte Verbindung von Kempten nach Lauben um eine Stunde später, Abfahrt 00:20 Uhr und zudem eine regelmäßige stündliche Taktung der Linie 61 von Montag bis Samstag mit Abdeckung der Randzeiten morgens und in den Abendstunden bis 24:00 Uhr und an Sonntagen eine mindestens 2-Stündige Taktung der Linie 61 unerlässlich.	In Tabelle 23 sind für den Nahverkehrsraum einheitlich gültige Bedienungsvorgaben festgelegt. Erfüllung der Anforderungen ist bei Genehmigung der Liniengenehmigung zu prüfen. Weiterhin ist Lauben Teil einer Achse im Hauptnetz. Damit gelten auch die dafür formulierten Anforderungen. Darüber hinausgehende Bedienungen können nur bei der entsprechenden Wirtschaftlichkeit vorgenommen werden (z. B. im touristischen Verkehr). Angebotskürzungen der Vergangenheit sind nicht Bestandteil der Betrachtungen des Nahverkehrsplans.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
48				Der Ortsteil Stielings wird nach Kempten über die Linie 71 (Kempten - Obergünzburg) erschlossen, nach Lauben und Dietmannsried existieren keine Verbindungen. Daher ist, analog zur Forderung für Linie 61 in Punkt 1, auch die Linie 71 regelmäßig, speziell an Wochenenden und zu den Randzeiten, zu vertakten oder alternativ eine Einbindung des Ortsteils in die Linienführung der Linie 61 zu prüfen.	In Tabelle 23 sind für den Nahverkehrsraum einheitlich gültige Bedienungsvorgaben festgelegt. Erfüllung der Anforderungen ist bei Genehmigung der Liniengenehmigung zu prüfen. Darüber hinausgehende Bedienungen können nur bei der entsprechenden Wirtschaftlichkeit vorgenommen werden (z. B. im touristischen Verkehr).	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
49		Anhang 7	Maßnahme LA16	Das Leistungsangebot LA16 (Querverbindung nördliche Landkreiskommunen) des Anlagebandes hat nach Auffassung der Gemeinde Lauben eine hohe Priorität mit großem Nutzen, da es in Einklang mit LA2 (Anschlussoptimierung Bus-Bahn) steht, das mit einem sehr hohen Nutzen eingestuft ist. Ergänzend zur Ausführung im Nahverkehrsplan muss dieses Angebot eine regelmäßige (stündliche) Verbindung aus Heising, Lauben und Stielings an den Bahnhof Dietmannsried enthalten um den SPNV zu stärken.	Eine regelmäßige Verbindung im Stundentakt ist aus Sicht des Aufgabenträgers nicht wirtschaftlich. Die Maßnahme LA16 wird hinsichtlich ihrer Priorität gestärkt.	B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
50				Zwischen den Gemeinden Haldenwang, Lauben und Dietmannsried verkehren derzeit Schulbusse im freigestellten Schülerverkehr, um den Mittelschulstandort Dietmannsried anzudienen. In Anlehnung an die Punkte 1 - 3 ist die Taktung und Linienführung so auszulegen, dass der freigestellte Schülerverkehr aus den Gemeinden Haldenwang (samt OT Börwang) und Lauben (samt OT Heising und Stielings) auf die Linie verlagert werden kann, dies steigert die Attraktivität der Linien für den Betreiber, da ein regelmäßiges Grundaufkommen über die Schülerbeförderung gegeben ist.	Der Hinweis wird durch die Aufgabenträger im Rahmen der Fahrplanung und Ausschreibung von Linienbündeln berücksichtigt. Eine Aufnahme in den Nahverkehrsplan erfolgt daher nicht.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
51	Lauben, Gemeinde			Die Gewerbestandorte Haldenwang (MAHA) und Heising (Käserei Champignon) sind mit dem ÖPNV aus den benachbarten Kommunen nicht erreichbar. Die Bedeutung dieser Gewerbestandorte wird auch im Nahverkehrsplan (Seite 21) gewürdigt. Daher sollte nach Auffassung der Standortkommunen Haldenwang und Lauben sowie der benachbarten Gemeinden Altusried und Dietmannsried eine regelmäßige Querverbindung zwischen den nördlichen Landkreiskommunen eingerichtet werden um die dortigen Gewerbestandorte zu stärken.	Die Bedienung insbesondere von Gewerbestandorten richtet sich stark nach den vorherrschenden Schichtzeiten. Sie erfolgt daher nachfrageabhängig und kann ggf. zu den Schichtwechselzeiten der Betriebe angeboten werden. Dies wird als dauerhafte Aufgabe der Verkehrsplanung eingeschätzt und daher im Nahverkehrsplan ohne Änderung zur Kenntnis genommen.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
52	Ravensburg, Landkreis	5.1.2 6.1.2	S. 82 / Abb. 15 S. 110	Wir begrüßen die Einordnung der Achsen Kempten – Leutkirch und Kempten – Isny als landesbedeutsame Buslinien. Gerne sind wir bereit, gemeinsam mit Ihnen die Entwicklung dieser Achsen voranzutreiben, den Umfang des Fahrplanangebotes abzustimmen und die konkreten Fahrpläne weiterzuentwickeln. Der NVP des LK RV vom Mai diesen Jahres gibt uns hier einen verlässlichen Rahmen um eine Beschleunigung und Vertaktung zu erreichen und das Angebot auszubauen.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
53		5.2.2	S. 87 / Abb. 17	Wir möchten darauf hinweisen, dass der Nahverkehrsplan des Landkreises Ravensburg folgende Hauptverkehrszeiten vorsieht: 6 – 9 Uhr und 15 – 19 Uhr. Im Bereich 12 – 14 Uhr handelt es sich unseres Erachtens nach nicht um eine Hauptverkehrszeit, sondern um speziell und zielgerichtet abzudeckende Schülerströme.	Aus Sicht der Aufgabenträger ist der Schülerverkehr wesentlicher Bestandteil eines integrierten Verkehrssystems, der am Verkehrsgeschehen bedeutenden Anteil hat. Daher wird der Schülerverkehr mit seinen typischen Verkehrsspitzen auch weiterhin zur Hauptverkehrszeit gezählt. Die Forderung unterstützt zudem die Etablierung eines ganztätig vertakteten Systems.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
54		5.4.5	S. 101	Bei den in den Landkreis Ravensburg verkehrenden Linien 50 und 66 wäre eine Anbindung an das Fahrplanauskunftssystem EFA-BW wünschenswert, um durchgehende Reiseketten mit Echtzeitinformationen anbieten zu können.	Folgende Fußnote wird eingefügt: Bei die Landesgrenzen überschreitenden Verkehren ist die Einbindung in weitere Fahrplanauskunftssysteme zu gewährleisten, z. B. an das System EFA-BW.	A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
55	MAHA Maschinenbau			Derzeit gibt es keine praktikable/direkte Busverbindung zwischen Dietmannsried und Haldenwang		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
56	Haldenwang GmbH & Co. KG			Auch zwischen Lauben und Haldenwang fehlt eine direkte Busverbindung.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen
A1 Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2 Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
57	MAHA Maschinenbau Haldenwang GmbH & Co. KG			Wichtig wäre eine Haltestelle direkt im Gewerbegebiet bzw. bei der MAHA welche zu den Stoßzeiten (Arbeitszeitbeginn u. Ende) angefahren wird. (Derzeit müssen die Kollegen erstmal zur Kirche laufen und haben dort dann relativ lange Wartezeiten). Die Taktung passt nicht mit den Arbeitszeiten der einzelnen Schichten überein: Tagschicht: Mo - Do: 06.00 - 14.30 Uhr, Fr 06.00 - 12.00 Uhr 2-Schicht: 05.00 - 13.00 Uhr, Mo - Do: 13.00 - 21.30Uhr, Fr 18.30 Uhr 3-Schicht: 05.00 - 13.00 Uhr, 13.00 - 21.00 Uhr, 21.00 - 05.00Uhr Azubis: 06.30 - 15.30 Uhr Aktuell ist es somit nur für unsere Tagschichten und Azubis möglich die Zeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.		E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. 1; Abwägung sh. dort
58	Pro Bahn Bundesverband Inklusionsbeauf- tragter			Bereits in den Jahren 2013 und 2018 habe ich als Inklusionsbeauftragter des Fahrgastverbandes PRO BAHN e. V. Bezirksverband Schwaben Stellungnahmen eingereicht. Die Umsetzung beider Nahverkehrspläne sind meiner Erkenntnis bis heute gar nicht oder sehr wenig umgesetzt worden. Ich bitte Sie, mir darüber Auskunft zu geben, welche Umsetzungen der Nahverkehrsplänen aus den Jahren 2013 und 2018 erfolgt sind.	Im Rahmen einer Evaluation wird der Umsetzungsstand regelmäßig bei jeder Fortschreibung überprüft.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
59		Anhang 7	Maßnahme IF1	IF1 Infrastruktur und Fahrzeuge Ausbau der Ausstattung und Qualität der Fahrzeuge Die Fahrzeuge werden gemäß den Vorgaben der Rahmenkonzeption hinsichtlich der Beförderungsqualität verbessert. Dies ist für Neuanschaffungen vorgeschrieben und für Bestandsfahrzeuge zu prüfen. Hierzu zählen die Hochborde mit 18 cm an den Haltestellen und das Absenken der Fahrzeuge. Die Fahrgastinformation muss an den Haltestellen und in den Fahrzeugen im Zwei-Sinne-Prinzip vorhanden sein.	Die Anforderung ist bereits in Kapitel 5.4.1 Qualitative Standards / Barrierefreiheit enthalten.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
60				An den Haltestellen und die Außenseite sowie die Innenräume der Fahrzeuge müssen nach DIN 32975 kontrastreich und blendfrei ausgestaltet sein.	Die Anforderungen sind bereits in Kapitel 5.4 Qualitative Standards enthalten.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
61				Etablierung der Detektion und Bevorrechtigung von ÖPNV-Fahrzeugen an Lichtsignalanlagen. Sollten die Lichtsignalanlagen für den ÖPNV aufgerüstet werden, bitten wir Sie nach Möglichkeiten die Lichtsignalanlagen mit Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrssignalanlagen nach DIN 32981 nachzurüsten, wenn die Lichtsignalanlagen gleichzeitig als gesicherte Querungshilfen dienen.	Die straßenseitige Ausrüstung von Lichtsignalanlagen liegt im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Straßenbaulastträgers.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
62				Die digitalen Fahrgastinformationssysteme müssen im Zwei-Sinne-Prinzip vorhanden sein.	Die Anforderungen sind bereits in Kapitel 5.4 Qualitative Standards enthalten.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
63				Der Busbahnhof in Immenstadt wird als moderne multimodale Schnittstelle muss mit einem 18 cm hohen Haltestellenbord, einem Blindenleitsystem nach DIN 32984 und einem digitalen Fahrgastinformationssystem im Zwei-Sinne-Prinzip ausgerüstet werden. Das sind heutige technische Standards für Bushaltestellen. Dies gilt auch für den multimodalen Busbahnhof in Bad Hindelang und für alle anderen multimodalen Verknüpfungsstellen zwischen ÖPNV und SPNV im gesamten Nahverkehrsraum Kempten (Allgäu) und Oberallgäu.	Die Anforderungen sind bereits in Kapitel 5.4 Qualitative Standards enthalten. Diese gelten auch für die erwähnten Schnittstellenmaßnahmen.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
64				Alle personalbediente Service- und Verkaufsstellen müssen barrierefrei erreichbar, kontrastreich und blendfrei ausgestaltet und mit erschütterungsarmen und rutschfesten Materialien ausgeführt sein.	Die Anforderungen sind bereits in Kapitel 5.4 Qualitative Standards enthalten.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
65	Pro Bahn Bundesverband Inklusionsbeauf- tragter			Die Linie 71 sollte bis zum nächsten Bahnknoten im Ostallgäu als Anschlussmöglichkeit verlängert werden.	Unter Abwägung der finanziellen Rahmenbedingungen wird die Anregung nicht umgesetzt. Kreisgrenzen überschreitende Linien werden konzetriert als Expressbusachsen weiterentwickelt.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
66	Pro Bahn LV Bayern Bezirk Schwaben RG Allgäu			1.Aufnahme des Ist-Bestandes – veraltete Daten aus Kempten Uns ist aufgefallen, dass bei der Aufnahme des Ist-Bestandes für die Stadt Kempten noch die Linien und Fahrpläne des „alten“ Stadt-verkehrs aufgeführt worden sind. Seit dem 08.09.2025 wurde das Stadtbus-System in Kempten komplett neugeordnet und für den Fahr-gast deutlich attraktiver gestaltet. Insbesondere die Anschlüsse von der Stadtmitte zu den Zügen und umgekehrt sind am Werktag nahe-zu optimal, lediglich am Wochenende und an Feiertagen lässt die Verknüpfung vom Zug zu den Stadtbussen teilweise noch zu wünschen übrig, wobei einzelne Optimierungen bereits angekündigt worden sind. Für die wirklich massiven Verbesserungen an dieser Stelle ein herzliches Lob an die Verantwortlichen bei der Stadt Kempten, sowie an Herrn Kappler von der KVB und sein Team. Unsere Bitte zum Nahverkehrsplan in diesem Zusammenhang: Da es sich um eine Fortschreibung handelt, sollte als „Ist-Zustand“ in diesem Zusammenhang bitte ausschließlich der jetzige „neue“ Stadtbus-Verkehr Erwähnung finden und als Basis für ggf. weitere Verbesse-rungen in die neuen Pläne einfließen.	Die im Erarbeitungsprozess des NVP erfolgten Angebotsänderungen werden nachrichtlich übernommen. Die Analyse wird nicht noch einmal vorgenommen.	A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
67				2.Thema Infrastruktur – Aufnahme von Schienenprojekten Die Mehrzahl der Mitglieder von PRO BAHN im Allgäu sind – offen gestanden – ein wenig verwundert darüber, dass in der Rubrik „Infra-struktur“ fast ausschließlich Straßenbau-Projekte erwähnt werden. Auch das Wort „Bundesverkehrswegeplan“ wird lediglich in Zusammenhang mit der Straße (z.B. B12 neu) erwähnt. Dagegen kommt der Begriff „Deutsch-land-Takt“, der für jeden Nahverkehrsplan heutzutage eine der wich-tigsten Grundlage darstellen sollte, überhaupt nicht vor. PRO BAHN beantragt hiermit, dass in den neuen Nahverkehrsplan Kempten / Oberallgäu zum Begriff Infrastruktur folgende Projekte neu aufgenom-men werden: • Elektrifizierung der beiden Hauptstrecken Ulm – Oberstdorf und Augsburg – Buchloe – Kempten – Immenstadt – Hergatz (-Lindau) •Beseitigung bzw. technische Sicherung von derzeit technisch unge-sicherten Bahnübergängen auf den Strecken Immenstadt – Oberstdorf und Kempten – Oy-Mittelberg •Schaffung eines neuen Haltepunktes in Immenstadt-Seifen •Prüfung der Möglichkeit für einen Haltepunkt in Lauben-Heising •Prüfung von neuen Zug-Haltepunkten in Sonthofen-Rieden sowie in Waltenhofen-Rauns.	Der grundsätzliche Wille des Aufgabenträgers zur Weiterentwicklung des SPNV wird mit einem entsprechenden Prüfauftrag zum Ausdruck gebracht. Im Sinne der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oberallgäu nur für den ÖSPV wird weiterhin vertiefend auf den SPNV nicht eingegangen.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
68	Pro Bahn LV Bayern Bezirk Schwaben RG Allgäu			Unter Punkt 2.1.5. des Nahverkehrsplanes, Rubrik „Erwerbstätige und Arbeitsplätze“, auf Seite 21 unten, wird erwähnt, dass die größten Arbeitgeber die Firmen Robert BOSCH GmbH in Immenstadt-Seifen, MAHA Haldenwang, SWOBODA Wiggensbach, sowie die Käserei Champignon in Lauben seien. Es wird aber mit keiner einzigen Silbe erwähnt, dass sich die beiden Firmen BOSCH und Champignon in unmittelbarer Nähe einer Bahnstrecke liegen (BOSCH an der zwei-gleisigen Allgäubahn München – Lindau, die Käserei Champignon an der eingleisigen Illertalbahn Oberstdorf - Ulm), aber dennoch nicht über einen Haltepunkt verfügen, so dass Pendler zu diesen Firmen derzeit ausschließlich auf den eigenen Pkw angewiesen sind, und somit das Pendler-Potential keineswegs ausgeschöpft werden kann. Insbesondere im Gewerbegebiet Seifen, wo sich neben BOSCH auch das Logistik-Zentrum Allgäu und mehrere große weitere Unternehmen befinden und deshalb ein Pendler-Potential vorhanden ist, sollte unseres Erachtens die Errichtung eines Haltepunktes, vielleicht sogar zusätzlich die Einrichtung eines Gleis-Anschlusses für den Güterverkehr, mehr als selbstverständlich sein.	Maßnahme IF12 hat die Integration des ÖSPV in den geplanten SPNV-Halt Immenstadt-Seifen zum Inhalt und ist aus Sicht des Aufgabenträgers hinreichend berücksichtigt.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
69				Ein möglicher neuer Haltepunkt in Lauben-Heising (Champignon) dürfte aufgrund der nur eingleisigen Strecke schwieriger zu realisieren sein, sollte jedoch zumindest geprüft werden.	Die Einrichtung neuer SPNV-Halte sind nicht Kern eines NVP. Unbeachtet dessen wurde in Zusammenarbeit mit der BEG und der DB InfraGO AG eine Machbarkeitsstudie hinsichtlich neuer SPNV-Halte durchgeführt, die den vom Einwendenden angesprochenen zusätzlichen SPNV-Halt nicht berücksichtigen kann.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
70				In der Schwachstellen-Analyse zum Nahverkehrsplan, Ist-Zustand, ist aus der Anlage 5 in den Diagrammen zu erkennen, dass die Erreichbarkeit des Unterzentrums Waltenhofen von den Ortsteilen Martinszell und Oberdorf aus nicht befriedigend ist. Paradoxe Weise kommt man von diesen Ortsteilen sehr gut zu den Oberzentren Immenstadt und Kempten, weil vom Bahnhof Martinszell aus der Zug (RE 75, RE 17 und RE 70) von frühmorgens bis spätabends mindestens im Stundentakt fährt. Der Hauptort(!) der eigenen Gemeinde, nämlich Waltenhofen, verfügt dagegen seit 1984 über keinen Bahnhof mehr, obwohl die zweigleisige Hauptstrecke mitten durch den Ort führt. Sinnvollste Lösung aus Sicht von PRO BAHN: Reaktivierung bzw. Neubau eines Zug-Haltepunktes in Waltenhofen-Rauns. Da-mit würde nicht nur ein Nutzen für die Bevölkerung des Hauptortes selbst (die Gemeinde zählt übrigens mehr als 9.000 Einwohner!) geschaffen, sondern auch die Mitbürger aus Oberdorf und Martins-zell könnten in „ihrer“ Gemeinde den Hauptort mit Gemeindeverwal-tung, Friseur, Netto-Markt usw. deutlich besser erreichen.		E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. 69; Abwägung sh. dort
71				Es müsste u.E. Aufgabe des Nahverkehrsplanes sein, die Notwendigkeit der o.g. neuen Haltepunkte unbedingt aufzuzeigen. Durch die ebenfalls als notwendig erachtete Elektrifizierung sollten die Errichtung und der Betrieb der neuen Haltepunkte wirtschaftlicher, und die fahrplan-technische Einbindung leichter realisierbar sein, denn elektrisch be-triebene Fahrzeuge können besser beschleunigen als die jetzigen Die-sel-Triebwagen, und beim Bremsen kann wertvolle Energie zurück ins Stromnetz eingespeist werden.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
72	Pro Bahn LV Bayern Bezirk Schwaben RG Allgäu			In den Ausführungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird un-ter Punkt 2.1.8.: Infrastruktur, ab Seite 28, unter Anderem der ge-plante Bau der B12 neu Kempten – Buchloe erwähnt. Wir von PRO BAHN ha-ben uns zunächst gefragt, was der Neubau einer Autobahn-ähnlichen Straße mit einem Nahverkehrsplan zu tun hat. In einem Punkt gibt es tatsächlich einen Zusammenhang: Es ist zu be-fürchten, dass nach Fertigstellung der B12 neu zusätzlicher Autover-kehr (z.B. Tagesausflügler an sonnigen Wochenenden) angezogen wird. Insider kennen den Spruch „wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“. Wenn durch den Mehrverkehr an verschiedenen Stellen, z.B. am Autobahnkreuz Kempten, Störungen auftreten, dürften noch mehr Autofahrer als bisher auch auf untergeordnete Straßen ausweichen und in den Ortsdurchfahrten von Wildpoldsried oder Betzigau, sowie im Stadtgebiet von Kempten Ver-kehrsstaus verursachen, wodurch dann die Busse des ÖPNV behindert wer-den oder vielleicht gar nicht mehr durchkommen. An Tagen ohne Stau dagegen ist es wiederum wesentlich attraktiver, auf einer vierspurigen Autobahn schnell mit dem Pkw zu fahren, anstatt mit dem Zug auf einer bis dorthin womöglich immer noch nicht elektrifi-zierten Strecke zu bummeln und in Buchloe umsteigen zu müssen, wodurch Bahn und ÖPNV letztendlich Fahrgäste verlieren werden. Aus diesen beiden Blickwinkeln gesehen müsste sich ein Nahverkehrsplan eigentlich gegen den Bau der B12 neu, zumindest bezüglich der Teils-trecke von Marktoberdorf bis Kempten, wenden.	Der Ausbau der B12 als Teil der gesetzlich beschlossenen Bundesverkehrswegeplanung befindet sich nicht im Einflussbereich der Aufgabenträger des ÖPNV.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
73	Pro Bahn LV Bayern Bezirk Schwaben RG Allgäu			Ebenfalls Straße: In Kempten steht in den Jahren 2028/29 der Neubau der unteren Illerbrücke an, was auch durchaus im Nahverkehrsplan er-wähnt wird. Nicht erwähnt werden die Auswirkungen: Da für einen sehr langen Zeitraum (ca. 1 ½ Jahre) dieser Verkehrsweg nicht nutzbar ist, müssen Linien des öffentlichen Verkehrs, wie z.B. Bus und Anruf-Sammel-Taxi (AST) über andere Routen gelenkt werden. Hierzu müssen bei einigen Linien zumindest vorübergehend die Fahrpläne komplett geändert werden. Auf den alternativen Routen (z.B. obere Illerbrücke) wiederum wird sich der Straßenverkehr zwangsläufig verdichten, so dass es un-weigerlich zu Stau durch hohes Verkehrsaufkommen kommen wird. Die Ver-antwortlichen des ÖPNV sollten sich schon jetzt Gedanken machen, wie es dem Busverkehr, z.B. durch eigene Busspuren oder Ampelvorrangschal-tungen, ermöglicht werden kann, seine Fahrpläne zumindest einigermaßen einzuhalten. Auch das sollte Aufgabe einer Nahverkehrsplan-Fortschreibung sein. PRO BAHN hat sich bereits Gedanken dazu gemacht - denkbar wäre aus un-serer Sicht auch, bestimmte Linien insbesondere aus Richtung Südosten kommend am Bahnhof Sulzberg-Ried oder am Bahnhof Durach zu brechen und die Fahrgäste dann in Richtung Kempten dem Zug der von Oy-Mittelberg kommenden Außerfernbahn zuzuführen. Man könnte sozusagen eine Art „Straßenersatzverkehr auf der Schiene“ anzubieten. Der Zug fährt ohnehin und kann einerseits ohne Stau zum Hauptbahnhof durchfahren, andererseits könnte man aus der Not eine Tugend machen und der defizitären, leider meist äußerst schwach ausgelasteten Außer-fernbahn zumindest auf einem Teilstück hier zusätzliche Fahrgäste an-dienen. Da in Einzelfällen dann allerdings im Schülerverkehr Züge ver-stärkt werden müssten, muss die Bayerische Eisenbahn-GmbH (BEG) frühzeitig in die Planungen eingebunden werden.	Die Baumaßnahme ist den Aufgabenträgern bekannt. Mögliche durch den Einwendenden angeführte Auswirkungen wird es vmtl. tatsächlich für eine längere Zeit geben. Dennoch wird an dieser Stelle kein dauerhafter eingeschränkter Zustand erreicht. Aufgabe des Nahverkehrsplans ist viel mehr die strategische langfristige und dauerhafte Entwicklung des Verkehrs. Reaktionen auf Baumaßnahmen werden durch die Verkehrsunternehmen operativ vollzogen und in diesem Rahmen mit den Aufgabenträgern abgestimmt.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
74				Sie schreiben richtig, dass Parallelverkehre weitestgehend ausge-schlossen werden sollten. Das sieht auch PRO BAHN so, und es ist nach unserem Kenntnisstand auch im ÖPNV-Gesetz der bayerischen Staatsregie-rung so verankert, dass die Schiene das Rückgrat des ÖPNV darstellt. Überall dort, wo Schienen liegen, sollten diese auch bestmöglich genutzt werden. In ländlich strukturierten Regionen mit einer geringen Einwohner-Dichte wäre es Verschwendung, wenn auf derselben Relation, wo bereits Züge fahren, noch „nebenan“ auf der Straße ein Bus in die-selbe Richtung und womöglich zur gleichen Zeit verkehrt und die beiden Verkehrsträger sich gegenseitig die wenigen vorhandenen Fahrgäste weg-nehmen. Leider wird in dem vom Institut VCDB ausgearbeiteten Werk aus-schließlich die Bahnlinie Fischen – Langenwang – Oberstdorf als Stre-cke erwähnt, auf der es derzeit (noch) einen (künftig einzustellenden) Parallelverkehr gibt, sowie mit Einschränkungen die Strecke Immenstadt – Oberstaufen. Auf Letzterer wäre der Parallelverkehr entbehrlich, wenn es auf der Schiene zusätzlich zum Regionalexpress (RE) eine Regi-onalbahn (RB) gäbe, die dann kleinere, noch zu reaktivierende Halte-punkte wie z.B. Bühl am Alpsee und Thalkirchdorf-Wiedemannsdorf be-dient.	Der Aufgabenträger richtet sich nach den langfristig bekannten Bahnrelationen. Entsprechend dient der Parallelverkehr Immenstadt - Oberstaufen einer Verdichtung des gesamten Verkehrsangebotes.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
75	Pro Bahn LV Bayern Bezirk Schwaben RG Allgäu			Es gibt aber noch weitere Strecken bzw. Relationen im Bereich des Landkreises Oberallgäu, auf denen derzeit noch Parallelverkehre bestehen: Kempten – Martinszell - Immenstadt: Hier wird vorerst in eingeschränktem Umfang Parallelverkehr notwendig sein, weil sonst kleinere Orte, wie z.B. Stein und Seifen ihren Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz verlieren würden. Insbesondere Seifen muss aber aufgrund des Gewerbegebietes mit der Firma BOSCH als größter Arbeitgeber des Landkreises, sowie einigen weiteren Firmen mit einem großen Pendler-Potential deutlich besser als bisher an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Der Bus-Parallelverkehr, der heute weitgehend durch die RBA-Linien 64 und 65 abgewickelt wird, könnte entbehrlich werden, wenn auf der Schiene neue Haltepunkte z.B. in Immenstadt-Seifen, eventuell sogar in Stein, sowie in Waltenhofen(-Rauns), dem Hauptort einer Gemeinde mit mehr als 9.000 Einwohnern (Un-terzentrum, siehe unsere Anmerkungen zur Schwachstellen-Analyse), errichtet würden.	Der Aufgabenträger richtet sich nach den langfristig bekannten Bahnrelationen. Entsprechend dient der Parallelverkehr Immenstadt - Kempten einer Verdichtung des gesamten Verkehrsangebotes (Schließung der 40'-Taktlücke).	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
76				Kempten (Allgäu) Hbf – Oy-Mittelberg (-Pfronten – Reutte/Tirol). Hier gibt es neben dem Zug der Außerfernbahn, RB 73, folgende Parallelverkehre auf der Straße: Schattmeier Linie 22 Kempten – Petersthal RBA / RVA Linie 63 Kempten – Nesselwang; diese Linie verkehrt ab Nesselwang als OVG-Linie 71 weiter über Pfronten nach Füssen. Bei der Linie 22 sollte überprüft werden, ob es sinnvoller wäre, an-statt wie jetzt mit einem großen Bus nur wenige Fahrtenpaare von Kempten nach Petersthal täglich anzubieten, stattdessen mit einem Kleinbus oder On-Demand-Verkehr (Anruf-Sammel-Taxi) von Petersthal dafür häufiger, evtl. im Taktverkehr, nur von Petersthal bis Oy-Mittelberg und zurück zu fahren (das Fahrzeug kann in Petersthal oder in Oy stationiert werden), und in Oy die Fahrgäste dann dem Zug als Zubringer an-zudienen, dasselbe natürlich auch in der Gegenrichtung. Ebenso sollte, ggf. in Zusammenarbeit mit dem benachbarten Landkreis Ostallgäu, überprüft werden, ob die jetzige Linie 63 auf dem Teilstück von Kempten bis Nesselwang bzw. Pfronten ganz oder teilweise entbehrlich wäre. Stattdessen sollte die Linie 71 häufiger als bisher zwischen Pfronten-Weißbach und Füssen verkehren, denn hier gibt es derzeit vor allem am Wochenende noch sehr große Taktlücken, und am Abend ist sehr früh der Verkehr beendet. Die Außerfernbahn sollte technisch modernisiert und bisher technisch ungesicherte Bahnübergänge entweder, wo sie entbehrlich sind, ganz beseitigt oder mit Ampeln und Schranken gesichert werden, damit die Züge flotter fahren können, nicht mehr pfeifen müssen, und der Fahrplan besser eingehalten werden kann. Auch, oder gerade, weil die Außerfernbahn „nur“ eine Nebenstrecke ist, sollte sie, wie jede andere Schienenstrecke auch, so betrieben werden, dass nach dem Prinzip „die Schiene ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs“ auch ihr deutlich mehr Fahrgäste zugespielt werden können.	Die Reduktion der Linien gem. den Vorstellung des Einwendenden reduziert das Fahrtenangebot insgesamt stark. Entsprechend sie der Aufgabenträger in diesem Bereich eine Ergänzung von Bus und Bahn. On-Demand-Verkehre können nur nach finanzieller Leistungsfähigkeit eingeführt werden. Die Linie 63 findet sich gar nicht im Nahverkehrsplan sondern ist ein rein eigenwirtschaftlicher Verkehr eines Verkehrsunternehmens.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
77	Pro Bahn LV Bayern Bezirk Schwaben RG Allgäu			Kempten – Günzach – (Teilstrecke der Allgäubahn Lindau - München) Hier verkehren zusätzlich zu den Zügen der Allgäubahn Lindau – Kempten – München noch Busse und Anruf-Sammel-Taxen (AST) zwischen Kempten und Betzigau bzw. Wildpoldsried, die derzeit auch notwendig sind, weil es in den beiden Orten keinen Zug-Haltepunkt gibt. Auch hier wäre allerdings mittel- und langfristig die Einrichtung neuer Haltepunkte) erforderlich - in früheren Jahren hat es an beiden Orten einen Bahnhof gegeben. Denkbar wäre eine solche Reaktivierung, wenn die Allgäubahn elektrifiziert wird, siehe unsere Ausführungen zum Thema „Infrastruktur“.		E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. 69; Abwägung sh. dort
78				Im neuen Nahverkehrsplan wird festgehalten, dass die Anschluss-Qualität zwischen der Bahn und dem restlichen öffentlichen Verkehr deutlich verbessert werden soll (u.a. siehe Punkt 3.22. „Schwachstellenanalyse und Anschlussqualität“ in den Ausführungen des VCDB): In einem Punkt könnte diese Optimierung bereits jetzt sofort oder al-erspätstens zum Beginn des Winterfahrplan 2025/26 am 14.12.2025 umgesetzt werden, und zwar, ohne dass dem Landratsamt Oberallgäu dadurch zusätzliche Kosten entstehen: Derzeit ist es so, dass Anruf-Sammel-Taxen (AST) z.B. nach Betzigau und Wildpoldsried, aber auch zu anderen Orten, derzeit zu völlig „un-sinnigen“ Zeiten in Kempten Hbf abfahren, z.B. um 20:25 Uhr oder 21:10 Uhr. Der Zug RE 75 aus Ulm kommt aber erst um 20:29 oder 21:29 Uhr an, um nur ein Beispiel zu nennen. Da es bei einem TAXI – im Gegensatz zum Bus – meist keine Rückleistung und keine sonstigen Zwangspunkte gibt, könnte die Abfahrtszeit der AST-Linien unverzüglich so gelegt werden, dass man immer dann abfährt, kurz nachdem die Züge aus den wichtigsten Richtungen angekommen sind, also z.B. 20:35, 21:35 Uhr usw. Ein einfacher Blick in den Fahrplan (zum Beispiel über die Ankunfts-Tafel im DB-Navigator) sollte bitte genügen, damit die AST-Fahrpläne dementsprechend korrigiert werden.	Eine kontinuierliche Planung der Anschlüsse und Fahrlagen ist Aufgabe des Verkehrsunternehmens und entsprechend den Vorgaben des NVP durchzuführen. Die Vorgabe ist im Nahverkehrsplan enthalten. Technische Verbesserungen am AST-Angebot sind im NVP enthalten.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
79	Pro Bahn Mitglied Harald Sauter	2 4	S. 16ff S. 65ff	Für den Stand September 2025 laut Frontseite erscheinen mir die Statistik-Daten von Ende 2021 bzw. Mitte 2022 als überholt, ich vermisse eine zeitraumbezogene Darstellung von Veränderungsentwicklungen. Aus welchen Gründen auch immer, bleiben zwei neue große Fahrgast-Gruppen des ÖPNV unerwähnt: • Migranten/Asylanten welche z.B. in der RB73 zwischenzeitlich das Gros der Fahrgäste stellen da ca. 100 Personen in Oy untergebracht sind und gerne täglich nach Kempten ins Forum Allgäu unterwegs sind, um im Zug als auch im FORUM das kostenlose WLAN zu nutzen. • Ukraine-Flüchtlinge, überwiegend Frauen welche zu Sprachkursen unterwegs sind bzw. Kinder welche beschult werden .	Der Nahverkehrsplan wurde in den letzten zwei Jahren erstellt. Entsprechend erfolgt keine wiederholte Aufarbeitung von Grundlagendaten, da davon ausgegangen wird, dass im Bearbeitungszeitraum keine wesentlichen Veränderungen stattgefunden haben. Es wird bewusst nicht auf die genannten Fahrgastgruppen eingegangen, da diese wie alle anderen Fahrgäste gleichberechtigt gesehen werden. Der SPNV ist nicht Kern der Betrachtungen des NVP.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
80				Die Eingrenzung auf den eigenen Landkreis erachte ich als unzureichend, z.B. pendeln mittlerweile nicht wenige Arbeitnehmer aus dem Kemptener Raum über den Bahnhof Bad Grönenbach 8n das dortige Gewerbegebiet sowie unter Mitnahme von Klapprädern oder E-Scootern zu aufstrebenden Firmen wie MultiVac in Wolfertschwenden.	Bezugnehmend auf das BayÖPNVG beschäftigt sich der NVP mit dem ÖPNV im eigenen Nahverkehrsraum. Auf Schnittstellen zu benachbarten Räumen wird entsprechend eingegangen.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen
A1 Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2 Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
81	Pro Bahn Mitglied Harald Sauter			Eventuell überlesen, gibt es darüber Erhebungen/Erkenntnisse inwiefern das D-Ticket die Nachfrage im Untersuchungsgebiet beeinflusst hat?	Nein, derartige Untersuchungen liegen nicht vor.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
82				Thematik neue Trends der Fortbewegung: E-Bike und E-Scooter Eventuell überlesen, mit Schlagwortsuche „Radwege“ jedoch nichts gefunden im NVP-Entwurf. Mit den Iller-Radweg von Ulm bis Oberstdorf sowie dem internationalen Fernradweg VIA CLAUDIA AUGUSTA Donauwörth-Augsburg-Füssen-Landeck-Reschenpass-Meran-Bozen-Trento-Feltre-Venezia bzw. Verona bestehen hochattraktive touristische Radwege in der Region während es für die einheimische Bevölkerung auf kurzen Distanzen wie zwischen Kempten und Oy, an guten ruhigen Radwegen abseits des Straßenlärms, geradezu mangelt. Daher meine Idee, eines Lückenschluss als West/Ost-Querverbindung zwischen diesen beiden genannten Radwegen unter dem Projektnamen ILL-CA. Alles Weitere dazu bitte ich dem gesonderten Dokument zu entnehmen. Der bei Jugendlichen stark feststellbare Trend zu eigenen E-Scootern sollte in Bezug auf die verkehrliche Einordnung und Konfliktsituation mituntersucht werden.	Der Nahverkehrsplan ist als fachliches Dokument zum ÖPNV zu sehen. Schnittstellen zum Thema Radverkehr und ggf. weiteren Mobilitätsformen werden berücksichtigt, sind aber nicht Kern des Dokuments.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
83				Zur korrekten Orientierung für FAHRGÄSTE durch digitale Auskunftssysteme als auch für den NVP (Ermittlung von Fahrgastströmen etc.) sollten vor dem Beitritt zum MVV die historisch gewachsenen Namen aus der Gründerzeit der Bahn, welche schon längst überholt sind und daher völlig irritieren, deckungsgleich auf die Ortseingangsschilder der Straße angepasst werden. Physisch kann es ja nur eine gemeinsame richtige Ortsbezeichnung geben und nicht wie: Sulzberg - Sulzberg-Ried, Zollhaus-Petersthal - Oberzollhaus, Oy-Mittelberg - Oy, Wertach-Haslach - Haslach/Grüntensee Allen Bahn-Haltestellenbezeichnungen gemeinsam ist die irreführende Angabe eines weiteren Ortes, zu dem jedoch keinerlei ÖPNV-Anbindung besteht! Weder nach Sulzberg, oder Petersthal, noch nach Mittelberg oder nach Wertach. Eine Buslinie nach Wertach besteht zwar, jedoch ab dem Bahnhof in Oy!	Der SPNV befindet sich in Aufgabenträgerschaft des Freistaats Bayern bzw. der BEG.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
84		5.1.2	S. 80	Oberstdorf – Sonthofen – / Immenstadt - Lindau — Kempten (Allgäu) – Augsburg / München Anmerk.: Immenstadt kommt vor Lindau, zudem ist ein Umstieg aus Ri. Oberstdorf erforderlich, Oberstaufen bitte noch einfügen. Kempten (Allgäu) – Pfronten-Steinach – Reutte (A) Anmerk.: stammt vermutlich noch aus der Zeit als jede 2. Stunde ab Kempten mit 642-Triebwagen bis Reutte gedieselt wurde. Heute auf Kempten – Pfr.Steinach eingekürzt mit Umstieg auf die RB60.		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
85		5.1.2	S. 80ff	Es wird erwähnt, dass aufgrund der Aufgabenträgerschaft des Landes Bayern für den SPNV hier im NVP nicht näher darauf eingegangen wird. Dem ist aus meiner Sicht zu widersprechen, da die Qualität, Pünktlichkeit etc. des SPNV sehr zu wünschen übrig lässt, haben das LRA OA sowie die Stadt KE sich für die Nöte bzw. berechtigten Interessen der Schüler und Bürger nach pünktlicher Beförderung einzusetzen.	Der SPNV befindet sich in Aufgabenträgerschaft des Freistaats Bayern bzw. der BEG.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
86	Pro Bahn Mitglied Harald Sauter	3.2.2.	S. 55	Leider wird diese wichtige Umsteigebeziehung Schiene/Schiene, welche des Öfteren wegen Verspätungen selbst bahnsteiggleich (Gleis 4/5) fehlschlägt, nicht betrachtet. Der IV hingegen fährt auf der A7 „umsteigefrei“ durch. Die Interessen der Bahnnutzer müssen durch das LRA OA bitte mit Nachdruck gegenüber DB InfraGO über die BEG vertreten werden, damit die RB73 pünktlicher verkehren kann, braucht es Investitionen in Bahnübergangssicherungen zwischen Oy und Kempten, bislang wurde viel Geld östlich davon investiert was der Pünktlichkeit in Kempten wenig bis nichts brachte denn die Zugkreuzung kann nur in Oy erfolgen. Auch sollten die Gebietskörperschaften geeignete Bahn-Triebwagen für die RB73 fordern, welche imstande sind, Verspätungen durch höhere Anfahrbeschleunigung und kurze Türöffnungszeiten hereinzufahren, die heutigen PESA VT633 sind dazu ungeeignet!	Der SPNV befindet sich in Aufgabenträgerschaft des Freistaats Bayern bzw. der BEG.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
87				Aussage: „In Oberstdorf ist die Anschlussqualität unbefriedigend. Trotz des dichten Takts der Linie 1 werden häufig sehr lange Übergangszeiten erreicht.“ H.Sauter: In der Tat ist der SPNV/ÖPNV in Richtung KWT gegenüber dem IV nicht annähernd konkurrenzfähig wenn erst am Endpunkt Oberstdorf auf den Bus ins KWT umgestiegen werden kann und der Bus sich danach noch durch die Oberstdorfer Straßen quälen muss während der IV am Geiger-Kreisel rasch und umsteigefrei ins KWT abbiegen kann . Für Urlaubsgäste eher zweitrangig, denn im Urlaub hat man Zeit, für Tagesausflügler von MM oder KE jedoch der Hemmschuh, vom Pkw auf den ÖV zu wechseln, es sind aber auch die „Mondpreise“ welche für eine Busfahrt ab Oberstdorf ins KWT verlangt werden.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
88				Bei einem Verbundbeitritt des Lk OA zum MVV, sollte das KWT (Kleinwalsertal) in deren Eigeninteresse (Reduzierung des Tagesausflugsverkehrs) so rasch wie möglich eingebunden werden	Die Entscheidung liegt bei den Verantwortlichen im Kleinwalsertal (A).	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
89	Regionalbus Augsburg GmbH			Ich möchte betonen, dass es hier m.E. darum geht, das Beste für beide Seiten zu erreichen und dabei die Kosten, gerade auch für die Aufgabenträger, im Überblick zu behalten.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
90				Bei den Ausschreibungen müsste ein zeitlicher Versatz stattfinden, um zu verhindern, dass gerade kleinere Unternehmen sich nicht mehr an den Ausschreibungen beteiligen können. Wie ebenfalls am 27.10.2025 besprochen, besteht m.E. durchaus die Gefahr, dass kleinere Unternehmen bei einem Gesamtvolumen von ca. 4.260.000 Kilometern ausgetobtet werden können und im Nachgang ihre Unternehmen abwickeln müssten. Diesbezüglich bitte ich nochmals, über die Bündelungen sowie deren Größe nachzudenken, um oben genanntes Szenario auszuschließen.		E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. 32; Abwägung sh. dort

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
91	Regionalbus Augsburg GmbH			Im Entwurf des NVP wird auf die erforderliche Umstellung auf alternative Antriebsformen hingewiesen. Auch in diesem Bereich gibt es keine klar definierte Vorgehensweise wie der notwendige Transformationsprozess vorgenommen werden soll. Es fehlt an belastbaren Konzepten (was auch die Ausführungen in der Sitzung bestätigt haben). Selbst die nach unserer Ansicht völlig klaren Regelung in der Clean Vehicle Direktiv (CVD) samt der Umsetzung in nationales Recht, wird von Ihrer Seite aus inhaltlich reduziert. Sie sprechen zwar von möglichen Quoten im Bereich Busbeschaffung. Mit keinem Wort wird jedoch die dafür notwendige, komplett neu zu schaffender Infrastruktur (Ladung, Energiebeschaffung, Netzinfrastruktur usw.) benannt. Das Thema ist sehr komplex und teuer. Dabei spielt es nur untergeordnet eine Rolle wie viele Fahrzeuge (Quote) sie zur Anschaffung vorsehen, die Grundvoraussetzung muss an jedem Standort, den Sie für Ihre genannte „Depotladung“ planen, geschaffen werden. Hierzu müssen die Investitionen auf breiter Front getätigt und auch über das ÖPNV-System refinanziert werden. Entsprechen möchte ich auf den Aspekt der Laufzeit von Auftragsvergaben hinweisen. Wir schlagen vor, die höchstmögliche Laufzeit (15 Jahre) für zukünftige Verträge zu forcieren und zumindest im Nahverkehrsplan offen zu lassen und nicht jetzt schon, ohne jeden Zwang sich jetzt schon auf feste Laufzeiten zu beschränken – ich gehe davon aus, das jedem klar ist, dass bei einer beispielsweise Investition von 10 Mio. Euro in die Ladeinfrastruktur (was sicherlich für die gesamten Gültigkeitsraum des NVP bei weitem nicht ausreichen wird), es für die kommunalen Auftraggeber, wie auch für Unternehmen, schon einen Unterschied machen wird, die Refinanzierung des Aufwands über 10 Jahre (1 Mio. € p.A.) oder über 15 Jahre (667 T€ p.A.) in den Haushalten bzw. Planungen darzustellen. Jedenfalls ist absehbar, dass eine solche Beschränkung logischerweise deutliche Unterschiede in den Ausschreibungsergebnissen machen wird. Gleiches gilt im Übrigen bei den Investitionen in die Beschaffung von E-Bussen. Sie erhalten bei einer Laufzeit von 10 Jahren bestenfalls in den ersten beiden Jahren die Investitionen in die notwendigen Transformationsprozesse bei der Busbeschaffung. Ca. ab dem 3. Jahr ist die Abschreibung/Finanzierung über die Vertragsrestlaufzeit nicht mehr abgedeckt, ergo wird es mehr oder weniger keine weiteren Investitionen durch die Anbieter geben. So wird die Umstellung nicht gelingen oder es wird eben alles bis ins Detail in die Ausschreibungs-Angebote eingepreist, was das System absehbar unbezahlbar machen wird.	Einer Verlängerung der Laufzeiten ausschließlich im Falle der Einführung emissionsfreier Fahrzeuge mit damit verbundenen erheblichen Investitionen wird eingeräumt.	A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
92				Ein eher klein erscheinendes Thema möchte ich ebenfalls noch anführen, was insgesamt aber doch umfassende Auswirkungen auf die Finanzierung des ÖPNV haben wird. Es geht um die eher lapidar wirkende Fahrkomfort-Definition „Fensterflächen (an Linienbussen) müssen zu 90 % frei von Werbung“ gehalten werden. Die Einnahmen aus der Verkehrsmittelwerbung fließen eins zu eins in die Refinanzierung des ÖPNV. Und damit heute schon und auch zukünftig in Kostenreduzierungen von Ausschreibungen. Wenn man jetzt eine, wohl gut gemeinte, Formulierung wie vorliegend als verbindlich im NVP festlegt muss jedem klar sein, dass das doch beachtliche Einnahmehausfälle für das ÖPNV-System mit sich bringt. Anders gesagt, den Luxus, dass Busse zukünftig keine Außenwerbung mehr tragen können (an modernen Niederflurbussen ist der Großteil aller Außenflächen verglast) kann (bei 140 – 160 Bussen) möglicherweise jährliche Mehrkosten durch Einnahmehausfälle im mittleren 6-stelligen Bereich verursachen, die am Ende dann von den Auftraggebern getragen werden müssen – möchte man das bzw. ist das in der Kostenhinterlegung berücksichtigt?	Die Formulierung wird dahingehend angepasst, dass Heckscheiben vollständig mit Werbung bedeckt sein dürfen. So werden die Vorgaben zur Erhöhung des Fahrgastkomforts beibehalten.	B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
93	Regionalbus Augsburg GmbH			Im Entwurf des NVP wird auf die erforderliche Umstellung auf alternative Antriebsformen hingewiesen. Auch in diesem Bereich gibt es keine klar definierte Vorgehensweise wie der notwendige Transformationsprozess vorgenommen werden soll. Es fehlt an belastbaren Konzepten (was auch die Ausführungen in der Sitzung bestätigt haben). Selbst die nach unserer Ansicht völlig klaren Regelung in der Clean Vehicle Direktiv (CVD) samt der Umsetzung in nationales Recht, wird von Ihrer Seite aus inhaltlich reduziert. Sie sprechen zwar von möglichen Quoten im Bereich Busbeschaffung. Mit keinem Wort wird jedoch die dafür notwendige, komplett neu zu schaffender Infrastruktur (Ladung, Energiebeschaffung, Netzinfrastruktur usw.) benannt. Das Thema ist sehr komplex und daher sehr kostenintensiv. Dabei spielt es nur untergeordnet eine Rolle wie viele Fahrzeuge (Quote) sie zur Anschaffung vorsehen, die Grundvoraussetzung muss an jedem Standort, den Sie für Ihre genannte „Depotladung“ planen, geschaffen werden. Das ist (aus eigener Erfahrung) teuer, die Investitionen müssen auf breiter Front getätigt und auch über das ÖPNV-System refinanziert werden. Entsprechen möchte ich auf den Aspekt der Laufzeit von Auftragsvergaben hinweisen. Die im Nahverkehrsplan definierten Grundlagen müssen zwingen seitens der Aufgabenträger mit Finanzmitteln hinterlegt sein. Ist der Aufwand berechnet?		E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. 91; Abwägung sh. dort
94				Ich frage nochmals konkret, weil der Gesetzgeber ausdrücklich zulässt (EG 1370/2007, Art. 4, Abs. 4) Vertragslaufzeiten zu Strecken, um gerade bei hochinvestiven Maßnahmen die Abschreibungs- bzw. Finanzierungsdauer verlängern zu können, damit das ÖPNV-System, also am Ende die ÖPNV-Nutzer und kommunale Haushalte, nicht überlastet werden. Wir schlagen vor, die höchstmögliche Laufzeit (15 Jahre) für zukünftige Verträge zu forcieren und zumindest im Nahverkehrsplan offen zu lassen und nicht jetzt schon, ohne jeden Zwang sich jetzt schon auf feste Laufzeiten zu beschränken. Jedenfalls ist absehbar, dass eine solche Beschränkung logischerweise deutliche Unterschiede in den Ausschreibungsergebnissen machen wird. Gleiches gilt im Übrigen bei den Investitionen in die Beschaffung von E-Bussen. Sie erhalten bei einer Laufzeit von 10 Jahren bestenfalls in den ersten beiden Jahren die Investitionen in die notwendigen Transformationsprozesse bei der Busbeschaffung. Ca. ab dem 3. Jahr ist die Abschreibung/Finanzierung über die Vertragsrestlaufzeit nicht mehr abgedeckt, ergo wird es mehr oder weniger keine weiteren Investitionen durch die Anbieter geben. So wird die Umstellung nicht gelingen oder es wird eben alles bis ins Detail in die Ausschreibungs-Angebote eingepreist, was das System absehbar teuer machen wird. Vielleicht sollte man diesbezüglich auch noch mal über den befristeten Einsatz von HVO 100- Kraftstoff für eine Übergangszeit nachdenken, da dieser ebenfalls als CVD-Konform betrachtet wird.		E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. 91; Abwägung sh. dort
95	Regierung von Schwaben			Grundsätzlich lässt sich zum Entwurf des Nahverkehrsplan anmerken, dass dieser entsandt, bevor der Landkreis Oberallgäu entschieden hatte, ob und in welchem Umfang Angebotsverbesserungen im ÖPNV finanzieren wird. Diese Entscheidung ist mittlerweile gefallen, aber noch nicht vollständig im Entwurf des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Ferner steht die finale Entscheidung über Beitritt des Landkreises Oberallgäu und der Stadt Kempten zu einem bestehenden Tarifverbund noch aus. Die mittlerweile erfolgten Beschlüsse müssen noch in den Nahverkehrsplan eingearbeitet werden.		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
96	Regierung von Schwaben	2	S. 30ff	Bei der Bestandsaufnahme des ÖPNV im Landkreis Oberallgäu (S. 30) wird das „Erzgrubenbähnle“ in Burgberg erwähnt. Das Erzgrubenbähnle verfügt mittlerweile über keine Liniengenehmigung mehr. Der On-Demand-Verkehr EMMI-MOBIL ist als gebündelter Bedarfsverkehr genehmigt (§ 50 PBefG) nicht als Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) und damit nicht ÖPNV im engeren Sinne. Gleichwohl kann der gebündelter Bedarfsverkehr zum ÖPNV im weiteren Sinne gezählt werden (Art. 1 Abs. 3 BayÖPNVG). Dennoch kann ein gebündelter Bedarfsverkehr nicht vollständig in das Tarifgefüge des ÖPNV integriert werden (§ 51a Abs. 1 Satz 1 PBefG).		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
97		3.5.1	S. 61ff	Unter 3.5.1 Information, Marketing (S.61 f) wird ausgeführt, dass die Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu (mona GmbH) „zuständig“ sei. Tatsächlich wird diese Funktion von der mona GmbH derzeit ausgeführt. Die mona GmbH ist eine Gesellschaft, bei der die Busunternehmen Gesellschafter sind. Gleichwohl ist es so, dass nicht alle Verkehrsunternehmen, die im Nahverkehrsraum Liniengenehmigungen für den allgemeinen ÖPNV besitzen Gesellschafter der mona GmbH sind, bzw. zeitnah nicht mehr sein werden. Dies betrifft vor allem die Unternehmen, die im südlichen Oberallgäu Linienverkehr betreiben. Insofern ist zu erwarten, dass sich die beschriebene Schwäche eines uneinheitlichen Informationsangebots nicht nur nicht beheben, sondern sogar noch verstärken wird. Eine öffentlich-rechtliche oder vertragliche Verpflichtung der mona GmbH ein umfassendes Informationsangebot für den gesamten Nahverkehrsraum zu erstellen, existiert unseres Wissens nicht. Daher sollte eine andere Formulierung als „zuständig“ gewählt werden.		A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
98		3.5.2		Unter 3.5.2 Tarif und Vertrieb (S.62 f) wird ausgeführt, im Tarifgebiet „gelte“ der mona-Tarif. Tatsächlich wird der mona-Tarif auch von den Unternehmen angewendet, die im Tarifgebiet eigenwirtschaftlichen Linienverkehr betreiben. Eine Verpflichtung hierzu besteht unseres Wissens jedoch nicht. Eigenwirtschaftliche Linienverkehre finden sich derzeit vor allem im südlichen Oberallgäu. Die dort eigenwirtschaftlich tätigen Verkehrsunternehmen werden jedoch zukünftig nicht mehr Gesellschafter der mona-GmbH sein. Es sollte daher sichergestellt sein, dass diese Verkehrsunternehmen dennoch an der Fortentwicklung des mona-Tarif beteiligt bleiben. Die grundsätzlich frei wählbaren Tarife bei eigenwirtschaftlichen Linienverkehren müssen sowohl auskömmlich als auch angemessen sein. Von einer Integration des Kleinwalsertals in den mona-Tarif kann u.E. nicht gesprochen werden, da in Deutschland und Österreich unterschiedliche Tarifangebote angeboten und anerkannt werden; dies betrifft vor allem Zeitfahrkarten und das Deutschlandticket. Eine Schwäche des mona-Tarifs ist die uneinheitliche Anerkennung des Bayern-Tickets. Bei den Angeboten für „Einheimische“ und den touristischen Angeboten sollte klargestellt werden, dass es sich hierbei nicht um eigene Tarife für Einheimische oder Touristen handelt. Solche Tarife wären im ÖPNV unzulässig. Vielmehr handelt es sich bei diesen Angeboten um Produkte, bei denen die Fahrtberechtigung für den ÖPNV zwar enthalten ist, die aber auf dem regulären ÖPNV-Tarif basieren. Eine Integration des EMMI-MOBIL in den mona-Tarif ist nicht möglich, da es sich beim EMMI-MOBIL um einen gebündelten Bedarfsverkehr handelt. Ein gebündelter Bedarfsverkehr kann nicht vollständig in das Tarifgefüge des ÖPNV integriert werden, da das Mindestbeförderungsentgelt über dem Tarif des ÖPNV liegen muss.		A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
99		5	S. 72	Im Kapitel „Rahmenkonzeption“ (ab S. 72) wird deutlich, dass der Entwurf des Nahverkehrsplans erstellt worden, bevor der Landkreis Oberallgäu verbindlich entschieden hatte, wie die zukünftige Verkehrsleistung beschaffen sein soll.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
100	Regierung von Schwaben	5.1.2	S. 80ff	Bei der Netzkonzeption (S. 75) wurden die bestehenden Stadt- bzw. Ortsverkehre in Sonthofen, Immenstadt und Oberstdorf nicht ausreichend berücksichtigt. Bei Sonthofen, Immenstadt und Oberstdorf handelt es sich um kreisangehörige Kommunen. Aufgabenträger für den ÖPNV ist hier der Landkreis Oberallgäu. Auch die Verkehre, die im überwiegenden Interesse der kreisangehörigen Kommunen betrieben werden, sollten hinreichend genau im Nahverkehrsplan beschrieben werden. Ohne eine hinreichend genaue Beschreibung dieser Verkehre könnten die Betreiber bestehender eigenwirtschaftlicher Verkehre, die im gleichen Gebiet verkehren, ggf. begründete Einwendungen bei Änderungen oder Ausweitungen dieser Stadt- oder Ortsverkehre geltend machen.		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
101		5.3	S. 90ff	Unter 5.3 findet sich die Aussage, es gebe (einen) Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG im Landkreis Oberallgäu (S.91). Vermutlich ist hiermit EMMI-MOBIL gemeint. Bei EMMI-MOBIL handelt es sich um einen gebündelten Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG). EMMI-MOBIL könnte auch als Linienbedarfsverkehr genehmigt werden und in den bestehenden ÖPNV tariflich und organisatorisch integriert werden. Dies sollte umso mehr angestrebt werden, da das Ziel einer gemeinsamen Dispositionszentrale und eines einheitlichen Tarifs für den bedarfsgesteuerten Verkehr im Nahverkehrsplan enthalten ist.		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
102		5.4	S. 91ff	Dem Kapitel Qualitative Standards (Nr. 5.4) lässt sich entnehmen, dass es ein Haltestellenkataster gibt, aus dem die Ausstattung der Haltestellen und die Priorität beim barrierefreien Ausbau hervorgeht. Das Haltestellenkataster sollte dem Nahverkehrsplan als Anlage hinzugefügt werden.	Das Haltestellenkataster dient als Arbeitsdokument, in diesem Sinne ist es sehr umfangreich und eignet sich nicht als Anhang für den Nahverkehrsplan.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
103		5.4.13	S. 107f	Unter 5.4.13 wird nochmals auf die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen in der mona GmbH verwiesen. Wie bereits ausgeführt sind nicht alle Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum Gesellschafter der mona GmbH. Um einheitliche Qualitätsstandards im ÖPNV bis zum geplanten Beitritt zu einem Verkehrsverbund sicherzustellen, sollte eine organisatorische Lösung für die Zusammenarbeit aller Verkehrsunternehmen gefunden werden, die im Nahverkehrsraum ÖPSV betreiben.		A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
104		7	S. 115ff	Die Ausführungen zu den verschiedenen Vergabearten von gemeinwirtschaftlichen Verkehren (S. 116) sollten gestrichen werden. Die Ausführungen zu Liniengenehmigungen mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren (S. 116) sollten gestrichen werden.		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
105		7	S. 115ff	Die Ausführungen zu der Art der geplanten Vergabe der Verkehr in den Linienbündel im Landkreis Oberallgäu (S. 123) (europaweites Vergabeverfahren, Begrenzung der Bewerbung auf höchstens drei Lose) sollten gestrichen werden. Im Nahverkehrsplan sollten generell Ausführungen zu Vergabeverfahren vermieden werden und vielmehr nur Aussagen zu der inhaltlichen Ausgestaltung der geplanten Verkehre selbst getroffen werden.		A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
106		7	S. 115ff	Es sollte klargestellt werden, dass die Linienbündelung im Landkreis Oberallgäu nur für die Verkehre gelten soll, die ab dem Jahr 2029 den Betrieb aufnehmen sollen. Bis dahin können Liniengenehmigungen auch für einzelne Linien erteilt werden, allerdings soll die Höchstdauer der Liniengenehmigung, die in der Zwischenzeit erteilt werden, bis zum 31.12.2028 begrenzt werden.		A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen
A1 Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2 Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
107	„Komm mit“ Morent GmbH & Co. KG	3.3.2	S. 58ff	Anmerkung: Bitte Daten der Fahrzeugflotten richtigstellen. Wir denken es wurden bei einigen Unternehmen auch Fahrzeuge, die nur rein im Reiseverkehr eingesetzt werden/dürfen miteingerechnet! Diese verfälschen das Bild der Barrierefreiheitsquote und haben doch in der Auflistung für den ÖPNV nichts zu suchen. Bei der „Fa. Komm mit“ z.B. sind es aktuell 59 Fahrzeuge, davon 51 Niederflur und 4 Fahrzeuge mit Lift, also 55 barrierefrei. Bei der RVA, Standort Oberstdorf 35 Fahrzeuge davon 34x Niederflur und 1 Fahrzeuge mit Lift, also 35 Fahrzeuge barrierefrei.	Die Datengrundlage bezieht sich - wie eingangs beschrieben auf den Sommer 2023.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
108		5.2.2	S. 86ff	Beim Konzept Mobil 365 (Details zur neuen Variante 4 liegen uns leider nicht vor). Aus Kostengründen: Es sollte überdacht werden, ob die Bedienzeiten in der Schwachverkehrszeit (also vor 06.00 Uhr und nach 18.00 bzw. nach 19.00 oder 20.00 Uhr) als On Demand Verkehr (evtl. für Fahrgäste/Arbeitnehmer als regelmäßig buchbare Version) anstatt festen Busverbindungen realisiert werden kann. Zumindest auf den „Nebenlinien“.	Das Konzept Mobil 365 wurde durch den Kreistag beschlossen. Hier handelt es sich somit um eine Sachlage außerhalb des NVP.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
109		7.3.3	S. 120ff	Linienbündelung Vergabe Die Linie 67 ist ggf. eher dem Südbündel zuzuschreiben und für den Schülerverkehr aus dem Süden in Richtung Sonthofen schon von Gewicht und auch nicht einfach durch die Bahn zu ersetzen. Derzeitig gibt es starke Umstiegs-Relationen in Fischen und die Schüler werden direkt an die Schulen in Sonthofen gefahren, was sicherlich ein Komfortplus gegenüber einer Bahnvariante ist. Zumindest für den Schülerverkehr ist die Linie weiterhin sinnvoll.	Die Zuordnung erfolgte zur Steigerung des Wettbewerbs.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
110				Bei Ausschreibungen ist unbedingt auf die Personal- und Fuhrparkvorhaltung für touristisch und auch wetterbedingte Fahrgastspitzen hinzuweisen und auch deren sehr kurzfristige Einsatzfähigkeit festzulegen! Insbesondere z.B. auf den Linien 45 zwischen Schöllang – Oberstdorf, 48 Hindelang-Oberoch, 49 Hinterstein – Hindelang, 95 Oberstaufen-Steibis, im Winter 46 Obermaiselstein-Grasgehren, ebenso vermutlich auch bei den Linien 7, 8, 50.	Auf die Flexibilität der Verkehre ist in Kapitel 5.2.2 (Angebotsstandards LK Oberallgäu) hinreichend eingegangen. Die Verfügbarmachung der personellen und betrieblichen Ressourcen obliegt dem Verkehrsunternehmen.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
111	Waltenhofen, Gemeinde			Die Gemeinde Waltenhofen dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und nimmt den Entwurf des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Oberallgäu–Kempten mit großem Interesse zur Kenntnis. Die darin formulierten Ziele und Maßnahmen werden grundsätzlich positiv bewertet und ausdrücklich unterstützt. Besonders begrüßt wird die klare Ausrichtung auf eine Dekarbonisierung des öffentlichen Nahverkehrs sowie auf eine flexible und bedarfsorientierte Gestaltung des Angebots, die eine bessere Anbindung des ländlichen Raums ermöglicht.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
112				Stärkung zentraler Knotenpunkte: Die Gemeinde Waltenhofen spricht sich dafür aus, bestehende Bahnhöfe und zentrale Haltestellen – insbesondere den Bahnhof Oberdorf sowie das Zentrum Waltenhofen – künftig gezielt als Mobilitätsknotenpunkte weiterzuentwickeln. Eine bessere Verknüpfung zwischen Bahn-, Bus- und On-Demand-Verkehren würde wesentlich dazu beitragen, den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern und dessen Attraktivität zu erhöhen.	Maßnahme IF13 hat insbesondere die Entwicklung von Mobilitätsstationen zum Inhalt.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
113				Erweiterung der flexiblen Bedienformen: Die geplante Integration von On-Demand-Angeboten wird von der Gemeinde ausdrücklich begrüßt. Diese sollten so ausgestaltet werden, dass auch Ortsteile und Gewerbestandorte zuverlässig angebunden werden. Gerade für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Auszubildende sowie Besucherinnen und Besucher der Gewerbegebiete stellt dies einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende dar.	Die Maßnahme LA19/LA20 sieht erstmals bereits die Etablierung solcher Verkehre vor.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
114	Waltenhofen, Gemeinde			Zur weiteren Verbesserung der Erreichbarkeit und Standortqualität regt die Gemeinde Waltenhofen die Einrichtung einer Gewerbelinie an, die insbesondere folgende Verbindung umfasst: Kempten – Waltenhofen (Lanzen) – Waltenhofen – Herzmanns – Bahnhof Oberdorf – Immenstadt (Seifen) und in umgekehrter Richtung zurück. Eine solche Linie würde die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im Gemeindegebiet deutlich verbessern, Pendlerverkehre bündeln und einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des Individualverkehrs leisten. Die Gemeinde Waltenhofen bittet daher um Prüfung, diese Verbindung in die weiteren Planungen zum Nahverkehrsplan aufzunehmen.	Der Wunsch nach Einrichtung einer durch den Einwender vorgeschlagenen Linie kann nachvollzogen werden. Maßnahme LA18 greift dies auf.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
115				Zusätzlich haben wir noch die Anmerkung, dass wir auf der Karte 6 „Schülerzahlen“ in der Legende fehlen und die gemeldeten Übernachtungszahlen 2024 bei 126.021 liegen. Der Grund für die große Abweichung ist vermutlich, dass die Daten vom Statistischen Landesamt meines Wissens nach „nur“ die Betriebe über 10 Betten verpflichtend erfasst. Da wir größtenteils „kleinere“ Vermietungsbetriebe haben, werden diese hier nicht aufgeführt. Jedoch verfälscht das schon die Zahlen, bzgl. des Tourismusverkehrs, welcher wirklich im Gemeindegebiet stattfindet bzw. genutzt wird.	Die Übersicht der Übernachtungszahlen wird gemäß den verfügbaren Daten überarbeitet.	A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
116	Weber, Dr. Till			seit dem 08.09.2025 wurde der neue Busfahrplan in Kempten und Umgebung gestartet. Vor einigen Monaten habe ich mich wegen der Fahrzeiten des DB RegioBusses 71 per Mail bei Ihnen gemeldet. Da nicht nur ich auch während der Schulferien arbeite, wäre es toll gewesen, den 71er von Börwang aus nach Kempten auch schon um 05:55 Uhr nutzen zu können. Diesen Hinweis bzw. wollte man in der Planung für diesen Herbst (ggf.) mitberücksichtigen. Leider mussten wir in Börwang feststellen, dass weiterhin für die arbeitende Bevölkerung im Bereich des ÖPNV während der Schulferien sich nichts geändert hat. Wirklich sehr schade und traurig! In Börwang steigen regelmäßig etwa 5 Personen um 05:55 Uhr in den Bus nach Kempten ein...	Der Neue ÖPNV in Kempten umfasst die Linie 71 nicht. Das vorgebrachte Anliegen betrifft keine durch den NVP speziell zu regelnde Rahmenvorgabe und kann darum nicht berücksichtigt werden. Die Aufgabenträger nehmen den Hinweis als allgemeine Anmerkung zum ÖPNV auf.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte 6
117	Wertach, Markt			Der Markt Wertach macht von seinem Anhörungsrecht Gebrauch und teilt mit, dass bezogen auf Wertach eine bessere und besser abgestimmte Taktung in Richtung Oberallgäu/Kempten wünschenswert wäre.	In Anhang 6 ist eine Verbesserung der Anschlüsse in Richtung Kempten in Immenstadt vorgesehen.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
118				Auf die praktisch fehlende Anbindung ins Ostallgäu wird hingewiesen; hier besteht aus unserer Sicht dringend Handlungsbedarf.	Die Maßnahme LA10 beinhaltet die Einführung einer Kreisgrenzen-überschreitenden Expressbuslinie nach Füssen in den Landkreis Ostallgäu.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
119	Wildpoldsried, Gemeinde			Seitens der Gemeinde Wildpoldsried wird zum Nahverkehrsplan samt Anlagen keine Stellungnahme abgegeben.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt; Begründung sh. Spalte...
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Kategori- sierung	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
120	Prinz, Anna			Eine häufigere Busverbindung zum Gewerbegebiet Hoya halte ich durchaus für sinnvoll (wobei ich eben keinen aktuellen Busplan vorliegen habe), zudem wäre es wünschenswert (nach dem Vorbild der Münchner Ringbusse), Dörfer auch kreisförmig zu verbinden- beispielsweise Haldenwang mit Dietmannsried mit Altusried o.ä. Meine Azubi ist unter 18 und hat keine Möglichkeit, mit dem ÖPNV von Lauben nach Haldenwang zu kommen. Eine andere Angestellte aus Kempten-Neuhausen würde auch nur über größere Umwege öffentlich nach Haldenwang kommen.		E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. 10; Abwägung sh. dort